



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 28.8.2014
COM(2014) 538 final

2014/0247 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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 zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG van de Raad¹ (hierna "de energiebelastingrichtlijn" of "de richtlijn" genoemd).

Behalve op grond van de bepalingen 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.

Dit voorstel strekt ertoe Duitsland te machtigen een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (hierna "walstroom" genoemd). Deze vrijstelling moet een economische stimulans geven aan het gebruik van walstroom om zo de luchtvervuiling in havensteden terug te dringen.

Verzoek en algemene context

Op 12 juli 2011 heeft de Raad Uitvoeringsbesluit 2011/445/EU van de Raad vastgesteld waarbij Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG² wordt gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven ("walstroom"). Dit besluit verstrijkt op 16 juli 2014.

Bij brief van 26 februari 2014 hebben de Duitse autoriteiten om een besluit tot een nieuwe machtiging verzocht op basis waarvan Duitsland de belastingvermindering kan blijven toepassen. Duitsland heeft gevraagd het verlaagde tarief zes jaar te mogen toepassen.

Met de gevraagde maatregel wil Duitsland een impuls blijven geven aan het gebruik van walstroom, dat wordt beschouwd als een minder vervuilend alternatief voor de opwekking van elektriciteit aan boord van schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven. Indien Duitsland de maatregel niet mag toepassen, zal walstroom tegen het algemene nationale elektriciteitsbelastingtarief van 20,50 EUR per MWh moeten worden belast.

Anderzijds zijn de lidstaten op grond van artikel 14, lid 1, onder c), van de energiebelastingrichtlijn verplicht vrijstelling te verlenen voor energieproducten die door schepen worden gebruikt als brandstof voor de vaart op EU-wateren. Deze vrijstelling heeft ook betrekking op energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken aan boord van een schip dat is afgemeerd op een ligplaats in een haven. De lidstaten kunnen ook overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), vrijstelling verlenen aan energieproducten die door schepen worden gebruikt als brandstof voor de vaart op binnenwateren, en hieronder valt tevens de productie van elektriciteit aan boord. In de meeste gevallen is het op de energiebelastingrichtlijn gebaseerde belastingstelsel dus niet van invloed op de kosten om elektriciteit te produceren aan boord van een schip dat is afgemeerd op een ligplaats in een haven, hoewel een dergelijke productie negatieve gevolgen kan hebben voor de gezondheid en het milieu doordat de luchtkwaliteit verslechtert en het geluidsniveau in de haven stijgt.

Duitsland wenst een verlaagd tarief van 0,50 EUR per MWh op walstroom te blijven toepassen, hetgeen in overeenstemming is met het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde

⁽¹⁾ Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51).

⁽²⁾ PB L 191 van 22.7.2011, blz. 22.

minimumtarief voor de belasting van elektriciteit. Het verlaagde tarief van de elektriciteitsbelasting zal gelden voor alle leveringen van walstroom aan schepen voor de vaart zowel op de EU-wateren als op de binnenwateren, met uitzondering van die aan particuliere pleziervaartuigen. Op grond van de berekeningen van de Duitse autoriteiten kwamen de gemiddelde jaarlijkse belastinguitgaven voor een toepassingsduur van de maatregel van drie jaar neer op zo'n 2,2 miljoen EUR. Naar schatting van de federale regering valt het te verwachten dat deze hypothetische begrotingsuitgaven de komende zes jaar geleidelijk met 3-4 miljoen EUR per jaar zullen stijgen.

Met de belastingvermindering wil Duitsland een impuls blijven geven aan scheepsexploatanten om gebruik te maken van walstroomvoorzieningen, teneinde de vervuiling door emissies in de lucht, geluidsoverlast van afgemeerde schepen en CO₂-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, die volledig zijn vrijgesteld.

De Duitse autoriteiten hebben de Commissie meegedeeld dat van alle Duitse zeehavens alleen de haven van Lübeck beschikt over voorzieningen voor walstroom met een hoger vermogen. Naast on-shore faciliteiten voorziet de haven ook in "power barges", d.w.z. in drijvende installaties voor warmtekrachtkoppeling die op vloeibaar aardgas werken. In mei 2014 is de bouw van vaste walstroomvoorzieningen in de haven van Hamburg gepland, inclusief walstroomvoorzieningen voor twee terminals voor cruiseschepen in de Altona-terminal. Er zijn ook plannen voor power barges in de Hafencity-terminal.

Wat de binnenhavens betreft, zijn er meer walstroomvoorzieningen en er zijn plannen om deze nog verder uit te breiden.

Duitsland is van mening dat deze maatregel in overeenstemming is met Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie³ ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in EU-havens verblijven, en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018⁴. In dit verband zij erop gewezen dat de lidstaten sinds juni 2011 de onvoorwaardelijke verplichting hebben om aan de luchtkwaliteitsnormen voor bepaalde verontreinigende stoffen, zoals zwevende deeltjes⁵, te voldoen. Dit noopt lidstaten ertoe om oplossingen te vinden voor problemen zoals emissies van schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (voor zover deze zich voordoen), en het is niet ondenkbaar dat in havens waar deze problemen zich voordoen, het gebruik van walstroom zal worden gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie.

Evaluatie van de Duitse autoriteiten wat betreft de gevolgen van de maatregel voor de interne markt

De Duitse autoriteiten stellen dat de maatregel de goede werking van de interne markt niet zal belemmeren en niet tot verstoring van de concurrentie zal leiden. Duitsland kent het belastingvoordeel zowel als verlaagd belastingtarief bij levering en 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 doorgaans echter doorgegeven. Maar zelfs in die gevallen dat de belastingvermindering volledig wordt doorgegeven aan de scheepsexploatanten, die walstroom ontvangen die is

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ COM(2009) 8 definitief van 21 januari 2009.

⁽⁵⁾ Zie 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).

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.

De Duitse autoriteiten hebben de Commissie meegedeeld dat zij in dit stadium nog geen cijfers hebben over het aantal scheepsexploitanten dat walstroomvoorzieningen gebruikt en geen volledig beeld kunnen geven van de ontwikkelingen van het gebruik van walstroom door de korte periode waarin de maatregel is toegepast. Op basis van de beschikbare informatie menen zij dat het gebruik van walstroom aanzienlijk is toegenomen, met name door schepen die zijn afgemeerd in een haven in de binnenwateren.

Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, met name artikel 14, lid 1, onder c), en artikel 15, lid 1, onder f).

Toetsing van de maatregel in het kader van artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG

Specifieke beleidsoverwegingen

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 zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, van stroom te voorzien, teneinde de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Zoals Duitsland opmerkt, heeft de Commissie het gebruik van walstroom inderdaad al aanbevolen als een alternatief voor de opwekking van stroom aan boord van afgemeerde schepen, en zodoende ook de voordelen voor het milieu erkend⁶. Zonder de maatregel zal de levering van stroom aan afgemeerde schepen in Duitsland met 20,50 EUR per MWh moeten worden belast. De gevraagde vrijstelling betekent een extra impuls van het gebruik van deze technologie van 20 EUR per MWh en draagt zodoende bij aan de genoemde beleidsdoelstelling.

De Commissie neemt er ook kennis van dat het nagenoeg volledig ontbreken van de noodzakelijke walinfrastructuur in havens momenteel een sterke belemmering vormt voor een ruimer gebruik van walstroom en dat er dus waarschijnlijk aanvullende initiatieven, met name ter ondersteuning van de bouw van deze infrastructuur, nodig zullen zijn om het beleidsdoel van de belastingvrijstelling in kwestie te verwezenlijken. Volgens de informatie die de Duitse autoriteiten hebben verstrekt, vereisen zeeschepen voorzieningen met een hoog vermogen en momenteel beschikt alleen de haven van Lübeck over dergelijke voorzieningen. Er zijn plannen om deze voorzieningen ook te creëren in de haven van Hamburg. Er zijn meer walstroomvoorzieningen in de binnenhavens, waar schepen normaal gesproken een minder hoog vermogen nodig hebben.

⁽⁶⁾ Zie voetnoot 3.

Wat het karakter van de nagestreefde beleidsdoelstelling betreft, wijst de Commissie erop dat de bevordering van walstroom in feite een gemeenschappelijke beleidsdoelstelling is die door de Unie als geheel zou moeten worden nagestreefd. Dit is duidelijk verwoord in de mededeling van de Commissie getiteld Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie⁷ en in het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie⁸. De maatregel is in overeenstemming met het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waarin wordt ingegaan op de kwestie van de beschikbaarheid van walstroomvoorzieningen in havens, daar waar deze voorzieningen kostenefficiënt zijn en milieuvordelen opleveren⁹.

De Commissie stelde in haar voorstel voor herziening van de energiebelastingrichtlijn¹⁰ voor om vrijstelling van energiebelasting in te voeren voor walstroom die wordt geleverd aan schepen die in een haven liggen. Dit voorstel is echter nog niet door de Raad goedgekeurd. Ondertussen moet aan de marktdeelnemers in Duitsland en de Duitse autoriteiten rechtszekerheid worden geboden ten aanzien van de toegepaste fiscale maatregelen om het gebruik van walstroom te bevorderen. Op dit moment biedt alleen artikel 19 de mogelijkheid een gunstige fiscale behandeling voor walstroom in te voeren. Het artikel is echter bedoeld om te kunnen reageren op specifieke omstandigheden in individuele lidstaten waarmee in de richtlijn zelf geen rekening is gehouden. Een derogatie op basis van artikel 19 die ertoe strekt het gebruik van walstroom te bevorderen, kan daarom alleen als een overgangsmaatregel worden toegestaan zolang deze beleidsdoelstelling nog niet door de Raad is meegenomen in het kader van een herziening van Richtlijn 2003/96/EG.

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het milieubeleid van de EU. Voor zover de maatregel de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen aan de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit. De maatregel kan ook (in beperkte mate) tot een vermindering van de CO₂-uitstoot leiden, hoewel dit effect zal afhangen van de bron van de opgewekte elektriciteit die aan de schepen zal worden geleverd¹¹. Om aan te tonen hoe groot het milieuprobleem is, geeft Duitsland het voorbeeld van de haven van Lübeck-Travemünde waar 90 % van de uitstoot van zwaveldioxide en ongeveer 80 % van de uitstoot van stikstofoxiden afkomstig is van schepen. De Duitse autoriteiten maken (op basis van het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van 5 584 MWh) de volgende vergelijking tussen de geschatte jaarlijkse emissie als gevolg van het gebruik van walstroom in de haven van Lübeck en die als gevolg van het gebruik van gasolie voor de scheepvaart, die de in de EU-zwavelrichtlijn¹² vastgelegde zwavelgrenswaarden bevat en wordt gebruikt om stroom aan boord op te wekken:

	NO _x	SO ₂	CO ₂
Groene stroom uit	0,078 t	0,056 t	0 t

⁽⁷⁾ COM(2007) 575 definitief van 10 oktober 2007.

⁽⁸⁾ SEC(2007) 1278 definitief van 10 oktober 2007.

⁽⁹⁾ COM(2013) 18 final van 24 januari 2013.

⁽¹⁰⁾ COM(2011) 169 definitief van 13 april 2011.

⁽¹¹⁾ Volgens een eerdere raming van de Commissie zal de omschakeling naar walstroom de CO₂-uitstoot gemiddeld met 50 % verlagen (zie voetnoot 2). Het effect van de maatregel in kwestie kan echter sterk afwijken van deze gemiddelde waarde, omdat het grotendeels afhangt van de koolstofintensiteit van de desbetreffende markt en het precieze tijdstip waarop de vraag naar de extra stroom zich voordoet.

⁽¹²⁾ Richtlijn 1999/32/EG van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/112/EEG (PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13-18).

waterkracht			
Gasolie voor de scheepvaart	3,571 t	6,026 t	4 251,9 t

Naar schatting van de Hamburgse havenautoriteiten zal de uitstoot dankzij de geplande walstroomvoorzieningen in vergelijking met het gebruik van gasolie voor de scheepvaart in de Altona-terminal per jaar met ongeveer 39 t ofwel 74 % voor NO_x, ongeveer 1,1 t ofwel 62 % voor SO₂ en ongeveer 0,5 t ofwel 5 % voor fijn stof afnemen. Indien de normale Duitse elektriciteitsmix voor deze voorzieningen zou worden gebruikt, zou er jaarlijks sprake zijn van een vermindering van CO₂ van ongeveer 1 050 t ofwel 19 %. Met de voorgenomen levering van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen zou de CO₂-uitstoot nog veel verder afnemen, namelijk jaarlijks met 3 354 t, afhankelijk van de prestaties van de elektriciteitscentrales. De vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zou door het gebruik van op vloeibaar aardgas werkende power barges, die elektriciteit leveren voor de cruiseschepen in de Hafencity-terminal, neerkomen op 51 t of 73 % voor de NO_x-uitstoot. Na aftrek van 5 t voor de jaarlijkse NO_x-uitstoot van de barges zelf, komt de totale vermindering van de uitstoot neer op 46 t per jaar. De uitstoot van SO_x zou jaarlijks met 1,5 t ofwel 58 % voor SO_x en met 0,7 t ofwel 48 % voor fijn stof verminderen, zonder extra uitstoot van de power barges. De CO₂-uitstoot zou jaarlijks 1 824 t ofwel 26 % minder worden als er vloeibaar aardgas in plaats van gasolie voor de scheepvaart zou worden gebruikt. In de ramingen is rekening gehouden met restemissies van de hulpketel (voor verwarming aan boord).

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. Reders zouden met een enorme administratieve last worden opgezadeld als zij een aangifte zouden moeten indienen voor iedere lidstaat wiens territoriale wateren zij aandoen. 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 toe te passen.

Voor stroom die wordt verbruikt door schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven aan de binnenwateren, is – in tegenstelling tot de situatie in zeehavens – de vrijstelling van aan boord opgewekte stroom louter een keuzemogelijkheid die de lidstaten hebben (artikel 15, lid 1, onder f). Wettelijk staat hen dus niets in de weg om walstroom en stroom die wordt opgewekt aan boord in havens aan binnenwateren, gelijk te behandelen. De keuzemogelijkheid van artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn om aan boord opgewekte stroom niet te belasten, moet echter opnieuw worden verklaard door overwegingen van praktische aard van de kant van de wetgever en deze keuzemogelijkheid hangt tegelijkertijd nauw samen met de optionele belastingvoordelen voor de vaart op binnenwateren. De meeste lidstaten, waaronder Duitsland, hebben ervoor gekozen om brandstoffen die voor deze

doeleinden worden gebruikt, niet te belasten. Wat de Rijn en zijn zijrivieren betreft, is deze belastingvrijstelling ook neergelegd in een internationale overeenkomst¹³, die door Duitsland is geratificeerd. Het wordt ook niet praktisch geacht om de brandstof die voor de productie van elektriciteit aan boord wordt gebruikt, apart te belasten¹⁴ omdat dit in feite zou neerkomen op een onderscheid tussen brandstof die voor de productie van elektriciteit wordt gebruikt en brandstof die voor de vaart wordt gebruikt. Wanneer de lidstaten tot slot beslissen of de belastingvrijstelling voor het zeevervoer wordt uitgebreid tot brandstoffen die worden gebruikt voor de vaart op de binnenwateren, houden zij rekening met een hele reeks elementen, waaronder de bredere doelstellingen van het nationale vervoersbeleid zoals milieuoverwegingen, op basis waarvan zij ervoor kunnen kiezen heffing achterwege te laten bij brandstoffen die voor deze doeleinden worden gebruikt.

Het wordt daarom in dit stadium gerechtvaardigd geacht om Duitsland de mogelijkheid te laten behouden vrijstelling te verlenen voor walstroom voor havens aan binnenwateren.

Interne markt en eerlijke mededinging

Wat de interne markt en de eerlijke mededinging betreft, zou de bestaande verstoring tussen twee concurrerende bronnen van stroom voor afgemeerde schepen, namelijk opwekking aan boord en walstroom, die het gevolg is van de belastingvrijstelling voor bunkerbrandstoffen, door de gevraagde maatregel worden beperkt.

Wat de concurrentie tussen scheepsexploitanten betreft, moet er eerst nogmaals op worden gewezen dat er volgens de informatie waarover de Commissie beschikt momenteel slechts zeer weinig schepen gebruikmaken van walstroom op commerciële basis. Ten tweede wordt niet verwacht dat de maatregel, zelfs als hij scheepvaartmaatschappijen een voordeel zal opleveren in de zin dat zij goedkoper stroom zullen kunnen inkopen dan bedrijven in andere sectoren, de concurrentieomstandigheden in de scheepssector sterk zal wijzigen. Hoewel precieze kostenramingen sterk afhangen van de ontwikkeling van de olieprijs en dus zeer moeilijk te maken zijn, blijkt uit de beschikbare informatie¹⁵ en de door Duitsland verstrekte gegevens dat algemeen genomen zelfs een volledige belastingvrijstelling in de meeste gevallen de exploitatiekosten van walstroom niet zou doen dalen tot onder die van stroomopwekking aan boord en dus geenszins 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 zoals hierboven uiteengezet nog minder waarschijnlijk omdat Duitsland het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau in acht zal nemen.

Wat de concurrentie tussen havens betreft, ligt het ook in de rede dat, 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 belastingvermindering, deze belastingvermindering geen aanzienlijke concurrentieverstoring zal veroorzaken tussen havens door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden. De Duitse autoriteiten benadrukken dat het gebruik van walstroom beperkt is, niet alleen door het gebrek aan havenfaciliteiten of de hogere kosten,

⁽¹³⁾ Zie artikel 1 van de Overeenkomst van 16 mei 1952 tussen de Rijnsoeverstaten en België betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie, die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt (Bundesgesetzblatt 1953, deel II, blz. 531).

⁽¹⁴⁾ Zie artikel 21, lid 5, derde alinea, van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad.

⁽¹⁵⁾ Zie Europese Commissie, directoraat-generaal Milieu – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, augustus 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).

maar ook door gebrek aan internationaal overeengekomen technische normen om de schepen aan het elektriciteitsnet te koppelen.

De periode waarvoor een verlaagd belastingtarief zou worden toegestaan, komt tot slot in grote mate overeen met de in het voorstel van de Commissie genoemde periode van acht jaar voor de belastingvrijstelling voor walstroom.

Toepassingsduur van de maatregel en ontwikkeling van het EU-kader voor energiebelasting

In principe moet de toepassingsduur van de derogatie lang genoeg zijn om te vermijden dat havenbeheerders ervan worden weerhouden de nodige investeringen te verrichten. In dit specifieke geval zou de toepassingsduur van de maatregel zijn verlengd en de omvang van de belastingverlaging zijn toegenomen door het voorstel van de Commissie voor herziening van de energiebelastingrichtlijn, waarin na de inwerkingtreding ervan is voorzien in een verplichte vrijstelling voor walstroom voor de duur van acht jaar. Dit laat onverlet dat de derogatie toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader niet mag dwarsbomen, en dat er rekening gehouden moet worden met een mogelijk besluit van de Raad op basis van een voorstel van de Commissie voor een wijziging van de energiebelastingrichtlijn. In deze omstandigheden lijkt het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor de door de richtlijn toegestane maximale termijn van zes jaar, maar op voorwaarde dat er vóór de geplande vervaldatum geen algemene bepalingen ter zake van toepassing worden. Deze termijn biedt scheepsexploitanten en havenbeheerders de rechtszekerheid om investeringsplannen te maken voor walstroomvoorzieningen of uitrusting aan boord. Het biedt de Duitse autoriteiten bovendien de mogelijkheid meer gegevens te verzamelen voor een herbeoordeling van de maatregel in de toekomst.

Regels inzake staatssteun

Het door de Duitse autoriteiten voorgestelde belastingtarief van 0,50 EUR per MWh is in overeenstemming met het in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. De maatregel voldoet daarom aan een van de voorwaarden in artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie¹⁶, waarin de voorwaarden uiteen zijn gezet op grond waarvan een dergelijke maatregel is vrijgesteld van de verplichte melding van staatssteun. Er kan in dit stadium echter nog niet worden vastgesteld of aan alle in de verordening vastgelegde voorwaarden is voldaan, en het voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad verhindert de Commissie niet van Duitsland te verlangen dat het de regels inzake staatssteun naleeft.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Raadpleging van belanghebbende partijen

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

Bijebrengen en benutten van deskundigheid

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

Effectbeoordeling

Dit voorstel betreft een machtiging van een afzonderlijke lidstaat op diens eigen verzoek.

⁽¹⁶⁾ 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).

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Subsidiariteitsbeginsel

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, maar de lidstaten mogen hun bevoegdheden op dit gebied slechts uitoefenen binnen de welomschreven grenzen van de bestaande EU-wetgeving. Overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG kan alleen de Raad een lidstaat machtigen verdere vrijstellingen of verlagingen in de zin van dat artikel in te voeren. De lidstaten kunnen niet in de plaats van de Raad treden.

Het subsidiariteitsbeginsel wordt daarom door het voorstel in acht genomen.

Evenredigheidsbeginsel

Het evenredigheidsbeginsel wordt door het voorstel in acht genomen. De belastingvermindering gaat niet verder dan nodig om het gestelde doel te bereiken (zie hierboven bij de overwegingen in verband met de interne markt en eerlijke mededinging).

Keuze van instrumenten

Voorgesteld instrument: besluit van de Raad.

Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG voorziet uitsluitend in dit soort maatregelen.

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.

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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 zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven

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 2011/445/EU van de Raad was Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG tot 16 juli 2014 gemachtigd een verlaagd tarief van belasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven ("walstroom").
- (2) Bij brief van 26 februari 2014 heeft Duitsland verzocht overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG te worden gemachtigd om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting op walstroom te mogen blijven toepassen.
- (3) Met deze belastingvermindering wil Duitsland een ruimer gebruik van walstroom blijven stimuleren als een minder milieubelastende manier om schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, van stroom te voorzien in vergelijking met de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen.
- (4) In de mate dat het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van afgemeerde schepen, draagt de maatregel bij aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden. Er wordt dan ook verwacht dat de maatregel zal bijdragen aan de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.
- (5) De machtiging van Duitsland om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op walstroom, gaat niet verder dan wat nodig is om het gebruik van walstroom 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 zijn looptijd tot grote concurrentievervalsingen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

⁽¹⁾ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

- (6) Uit artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG volgt dat iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging in de tijd beperkt moet zijn. Gelet op het feit dat de looptijd lang genoeg moet zijn om de maatregel gedegen te kunnen evalueren, maar ook dat de toekomstige ontwikkelingen in het bestaande wetgevingskader niet mogen worden ondergraven, is het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor een termijn van zes jaar, maar op voorwaarde dat er vóór de geplande vervaldatum geen algemene bepalingen ter zake 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 accijnstarief te voorkomen, moet ervoor worden gezorgd dat Duitsland de bestaande specifieke belastingvermindering waarop dit besluit betrekking heeft, zonder onderbreking kan toepassen. De gevraagde machtiging moet daarom met ingang van 17 juli 2014 worden verleend en sluit daarmee naadloos aan op de eerdere regeling overeenkomstig Uitvoeringsbesluit 2011/445/EU van de Raad.
- (8) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,
HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit besluit wordt van kracht op de dag van de kennisgeving ervan.

Het is van toepassing met ingang van 17 juli 2014.

Het vervalt op 16 juli 2020.

Indien evenwel de Raad, handelend op basis van artikel 113 VWEU, algemene regels betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststelt, 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