



Brussel, 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit¹ (hierna “de energiebelastingrichtlijn” of “de richtlijn” genoemd).

Behalve op grond van met name de artikelen 5, 15 en 17 kan de Raad ook uit hoofde van artikel 19, lid 1, van de richtlijn op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd om verdere belastingvrijstellingen of -verlagingen in te voeren.

Krachtens Uitvoeringsbesluit 2014/722/EU van de Raad van 14 oktober 2014² (voorafgegaan door Uitvoeringsbesluit 2011/445/EU van de Raad van 12 juli 2011³) is Duitsland reeds gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen⁴, die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (“walstroom”).

Dit voorstel strekt ertoe de door Duitsland gevraagde machtiging te verlengen, aangezien de huidige derogatie op 16 juli 2020 verstrijkt.

Bij brief van 29 januari 2020 hebben de Duitse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen de huidige maatregel te verlengen tot en met 31 december 2025. Bij schrijven van 30 april 2020 zijn aanvullende inlichtingen verstrekt.

Duitsland verzoekt om verlenging van de machtiging om een verlaagd belastingtarief van 0,50 EUR per MWh toe te passen, gelijk aan het in de richtlijn vastgestelde minimumbelastingtarief voor elektriciteit voor zakelijk gebruik, voor walstroomvoorziening aan vaartuigen⁵ die uitsluitend voor commerciële doeleinden (inclusief visserij) in de zeeën en de binnenwateren van de Unie actief zijn⁶.

De verzochte geldigheidsduur loopt van 17 juli 2020 tot en met 31 december 2025, aansluitend op de bestaande derogatie en binnen de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn.

Deze verlaging beoogt een economische stimulans te blijven bieden aan de invoering en het gebruik van walstroom om zo de luchtvervuiling in havensteden terug te dringen, de lokale luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast te beperken, ten behoeve van de gezondheid van de inwoners.

¹ PB 283 van 31.10.2003, blz. 51.

² PB 300 van 18.10.2014, blz. 55.

³ PB L 191 van 22.07.2011, blz. 22.

⁴ In artikel 14, lid 1, onder c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG is omschreven wat onder “particuliere pleziervaartuigen” wordt verstaan.

⁵ In het verzoek omschreven als alle motoraangedreven schepen, boten en drijvende constructies die onder hoofdstuk 89 van de gecombineerde nomenclatuur vallen.

⁶ Volgens de nationale wetgeving is de maatregel niet van toepassing op walstroom die wordt geleverd aan vaartuigen in een scheepswerf.

Met deze maatregel wil Duitsland ook de impact van de scheepvaart op het milieu verminderen.

Met de gevraagde maatregel wil Duitsland een impuls blijven geven aan het gebruik van walstroom, dat wordt beschouwd als een minder vervuilend alternatief voor elektriciteit, opgewekt aan boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Zoals in het verzoek is aangegeven, bedraagt het normale tarief van elektriciteitsbelasting in Duitsland 20,50 EUR per MWh. Het belastingvoordeel bedraagt momenteel 20,00 EUR per MWh. Dit betekent dat de begunstigden het toepasselijke EU-minimumbelastingniveau voor elektriciteit in het kader van de energiebelastingrichtlijn van 0,50 EUR per MWh (als bepaald in artikel 10, lid 1, en bijlage I.C. bij de richtlijn, voor zakelijk gebruik) in rekening wordt gebracht. Duitsland kent het belastingvoordeel zowel als verlaagd belastingtarief bij levering (waarvoor toestemming is vereist) of als belastingteruggave toe.

Daartegenover moeten de lidstaten overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder c), van de energiebelastingrichtlijn vrijstelling verlenen voor energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken aan boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Zij kunnen dat ook doen, overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn, voor elektriciteit die wordt opgewekt aan boord van schepen voor de binnenwateren. Duitsland heeft de omzetting van deze laatste optionele vrijstelling bevestigd.

Volgens de Duitse autoriteiten geldt de belastingverlaging voor alle schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, dat wil zeggen voor alle schepen in de commerciële vaart, ongeacht hun omvang of de vlag die zij voeren. Schepen zijn evenwel niet verplicht om walstroom te gebruiken.

