



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 27.5.2011
COM(2011) 302 definitief

2011/0133 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG wordt gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (walstroom)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG¹ van de Raad (hierna "de energiebelastingrichtlijn" of "de richtlijn" genoemd).

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

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

Verzoek en algemene context

Bij brief van 27 december 2010 hebben de Duitse autoriteiten de Commissie meegedeeld dat zij voornemens waren op walstroom een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op het EU-minimumniveau, namelijk 0,50 €/MWh. Op 11 januari 2011 is door Duitsland aanvullende informatie verstrekt.

Het Duitse verzoek voorziet in een verlaagd tarief voor onbepaalde duur.

Met de gevraagde maatregel wil Duitsland 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 moet walstroom in de elektriciteitsbelasting worden betrokken naar het normale tarief, dat wil zeggen 20,50 €/MWh. Anderzijds zijn de lidstaten overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder c), van de energiebelastingrichtlijn verplicht om vrijstelling te verlenen voor elektriciteit opgewekt aan boord van schepen voor de vaart op communautaire wateren, en hebben zij overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f) ook de mogelijkheid om dat te doen voor elektriciteit opgewekt aan boord van schepen voor de vaart op binnenwateren.

Duitsland wenst een verlaagd tarief van 0,50 €/MWh toe te passen op walstroom, hetgeen in overeenstemming is met het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumtarief voor de belasting van elektriciteit. Het verlaagde tarief van de elektriciteitsbelasting zal gelden voor alle leveringen van walstroom aan schepen voor de vaart zowel op de communautaire wateren als op de binnenwateren, met uitzondering van die aan particuliere pleziervaartuigen.

Met de belastingvermindering wil Duitsland een impuls geven aan scheepsexploitanten om gebruik te maken van walstroomvoorzieningen, teneinde emissies in de lucht en geluidsoverlast van afgemeerde schepen alsook CO₂-emissies te beperken. Met het verlaagde

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

belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, die volledig zijn vrijgesteld.

Duitsland is van mening dat deze maatregel in overeenstemming is met Aanbeveling 2006/339/EG² van de Commissie ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in communautaire havens verblijven, en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009) 8³).

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

De Duitse autoriteiten zijn van mening dat de maatregel de goede werking van de interne markt niet zal belemmeren en niet tot verstoring van de concurrentie zal leiden. Zij betogen dat de begunstigden (de scheepsexploitanten die walstroom zullen afnemen waarop het minimumbelastingtarief van Richtlijn 2003/96/EG van toepassing is) geen economisch voordeel zullen behalen omdat zij momenteel hun eigen elektriciteit opwekken aan boord en deze elektriciteit van belasting is vrijgesteld. Door de eigen opwekking aan boord te vervangen door de levering van walstroom die is belast naar het toepasselijke minimumtarief, zal er volgens de Duitse autoriteiten geen algemeen kostenvoordeel ontstaan.

Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

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

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

Specifieke beleidsoverwegingen

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

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

Met de belastingvermindering in kwestie willen de Duitse autoriteiten een impuls geven aan een minder milieubelastende manier om schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, van stroom te voorzien, teneinde de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Zoals Duitsland opmerkt, heeft de Commissie het gebruik van walstroom inderdaad al aanbevolen als een alternatief voor de opwekking van stroom aan boord van afgemeerde schepen, en zodoende ook de voordelen voor het milieu erkend⁴. De Commissie neemt er kennis van dat de levering van stroom aan afgemeerde schepen in Duitsland thans wordt belast naar een

² 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).

³ 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).

⁴ Zie voetnoot 2.

tarief van 20,50 €/MWh. De gevraagde vrijstelling zou het gebruik van deze technologie dus een extra impuls geven van 20 €/MWh en zo bijdragen aan de genoemde beleidsdoelstelling.

De Commissie neemt er ook kennis van dat het nagenoeg volledig ontbreken van de noodzakelijke walinfrastructuur in havens momenteel een sterke belemmering vormt voor een ruimer gebruik van walstroom en dat er dus waarschijnlijk aanvullende initiatieven, met name ter ondersteuning van de bouw van deze infrastructuur, nodig zullen zijn om het beleidsdoel van de belastingvrijstelling in kwestie te verwezenlijken. In dit verband wordt erop gewezen dat de lidstaten vanaf juni 2011 de absolute verplichting zullen hebben om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen voor bepaalde verontreinigende stoffen zoals zwevende deeltjes⁵. Door deze verplichting moeten zij oplossingen 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 die met deze problemen worden geconfronteerd, het gebruik van walstroom zal worden gestimuleerd als onderdeel van de algemene luchtkwaliteitsstrategie.

Ten aanzien van het karakter van de nagestreefde beleidsdoelstelling wenst de Commissie erop te wijzen dat de bevordering van walstroom in feite een gemeenschappelijke beleidsdoelstelling is die door de Unie als geheel zou moeten worden nagestreefd. Een en ander is met duidelijke woorden gezegd in haar mededeling COM(2007) 575 over een geïntegreerd maritiem beleid en het begeleidende werkdocument van haar diensten⁶, waarin wordt aangekondigd dat deze doelstelling zal worden meegenomen in een herziening van Richtlijn 2003/96/EG. Artikel 19 is evenwel opgezet om te kunnen reageren op specifieke omstandigheden in individuele lidstaten waarmee in de richtlijn zelf geen rekening is gehouden. Een derogatie op basis van artikel 19 die ertoe strekt het gebruik van walstroom te bevorderen, kan derhalve alleen als een overgangsmaatregel worden toegestaan zolang deze beleidsdoelstelling nog niet in het kader van een herziening van Richtlijn 2003/96/EG is meegenomen.

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie

De gevraagde maatregel ziet hoofdzakelijk op het milieubeleid van de EU. In de mate dat hij de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal hij daadwerkelijk bijdragen aan de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit. De maatregel kan ook – in beperkte mate – tot een vermindering van de CO₂-uitstoot leiden, ofschoon dit effect zal afhangen van de bron van de opgewekte elektriciteit die via het walnet aan de schepen zal worden geleverd⁷.

⁵ Zie Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008).

⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie (COM(2007) 575 definitief van 10.10.2007) en werkdocument van de diensten van de Commissie – Begeleidend document bij de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie (SEC(2007) 1278 van 10.10.2007).

⁷ Volgens een vroegere raming van de Commissie zal de omschakeling naar walstroom de CO₂-uitstoot gemiddeld met 50% verlagen (zie voetnoot 2). Het effect van de maatregel in kwestie kan evenwel sterk afwijken van deze gemiddelde waarde, omdat het grotendeels afhangt van de koolstofintensiteit van de desbetreffende markt en het precieze tijdstip waarop de vraag naar de extra stroom zich voordoet.

Op deze plaats moet eraan worden herinnerd dat een van de hoofdoorzaken van de ongunstige concurrentiepositie van walstroom te vinden is in de volledige dubbele belastingvrijstelling die momenteel wordt verleend aan het alternatief, namelijk de opwekking van stroom aan boord van schepen terwijl ze in een zeehaven liggen: niet alleen de bunkerbrandstof die wordt gebruikt voor de opwekking van de stroom is vrijgesteld, hetgeen overeenstemt 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 zodanig bezwaarlijk verenigbaar kunnen worden genoemd met de milieudoelstellingen van de Unie en is veeleer ingegeven door overwegingen van praktische aard. 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. Het zou voor reders een grote administratieve last creëren als zij een aangifte zouden moeten indienen voor iedere lidstaat wiens territoriale wateren zij aandoen. In deze omstandigheden kan het gerechtvaardigd zijn om het minder vervuilende alternatief dat walstroom biedt, niet te bestraffen door Duitsland toe te staan een verlaagd belastingtarief toe te passen.

Voor stroom die wordt verbruikt door schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven aan de binnenwateren, is – in tegenstelling tot de situatie in zeehavens – de vrijstelling van aan boord opgewekte stroom louter een keuzemogelijkheid die de lidstaten hebben (artikel 15, lid 1, onder f)). Wettelijk staat hen dus niets in de weg om walstroom en stroom die wordt opgewekt aan boord in havens aan binnenwateren, gelijk te behandelen. De keuzemogelijkheid van artikel 15, lid 1, onder f), van de richtlijn om aan boord opgewekte stroom niet te belasten, moet evenwel opnieuw worden verklaard door overwegingen van praktische aard vanwege de wetgever en zij hangt ook nauw samen met de optionele belastingvoordelen voor de vaart op binnenwateren. De meeste lidstaten, waaronder Duitsland, hebben ervoor gekozen om brandstoffen die voor deze doeleinden worden gebruikt, niet te belasten. Wat de Rijn en zijn zijrivieren betreft, is deze belastingvrijstelling ook neergelegd in een internationale overeenkomst⁸, die door Duitsland is geratificeerd. Het wordt ook niet praktisch geacht om de brandstof die voor de productie van elektriciteit aan boord wordt gebruikt, apart te belasten (zie artikel 21, lid 5, derde alinea, van Richtlijn 2003/96/EG) omdat dit in feite zou neerkomen op een onderscheid tussen brandstof die voor de productie van elektriciteit wordt gebruikt en brandstof die voor de vaart wordt gebruikt. Wanneer de lidstaten tot slot beslissen of de belastingvrijstelling voor het zeevervoer wordt uitgebreid tot brandstoffen die worden gebruikt voor de vaart op de binnenwateren, houden zij rekening met een hele reeks elementen, waaronder de bredere doelstellingen van het nationale vervoersbeleid zoals milieuoverwegingen, op basis waarvan zij ervoor kunnen kiezen heffing achterwege te laten bij brandstoffen die voor deze doeleinden worden gebruikt.

Het wordt op dit ogenblik derhalve gerechtvaardigd geacht om de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen voor walstroom, uit te breiden tot havens aan binnenwateren.

⁸ Zie artikel 1 van de Overeenkomst van 16 mei 1952 tussen de Rijnsoeverstaten en België betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie, die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt (Bundesgesetzblatt 1953, deel II, blz. 531).

Interne markt en eerlijke mededinging

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

Wat de concurrentie tussen scheepsexploitanten betreft, moet er eerst nogmaals op worden gewezen dat er momenteel slechts zeer weinig schepen gebruik maken van walstroom op commerciële basis. Ten tweede wordt niet verwacht dat de maatregel, zelfs als hij scheepvaartmaatschappijen een voordeel zal opleveren in de zin dat zij goedkoper stroom zullen kunnen inkopen dan bedrijven in andere sectoren, de concurrentieomstandigheden in de scheepssector sterk zal wijzigen. Ofschoon precieze kostenramingen sterk afhangen van de ontwikkeling van de olieprijs en dus zeer moeilijk te maken zijn, bevestigen de beschikbare gegevens de zienswijze van Duitsland dat algemeen genomen zelfs een volledige belastingvrijstelling in de meeste gevallen de exploitatiekosten van walstroom niet zou doen dalen tot onder die van stroomopwekking aan boord⁹ en dus geenszins een groot concurrentievoordeel zou opleveren voor scheepsexploitanten die gebruik maken van walstroom ten opzichte van hen die stroom opwekken aan boord. In voorliggend geval is een sterke verstoring zoals hierboven uiteengezet nog minder waarschijnlijk omdat Duitsland het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau in acht zal nemen.

Wat de concurrentie tussen havens betreft, ligt het ook in de rede dat, aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven werd uiteengezet, althans op de korte termijn niet rendabeler lijkt te zullen worden dan stroomopwekking aan boord, ondanks de belastingvermindering, deze belastingvermindering geen aanzienlijke concurrentieverstoring zal veroorzaken tussen havens door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden.

Hieraan kan nog worden toegevoegd dat de periode waarvoor een verlaagd belastingtarief zou worden toegestaan, kort genoeg is, waardoor het niet waarschijnlijk is dat de conclusie van de analyse uit de twee voorgaande paragrafen anders zou luiden voordat de machtiging afloopt.

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

In principe moet de toepassingsduur van de derogatie lang genoeg zijn om te vermijden dat havenbeheerders ervan worden weerhouden om de nodige investeringen te verrichten. Anderzijds moet worden gegarandeerd dat de situatie in Duitsland te gepasten tijde wordt geëvalueerd en moet worden vermeden dat de toekomstige ontwikkelingen in het bestaande wetgevingskader worden ondergraven. In laatstgenoemd verband zij erop gewezen dat de Commissie op 13 april 2011 een herziening¹⁰ van Richtlijn 2003/96/EG heeft voorgesteld om deze nauwer af te stemmen op de doelstellingen van het energie- en het milieubeleid, met

⁹ 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).

¹⁰ Voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (COM(2011) 169/3).

name op het gebied van de klimaatverandering, voor de periode na 2013. Dit voorstel bevat ook een verplichting voor de lidstaten om walstroom van belasting vrij te stellen tot 31 december 2020 (artikel 14, lid 1, onder e), van de ontwerptekst). In deze omstandigheden lijkt het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor een termijn van drie jaar, op voorwaarde evenwel dat er vóór de geplande vervaldatum geen algemene bepalingen ter zake van toepassing worden.

Regels inzake staatssteun

Het door de Duitse autoriteiten voorgestelde belastingtarief van 0,50 €/MWh is in overeenstemming met het in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. De maatregel valt derhalve onder de zogenaamde algemene groepsvrijstellingsverordening (Verordening (EG) nr. 800/2008¹¹) en is bijgevolg vrijgesteld van de verplichting tot voorafgaande aanmelding.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGINGEN VAN DE BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Raadpleging van belanghebbende partijen

Dit voorstel is gebaseerd op een verzoek van Duitsland 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.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Het voorstel strekt ertoe Duitsland te machtigen om af te wijken van de algemene bepalingen van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad en om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting van 0,50 €/MWh toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven.

Rechtsgrondslag

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

¹¹ Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard ("de algemene groepsvrijstellingsverordening") (PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3).

Subsidiariteitsbeginsel

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

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

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

Evenredigheidsbeginsel

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

Keuze van instrumenten

Voorgesteld instrument: besluit van de Raad.

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

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 Europese Unie.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG wordt gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (walstroom)

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 elektriciteit¹², en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij brief van 27 december 2010 heeft Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG verzocht te worden gemachtigd om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting te mogen toepassen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (walstroom).
- (2) Met deze belastingvermindering wil Duitsland een ruimer gebruik van walstroom stimuleren als een minder milieubelastende manier om schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, van stroom te voorzien in vergelijking met de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen.
- (3) In de mate dat het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van afgemeerde schepen, draagt de maatregel bij aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden. Er wordt dan ook verwacht dat de maatregel zal bijdragen aan de doelstellingen van het milieu- en gezondheidsbeleid van de EU.
- (4) De machtiging van Duitsland om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op walstroom, gaat niet verder dan wat nodig is om de hierboven genoemde doelstelling te bereiken, aangezien stroomopwekking aan boord in de meeste gevallen nog altijd het interessantste alternatief zal zijn vanuit concurrentieoogpunt. Om dezelfde reden, en ook omdat de technologie momenteel nog niet wijdverbreid is op de markt, valt niet te verwachten dat de maatregel gedurende zijn looptijd tot grote

¹² PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

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

- (5) Uit artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG volgt dat iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging in de tijd beperkt moet zijn. Ermee rekening houdende dat de looptijd lang genoeg moet zijn om de havenbeheerders er niet van te weerhouden de nodige investeringen te verrichten, maar ook dat de situatie in Duitsland te gepasten tijde moet kunnen worden geëvalueerd en dat moet worden vermeden dat de toekomstige ontwikkelingen in het bestaande wetgevingskader worden ondergraven, is het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor een termijn van drie jaar, op voorwaarde evenwel dat er vóór de geplande vervaldatum geen algemene bepalingen ter zake van toepassing worden,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing vanaf de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Het vervalt drie jaar later.

Indien evenwel de Raad, handelend op basis van artikel 113 VWEU, algemene regels betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststelt, komt dit besluit te vervallen op de dag waarop die algemene regels van toepassing worden.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*