



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 29.4.2021
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

**waarbij Nederland 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.

Nederland heeft toestemming gevraagd om gedurende zes jaar een verlaagd belastingtarief toe te passen op elektriciteit die wordt geleverd aan walstroomvoorzieningen die stroom leveren aan schepen op een ligplaats, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen. Dit voorstel strekt ertoe deze machtiging te verlenen door middel van een derogatie die, zoals gevraagd, geldig is tot en met 30 juni 2027.

Bij brief van 10 augustus 2020 hebben de Nederlandse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen om deze maatregel toe te passen.

Nederland wil een verlaagd belastingtarief van 0,50 EUR per MWh toepassen, wat overeenkomt met het minimumbelastingtarief voor de levering van elektriciteit aan voorzieningen die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend (90 % of meer) elektriciteit leveren aan schepen die geen particuliere pleziervaartuigen zijn. Om een juiste toepassing van het verlaagde tarief te garanderen, zal dit alleen gelden voor voorzieningen met een rechtstreekse aansluiting op het elektriciteitsnet.

De gevraagde geldigheidsduur loopt van 1 juli 2021 tot en met 30 juni 2027, wat binnen de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn valt.

Deze verlaging beoogt een economische stimulans te bieden aan de uitrol en het gebruik van walstroom om zo de havens en de scheepvaart duurzamer te maken, 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.

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

Met de gevraagde maatregel wil Nederland een impuls geven aan het gebruik van walstroom, dat wordt beschouwd als een minder vervuilend alternatief voor de opwekking van elektriciteit aan boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Zoals in het verzoek is aangegeven, zal het verlaagde tarief 0,50 EUR per MWh bedragen. Dit is het minimumtarief voor elektriciteit zoals bepaald in artikel 10, lid 1, en tabel C van bijlage I bij de richtlijn. Door de degressieve structuur van de energiebelasting zal het relatieve voordeel hoger zijn voor exploitanten (en gebruikers) van walstroomvoorzieningen met een relatief laag verbruik.

¹ PB 283 van 31.10.2003, blz. 51.

Anderzijds moeten de lidstaten overeenkomstig artikel 14, lid 1, punt c), van de energiebelastingrichtlijn vrijstelling verlenen voor energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken - alsook voor de opgewekte elektriciteit - aan boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Deze vrijstelling kan ook worden toegepast op energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken - alsook op de opgewekte elektriciteit - aan boord van schepen voor de binnenwateren overeenkomstig artikel 15, lid 1, punt f), van de richtlijn, dat is omgezet in de Nederlandse wetgeving.

Volgens de Nederlandse autoriteiten geldt de belastingverlaging voor alle schepen die geen particuliere pleziervaartuigen zijn, dat wil zeggen alle schepen in de commerciële vaart, ongeacht hun omvang of de vlag die zij voeren. Voor de binnenvaart geldt er in sommige havens een verbod op het gebruik van generatoren.

Zoals in het verzoek is aangegeven, wordt in de binnenvaart door het merendeel van de ongeveer 12 500 binnen- en buitenlandse binnenschepen gebruikgemaakt van walstroom, die op de meeste ligplaatsen langs de hoofdroutes beschikbaar is. Er zijn momenteel zeer weinig walstroomvoorzieningen beschikbaar in de zeevaart, waar het gebruik ervan door grotere zeeschepen beperkt blijft tot één roroschip en vissersboten (trawlers) in de havens van Scheveningen en IJmuiden. De Nederlandse autoriteiten willen evenwel de beschikbaarheid van walstroom voor zeeschepen uitbreiden.

De maatregel kan niet worden gebruikt door bedrijven die in financiële moeilijkheden verkeren of bedrijven waarvan steun wordt teruggevorderd op basis van een eerder besluit van de Commissie waarbij een steunmaatregel onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard.

De jaarlijkse kosten voor de begroting worden op 1 miljoen EUR geraamd.

Nederland heeft gevraagd dat de machtiging wordt verleend van 1 juli 2021 tot en met 30 juni 2027, wat binnen de in artikel 19, lid 2, van de richtlijn gestelde maximumtermijn valt.

Met de belastingverlaging wil Nederland een impuls geven aan de desbetreffende exploitanten om walstroomvoorzieningen te ontwikkelen en te gebruiken, teneinde emissies in de lucht en geluidsoverlast afkomstig van het verbruik van brandstoffen door afgemeerde schepen, alsook CO₂-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, waarvan het verbruik aan boord is vrijgesteld.

- **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

De belastingheffing van elektriciteit is geregeld bij energiebelastingrichtlijn 2003/96/EG, meer bepaald artikel 10. Krachtens artikel 14, lid 1, punt c), moeten de lidstaten vrijstelling van belasting verlenen voor energieproducten voor de vaart en voor aan boord van een vaartuig opgewekte elektriciteit. 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.

Een dergelijke maatregel vormt staatssteun en valt onder de desbetreffende EU-wetgeving, met name Verordening (EU) nr. 651/2014² van de Commissie.

² 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).

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 belastingverlaging in kwestie willen de Nederlandse autoriteiten een impuls 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 de 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 erkend³. Aan begunstigden zou het EU-minimumbelastingtarief voor elektriciteit in het kader van de energiebelastingrichtlijn ten belope van 0,50 EUR per MWh in rekening worden gebracht, wat de genoemde beleidsdoelstellingen kan 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.

Nederland wil de maatregel toepassen gedurende de maximumtermijn waarin artikel 19, lid 2, van de richtlijn 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 te beginnen (of te blijven) investeren in walstroomvoorzieningen. Deze termijn biedt ook scheepsexploitanten de grootst mogelijke rechtszekerheid om investeringen voor uitrusting aan boord te plannen.

De derogatie mag toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader evenwel niet ondergraven en moet rekening houden 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 energiebelastingrichtlijn⁴ en de conclusies van de Raad over het EU-kader voor energiebelastingen van 28 november 2019⁵. 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 te formuleren, 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 daarom passend de machtiging te verlenen voor de gevraagde termijn, maar de geldigheid van de derogatie moet afhankelijk worden gesteld van het van toepassing worden van algemene bepalingen op dit gebied vóór eind juni 2027.

Regels inzake staatssteun

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 SWD(2019) 329 final.

⁵ Conclusies van de Raad van 28 november 2019, 14608/19, FISC 458.

Het door de Nederlandse autoriteiten voorgestelde verlaagde belastingtarief van 0,50 EUR per MWh is gelijk aan het in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik.

De maatregel lijkt aldus onder artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie te vallen, 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. In dit stadium kan echter niet worden vastgesteld of aan alle voorwaarden van deze verordening is voldaan en het voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad doet geen afbreuk aan de verplichting van de lidstaat om ervoor te zorgen dat de staatssteunregels in acht worden genomen, met name in het geval van vrijgestelde steun overeenkomstig Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie.

Zoals in het verzoek is aangegeven, zullen de Nederlandse autoriteiten de maatregel uiterlijk 20 werkdagen na de inwerkingtreding ervan bij de Commissie aanmelden.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Beleid inzake milieu en klimaatverandering

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het EU-beleid inzake milieu en klimaatverandering. Voor zover de maatregel het verbruik van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen aan de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit en beperking van geluidsoverlast. Krachtens artikel 13 van Richtlijn 2008/50/EG⁶ betreffende de luchtkwaliteit 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 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 wordt gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie. Het gebruik van walstroom wordt ook aangemoedigd in Richtlijn (EU) 2016/802⁷, waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is geregeld, en draagt ook bij aan de naleving van de vereisten inzake stikstofdepositie op grond van Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. In dit verband verwachten de Nederlandse autoriteiten dat het gebruik van walstroom de plaatselijke uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) van aan boord opgewekte elektriciteit met 95 % kan verminderen.

De maatregel zou het gebruik van walstroom aanmoedigen om zo de havens en de scheepvaart duurzamer te helpen maken. Hij is in overeenstemming met de EU-beleidsambities. De uitrol van walstroom in Europese havens is een van de voorgestelde maatregelen om de ambities (streefcijfers) van de Europese Green Deal te verwezenlijken.

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 het gebruik van bunkerbrandstoffen, dankzij de hogere systeemefficiency en

⁶ 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).

⁷ 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).

de andere brandstoffen die worden gebruikt. In dit opzicht benadrukten de Nederlandse autoriteiten dat, hoewel de werkelijke besparing van CO₂-emissies van de kwaliteit van de gebruikte elektriciteit afhangt, de besparingen in de Nederlandse elektriciteitsmix worden geraamd tussen 28 % en 67 %, afhankelijk van het aandeel door generatoren opgewekte stroom, en dat dit percentage in de toekomst zal stijgen.

Energiebeleid

De maatregel is in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU⁸ betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, 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 milieuvoordelen. De maatregel is ook erkend als een doelstelling van gemeenschappelijk belang met het oog op de toekenning van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU⁹.

Op deze plaats moet eraan worden herinnerd dat een van de hoofdoorzaken van de ongunstige concurrentiepositie van walstroom de volledige dubbele belastingvrijstelling is 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, punt a), van Richtlijn 2003/96/EG, maar ook de stroom zelf die aan boord van de schepen wordt geproduceerd (zie artikel 14, lid 1, punt c), van Richtlijn 2003/96/EG). Er zou kunnen worden betoogd dat deze laatste vrijstelling als zodanig moeilijk te rijmen valt met de milieudoelstellingen van de Unie, 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. Vergelijkbare overwegingen gelden voor de binnenvaart en de facultatieve belastingbehandeling overeenkomstig artikel 15, lid 1, punt f), van de richtlijn (die door Nederland ten uitvoer is gelegd). In deze omstandigheden kan het gerechtvaardigd zijn om het minder vervuilende alternatief dat walstroom biedt, niet te bestraffen door Nederland toe te staan een verlaagd belastingtarief toe te passen.

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 verblijven¹⁰, en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU¹¹.

Interne markt en eerlijke mededinging

⁸ 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).

⁹ C(2014)2231 final van 9 april 2014.

¹⁰ 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).

¹¹ 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 def. van 21 januari 2009).

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 maatregel slechts worden beperkt.

Wat de concurrentie tussen scheepsexploitanten betreft, moet er eerst op worden gewezen dat er momenteel slechts 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 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 boord¹² en dus allermindst een groot concurrentievoordeel zou opleveren voor scheepsexploitanten die gebruikmaken van walstroom ten opzichte van exploitanten die stroom opwekken aan boord. In voorliggend geval is een sterke verstoring van de aard zoals hierboven beschreven nog minder waarschijnlijk omdat Nederland het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in acht zal nemen.

Bovendien hebben, zoals hierboven al is vermeld, scheepsexploitanten die walstroom ontvangen die is belast tegen het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumtarief, in beginsel geen economisch voordeel ten opzichte van exploitanten die hun eigen elektriciteit aan boord opwekken, omdat die elektriciteit is vrijgesteld van belastingen. Een verlaagd tarief voor walstroom zal het verschil in fiscale behandeling tussen walstroom en de (minerale) energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken aan boord, verkleinen.

De elektriciteitsleveranciers moeten de energiebelasting en de opslag voor duurzame energieproductie (*ODE*) betalen. In hun aangifte energiebelastingaangifte passen zij onmiddellijk het verlaagde tarief toe. De rechtstreeks begunstigden zijn de exploitanten van de installaties die stroom leveren aan afgemeerde schepen. De verwachting is dat deze exploitanten het financiële voordeel geheel of gedeeltelijk zullen doorberekenen aan de gebruikers van de walstroom, namelijk de eigenaren van zee- en binnenschepen. Bestaande gebruikers en hun vertegenwoordigers zullen havenautoriteiten erop wijzen dat zij er belang bij hebben om walstroom financieel aantrekkelijk te maken voor de gebruikers.

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, zijn er geen noemenswaardige gevolgen te verwachten 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 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 concurrentieverstoring tussen havens zal veroorzaken door schepen ertoe te

¹² Zie 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).

bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden. Tot slot voert Nederland aan dat de keuze van de haven eerder wordt ingegeven door de bestemming van de vracht dan door lagere ligplaatskosten als gevolg van het lagere belastingtarief voor walstroom.

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 zij 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 voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. 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. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• 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 Nederland 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 en vereist geen effectbeoordeling.

Uit de door Nederland verstrekte informatie blijkt dat de gevolgen voor de belastinginkomsten beperkt zullen blijven en dat het belastingtarief voor elektriciteit nog steeds hoger zal liggen dan het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. Nederland verwacht dat de maatregel positief zal bijdragen aan de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen en met name aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit en de vermindering van de geluidsoverlast in havensteden.

Meer in detail ramen de Nederlandse autoriteiten het verlies aan belastinginkomsten ten gevolge van de maatregel voor de komende jaren op 1 miljoen EUR per jaar.

De milieuvoordelen kunnen echter aanzienlijk zijn. De Nederlandse autoriteiten benadrukten dat, hoewel de werkelijke besparing van CO₂-emissies van de kwaliteit van de gebruikte elektriciteit afhangt, de besparingen worden geraamd tussen 28 % en 67 %, afhankelijk van het aandeel door generatoren opgewekte stroom, en dat dit percentage in de toekomst zal stijgen. Tot slot verwachten de Nederlandse autoriteiten dat de plaatselijke uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van aan boord opgewekte elektriciteit met 95 % kan worden verminderd; ook de geluidsoverlast, de trillingsniveaus en de stikstofdepositie zouden fors kunnen worden verminderd.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Hij vloeit voort uit een verzoek van Nederland 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, gericht tot een afzonderlijke lidstaat, op diens eigen verzoek. De machtiging geldt voor een beperkte periode, tot en met 30 juni 2027. 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 Nederland 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”). 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, punt c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG.

Artikel 2 bepaalt dat de gevraagde machtiging wordt verleend van 1 juli 2021 tot en met 30 juni 2027, zoals door Nederland gevraagd, wat binnen de door de richtlijn toegestane maximumtermijn van zes jaar valt.

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Nederland 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 brief van 10 augustus 2020 heeft Nederland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG verzocht om machtiging tot toepassing van een verlaagd belastingtarief op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan zeeschepen en binnenschepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (“walstroom”).
- (2) Met dit verlaagde belastingtarief wil Nederland de uitrol en het gebruik van walstroom verder 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 het gebruik van bunkerbrandstoffen door die schepen.
- (3) Voor zover het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met het verbruik van bunkerbrandstoffen door afgemeerde schepen, draagt de maatregel bij tot de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden en aan de vermindering van geluidsoverlast. Onder de specifieke structurele omstandigheden van de elektriciteitsproductie in Nederland zal het gebruik van walstroom in plaats van elektriciteit die wordt opgewekt door het verbruik van bunkerbrandstoffen, naar verwachting met name de CO₂-emissies, andere luchtverontreiniging en de geluidsoverlast verminderen. Er wordt bijgevolg verwacht dat de maatregel zal bijdragen aan de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.
- (4) De machtiging van Nederland 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 concurrentieoogpunt 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.

¹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

- (5) 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 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 van 1 juli 2021 tot en met 30 juni 2027 te verlenen. De machtiging komt echter te vervallen vanaf 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 30 juni 2027 van toepassing worden.
- (6) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,
HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing van 1 juli 2021 tot en met 30 juni 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 het Koninkrijk der Nederlanden.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*