Zoals in het verzoek is aangegeven, is het aantal begunstigden sinds de inwerkingtreding van de regeling in 2011 aanzienlijk toegenomen; in de binnenvaartsector kunnen bijna alle schepen walstroom kopen; in de maritieme sector zijn er momenteel zeer weinig installaties, die niet voor eilandveerboten zijn bestemd. Zo zijn er, volgens de beschikbare gegevens, in de binnenwateren 454 installaties in bedrijf, 385 installaties gepland, en is er potentieel voor 115 extra installaties. In de zeehavens zijn er 240 installaties in bedrijf (waarvan 237 voor eilandveerboten), 30 geplande installaties (voornamelijk voor cruiseschepen en containerschepen), en is er potentieel voor 32 extra installaties.

Als raming van de aftrekregelingen uit de maatregel hebben de Duitse autoriteiten het verlies aan belastinginkomsten berekend op basis van de voor het voordeel verbruikte hoeveelheid elektriciteit en het bedrag van het voordeel. De belastingvermindering bedraagt momenteel 20,00 EUR per MWh (het normale belastingtarief bedraagt, zoals eerder vermeld, 20,50 EUR per MWh). In 2019 is in havens 79 302 MWh aan walstroom afgenomen. Rekening houdend met de belastingvermindering, betekent dit een verlies aan belastinginkomsten voor 2019 ten belope van 1,586 miljoen EUR. Aannemend dat het gebruik van walstroom in de toekomst zal toenemen vanwege de steunmaatregelen, wordt voor de komende jaren een verlies van 2 miljoen EUR per jaar verwacht.

Duitsland heeft gevraagd de machtiging te verkrijgen met ingang van 17 juli 2020, zonder onderbreking van de huidige derogatie, tot en met 31 december 2025, en binnen de in artikel 19, lid 2, van de richtlijn gestelde maximumtermijn.

Met de belastingverlaging wil Duitsland een impuls geven aan scheepsexploitanten om gebruik te maken van walstroomvoorzieningen, teneinde emissies in de lucht, geluidsoverlast

van de verbranding van brandstoffen door afgemeerde schepen, en CO₂-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, die zijn vrijgesteld.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De belastingheffing van elektriciteit is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG, meer bepaald artikel 10. Krachtens artikel 14, lid 1, onder c), moeten de lidstaten vrijstelling van belasting verlenen voor elektriciteit die aan boord van een vaartuig wordt opgewekt. De artikelen 5, 15 en 17 bieden de lidstaten de mogelijkheid om de belasting voor bepaalde vormen van gebruik van elektriciteit te differentiëren, daaronder begrepen de belasting te verlagen of vrijstelling te verlenen. Als zodanig voorzien deze bepalingen evenwel niet in de mogelijkheid om walstroom lager te belasten.

Volgens de Duitse autoriteiten vormt een dergelijke maatregel staatssteun, die valt onder de desbetreffende EU-wetgeving; in het bijzonder werd de regeling passend geacht en aangemeld op grond van artikel 25 van Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie⁷, die nu is vervangen door Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie⁸, zoals hieronder nader uiteengezet.

Bepalingen van de energiebelastingrichtlijn

Artikel 19, lid 1, eerste alinea, van de richtlijn luidt als volgt:

Naast de bepalingen van de voorgaande artikelen, met name de artikelen 5, 15 en 17, kan de Raad op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.

Met de belastingvermindering in kwestie willen de Duitse autoriteiten een impuls blijven geven aan een minder milieubelastende manier om schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd, van stroom te voorzien, teneinde de lokale luchtkwaliteit te verbeteren en geluidsoverlast te beperken. De Commissie heeft het gebruik van walstroom al aanbevolen als een alternatief voor de opwekking van stroom aan boord van afgemeerde schepen, en zodoende ook de voordelen voor het milieu erkend⁹. Momenteel bedraagt het normale tarief voor elektriciteitsbelasting 20,50 EUR per MWh; het belastingvoordeel bedraagt momenteel 20,00 EUR per MWh. Begunstigden wordt het EU-minimumbelastingniveau voor elektriciteit in het kader van de energiebelastingrichtlijn van 0,50 EUR per MWh in rekening gebracht, en dit kan de genoemde beleidsdoelstelling derhalve blijven bevorderen.

Er kan worden overwogen om in een gunstige fiscale behandeling van walstroom te voorzien op basis van artikel 19 van de richtlijn; dat artikel strekt er namelijk toe de lidstaten de mogelijkheid te geven uit specifieke beleidsoverwegingen verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.

⁷ Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (de algemene groepsvrijstellingsverordening), PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3.

⁸ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

⁹ Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie van 8 mei 2006 ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in communautaire havens verblijven (PB L 125 van 12.5.2006, blz. 38).

Duitsland heeft gevraagd de maatregel toe te passen gedurende vrijwel de maximumtermijn waarin artikel 19, lid 2, voorziet, namelijk zes jaar. In principe moet de toepassingsduur van de derogatie lang genoeg zijn om te vermijden dat havenbeheerders en elektriciteitsleveranciers ervan worden weerhouden de nodige investeringen in walstroomvoorzieningen te blijven verrichten, of beginnen te verrichten. Deze termijn biedt tegelijkertijd scheepsexploitanten de grootst mogelijke rechtszekerheid om investeringen voor uitrusting aan boord te plannen.

Dit laat onverlet dat de derogatie toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader niet mag ondergraven, en dat er rekening moet worden gehouden met de aanstaande herziening van de energiebelastingrichtlijn en een mogelijk besluit van de Raad op basis van een voorstel van de Commissie tot wijziging van die richtlijn. Deze herziening volgt op de evaluatie van de energiebelastingrichtlijn¹⁰ en de Conclusies van de Raad over het EU-kader voor energiebelastingen van 28 november 2019¹¹. In zijn conclusies verzocht de Raad de Commissie mogelijke opties te bestuderen en te evalueren om te gepasten tijde een voorstel tot herziening van de energiebelastingrichtlijn uit te brengen; en vroeg hij de Commissie in het bijzonder aandacht te besteden aan het toepassingsgebied van de richtlijn, minimumtarieven en specifieke belastingverlagingen en -vrijstellingen.

In deze omstandigheden lijkt het weliswaar passend de machtiging te verlenen voor de gevraagde termijn, maar de geldigheid van de derogatie moet afhankelijk worden gesteld van de inwerkingtreding van algemene bepalingen ter zake op een tijdstip vóór eind 2025.

Bovendien hebben de Duitse autoriteiten benadrukt dat aanvullende maatregelen (zoals de verlaging van andere elektriciteitscomponenten, de vaste leveringskosten, investeringen in walstroomvoorzieningen en regelgevingsmaatregelen) nodig zijn om de randvoorwaarden voor het gebruik van walstroom in havens te verbeteren.

Regels inzake staatssteun

Het door de Duitse autoriteiten voorgestelde verlaagde belastingtarief van 0,50 EUR per MWh is in overeenstemming met het in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG bedoelde minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik. De Duitse autoriteiten voeren aan dat de regeling passend werd geacht krachtens artikel 25 van Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie¹² (oude versie van de algemene groepsvrijstellingsverordening, of AGVV). Zoals in het verzoek is aangegeven, is de bestaande regeling op 11 november 2014 bij de Commissie aangemeld krachtens het genoemde artikel 25 AGVV (oude versie). Die bepaling is thans vervangen door artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie¹³, waarin is bepaald onder welke voorwaarden steun in de vorm van kortingen op milieubelastingen krachtens Richtlijn 2003/96/EG kan worden vrijgesteld van de verplichte melding van staatssteun. Dit voorstel laat een beoordeling van de maatregel door de Commissie op grond van staatssteunregels onverlet. Verder doet het voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad geen afbreuk aan de verplichting van de lidstaat om ervoor te

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Conclusies van de Raad van 28 november 2019, 14608/19, FISC 458.

¹² Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (de algemene groepsvrijstellingsverordening), PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3.

¹³ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

zorgen dat de staatssteunregels in acht worden genomen, met inbegrip van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Beleid inzake milieu en klimaatverandering

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het beleid inzake milieu en klimaatverandering van de EU. Voor zover de maatregel de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen tot de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit en beperking van geluidsoverlast. Krachtens Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit¹⁴ moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de niveaus van verschillende luchtverontreinigende stoffen de in de richtlijn vastgestelde grenswaarden, streefwaarden en andere luchtkwaliteitsnormen niet overschrijden. Dit noopt hen ertoe oplossingen te vinden voor problemen zoals emissies van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (voor zover deze zich voordoen), en het is niet ondenkbaar dat in havens waar deze problemen zich voordoen, het gebruik van walstroom verder zal worden gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie. Het gebruik van walstroom wordt ook aangemoedigd krachtens Richtlijn (EU) 2016/802¹⁵, waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is geregeld.

Naar verwachting zal de maatregel ook de CO₂-emissies beperken, in die zin dat de elektriciteitsmix van het walnet minder koolstofintensief is dan de stroom die aan boord wordt opgewekt door de verbranding van bunkerbrandstoffen, dankzij de hogere systeemefficiëntie en de andere brandstoffen die worden gebruikt. In dit opzicht wijzen de Duitse autoriteiten erop dat, waar de feitelijke besparing van CO₂-emissies afhangt van de kwaliteit van de gebruikte elektriciteit, de geraamde besparingen in de Duitse elektriciteitsmix ongeveer 30 % zouden bedragen, en dat dit percentage in de toekomst zal stijgen. Bovendien verwachten de Duitse autoriteiten dat de plaatselijke uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) van aan boord opgewekte elektriciteit volledig zou kunnen verdwijnen door het gebruik van walstroom; geluidshinder zou ook sterk kunnen worden verminderd.

Volgens de Duitse autoriteiten genereren scheepsmotoren ongeveer de volgende emissies voor elektriciteitsproductie per kWh, die derhalve met elk kWh walstroom kunnen worden verminderd:

¹⁴ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1).

¹⁵ Richtlijn (EU) 2016/802 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58).

Vaartuigtype	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Containerschip	640	12,0	0,39	0,19
Gas-/olie-	704	12,5	0,43	0,18
Vrachtschip voor droge	699	13,0	0,43	0,18
Conventioneel multifunctioneel	692	14,1	0,42	0,18
Cruiseschip	679	12,0	0,41	0,18
Ander zeeschip	737	—	0,45	0,18
Binnenschip	721	8,1	0,04	0,15
Havenvaartuig	726	—	0,04	0,15

Energiebeleid

De maatregel is in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹⁶, die betrekking heeft op de installatie van walstroomvoorzieningen in havens, daar waar er vraag is naar dergelijke voorzieningen en de kosten niet groter zijn dan de voordelen, waaronder milieuvordelen. De maatregel is ook onderkend als een doelstelling van gemeenschappelijk belang met het oog op de toekenning van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU¹⁷.

Op deze plaats moet eraan worden herinnerd dat een van de hoofdoorzaken van de ongunstige concurrentiepositie van walstroom is gelegen in de volledige dubbele belastingvrijstelling die momenteel wordt verleend aan het alternatief, namelijk de opwekking van stroom aan boord van schepen terwijl ze in een zeehaven liggen: niet alleen de bunkerbrandstof die wordt gebruikt voor de opwekking van de stroom is vrijgesteld, wat strookt met de normale situatie overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder a), van Richtlijn 2003/96/EG, maar ook de stroom zelf die aan boord van de schepen wordt geproduceerd (zie artikel 14, lid 1, onder c), van Richtlijn 2003/96/EG). Deze laatste vrijstelling zou als moeilijk verenigbaar met de milieudoelstellingen van de Unie kunnen worden gezien, maar zij komt voort uit praktische overwegingen. Om de aan boord opgewekte stroom te belasten, zou immers de reder – die vaak in een derde land is gevestigd – of de scheepsexploitant moeten aangeven hoeveel stroom er is verbruikt. Ook zou moeten worden vastgesteld hoeveel daarvan is verbruikt in de territoriale wateren van de lidstaat waar de belasting verschuldigd is. Het zou voor reders een grote administratieve last creëren als zij een aangifte zouden moeten indienen voor iedere lidstaat wiens territoriale wateren zij aandoen. Vergelijkbare overwegingen gelden voor de binnenvaart en de facultatieve belastingbehandeling overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn (uitgevoerd door Duitsland). In deze omstandigheden kan het gerechtvaardigd zijn om het minder vervuilende alternatief dat walstroom biedt, niet te bestraffen door Duitsland toe te staan een verlaagd belastingtarief te blijven toepassen.

¹⁶ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

¹⁷ C(2014) 2231 final van 9 april 2014 (Staatssteun SA.37322 (2013/N) – Alternative Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen in Hamburg City Port (Altona – HafenCity)).

Vervoersbeleid

De maatregel is in overeenstemming met Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in EU-havens verblijven¹⁸, en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU¹⁹.

Interne markt en eerlijke mededinging

Vanuit het oogpunt van de interne markt en de eerlijke mededinging zorgt de maatregel enkel voor een beperking van de door de belastingvrijstelling voor bunkerbrandstoffen bestaande verstoring tussen twee concurrerende bronnen van stroom voor afgemeerde schepen, namelijk opwekking aan boord en walstroom.

Wat de concurrentie tussen scheepsexploitanten betreft, moet er eerst op worden gewezen dat er momenteel slechts zeer weinig schepen gebruikmaken van walstroom op commerciële basis. Grote concurrentieverstoringen zouden zich dus alleen kunnen voordoen tussen schepen die van de gevraagde maatregel profiteren door over te schakelen op walstroom, en schepen die elektriciteit blijven opwekken aan boord. Hoewel precieze kostenramingen sterk afhangen van de ontwikkeling van de olieprijs en dus zeer moeilijk te maken zijn, blijkt uit de meest recente beoordelingen (in overeenstemming met de gegevens van Duitsland) dat over het geheel genomen zelfs een volledige belastingvrijstelling de exploitatiekosten van walstroom in de meeste gevallen niet zou doen dalen tot onder die van stroomopwekking aan boord²⁰ en dus allerminst een groot concurrentievoordeel zou opleveren voor scheepsexploitanten die gebruikmaken van walstroom ten opzichte van hen die stroom opwekken aan boord. In voorliggend geval is een sterke verstoring van de aard zoals hierboven beschreven nog minder waarschijnlijk omdat Duitsland het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in acht zal nemen.

Zoals reeds vermeld, kent Duitsland bovendien het belastingvoordeel zowel als verlaagd belastingtarief bij levering (waarvoor toestemming is vereist) of als belastingteruggave toe. In het geval van een vermindering bij de levering mag de elektriciteitsleverancier het belastingvoordeel niet of slechts gedeeltelijk aan de eindverbruiker, d.w.z. de scheepsexploitant, doorgeven. Volgens de Duitse autoriteiten wordt het belastingvoordeel gewoonlijk doorgegeven. Maar zelfs in die gevallen dat de belastingvermindering volledig wordt doorgegeven aan de scheepsexploitanten die walstroom ontvangen die is belast naar het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumtarief, dan nog hebben zij geen daadwerkelijk economisch voordeel ten opzichte van de exploitanten die hun eigen elektriciteit aan boord opwekken omdat deze elektriciteit is vrijgesteld van belastingen. Door de eigen opwekking aan boord te vervangen door de levering van walstroom die is belast naar het toepasselijke minimumtarief, zal er volgens de Duitse autoriteiten geen algemeen kostenvoordeel ontstaan.

¹⁸ Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie van 8 mei 2006 ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in communautaire havens verblijven (PB L 125 van 12.5.2006, blz. 38).

¹⁹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009) 8 final van 21 januari 2009).

²⁰ Cf. Europese Commissie, directoraat-generaal Milieu – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. De kostenanalyse is verricht voor de volgende drie havens: Göteborg (Zweden), Juneau en Long Beach (USA).

Bovendien zullen schepen van walstroom gebruik kunnen maken ongeacht de vlag die zij voeren, zodat nationale marktdeelnemers fiscaal niet gunstiger zullen worden behandeld dan hun concurrenten uit andere EU-lidstaten.

Wat de concurrentie tussen havens betreft, kunnen er geen noemenswaardige gevolgen worden verwacht voor het handelsverkeer tussen de lidstaten indien schepen hun route zouden verleggen vanwege de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven werd uiteengezet, althans op de korte termijn niet rendabeler lijkt te zullen worden dan stroomopwekking aan boord, ondanks de belastingverlaging, ligt het ook in de rede dat deze belastingverlaging geen aanzienlijke concurrentievervalsing zal veroorzaken tussen havens door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden. De Duitse autoriteiten voeren aan dat andere factoren (zoals bestemming van de goederen of de passagiers, of andere economische factoren) een rol spelen bij de keuze van havens, zodat de loutere beschikbaarheid van walstroom niet doorslaggevend lijkt te zijn.

De Duitse autoriteiten benadrukken verder dat het gebruik van walstroom ook beperkt is door een gebrek aan internationaal overeengekomen technische normen om schepen aan het elektriciteitsnet te koppelen, en in sommige gevallen door het gebrek aan walstroomvoorzieningen.

Tenzij het huidige kader en de situatie ingrijpend wijzigen, is het, vanwege de periode waarvoor een verlaagd belastingtarief zou worden toegestaan, niet waarschijnlijk dat de conclusie van de analyse uit de voorgaande paragrafen anders zou luiden voordat de machtiging afloopt.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

Het onder artikel 113 VWEU vallende gebied van de indirecte belastingen ressorteert als zodanig niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie in de zin van artikel 3 VWEU.

Op grond van artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG heeft de Raad evenwel, via afgeleid recht, een exclusieve bevoegdheid gekregen om een lidstaat te machtigen verdere vrijstellingen of verlagingen in de zin van dat artikel in te voeren. De lidstaten kunnen derhalve niet in de plaats van de Raad treden. Bijgevolg is het subsidiariteitsbeginsel niet van toepassing op het onderhavige uitvoeringsbesluit. Aangezien deze handeling niet een ontwerp van wetgevingshandeling is, dient het hoe dan ook niet te worden toegezonden aan de nationale parlementen overeenkomstig protocol nr. 2 bij de Verdragen ter beoordeling van de naleving van het subsidiariteitsbeginsel.

• Evenredigheid

Het evenredigheidsbeginsel wordt door het voorstel in acht genomen. De belastingverlaging gaat niet verder dan wat nodig is om het gestelde doel te bereiken.

- **Keuze van het instrument**

Het voorgestelde instrument is een uitvoeringsbesluit van de Raad. Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG voorziet uitsluitend in dit soort maatregel.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

De maatregel vereist geen evaluatie van bestaande wetgeving.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Dit voorstel is gebaseerd op een verzoek van Duitsland en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel betreft een machtiging van een afzonderlijke lidstaat op diens eigen verzoek en vereist geen effectbeoordeling.

Zoals eerder vermeld, blijkt evenwel uit de door Duitsland verstrekte informatie dat de maatregel slechts beperkte gevolgen zal hebben voor de belastinginkomsten en dat het belastingtarief voor walstroom nog steeds hoger zal liggen dan het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. Duitsland verwacht dat de maatregel positief zal bijdragen tot de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen en met name tot de verbetering van de lokale luchtkwaliteit en tot minder geluidsoverlast in havensteden.

Meer in detail wordt volgens de Duitse autoriteiten een verlies 2 miljoen EUR per jaar voor de komende jaren geraamd ten gevolge van de aftrekregelingen uit de maatregel.

De milieuvoordelen kunnen echter aanzienlijk zijn. De Duitse autoriteiten wijzen erop dat, waar de feitelijke besparing van CO₂-emissies afhangt van de kwaliteit van de gebruikte elektriciteit, de geraamde besparingen in de Duitse elektriciteitsmix ongeveer 30 % zouden bedragen, en dat dit percentage in de toekomst zal stijgen. Bovendien verwachten de Duitse autoriteiten dat de plaatselijke uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) van aan boord opgewekte elektriciteit volledig zou kunnen verdwijnen door het gebruik van walstroom; geluidshinder zou ook sterk kunnen worden verminderd.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Deze vloeit voort uit een verzoek van Duitsland en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

- **Grondrechten**

De maatregel heeft geen gevolgen voor de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De maatregel leidt niet tot financiële of administratieve lasten voor de Unie. Het voorstel heeft daarom geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Er is geen uitvoeringsplan nodig. Dit voorstel betreft een machtiging voor een belastingverlaging, gericht tot een afzonderlijke lidstaat, op diens eigen verzoek. Deze geldt voor een beperkte periode, tot en met 31 december 2025. Het toegepaste belastingtarief zal gelijk zijn aan het in de energiebelastingrichtlijn vastgestelde minimumbelastingniveau. De maatregel kan worden geëvalueerd indien er na de geldigheidsduur een verzoek om verlenging wordt ingediend.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Het voorstel vereist geen toelichtende stukken over de omzetting.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 bepaalt dat Duitsland wordt gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (“walstroom”). Dit tarief mag niet lager zijn dan 0,50 EUR per MWh, dat wil zeggen het in de richtlijn vastgestelde minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik. Het verlaagde tarief zal niet gelden voor de levering van stroom aan particuliere pleziervaartuigen zoals omschreven in artikel 14, lid 1, onder c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG.

Artikel 2 bepaalt dat de gevraagde machtiging wordt verleend met ingang van 17 juli 2020, aansluitend op het huidige Uitvoeringsbesluit 2014/722/EU van de Raad, tot en met 31 december 2025, binnen de door de richtlijn toegestane maximumtermijn van 6 jaar, zoals door Duitsland gevraagd.

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit¹, en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Uitvoeringsbesluit 2014/722/EU van de Raad² was Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG tot 16 juli 2020 gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (“walstroom”).
- (2) Bij brief van 29 januari 2020 heeft Duitsland verzocht om overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG te worden gemachtigd een verlaagd belastingtarief op walstroom te mogen blijven toepassen.
- (3) Met dit verlaagde belastingtarief wil Duitsland het gebruik van walstroom blijven stimuleren. Dergelijke stroom wordt beschouwd als een minder milieubelastende manier om schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd, van stroom te voorzien dan de verbranding van bunkerbrandstoffen door die schepen.
- (4) In de mate dat het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met de verbranding van bunkerbrandstoffen, draagt de maatregel bij tot de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden en tot minder geluidsoverlast. Onder de specifieke structurele omstandigheden van de elektriciteitsproductie in Duitsland zal het gebruik van walstroom in plaats van elektriciteit die wordt opgewekt door verbranding van bunkerbrandstoffen, naar verwachting met name de CO₂-emissies, andere luchtverontreiniging en geluidsoverlast verminderen. Er wordt bijgevolg verwacht dat de maatregel zal bijdragen tot de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.

¹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

² Uitvoeringsbesluit 2014/722/EU van de Raad van 14 oktober 2014 waarbij Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG wordt gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (PB L 300 van 18.10.2014, blz. 55).

- (5) De machtiging van Duitsland om een verlaagd belastingtarief toe te passen op walstroom, gaat niet verder dan wat nodig is om het gebruik van die elektriciteit te bevorderen, aangezien stroomopwekking aan boord vanuit het oogpunt van concurrentie in de meeste gevallen nog altijd het interessantste alternatief zal zijn. Om dezelfde reden, en ook omdat de technologie momenteel nog niet wijdverbreid is op de markt, valt niet te verwachten dat de maatregel gedurende de looptijd ervan tot grote concurrentievervalsingen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.
- (6) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG dient iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging in de tijd strikt beperkt te zijn. Om ervoor te zorgen dat de machtiging lang genoeg geldt om de marktdeelnemers er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de gevraagde machtiging tot en met 31 december 2025 te verlenen. De machtiging komt echter te vervallen op de datum van toepassing van algemene bepalingen betreffende belastingvoordelen voor walstroom die de Raad op grond van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zou vaststellen, indien die bepalingen vóór 31 december 2025 van toepassing worden.
- (7) Om scheepsexploitanten en havenbeheerders rechtszekerheid te bieden en een mogelijke toename van administratieve lasten voor elektriciteitsdistributeurs of -herdistributeurs als gevolg van veranderingen in het op walstroom geheven belastingtarief te voorkomen, moet ervoor worden gezorgd dat Duitsland het verlaagde belastingtarief voor walstroom ononderbroken kan toepassen. De gevraagde machtiging moet daarom met ingang van 17 juli 2020 worden verleend en daarmee naadloos aansluiten op de eerdere regeling overeenkomstig Uitvoeringsbesluit 2014/722/EU.
- (8) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,
HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Duitsland wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (“walstroom”), mits de in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveaus in acht worden genomen.

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing van 17 juli 2020 tot en met 31 december 2025.

Mocht de Raad evenwel, handelend op basis van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, algemene regels betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststellen, dan komt dit besluit te vervallen op de dag waarop die algemene regels van toepassing worden.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*