



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 17 september 2020
(OR. en)

10894/20

**Interinstitutioneel dossier:
2020/0255(NLE)**

**FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	14 september 2020
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2020) 498 final
Betreft:	Voorstel voor een UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD waarbij Frankrijk 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

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2020) 498 final.

Bijlage: COM(2020) 498 final



Brussel, 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Frankrijk 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.

Frankrijk heeft verzocht te worden gemachtigd een verlaagd belastingtarief op het eindverbruik van elektriciteit toe te passen voor stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan zee- en binnenschepen (inclusief vissersvaartuigen) die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (“walstroom”)², met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen³. Dit voorstel strekt ertoe die machtiging te verlenen door middel van een derogatie die, zoals gevraagd, geldig is tot en met 31 december 2025.

Bij brief van 7 augustus 2019 hebben de Franse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen de maatregel toe te passen. Op 4 maart 2020 en 30 april 2020 zijn aanvullende informatie en toelichtingen verstrekt.

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

De verzochte geldigheidsduur loopt van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2025, binnen de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn.

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

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

Met de gevraagde maatregel wil Frankrijk een impuls geven aan het gebruik van walstroom, die wordt beschouwd als een minder vervuilend alternatief voor elektriciteit, opgewekt aan

¹ PB 283 van 31.10.2003, blz. 51.

² De Franse autoriteiten hebben verder toegelicht dat het verlaagde belastingtarief op elektriciteitsverbruik ook van toepassing zou moeten zijn op elektriciteit die wordt geleverd door stroomgeneratoren (“mobile shelters”) die vloeibaar aardgas (lng) gebruiken.

³ In artikel 14, lid 1, onder c), tweede alinea, van Richtlijn 2003/96/EG is omschreven wat onder “particuliere pleziervaartuigen” wordt verstaan.

boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Zoals in het verzoek is aangegeven, bedraagt het normale tarief van elektriciteitsbelasting in Frankrijk 22,50 EUR per MWh. Het verzochte belastingvoordeel bedraagt 22,00 EUR per MWh. Dit betekent dat de begunstigden derhalve het toepasselijke EU-minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in het kader van de energiebelastingrichtlijn van 0,50 EUR per MWh (als bepaald in artikel 10, lid 1, en bijlage I.C. bij de richtlijn) in rekening wordt gebracht.

Daartegenover moeten de lidstaten overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder c), van de energiebelastingrichtlijn vrijstelling verlenen voor energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken - en de opgewekte elektriciteit - aan boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Zij kunnen dat ook doen, overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn, voor energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken - en de opgewekte elektriciteit - aan boord van schepen voor de binnenwateren. Frankrijk heeft de omzetting van deze laatste optionele vrijstelling bevestigd⁴.

Volgens de Franse autoriteiten geldt de belastingverlaging voor alle schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, dat wil zeggen voor alle schepen in de commerciële vaart, ongeacht hun omvang of de vlag die zij voeren. In bepaalde gevallen kunnen vaartuigen verplicht zijn om walstroom te gebruiken.

Zoals aangegeven in het verzoek, beloopt het geraamde aantal begunstigden ongeveer 7 000 (met inbegrip van de zee- en binnenvaartondernemingen en de visserijsector). Dit is het hoogst mogelijke aantal begunstigden op de lange termijn, in samenhang met de geraamde toename van de inzet van walstroomvoorzieningen. Het aantal walstroomterminals dat momenteel wordt ingezet, is beperkt (ongeveer 230), hoofdzakelijk in de openbare binnenwateren, en is bestemd voor het vervoer van goederen en passagiers. Er zijn momenteel geen terminals voor vissersvaartuigen⁵.

Als raming van de aftrekkeregelingen uit de maatregel hebben de Franse autoriteiten het verlies aan belastinginkomsten berekend op basis van de hoeveelheid verbruikte elektriciteit, het bedrag van het verzochte belastingvoordeel en het aantal terminals. Het elektriciteitsverbruik van deze terminals bedraagt ongeveer 12 000 MWh/jaar en de belastingvermindering bedraagt 22,00 EUR per MWh (het normale belastingtarief bedraagt, zoals eerder vermeld, 22,50 EUR per MWh): dit betekent een verlies aan belastinginkomsten ten belope van ongeveer 270 000 EUR. Gezien het toenemend aantal terminals (van de huidige 230 tot ongeveer 256 in de nabije toekomst) wordt voor de komende periode een reëel verlies van ongeveer 300 000 EUR geraamd.

Frankrijk heeft gevraagd de machtiging te verkrijgen met ingang van 1 januari 2020, tot en met 31 december 2025, binnen de in artikel 19, lid 2, van de richtlijn gestelde maximumtermijn.

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 afgemeerde schepen,

⁴ Bovendien hebben de Franse autoriteiten benadrukt dat er al een verlaagd binnenlands belastingtarief op het eindverbruik van elektriciteit geldt voor het vervoer van passagiers en goederen per trein, metro, tram, kabelbaan, en hybride oplaadbare of elektrische bussen en trolleybussen.

⁵ De Franse autoriteiten hebben een lijst van havens verstrekt die belangstelling hebben getoond voor het gebruik of de toekomstige installatie van walstroomterminals: dat zijn er verscheidene, en het betreft zowel zeehavens als binnenhavens.

alsook CO₂-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, die zijn vrijgesteld.

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

De belastingheffing van elektriciteit is geregeld bij energiebelastingrichtlijn 2003/96/EG, meer bepaald artikel 10. Krachtens artikel 14, lid 1, onder 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. 651/2014 van de Commissie⁶.

Bepalingen van de energiebelastingrichtlijn

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

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

Met de belastingvermindering in kwestie willen de Franse 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 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 erkend⁷. Momenteel bedraagt het normale nationale tarief voor elektriciteitsbelasting 22,50 EUR per MWh; het verzochte belastingvoordeel bedraagt 22,00 EUR per MWh. Begunstigden wordt aldus het EU-minimumbelastingniveau voor elektriciteit in het kader van de energiebelastingrichtlijn van 0,50 EUR per MWh in rekening gebracht, en dit kan de genoemde beleidsdoelstellingen derhalve bevorderen.

Er kan worden overwogen om in een fiscaal gunstige 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.

Frankrijk heeft gevraagd de maatregel te mogen 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 de nodige investeringen in walstroomvoorzieningen beginnen te verrichten, of te blijven verrichten. Deze termijn biedt

⁶ 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).

⁷ 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).

tegelijkertijd scheepsexploitanten de grootst mogelijke rechtszekerheid om investeringen voor uitrusting aan boord te plannen.

Dit laat onverlet dat de derogatie toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader niet mag ondergraven, en dat er rekening moet worden gehouden met de aanstaande herziening van de energiebelastingrichtlijn en een mogelijk besluit van de Raad op basis van een voorstel van de Commissie tot wijziging van die richtlijn. Deze herziening volgt op de evaluatie van de energiebelastingrichtlijn⁸ en de Conclusies van de Raad over het EU-kader voor energiebelastingen van 28 november 2019⁹. In zijn conclusies verzocht de Raad de Commissie mogelijke opties te bestuderen en te evalueren om te gepasten tijde een voorstel tot herziening van de energiebelastingrichtlijn uit te brengen; en vroeg hij de Commissie in het bijzonder aandacht te besteden aan het toepassingsgebied van de richtlijn, minimumtarieven en specifieke belastingverlagingen en -vrijstellingen.

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

De Franse autoriteiten hebben benadrukt dat aanvullende maatregelen (zoals regelgevende maatregelen om de aansluitkosten te verlagen, of het toestaan dat het gebruik van walstroom in bepaalde gevallen wordt verplicht, en andere rechtsinstrumenten om de publieke en de particuliere sector nauwer te betrekken) nodig zijn, en dat bepaalde regelgevingsmaatregelen reeds van kracht zijn. Deze maatregelen beogen, onder meer, om de randvoorwaarden voor het gebruik van walstroom in havens te verbeteren.

Regels inzake staatssteun

Het door de Franse autoriteiten voorgestelde verlaagde belastingtarief van 0,50 EUR per MWh is in overeenstemming met het in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik. De maatregel valt aldus kennelijk onder artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie, 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.

• Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie

Beleid inzake milieu en klimaatverandering

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het beleid inzake milieu en klimaatverandering van de EU. Voor zover de maatregel de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen tot de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit en een beperking van geluidsoverlast. Krachtens Richtlijn 2008/50/EG betreffende de

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Conclusies van de Raad van 28 november 2019, 14608/19, FISC 458.

luchtkwaliteit¹⁰ 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 zal worden gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie. Het gebruik van walstroom wordt ook aangemoedigd krachtens Richtlijn (EU) 2016/802¹¹, waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is geregeld.

Volgens de Franse autoriteiten zal de maatregel naar verwachting ook leiden tot een algemene vermindering van de verontreiniging, geraamd aan de hand van het feitelijke verbruik van walstroom in 2019.

Voor het zeevervoer lag het verbruik op ongeveer 10 400 MWh; op basis van de beschikbare gegevens zou het gelijkwaardige verbruik van zware stookolie hebben gezorgd voor:

- 4 472 kg_{SOx} aan SOx-emissies,
- 135 200 kg_{NOx} aan NOx-emissies,
- 5 919 kg_{PM2.5} aan zwevende deeltjes.

Wat broeikasgassen betreft, zou een gelijkwaardig verbruik van zware stookolie 3 369 600 kg CO₂ hebben uitgestoten.

Voor de binnenvaart bedroeg het walstroomverbruik 1 800 MWh; een gelijkwaardig verbruik van diesel voor niet voor de weg bestemde machines zou hebben geleid tot een uitstoot van verontreinigende stoffen van:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg fijnstof (inclusief 553,71 kg PM_{2.5}).

Wat broeikasgassen betreft, zou een gelijkwaardig verbruik van diesel 553 780 kg CO₂ hebben opgeleverd.

Wat elektriciteit van het walnet en het geraamde effect van hernieuwbare energiebronnen betreft, heeft Frankrijk daartegenover benadrukt dat het aandeel hernieuwbare energie in de nationale energiemix in de afgelopen tien jaar met ongeveer 4 punten is gestegen, van 6,6 % in 2007 naar 10,7 % in 2017. Hernieuwbare energie is daarmee de vierde bron van primaire energie in 2017, na kernenergie (40,0 %), olieproducten (28,9 %) en gas (15,7 %). Naast deze

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

trend schommelt het primaire verbruik van hernieuwbare energie van jaar tot jaar, afhankelijk van uiteenlopende factoren¹².

Energiebeleid

De maatregel is conform Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹³, 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 onderkend als een doelstelling van gemeenschappelijk belang met het oog op de toekenning van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU¹⁴.

Op deze plaats zij eraan 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 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. Vergelijkbare overwegingen gelden voor de binnenvaart en de facultatieve belastingbehandeling overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn (momenteel uitgevoerd door Frankrijk). In deze omstandigheden kan het gerechtvaardigd zijn om het minder vervuilende alternatief dat walstroom biedt, niet te bestraffen door Frankrijk 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 verblijven¹⁵, en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU¹⁶.

Interne markt en eerlijke mededinging

¹² Bovendien wordt, met het oog op het bovengenoemde gebruik van lng voor de productie en de levering van walstroom, de vermindering van de CO₂-uitstoot geraamd op 22 % (in vergelijking met het gebruik van bunkerbrandstof).

¹³ 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).
¹⁴ C(2014) 2231 final van 9 april 2014.

¹⁵ 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).

¹⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009) 8 final van 21 januari 2009).

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

Wat de concurrentie tussen scheepsexploitanten betreft, moet er eerst op worden gewezen dat er momenteel slechts 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 boord¹⁷ en dus allermist een groot concurrentievoordeel zou opleveren voor scheepsexploitanten die gebruikmaken van walstroom ten opzichte van hen die stroom opwekken aan boord. In voorliggend geval is een sterke verstoring van de aard zoals hierboven beschreven nog minder waarschijnlijk omdat Frankrijk het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in acht zal nemen.

Zoals hierboven vermeld, hebben de scheepsexploitanten, die walstroom ontvangen die is belast tegen het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumtarief, bovendien in beginsel geen economisch voordeel ten opzichte van de exploitanten die hun eigen elektriciteit aan boord opwekken, omdat die 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 Franse autoriteiten geen algemeen aanzienlijk kostenvoordeel ontstaan¹⁸.

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

Wat de concurrentie tussen havens betreft, kunnen er geen noemenswaardige gevolgen worden verwacht voor het handelsverkeer tussen de lidstaten indien schepen hun route zouden verleggen vanwege de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven 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 zal veroorzaken tussen havens door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden. De Franse autoriteiten voeren aan dat andere factoren (zoals de bestemming van de vracht) een

¹⁷ Cf. Europese Commissie, directoraat-generaal Milieu – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. De kostenanalyse is verricht voor de volgende drie havens: Göteborg (Zweden), Juneau en Long Beach (USA).

¹⁸ Wat de kostenvergelijking betreft, bedraagt de aankoopprijs van via walstroom geleverde elektriciteit volgens de Franse autoriteiten ongeveer 0,10 EUR per kWh; voor de binnenvaart bedraagt het door de VNF (*Voies navigables de France*) en enkele andere havens toegepaste tarief voor het gebruik van de terminals 0,20 EUR per kWh (inclusief de aankoopprijs van elektriciteit). Daarentegen bedragen de minimumkosten voor een kWh diesel ongeveer 0,2192 EUR (binnenwater) en voor een kWh zware stookolie ongeveer 0,0953 EUR (zee).

rol spelen bij de keuze van havens, zodat de loutere beschikbaarheid van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief niet doorslaggevend lijkt te zijn.

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

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

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

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

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

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

• Evenredigheid

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

• Keuze van het instrument

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

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

• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan

De maatregel vereist geen evaluatie van bestaande wetgeving.

• Raadpleging van belanghebbenden

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

• Bijeenbrengen en gebruik van expertise

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

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

Uit de door Frankrijk verstrekte informatie blijkt dat de maatregel slechts beperkte gevolgen zal hebben voor de belastinginkomsten (zoals eerder vermeld, wordt voor de komende periode een reëel verlies van ongeveer 300 000 EUR geraamd) en dat het belastingtarief voor walstroom nog steeds hoger zal liggen dan het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. Frankrijk verwacht dat de maatregel positief zal bijdragen tot de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen en met name tot een lagere uitstoot (de ramingen staan hierboven vermeld), een verbetering van de lokale luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast in havensteden.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Deze 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 daarom geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

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

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

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Het voorstel vereist geen toelichtende stukken over de omzetting.

- **Artikelsgewijze toelichting**

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

Artikel 2 bepaalt dat de gevraagde machtiging wordt verleend met ingang van 1 januari 2020, tot en met 31 december 2025, binnen de door de richtlijn toegestane maximumtermijn van 6 jaar, zoals door Frankrijk gevraagd.

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Frankrijk 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 7 augustus 2019 heeft Frankrijk overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG verzocht te worden gemachtigd om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan zeeschepen en binnenschepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (walstroom). De Franse autoriteiten hebben op 4 maart 2020 en 30 april 2020 aanvullende informatie en toelichtingen verstrekt.
- (2) Met dit verlaagde belastingtarief wil Frankrijk de ontwikkeling 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 de verbranding van bunkerbrandstoffen door die schepen.
- (3) In de mate dat het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met de verbranding van bunkerbrandstoffen door afgemeerde schepen, draagt de maatregel bij tot een betere lokale luchtkwaliteit in havensteden en minder geluidsoverlast. Onder de specifieke structurele omstandigheden van de elektriciteitsproductie in Frankrijk zal het gebruik van walstroom in plaats van elektriciteit die wordt opgewekt door verbranding van bunkerbrandstoffen, naar verwachting met name de CO₂-emissies, andere luchtverontreiniging en geluidsoverlast verminderen. Er wordt bijgevolg verwacht dat de maatregel zal bijdragen tot de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.
- (4) De machtiging van Frankrijk om een verlaagd belastingtarief toe te passen op walstroom, gaat niet verder dan wat nodig is om het gebruik van die elektriciteit te bevorderen, aangezien stroomopwekking aan boord vanuit het oogpunt van concurrentie in de meeste gevallen nog altijd het interessantste alternatief zal zijn. Om dezelfde reden, en ook omdat de technologie momenteel nog niet wijdverbreid is op de markt, valt niet te verwachten dat de maatregel gedurende de looptijd ervan tot grote

¹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

concurrentieverstoreningen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

- (5) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG dient iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging in de tijd strikt beperkt te zijn. Om ervoor te zorgen dat de machtiging lang genoeg geldt om de marktdeelnemers er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de gevraagde machtiging van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2025 te verlenen. De machtiging komt echter te vervallen op de datum van toepassing van algemene bepalingen betreffende belastingvoordelen voor walstroom die de Raad op grond van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zou vaststellen, indien die bepalingen vóór 31 december 2025 van toepassing worden.
 - (6) Om scheepsexploitanten en havenbeheerders, en elektriciteitsdistributeurs of -herdistributeurs het gebruik van walstroom te doen bevorderen, moet ervoor worden gezorgd dat Frankrijk de belastingvermindering waarom is verzocht, vanaf 1 januari 2020 kan toepassen.
 - (7) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,
- HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing met ingang van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2025.

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

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter