



Brussel, 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG¹ van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (hierna "de energiebelastingrichtlijn" of "de richtlijn" genoemd).

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

Dit voorstel strekt ertoe Spanje te machtigen een verlaagd accijnstarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (hierna "walstroom" genoemd). Deze verlaging moet een economische stimulans geven aan de invoering en het gebruik van walstroom om zo de luchtvervuiling in havensteden terug te dringen en de lokale luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de gezondheid van de inwoners.

Met deze maatregel wil Spanje ook de impact van het zeevervoer op het milieu verminderen.

Bij brief van 12 april 2018 hebben de Spaanse autoriteiten de Commissie meegedeeld dat zij voornemens waren om met ingang van 1 juli 2018 gedurende een periode van zes jaar een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting van 0,50 €/MWh toe te passen op walstroom. Dit belastingtarief is gelijk aan het in Richtlijn 2003/96/EG vastgelegde minimumtarief voor de belasting van elektriciteit voor zakelijk gebruik.

Met de gevraagde maatregel wil Spanje 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 zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven. Momenteel heft Spanje een *ad-valorem* accijns op elektriciteit van 5,11269632 % op de definitieve prijs, inclusief alle belastingen en vergoedingen maar exclusief accijns en btw. Krachtens de Spaanse wetgeving moeten ook de in artikel 10, lid 1, en tabel C van bijlage I bij de richtlijn vastgestelde minimumbelastingniveaus in acht worden genomen, dat wil zeggen dat een specifieke accijns van 0,50 EUR per MWh voor zakelijk gebruik en van 1 EUR per MWh voor niet zakelijk gebruik van elektriciteit wordt geheven wanneer de *ad-valorem* accijns tot gevolg zou hebben dat er minder belasting verschuldigd is.

Momenteel wordt walstroom belast naar het normale tarief van 5,11269632 %, dat wordt geheven over de elektriciteitsprijs. De Spaanse autoriteiten ramen de elektriciteitsprijs, exclusief accijns en btw, op circa 170 EUR per MWh en het belastingtarief voor walstroom bedraagt, uitgedrukt in EUR per MWh, circa 8,69 EUR. Volgens de analyse van de elektriciteitsmarkt in de EU die door de Commissie is verricht, liggen de elektriciteitsprijzen voor de industriële sector in Spanje gemiddeld lager². Hoe dan ook is de accijns die momenteel per MWh voor walstroom is verschuldigd, hoger dan 0,50 EUR.

¹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

² Zie COM(2016) 769 final van 13 november 2016.

Anderzijds moeten de lidstaten overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder c), van de energiebelastingrichtlijn vrijstelling verlenen voor energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken aan boord van schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, en kunnen zij dat ook doen, overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn, voor elektriciteit die wordt opgewekt aan boord van schepen voor de vaart op binnenwateren.

Volgens de Spaanse autoriteiten zou de belastingverlaging gelden voor alle schepen met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen³, dat wil zeggen voor alle schepen in de commerciële vaart, ongeacht hun omvang of de vlag die zij voeren.

De Spaanse autoriteiten hebben de Commissie meegedeeld dat er momenteel geen walstroomvoorzieningen in de Spaanse havens voorhanden zijn en dat de fiscale kosten van de maatregel moeilijk in te schatten zijn. De Spaanse autoriteiten hebben ook te kennen gegeven dat schepen niet verplicht zullen zijn om walstroom te gebruiken. Volgens hun berekeningen zullen de fiscale kosten van de belastingverlaging jaarlijks maximaal circa 150 000 EUR bedragen. Deze prognose is gebaseerd op een raming van een totaal aantal van 2 700 commerciële schepen waaraan walstroom zou kunnen worden geleverd, een stroomverbruik van circa 20 000 MWh per jaar door schepen in Spaanse havens, en een elektriciteitsprijs van 170 EUR per MWh, inclusief alle belastingen en vergoedingen maar exclusief accijns en btw.

Spanje heeft gevraagd om de machtiging te krijgen voor een periode van zes jaar, hetgeen de maximumtermijn is waarin artikel 19, lid 2, van de richtlijn voorziet, met ingang van 1 juli 2018.

Met de belastingverlaging wil Spanje een impuls geven aan scheepsexploitanten om gebruik te maken van walstroomvoorzieningen, teneinde emissies in de lucht en geluidsoverlast afkomstig van de verbranding van brandstoffen door afgemeerde schepen alsook CO₂-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, die zijn vrijgesteld.

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

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

Een dergelijke maatregel vormt staatssteun en valt onder de desbetreffende EU-wetgeving, met name Verordening (EU) nr. 651/2014⁴ van de Commissie.

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

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

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

⁴ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie 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.1-78).

"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 Spaanse autoriteiten een impuls geven aan een minder milieubelastende manier om schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, van stroom te voorzien, teneinde de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. 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 erkend⁵. Momenteel wordt de levering van stroom aan afgemeerde schepen belast naar een tarief van circa 8,69 EUR per MWh. De gevraagde belastingverlaging zou het gebruik van deze technologie dus een extra impuls geven van circa 8 EUR per MWh en zo bijdragen aan de genoemde beleidsdoelstelling.

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 verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.

Spanje heeft gevraagd de maatregel te mogen toepassen gedurende de maximumtermijn waarin artikel 19, lid 2, voorziet, namelijk zes jaar. In principe moet de toepassingsduur van de derogatie lang genoeg zijn om te vermijden dat havenbeheerders ervan worden weerhouden de nodige investeringen in walstroomvoorzieningen te verrichten. Een termijn van zes jaar biedt ook scheepsexploatanten de grootst mogelijke rechtszekerheid om investeringen te plannen voor uitrusting aan boord.

Regels inzake staatssteun

Het door de Spaanse 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.

• Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie

Beleid inzake milieu en klimaatverandering

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het milieubeleid van de EU. Voor zover de maatregel de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen aan de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Krachtens artikel 13 van Richtlijn 2008/50/EG⁶ betreffende de luchtkwaliteit moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de niveaus van verschillende luchtverontreinigende

⁵ 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).

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).

stoffen de in de richtlijn vastgestelde grenswaarden 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.

Naar verwachting zal de maatregel ook de CO₂-emissies beperken, in die zin dat de elektriciteitsmix van het walnet minder koolstofintensief is dan de stroom die aan boord wordt opgewekt door de verbranding van bunkerbrandstoffen, dankzij de hogere systeemefficiëntie en de andere brandstoffen die worden gebruikt. In dit verband kan worden opgemerkt dat de Spaanse autoriteiten verwachten dat het gebruik van walstroom de uitstoot van broeikasgassen in Spanje zal doen dalen omdat de energiebronnen van het elektriciteitsnet deels hernieuwbaar zijn (38 % hernieuwbare energie in 2015 en dit aandeel groeit nog, naar verwachting tot circa 90-100 % in 2050). Hoewel de koolstofintensiteit van extra stroomleveringen gewoonlijk hoger is dan die van de gemiddelde elektriciteitsmix en sterk afhankelijk is van het tijdstip van de dag waarop de extra vraag zich voordoet, kan de maatregel toch een relatief hoge CO₂-reductie opleveren.

Energiebeleid

De maatregel is in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁷, 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. Hij 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, VWEU⁸.

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, 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). 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 opgepadeld als zij een aangifte zouden moeten indienen voor iedere lidstaat wiens territoriale wateren zij aandoen. In deze omstandigheden kan het gerechtvaardigd zijn om het minder vervuilende alternatief dat walstroom biedt, niet te bestraffen door Spanje 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 verblijven⁹, en

⁷ 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. 1-20).

⁸ C(2014) 2231 final van 9 april 2014.

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

met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU¹⁰.

Interne markt en eerlijke mededinging

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

Wat de concurrentie tussen scheepsexploitanten betreft, moet er eerst op worden gewezen dat er momenteel slechts zeer weinig schepen gebruikmaken van walstroom op commerciële basis. Grote concurrentieverstoringen zouden zich dus alleen kunnen voordoen tussen schepen die van de gevraagde maatregel profiteren door over te schakelen op walstroom, en schepen die elektriciteit blijven opwekken aan boord. Hoewel precieze kostenramingen sterk afhangen van de ontwikkeling van de olieprijs en dus zeer moeilijk te maken zijn, blijkt uit de meest recente beoordelingen 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 boord¹¹ en dus allerminst een groot concurrentievoordeel zou opleveren voor scheepsexploitanten die gebruikmaken van walstroom ten opzichte van hen die stroom opwekken aan boord. In voorliggend geval is een sterke verstoring van de aard zoals hierboven beschreven nog minder waarschijnlijk omdat Spanje het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in acht zal nemen. 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 veranderen vanwege de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven werd uiteengezet, althans op de korte termijn niet rendabeler lijkt te zullen worden dan stroomopwekking aan boord, ondanks de belastingverlaging, ligt het ook in de rede dat deze belastingverlaging geen aanzienlijke concurrentieverstoring zal veroorzaken tussen havens door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden.

De periode waarvoor een verlaagd belastingtarief zou worden toegestaan, komt in grote mate overeen met de in het voorstel van de Commissie genoemde periode van acht jaar voor de belastingvrijstelling voor walstroom. Het is onwaarschijnlijk dat de analyse in de twee voorgaande alinea's anders zal luiden voordat deze maatregel afloopt.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

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

¹⁰ 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 definitief van 21 januari 2009).

¹¹ Zie Europese Commissie, directoraat-generaal Milieu – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, augustus 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. De kostenanalyse is verricht voor de volgende drie havens: Göteborg (Zweden), Juneau en Long Beach (USA).

- **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 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**

Voorgesteld instrument: 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

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

De maatregel vereist geen evaluatie van bestaande wetgeving.

- **Raadplegingen van belanghebbenden**

Dit voorstel is gebaseerd op een verzoek van Spanje 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.

Uit de door Spanje verstrekte informatie blijkt dat de maatregel slechts beperkte gevolgen zal hebben voor de belastinginkomsten en dat het accijnstarief voor walstroom nog steeds hoger zal liggen dan het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. Spanje verwacht dat de maatregel positief zal bijdragen aan de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen en met name aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Hij vloeit voort uit een verzoek van Spanje 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. Deze geldt voor een beperkte periode van zes jaar. Het toegepaste belastingtarief zal gelijk zijn aan het in de energiebelastingrichtlijn vastgestelde minimumbelastingniveau. De maatregel kan worden geëvalueerd indien er na de periode van zes jaar een verzoek om verlenging wordt ingediend.

- **Artikelsgewijze toelichting**

In artikel 1 is bepaald dat Spanje een verlaagd accijnstarief mag toepassen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een Spaanse haven. 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.

In artikel 2 is bepaald dat de gevraagde machtiging wordt verleend vanaf de datum van kennisgeving van het machtigingsbesluit voor de maximale periode van zes jaar waarin de richtlijn voorziet en zoals door Spanje werd gevraagd.

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij brief van 12 april 2018 heeft Spanje overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Richtlijn 2003/96/EG verzocht te worden gemachtigd om een verlaagd accijnstarief te mogen toepassen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (walstroom).
- (2) Met de voorgenomen accijnsverlaging wil Spanje het gebruik van walstroom stimuleren. Dergelijke stroom wordt beschouwd als een minder milieubelastende manier om schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, van stroom te voorzien in vergelijking met de verbranding van bunkerbrandstoffen door deze schepen.
- (3) Voor zover 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 aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden. Onder de specifieke omstandigheden van de elektriciteitsproductie-infrastructuur in Spanje zal het gebruik van stroom van het walnet in plaats van stroom die wordt opgewekt door de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord, naar verwachting ook de CO₂-emissies doen dalen. 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 Spanje om een verlaagd accijnstarief toe te passen op walstroom, gaat niet verder dan wat nodig is om het gebruik van walstroom te bevorderen, aangezien stroomopwekking aan boord vanuit het oogpunt van concurrentie in de meeste gevallen nog altijd het interessantste alternatief zal zijn. Om dezelfde reden, en ook omdat de technologie momenteel nog niet beschikbaar is in Spanje, valt niet te verwachten dat de maatregel gedurende zijn looptijd tot grote concurrentievervalsingen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

¹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

- (5) In overeenstemming met 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 havenexploitanten er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor een periode van zes jaar, tenzij er op grond van artikel 113 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) een algemene regeling op dit gebied wordt vastgesteld die van toepassing wordt vóór het verstrijken van de periode waarvoor de machtiging geldt.
- (6) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,
HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit besluit wordt van kracht op de datum van kennisgeving ervan. Het verstrijkt na zes jaar.

Indien evenwel de Raad, handelend op basis van artikel 113 WVEU, een algemene regeling betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststelt, vervalt dit besluit op de dag waarop die algemene regeling van toepassing wordt.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk Spanje.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter