EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 22.5.2026
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Duitsland 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 elektriciteit[1] ("de energiebelastingrichtlijn" of "de richtlijn").

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

Krachtens Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1436 van de Raad van 7 oktober 2020[2] (voorafgegaan door Uitvoeringsbesluit 2014/722/EU van de Raad van 14 oktober 2014[3] en Uitvoeringsbesluit 2011/445/EU van de Raad van 12 juli 2011[4]) is Duitsland al gemachtigd om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd ("walstroom"), met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen[5].

Dit voorstel strekt ertoe de door Duitsland gevraagde machtiging te verlengen, aangezien de huidige derogatie op 31 december 2025 is verstreken.

Bij brief van 26 augustus 2025 hebben de Duitse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen de huidige maatregel te verlengen tot en met 31 december 2029. Verdere inlichtingen werden bij brief van 23 januari 2026 verschaft.

Duitsland verzoekt om verlenging van de machtiging om een verlaagd belastingtarief van 0,50 EUR per MWh toe te passen voor walstroomvoorziening aan vaartuigen[6] die uitsluitend voor commerciële doeleinden (inclusief visserij) in de zeeën en de binnenwateren van de Unie

---

1 PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj.

2 Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1436 van de Raad van 7 oktober 2020 waarbij Duitsland 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 (PB L 331 van 12.10.2020, blz. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) in samenhang met Rectificatie van Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1436 van de Raad van 12 oktober 2020 waarbij Duitsland 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 (PB L 342 van 12.10.2020, blz. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)

3 PB L 300 van 18.10.2014, blz. 55.

4 PB L 191 van 22.7.2011, blz. 22.

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

6 In het verzoek omschreven als alle motoraangedreven schepen, boten en drijvende constructies die onder hoofdstuk 89 van de gecombineerde nomenclatuur vallen.

actief zijn[7]. Dit tarief is gelijk aan het in de richtlijn vastgelegde minimumbelastingtarief voor elektriciteit voor zakelijk gebruik.

De gevraagde geldigheidsduur loopt van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2029. Hiermee wordt de huidige derogatie voortgezet en wordt de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn in acht genomen.

Deze verlaging moet een economische stimulans blijven geven 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 verminderen ten behoeve van de gezondheid van de inwoners.

De door Duitsland toe te passen maatregel heeft ook tot doel de impact van de scheepvaart op het milieu te verminderen.

Met de gevraagde maatregel wil Duitsland een impuls blijven 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. Zoals aangegeven in het verzoek bedraagt het normale tarief van de elektriciteitsbelasting in Duitsland 20,50 EUR per MWh. De belastingverlaging bedraagt momenteel 20,00 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 tabel C van bijlage I bij de richtlijn) in rekening wordt gebracht. Duitsland kent het belastingvoordeel zowel als verlaagd belastingtarief bij levering (waarvoor toestemming is vereist) of als belastingteruggave toe.

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 aan boord van schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven. Overeenkomstig artikel 15, lid 1, punt f), van de richtlijn, kunnen zij dit ook doen voor elektriciteit die wordt opgewekt aan boord van schepen voor de binnenwateren. Duitsland heeft de omzetting van deze laatste optionele vrijstelling bevestigd.

Volgens de Duitse 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. Schepen zijn evenwel niet verplicht om walstroom te gebruiken.

Zoals in het verzoek is aangegeven, hebben in 2024 in totaal 28 ondernemingen om belastingvermindering verzocht. Daarnaast wordt de Duitse marine op acht locaties van walstroom voorzien. In Duitsland zijn er meer dan 400 vaste of mobiele walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen in zee- en binnenhavens. Bij 50 zee- en binnenhavens zijn (extra) walvoorzieningen gepland of in aanbouw.

Als raming van de aftrekregelingen uit de maatregel hebben de Duitse autoriteiten het verlies aan belastinginkomsten berekend op basis van de voor het voordeel verbruikte hoeveelheid elektriciteit en het bedrag van het voordeel. De belastingvermindering bedraagt momenteel

[7] Volgens de nationale wetgeving is de maatregel niet van toepassing op walstroom die wordt geleverd aan vaartuigen in een scheepswerf.

20,00 EUR per MWh (het normale belastingtarief bedraagt, zoals eerder vermeld, 20,50 EUR per MWh).

In 2024 werd ongeveer 74 100 MWh elektriciteit geleverd tegen het preferentiële tarief of met belastingvermindering. Dit resulteerde in een verlies aan belastinginkomsten voor 2024 ten belope van ongeveer 1,48 miljoen EUR.

Duitsland heeft gevraagd de machtiging te verkrijgen met ingang van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2029, zonder onderbreking van de huidige derogatie en zonder de in artikel 19, lid 2, van de richtlijn gestelde maximumtermijn te overschrijden.

Met de belastingverlaging wil Duitsland 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 CO_2-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord, waarvan het verbruik is vrijgesteld van energieaccijns.

De Duitse autoriteiten zijn van mening dat de regeling voldoet aan de voorwaarden van artikel 44 van Verordening 651/2014/EU 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[8]. De Duitse autoriteiten hebben de regeling derhalve niet formeel bij de Commissie aangemeld, maar hebben in plaats daarvan op 1 juli 2024 via het elektronische kennisgevingssysteem van de Commissie informatie over de regeling verstrekt in het kader van hun verslagleggingsverplichting uit hoofde van artikel 11 van Verordening 651/2014/EU van de Commissie[9].

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

De belastingheffing van elektriciteit is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG, meer bepaald artikel 10. Krachtens artikel 14, lid 1, punt 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.

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."*

[8] PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1.

[9] Stromsteuermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll], samenvatting van de informatie die op 1 juli 2024 aan de Commissie is toegezonden via het elektronische kennisgevingssysteem van de Commissie, https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829.

Met de belastingvermindering in kwestie willen de Duitse autoriteiten een impuls blijven 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 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 erkend[10].

Momenteel bedraagt het normale tarief voor elektriciteit 20,50 EUR per MWh, terwijl het belastingvoordeel 20,00 EUR per MWh bedraagt. Begunstigden wordt derhalve het EU-minimumbelastingniveau voor elektriciteit in het kader van de energiebelastingrichtlijn van 0,50 EUR per MWh in rekening gebracht. Dit kan de genoemde beleidsdoelstelling derhalve blijven bevorderen.

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

Duitsland heeft gevraagd de maatregel gedurende een periode te mogen toepassen die korter is dan de in artikel 19, lid 2, toegestane maximumtermijn, namelijk gedurende vier jaar. In beginsel moet de maatregel lang genoeg van kracht blijven om een positief effect te hebben op de investeringsbeslissingen van havenbeheerders met betrekking tot walstroomvoorzieningen en van scheepsexploitanten met betrekking tot boordapparatuur.

De derogatie mag toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader evenwel niet ondergraven en moet rekening houden met de lopende herziening van de energiebelastingrichtlijn en een mogelijk besluit van de Raad op basis van een voorstel van de Commissie voor de herschikking van de energiebelastingrichtlijn[11].

In het kader van de voorgestelde herschikking van de richtlijn over de belasting van energieproducten en elektriciteit heeft de Commissie onder meer bepaald dat alle lidstaten belastingvrijstellingen, gedeeltelijke belastingvrijstellingen of belastingverlagingen kunnen toepassen op elektriciteit die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd, teneinde de ontwikkeling en het gebruik ervan te stimuleren.

Onder deze omstandigheden lijkt het passend de machtiging voor de periode in kwestie te verlenen.

Regels inzake staatssteun

Het door de Duitse 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.

---

[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] COM(2021) 563 final: Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot herstructurering van de Unieregeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (herschikking).

Artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie bepaalt onder welke voorwaarden steun in de vorm van kortingen op milieubelastingen die voldoet aan de voorwaarden van Richtlijn 2003/96/EG kan worden vrijgesteld van de verplichte melding van staatssteun.

De Duitse autoriteiten geven aan dat de huidige regeling en de daaraan voorafgaande regelingen voldoen aan de voorwaarden van artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie. De regeling werd derhalve niet bij de Commissie aangemeld. Duitsland heeft de samenvatting van de informatie echter op 1 juli 2024 via het elektronische kennisgevingssysteem van de Commissie ingediend, zoals vereist op grond van artikel 11 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie.

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. Het voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad doet evenmin afbreuk aan de verplichting van de lidstaat om de steun overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU bij de Commissie aan te melden alvorens deze uit te voeren, indien de nieuwe steun niet onder Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie valt.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Beleid inzake milieu en klimaatverandering

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het EU-beleid inzake milieu en klimaatverandering. Aangezien de maatregel het verbruik van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze bijdragen aan de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit en beperking van geluidsoverlast. Krachtens Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit[12] 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 betekent dat de lidstaten oplossingen moeten vinden voor problemen zoals emissies van schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (voor zover deze zich voordoen). Het is niet ondenkbaar dat in havens waar deze problemen zich voordoen, het gebruik van walstroom verder zal worden gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitsstrategie. Het gebruik van walstroom wordt ook aangemoedigd krachtens Richtlijn (EU) 2016/802[13], waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is geregeld.

Door de maatregel te verlengen, wil Duitsland een impuls blijven geven aan het gebruik van walstroom als een milieuvriendelijker alternatief voor de opwekking van elektriciteit aan boord van schepen terwijl zij afgemeerd zijn op een ligplaats in een haven.

Zoals de Duitse autoriteiten benadrukken, kan het gebruik van walstroom in plaats van stroomgeneratoren aan boord leiden tot lagere emissies van luchtverontreinigende stoffen, zoals stikstof- en zwaveldioxide, fijnstof en zware metalen, en in sommige gevallen tot een aanzienlijke vermindering van de geluidshinder. Aangezien vanaf 2030 strengere

[12] 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).

[13] 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).

grenswaarden voor de luchtkwaliteit van toepassing zullen zijn[14], zal walstroom naar verwachting belangrijker worden als maatregel om de emissies te verminderen.

Het gebruik van walstroomaansluitingen zal niet alleen leiden tot een vermindering van verontreinigende stoffen, fijnstof en roet in de lucht, maar waarschijnlijk ook tot een vermindering van de CO_2-uitstoot. De reden hiervoor is dat de elektriciteitsmix van het walnet in Duitsland minder koolstofintensief is dan de stroom die aan boord wordt opgewekt door de verbranding van bunkerbrandstoffen, dankzij de hogere systeemefficiency en de andere brandstoffen die worden gebruikt.

Uit specifieke gegevens die de haven van Hamburg voor 2024 heeft verstrekt, blijkt dat de volgende emissiereducties kunnen worden bereikt door uitsluitend walstroom af te nemen die afkomstig is uit alternatieve energiebronnen:

– 4 327 g CO_2 t/jaar,

– 78,9 g SO_x t/jaar,

– 2,6 g NO_x t/jaar, en

– 1,2 PM t/jaar.

Energiebeleid

De maatregel is in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1804 van 13 september 2023[15] betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU[16]. Die verordening heeft betrekking 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 de milieuvoordelen. Uit de beoordeling van een soortgelijke maatregel is ook gebleken dat deze bijdraagt aan de verwezenlijking van de doelstellingen van het beleid en de wetgeving van de Unie om de ecologische voetafdruk van het zeevervoer te verkleinen en aan de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU[17].

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 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[18]. Deze laatste vrijstelling lijkt weliswaar moeilijk verenigbaar 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. Bij die

[14] Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (herschikking) (PB L, 2024/2881, 20.11.2024).

[15] PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1.

[16] PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

[17] Besluit C(2024) 3934 final van de Commissie van 17.6.2024 betreffende steunmaatregel SA.105117 (PB C/2024/5376 van 3.9.2024).

[18] Artikel 14, lid 1, punt c), van Richtlijn 2003/96/EG.

aangifte zouden zij bovendien moeten vaststellen 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 Duitsland is uitgevoerd. Gezien de vrijstelling van de verouderde methode voor elektriciteitsopwekking aan boord van schepen is het gerechtvaardigd om het minder vervuilende alternatief dat walstroom biedt, niet te bestraffen door Duitsland 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 verblijven[19], en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU[20].

Bovendien moeten schepen die zijn ingedeeld als cruiseschepen, veerboten en containerschepen met een brutotonnage van meer dan 5 000 vanaf 2030 overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG[21], gebruikmaken van walstroomvoorzieningssystemen, tenzij zij over emissievrije technologie beschikken.

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.

De Duitse autoriteiten merken op dat de belastingvoordelen voor walstroom geen enkel voordeel opleveren voor de scheepsexploitanten die hiervan profiteren, hetgeen de interne markt zou kunnen verstoren. De vervanging van walstroom door elektriciteit die op de schepen zelf wordt opgewekt, heeft geen enkel besparend effect. De kosten van walstroom in Duitsland zijn momenteel hoger dan de kosten van zelfopgewekte elektriciteit, zelfs wanneer het belastingvoordeel in aanmerking wordt genomen.

Bovendien zullen schepen van walstroom gebruik kunnen maken ongeacht de vlag die zij voeren. Hierdoor zullen nationale marktdeelnemers fiscaal niet gunstiger 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

---

19 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).

20 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).

21 PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48.

verleggen vanwege de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Zoals hierboven vermeld, is het ondanks de belastingverlaging onwaarschijnlijk dat het gebruik van walstroom, althans op korte termijn, goedkoper zal worden dan opwekking aan boord. Het is dan ook aannemelijk dat deze belastingverlaging geen aanzienlijke concurrentieverstoring zal veroorzaken tussen havens omdat schepen hun koers zouden verleggen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden.

De Duitse autoriteiten voeren aan dat andere factoren (zoals het type schip en de lading, de beschikbare verbindingen met het achterland en andere economische factoren) een rol spelen bij de keuze van havens. De loutere beschikbaarheid van walstroom lijkt niet doorslaggevend te zijn.

De Duitse autoriteiten benadrukken bovendien dat het gebruik van walstroom ook beperkt wordt doordat er geen internationaal overeengekomen technische normen zijn voor de aansluiting van schepen op het elektriciteitsnet en, in sommige gevallen, doordat er geen walstroomcapaciteit is.

Tenzij het huidige kader en de situatie ingrijpend wijzigen, is het, vanwege de termijn voor de verlenging van de machtiging om een verlaagd belastingtarief toe te passen, niet waarschijnlijk dat de conclusie van de analyse uit de voorgaande paragrafen anders zou luiden voordat de maatregel 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, moet zij hoe dan ook niet worden toegezonden aan de nationale parlementen overeenkomstig protocol nr. 2 bij de Verdragen ter beoordeling van de naleving van het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheid**

Het 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 Duitsland en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat. Daarom zijn er geen belanghebbenden geraadpleegd.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Er hoefde 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.

Zoals hierboven vermeld, blijkt evenwel uit de door Duitsland verstrekte informatie dat de maatregel slechts beperkte gevolgen zal hebben voor de belastinginkomsten en dat het belastingtarief voor walstroom nog steeds hoger zal liggen dan het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. Duitsland verwacht dat de maatregel positief zal bijdragen aan de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen en met name tot de verbetering van de lokale luchtkwaliteit en tot minder geluidsoverlast in havensteden.

Meer in het bijzonder kan het gebruik van walstroom in plaats van generatoren aan boord leiden tot lagere emissies van een groot aantal luchtverontreinigende stoffen — zoals stikstof- en zwaveldioxide, fijnstof en zware metalen — en in sommige gevallen tot een aanzienlijke vermindering van de geluidshinder (zoals wordt bevestigd door feedback die wijst op een daling van het aantal klachten in binnensteden). Aangezien vanaf 2030 strengere grenswaarden voor de luchtkwaliteit van toepassing zullen zijn, zal walstroom naar verwachting belangrijker worden als maatregel om de emissies te verminderen.

Wat betreft het verlies aan belastinginkomsten door de maatregel, ramen de Duitse autoriteiten de verliezen voor de komende jaren op 1,3 miljoen EUR per jaar.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Hij vloeit voort uit het verzoek van Duitsland 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. Zij wordt verleend voor een beperkte periode, namelijk tot en met 31 december 2029. 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 Duitsland wordt gemachtigd een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een Duitse haven zijn afgemeerd (“walstroom”), met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen. 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 in de eerste alinea dat de gevraagde machtiging wordt verleend van 1 januari 2026, aansluitend op het huidige Uitvoeringsbesluit 2020/1436/EU van de Raad, tot en met 31 december 2029, binnen de door de richtlijn toegestane maximumtermijn, zoals door Duitsland gevraagd. In de tweede alinea wordt gespecificeerd dat indien de Raad op basis van artikel 113 of een andere relevante bepaling van het Verdrag algemene bepalingen betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststelt die van toepassing worden gedurende de in eerste alinea van dit artikel vermelde periode, dit besluit komt te vervallen wanneer die algemene bepalingen van toepassing worden.

2026/0121 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij Duitsland 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 elektriciteit[22], en met name artikel 19, lid 1, eerste alinea,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1436 van de Raad[23] was Duitsland overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG tot en met 31 december 2025 gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd (“walstroom”), met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen.

(2) Bij brief van 26 augustus 2025 heeft Duitsland verzocht om overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG te worden gemachtigd een verlaagd belastingtarief op walstroom te mogen blijven toepassen. Op 23 januari 2026 hebben de Duitse autoriteiten een brief gestuurd met aanvullende informatie over het verzoek.

(3) Door middel van dit verlaagde belastingtarief wil Duitsland het gebruik van walstroom blijven stimuleren. Het gebruik van 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.

(4) Voor zover het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met de verbranding van bunkerbrandstoffen door schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd, verbetert de maatregel de lokale luchtkwaliteit in havengebieden. Onder de specifieke structurele omstandigheden van

---

22 PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj.

23 Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1436 van de Raad van 7 oktober 2020 waarbij Duitsland 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 (PB L 331 van 12.10.2020, blz. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) in samenhang met Rectificatie van Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1436 van de Raad van 12 oktober 2020 waarbij Duitsland 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 (PB L 342 van 12.10.2020, blz. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)

de elektriciteitsproductie in Duitsland zal het gebruik van walstroom in plaats van elektriciteit die wordt opgewekt door verbranding van bunkerbrandstoffen, naar verwachting bovendien de CO_2-emissies, andere luchtverontreiniging en geluidsoverlast verminderen. Er wordt bijgevolg verwacht dat de verlenging van het verlaagde belastingtarief op walstroom zal bijdragen tot de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.

(5) De machtiging van Duitsland 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 relevante technologie momenteel nog niet wijdverbreid is op de markt, valt niet te verwachten dat de toepassing van dat verlaagde belastingtarief gedurende de periode van toepassing ervan tot grote concurrentieverstoringen zal leiden en daardoor de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

(6) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG moet iedere uit hoofde van artikel 19, lid 1, van die richtlijn verleende machtiging strikt beperkt zijn in de tijd. Om te garanderen dat de machtiging lang genoeg geldt om de betrokken marktdeelnemers er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de gevraagde machtiging voor een termijn van vier jaar te verlenen. Die machtiging komt echter te vervallen met ingang van 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 zou vaststellen, indien die bepalingen gedurende de periode van de machtiging van toepassing worden.

(7) Om scheepsexploitanten en havenbeheerders rechtszekerheid te bieden en een mogelijke toename van administratieve lasten voor elektriciteitsdistributeurs of -herdistributeurs als gevolg van veranderingen in het op walstroom geheven belastingtarief te voorkomen, moet Duitsland in staat worden gesteld het verlaagde belastingtarief voor walstroom te blijven toepassen. De gevraagde machtiging moet daarom met ingang van 1 januari 2026 worden verleend en daarmee naadloos aansluiten op de eerdere regeling overeenkomstig Uitvoeringsbesluit (EU) 2020/1436.

(8) Dit besluit laat de toepassing van Unieregels betreffende staatssteun onverlet,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Duitsland 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 van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2029.

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 bepalingen betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststellen die van toepassing worden gedurende de in de

eerste alinea van dit artikel vermelde periode, dan komt dit besluit te vervallen wanneer die algemene bepalingen van toepassing worden.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter