



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 29.5.2024
COM(2024) 216 final

2024/0121 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Frankrijk wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op elektriciteit die rechtstreeks wordt geleverd aan luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbaar luchtverkeer

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Europese 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).

Naast de bepalingen van met name de artikelen 5, 15 en 17, kan de Raad overeenkomstig 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 verdere belastingvrijstellingen of -verlagingen in te voeren.

In casu heeft Frankrijk verzocht te worden gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op het eindverbruik van elektriciteit in het geval van elektriciteit die rechtstreeks wordt geleverd aan luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbare luchtverkeer, waaronder de particuliere plezierluchtvaart. Dit voorstel heeft tot doel deze machtiging te verlenen door middel van een afwijking die, zoals gevraagd, geldig is voor een beperkte periode.

Bij brief van 11 april 2022 hebben de Franse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen de maatregel waarop dit verzoek om een afwijking betrekking heeft, toe te passen, overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG. De Franse autoriteiten hebben op 25 oktober 2022 en 7 augustus 2023 aanvullende informatie verstrekt en op 30 oktober 2023, 7 november 2023, 27 december 2023 en 18 april 2024 hebben zij nog extra informatie toegestuurd.

Frankrijk verzoekt te worden gemachtigd de in de richtlijn vastgestelde minimumbelastingniveaus toe te passen op walstroom voor de luchtvaartuigen waarop het verzoek betrekking heeft (artikel 10, lid 1, van de richtlijn). Frankrijk heeft er met name op gewezen dat de elektriciteit die wordt gebruikt voor het van stroom voorzien van stilstaande luchtvaartuigen op luchtvaartterreinen die open staan voor openbaar luchtverkeer en die door ondernemingen worden geëxploiteerd in het kader van hun economische activiteit, in aanmerking komt voor het zakelijke minimumtarief (0,5 EUR/MWh). Anderzijds hebben de autoriteiten verduidelijkt dat op elektriciteit die wordt gebruikt om luchtvaartuigen van stroom te voorzien, wanneer deze geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor openbaar luchtverkeer en die door particulieren worden geëxploiteerd voor particuliere toeristische doeleinden (wat de Franse autoriteiten als een niet-economische activiteit beschouwen), het Europese niet-zakelijke minimumtarief (1 EUR/MWh) zal worden toegepast.

De initieel gevraagde geldigheidsduur liep van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2029, wat niet langer is dan de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn. Na het overleg tussen de Franse autoriteiten en de Commissie, en met name

¹ PB 283 van 31.10.2003, blz. 51.

rekening houdende met het voorstel tot herziening van Richtlijn 2003/96/EG², is een vervroegde einddatum overeengekomen, namelijk 31 december 2027.

De belastingvermindering beoogt de invoering en het gebruik van walstroom aan te moedigen om zo de luchtvervuiling in luchthavensteden terug te dringen, de lokale luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast te beperken, ten behoeve van de gezondheid van de inwoners. De maatregel heeft tot doel verlaagde tarieven per verbruikte MWh toe te passen bij de levering van elektriciteit via elektrische laadpunten aan alle luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor openbaar luchtverkeer.

Met de gevraagde belastingmaatregel wil Frankrijk het gebruik van walstroom aanmoedigen, dat als een minder vervuילend alternatief wordt beschouwd voor stroomopwekking aan boord van bovengenoemde luchtvaartuigen.

De Franse autoriteiten hebben aangegeven dat de maatregel van algemene toepassing zou zijn en dat de belastingverlaging van toepassing zou zijn op alle luchtvaartuigen, ongeacht de status van de vlucht, die walstroom gebruiken wanneer ze geparkeerd staan op een luchtvaartterrein dat open staat voor het openbaar luchtverkeer.

De Franse autoriteiten hebben in dit verband verklaard dat de maatregel *de iure* betrekking zou hebben op alle Franse luchtvaartterreinen die open staan voor het openbaar luchtverkeer, d.w.z. ongeveer 450 luchtvaartterreinen. Niettemin zou het *de facto* hoofdzakelijk gaan om 120 commerciële luchtvaartterreinen die voor deze maatregel in aanmerking te komen, met name de luchtvaartterreinen die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Zij zouden beter in staat zijn om op korte en middellange termijn te investeren in de levering van alternatieve elektrische voorzieningen (preconditioned air unit, 400 Hz-stroomvoorziening en mobiel aggregaat) voor de luchtvaartuigen die hier gebruik van maken. Het aantal begunstigden wordt daarom geraamd op ongeveer 980 000 voor het jaar 2019, het laatste representatieve jaar van normaal luchtverkeer (COVID-19-pandemie niet meegerekend). In 2020 waren er 441 000 begunstigden en in 2021 was het aantal begunstigden 553 000.

Volgens Franse ramingen zou het gebruik van elektrische voorzieningen de CO₂-emissies van stilstaande luchtvaartuigen met een factor tien kunnen verminderen. Volgens de gegevens van het jaarlijkse overzicht van gasvormige emissies gerelateerd aan het luchtverkeer in Frankrijk, dat door het Franse directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (Direction générale de l'Aviation civile, DGAC) is opgesteld op basis van de door het DGAC ontwikkelde "TARMAAC"-calculator, hebben de dertien grootste luchthavenplatforms in 2019 meer dan 230 000 ton CO₂ uitgestoten, uitsluitend door het gebruik van hulpaggregaten (auxiliary power units, APU's) voor commercieel verkeer. Aangezien het gebruik van de APU gedurende een minimumperiode onvermijdelijk is, namelijk de tijd die nodig is om elektrische voorzieningen aan te sluiten en af te koppelen (30 % van de tijd), kan de winst worden geraamd op 145 ton CO₂.

In 2022 kostte 1 kWh walstroom (400 Hz) volgens de Franse autoriteiten gemiddeld 0,276 EUR/kWh³. In december 2023 kostte 1 kWh van de APU 0,18 EUR⁴. De kosten van walstroom zijn dus hoger dan de kosten van het gebruik van de APU.

² Voorstel voor een RICHTLIJN VAN DE RAAD tot herstructurering van de Unieregeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (herschikking), COM(2021) 563 final van 14.7.2021..

³ <https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-prix#Vuedensemble>

Met de belastingverlaging wil Frankrijk een impuls geven aan de betreffende exploitanten om walstroomvoorzieningen te ontwikkelen en te gebruiken, teneinde emissies in de lucht en geluidsoverlast afkomstig van de verbranding van brandstoffen door stilstaande luchtvaartuigen te verminderen en zo de CO₂-uitstoot te beperken. De toepassing van een verlaagd belastingtarief zou het concurrentievermogen van walstroom vergroten ten opzichte van stroom die wordt opgewekt aan boord van de betrokken luchtvaartuigen met behulp van middelen en producten die veel broeikasgasuitstoot veroorzaken.

De uitgaven in verband met deze maatregel zouden 12 miljoen EUR bedragen voor 2024 en 16,3 miljoen EUR per jaar tussen 2025 en 2029. De totale begrotingsuitgaven voor deze maatregel voor de initieel gevraagde periode (2024-2029) werden geraamd op 93,5 miljoen EUR.

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

De belastingheffing van elektriciteit is geregeld bij energiebelastingrichtlijn 2003/96/EG, meer bepaald artikel 10. De richtlijn voorziet in minimumbelastingniveaus voor elektriciteit die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (tabel C). 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 voor luchtvaartuigen lager te belasten.

De gevraagde maatregel is een vorm van staatssteun en valt onder de desbetreffende EU-wetgeving, met name Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie⁵.

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 voorgestelde belastingvermindering willen de Franse autoriteiten een impuls geven aan een milieuvriendelijkere vorm van elektriciteitsvoorziening voor luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbare luchtverkeer, om de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidsoverlast te beperken.

⁴ De door de Franse autoriteiten verstrekte details van de berekening zijn als volgt: met een elektriciteitsrendement van een APU van 35 % is 1 kWh output van de APU gelijk aan ongeveer $1/0,35 = 2,86$ kWh input van de APU. Rekening houdend met de calorische onderwaarde van kerosine (43 MJ/kg), d.w.z. 11,95 kWh/kg (aangezien 1 Joule = $2,778 \times 10^{-7}$ kWh), kunnen we stellen dat voor 1 kWh van de APU ongeveer 0,239 kg kerosine nodig is. Aangezien in december 2023 de gemiddelde prijs van kerosine op de Europese markt 769 EUR/ton bedroeg (vgl. <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>), komt de prijs voor het gebruik van de APU neer op 0,18 EUR/kWh.

⁵ 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 interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

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 erkend⁶.

Evenzo heeft de Commissie in het kader van dat voorstel tot herziening van de richtlijn betreffende de belasting van energieproducten en elektriciteit, waarbij onder andere een belasting op luchtvaartbrandstoffen wordt voorzien, voorzien in de mogelijkheid voor de lidstaten om volledige of gedeeltelijke vrijstellingen toe te passen op stroom die wordt geleverd aan geparkeerde luchtvaartuigen, maar ook aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, teneinde de ontwikkeling en toepassing van schonere oplossingen dan stroomopwekking aan boord aan te moedigen.

In het onderhavige geval vallen de begunstigden onder een verlaagd belastingniveau dat overeenkomt met de minimumbelastingniveaus die in de Europese Unie van toepassing zijn op elektriciteit, zoals vastgesteld in de energiebelastingrichtlijn (d.w.z. 0,5 of 1 EUR/MWh, afhankelijk van het soort verbruik), hetgeen bevorderlijk is voor de verwezenlijking van de bovengenoemde doelstellingen.

De mogelijkheid om een gunstige fiscale behandeling voor walstroom in te voeren, kan derhalve worden overwogen op grond van artikel 19 van de richtlijn, aangezien deze tot doel heeft de lidstaten toe te staan nieuwe vrijstellingen of verlagingen in te voeren om specifieke beleidsredenen, in dit geval het milieu.

Frankrijk heeft verzocht om toepassing van de maatregel voor de in artikel 19, lid 2, van de richtlijn vastgestelde maximumtermijn, namelijk zes jaar (van januari 2024 tot en met december 2029). Volgens de Franse autoriteiten moet de geldigheidsduur van de afwijking in beginsel lang genoeg zijn om luchthavenexploitanten en elektriciteitsleveranciers niet te ontmoedigen om de nodige investeringen in walstroominfrastructuur op te zetten of voort te zetten. De Franse autoriteiten voegen hieraan toe dat deze termijn tegelijkertijd luchtvaartuigexploitanten de grootst mogelijke rechtszekerheid biedt om investeringen voor uitrusting aan boord te plannen. Na afloop van het overleg tussen de Franse autoriteiten en de Commissie, en met name rekening houdende met het voorstel tot herziening van Richtlijn 2003/96/EG, is een vervroegde einddatum overeengekomen, namelijk 31 december 2027.

Ter ondersteuning van hun verzoek hebben de Franse autoriteiten er verder op gewezen dat er onlangs, in juli 2023, twaalf besluiten voor het beperken van APU's⁷ zijn gepubliceerd⁸. Deze besluiten hebben betrekking op twaalf Franse luchthavens die onder toezicht staan van de Franse autoriteit voor de controle op geluidsoverlast van luchthavens (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, ACNUSA)⁹. Het doel van deze besluiten is regulering van de gebruiksduur van de APU's, die CO₂ uitstoten en verantwoordelijk kunnen zijn voor 6 % van

⁶ 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).

⁷ Een hulpaggregaat (APU) is een kleine turbojetmotor aan de achterkant van de romp die de benodigde elektriciteit levert en voor airconditioning zorgt, als het vliegtuig op de grond staat. De APU wordt ook gebruikt om de hoofdmotoren te starten.

⁸ Een besluit voor elk luchthavenplatform is van kracht vanaf 1 december 2023. Vijf luchthavens beschikten al over een beperkend besluit; deze zijn ingetrokken en vervangen door de besluiten die in juli 2023 zijn gepubliceerd.

⁹ Deze twaalf luchthavens zijn goed voor 85 % van de commerciële bewegingen in Frankrijk (Parijs-Charles de Gaulle, Parijs-Orly, Parijs-Le Bourget, Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin, Bâle-Mulhouse).

de CO₂-uitstoot van een luchthavenplatform¹⁰. De Franse autoriteiten hebben er in dit verband op gewezen dat er alternatieve (thermische en elektrische) maatregelen voor APU's bestaan die de koolstofvoetafdruk¹¹ en het geluidsniveau¹² aanzienlijk verminderen en tegelijkertijd de luchtkwaliteit verbeteren. Door een tekort aan apparatuur ter vervanging van APU's, volstaan deze regelgevende maatregelen volgens de Franse autoriteiten echter niet om de betrokken luchthavens aan te moedigen zich met alternatieve voorzieningen uit te rusten. Bovendien hebben de bovengenoemde beperkende besluiten slechts betrekking op twaalf luchthavens. Volgens de Franse autoriteiten zou een verlaagd accijnstarief voor stroom die wordt geleverd aan geparkeerde luchtvaartuigen, dat zou gelden voor alle Franse luchthavens, dan ook een belangrijke stimulans zijn voor het ecosysteem van luchthavens.

Bovendien is er volgens de Franse autoriteiten ook een uitzonderlijke belastingaftrek ("suramortissement")¹³ ingevoerd om luchthavens en grondaanhandelaars te ondersteunen die investeren in apparatuur die gebruikmaakt van milieuvriendelijkere brandstoffen (aardgas, elektrische energie, waterstof, superethanol E85, niet voor de weg bestemde apparatuur waarin elektrische energie wordt gecombineerd met benzinemotoren en voertuigen waarin benzine wordt gecombineerd met aardgas of LPG). Deze maatregel maakt het mogelijk een bedrag gelijk aan 40 % van de oorspronkelijke waarde, exclusief financieringskosten, van niet voor de weg bestemde apparatuur die als vaste activa is opgenomen, in mindering te brengen op de winst die aan inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting is onderworpen. Deze aftrek wordt verhoogd tot 60 % van de waarde van het verworven onroerend goed voor kleine en middelgrote ondernemingen. De uitzonderlijke aftrek is afhankelijk van de naleving van Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun. Deze regeling is van toepassing op nieuwe investeringen die zijn verworven of aangegaan op basis van financiële of leaseovereenkomsten met een koopoptie vanaf 1 januari 2020 tot en met 31 december 2022. Gezien de crisis in verband met de COVID 19-pandemie, de recente toepassing van deze aftrek en het gebrek aan liquiditeit van luchthavens en grondaanhandelaars, is er sinds de inwerkingtreding van deze maatregel minder geïnvesteerd in voorzieningen die minder uitstoot veroorzaken.

Tot slot wijzen de Franse autoriteiten erop dat de Franse regering onlangs een wet heeft aangenomen om de energietransitie te versnellen en de installatie van fotovoltaïsche panelen op luchthavens te vergemakkelijken, met name op de gebouwen en groene zones van luchthavens¹⁴. Het doel van deze wet (die zal worden aangevuld met twee andere wetten inzake onshore-windenergie en kernenergie) is het aandeel hernieuwbare energie in Frankrijk te verhogen tot 33 % in 2030. Luchthavens willen de komende jaren fotovoltaïsche panelen op hun gebouwen gaan leggen. Hun doel is in de eerste plaats om zelfvoorzienend te zijn wat stroom betreft, en vervolgens om meer stroom op te wekken.

¹⁰ Dit cijfer is verstrekt door *Aéroports de Paris* (ADP) in het kader van het programma *hOlistic Green Airport* (OLGA), dat wordt gefinancierd door Horizon 2020.

¹¹ Een jaarlijkse uitstoot van 6 tot 10 ton, tegen 408 tot 1 166 ton met APU's van het merk Guinault ([APU OFF – Guinault](#)).

¹² Bijvoorbeeld 75 dB in plaats van 120 dB met APU's van het merk Guinault.

¹³ Artikel 39 *decies F* van het algemene belastingwetboek (*Code général des impôts*), dat voortvloeit uit de bepalingen van artikel 60 van Wet nr. 2019-1479 van 29 december 2019 betreffende de financiën voor 2020.

¹⁴ Wet nr. 2023-175 van 10 maart 2023 betreffende de versnelling van de productie van hernieuwbare energie. De bepalingen ter bevordering en vereenvoudiging van de installatie van fotovoltaïsche panelen zijn opgenomen in titel III van deze wet.

Deze maatregelen beogen, onder meer, om de randvoorwaarden voor het gebruik van walstroom op luchthavens voor de betrokken luchtvaartuigen te verbeteren.

Gelet op deze omstandigheden lijkt het passend een machtiging te verlenen voor de periode in kwestie.

Staatssteunregels

De door de Franse autoriteiten beoogde verlaagde belastingtarieven zijn gelijk aan de in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveaus voor elektriciteit in de Unie.

Dit voorstel doet geen afbreuk aan een eventuele toetsing van de Franse maatregel aan de staatssteunregels. Dit voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad doet evenmin afbreuk aan de verplichting van de lidstaat om ervoor te zorgen dat de staatssteunregels in acht worden genomen.

- **Samenhang 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 Unie.

Voor zover de maatregel de verbranding van fossiele brandstoffen aan boord van geparkeerde luchtvaartuigen helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen tot de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit en een beperking van geluidsoverlast.

Op dit moment moeten de lidstaten er krachtens Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit voor zorgen dat de niveaus van verschillende luchtverontreinigende stoffen de in de richtlijn vastgestelde grenswaarden, streefwaarden en andere luchtkwaliteitsnormen niet overschrijden. Deze verplichting vereist dat ze, waar nodig, oplossingen vinden voor problemen zoals emissies van luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaarterreinen die ontstaan voor openbaar luchtverkeer.

Volgens de ramingen van de Franse autoriteiten zou het gebruik van elektrische voorzieningen de CO₂-uitstoot van geparkeerde luchtvaartuigen met factor tien verminderen. Volgens de gegevens van het jaarlijkse overzicht van gasvormige emissies gerelateerd aan het luchtverkeer in Frankrijk, dat door het Franse directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (Direction générale de l'Aviation civile, DGAC) is opgesteld op basis van de door het DGAC ontwikkelde "TARMAAC"-calculator, hebben de dertien grootste luchthavenplatforms in 2019 meer dan 230 000 ton CO₂ uitgestoten, uitsluitend door het gebruik van hulpaggregaten (auxiliary power units, APU's) voor commercieel verkeer. Aangezien het gebruik van de APU gedurende een minimumperiode onvermijdelijk is, namelijk de tijd die nodig is om elektrische voorzieningen aan te sluiten en af te koppelen (30 % van de tijd), kan de winst worden geraamd op 145 ton CO₂.

Energiebeleid

De gevraagde maatregel is bedoeld ter ondersteuning van de energietransitie in de luchtvaart zoals vastgelegd in de Europese Green Deal en met name in de teksten van het pakket "Fit

for 55” (vgl. de herziening van de verordening betreffende het trans-Europees netwerk, TEN-E¹⁵).

De maatregel is in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1804 van 13 september 2023¹⁶ betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, die met name betrekking had op de aanleg van een elektriciteitsinfrastructuur op luchthavens¹⁷.

Gelet op deze omstandigheden kan het gerechtvaardigd zijn het minder vervuilende alternatief, walstroom, niet te benadelen, door Frankrijk te machtigen de gevraagde verlaagde belastingtarieven toe te passen.

Vervoersbeleid

Naast de richtsnoeren voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) die de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen in binnenhavens, zeehavens en luchthavens vereisen, vormt de door Frankrijk gevraagde maatregel ook een aanvulling op het bestaande kader dat is uiteengezet in Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie ter bevordering van walstroom door schepen die in Uniehavens verblijven, en in de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de Unie.

Interne markt en eerlijke mededinging

Vanuit het oogpunt van de interne markt en de eerlijke mededinging zorgt de maatregel volgens de Franse autoriteiten enkel voor een beperking van de fiscale verstoring tussen twee concurrerende elektriciteitsbronnen voor geparkeerde luchtvaartuigen.

De elektriciteit die aan deze luchtvaartuigen wordt geleverd, wordt over het algemeen opgewekt met behulp van middelen en producten die veel broeikasgasuitstoot veroorzaken en die bovendien zijn vrijgesteld van alle belastingen, met name accijnzen, overeenkomstig artikel 14, lid 1, punt b), van de richtlijn¹⁸.

De toepassing van een verlaagd belastingniveau op stroom die vanaf de elektrische laadpunten van de luchthaven aan luchtvaartuigen wordt geleverd, kan dus het gebruik van de interne voorziening voor stroomopwekking van de luchtvaartuigen, die een bron van vervuiling vormt, verminderen en een eerlijke mededinging waarborgen tussen de luchtvaartmaatschappijen die stroom aan boord opwekken en de maatschappijen die stroom

¹⁵ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 347/2013, COM(2020) 824 final.

¹⁶ PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1.

¹⁷ PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

¹⁸ Bovendien is de aanleiding voor de accijns overeenkomstig artikel L. 312-17 van het Franse wetboek van belasting op goederen en diensten (Code des impositions des biens et des services, CIBS) niet het verbruik van elektriciteit door degene die de elektriciteit heeft geproduceerd, wanneer hij de volledige productie voor eigen gebruik verbruikt en de geproduceerde of te produceren hoeveelheden, berekend per productielocatie en volgens de productiemethode, niet meer bedragen dan 240 miljoen kWh per productielocatie of het deel van de elektriciteit dat op de locatie wordt verbruikt door de elektriciteitsproducenten waarvoor de productiecapaciteit op de locatie niet meer bedraagt dan 1 000 kW. In casu moet een luchtvaartuig worden beschouwd als een productielocatie, en is de belasting dus niet van toepassing op de hoeveelheden die het binnen de voorgeschreven drempels produceert en verbruikt.

opwekken met behulp van de faciliteiten die luchthavens aanbieden via de daartoe bestemde elektrische laadpunten.

Tenzij het huidige kader en de situatie ingrijpend wijzigen, is het, vanwege de periode waarvoor verlaagde belastingtarieven zouden worden toegestaan, niet waarschijnlijk dat de conclusie van de analyse uit de voorgaande paragrafen anders zou luiden voordat de gevraagde 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 geen ontwerp van wetgevingshandeling is, moet zij hoe dan ook niet 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 belastingverlagingen gaan 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 Frankrijk en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

- **Bijeenbrengen 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 en vereist geen effectbeoordeling.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Hij vloeit voort uit een verzoek van Frankrijk 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 derhalve 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, voor één afzonderlijke lidstaat, op diens eigen verzoek. Deze geldt voor een beperkte periode, namelijk tot en met 31 december 2027. De toegepaste tarieven zijn gelijk aan de in de energiebelastingrichtlijn vastgestelde minimumbelastingniveaus. 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 Frankrijk wordt gemachtigd een verlaagd belastingniveau toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbare luchtverkeer (“walstroom”). De belastingtarieven mogen niet lager zijn dan de minimumbelastingniveaus voor elektriciteit als bedoeld in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG en vastgesteld overeenkomstig tabel C in bijlage I bij deze richtlijn.

Artikel 2 bepaalt dat de gevraagde machtiging wordt verleend met ingang van 1 januari 2024, tot en met 31 december 2027, binnen de door de richtlijn voorgeschreven maximumtermijn van zes jaar.

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Frankrijk wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op elektriciteit die rechtstreeks wordt geleverd aan luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbaar luchtverkeer

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 elektriciteit¹⁹, en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij brief van 11 april 2022 heeft Frankrijk overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG verzocht te worden gemachtigd om een verlaagd belastingniveau toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan alle luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbaar luchtverkeer. De Franse autoriteiten hebben op 25 oktober 2022 en 7 augustus 2023 aanvullende informatie verstrekt en op 30 oktober 2023, 7 november 2023, 27 december 2023 en 18 april 2024 hebben zij nog extra informatie toegestuurd. De machtiging moet gelden tot en met 31 december 2027.
- (2) Met deze verlaagde belastingtarieven wil Frankrijk de ontwikkeling en het gebruik van walstroom verder stimuleren. Het gebruik van deze elektriciteit wordt beschouwd als een milieuvriendelijkere vorm van elektriciteitsvoorziening aan luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbaar luchtverkeer, dan het gebruik van fossiele brandstoffen.
- (3) Voor zover het gebruik van walstroom de uitstoot van broeikasgassen en andere luchtverontreinigende stoffen die afkomstig zijn van de interne productievoorzieningen van luchtvaartuigen, vermindert, draagt de maatregel bij tot een betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast. De maatregel zal daarom naar verwachting bijdragen tot de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.
- (4) De machtiging van Frankrijk om een verlaagd belastingtarief toe te passen op walstroom, gaat niet verder dan wat nodig is, 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.

¹⁹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

- (5) Frankrijk moet derhalve worden gemachtigd om overeenkomstig het verzoek met ingang van 1 januari 2024 verlaagde belastingtarieven toe te passen.
- (6) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG dient iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging strikt beperkt in de tijd te zijn. Om evenwel toekomstige algemene ontwikkelingen van het bestaande juridische kader niet te ondergraven, is het passend te bepalen dat deze machtiging vervalt als de Raad op basis van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie een gewijzigde algemene regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit invoert waaraan deze machtiging niet zou zijn aangepast.
- (7) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,
- HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Frankrijk wordt gemachtigd verlaagde belastingtarieven toe te passen op walstroom die wordt geleverd aan luchtvaartuigen die geparkeerd staan op luchtvaartterreinen die open staan voor het openbare luchtverkeer, mits de in artikel 10, lid 1, van Richtlijn 2003/96/EG bedoelde minimumbelastingniveaus in acht worden genomen.

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2027.

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 Franse Republiek.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter