

Uit de Coördinatiegroep accijns vergadering van 12 oktober 2021:

21.08.03.03.03 Vrijstelling minerale olie boorplatforms

5.1.2e De collega's van DRH die de minerale oliecontroles uitvoeren hebben een controle-opdracht van het DLTC gehad om boorplatforms te controleren of er geen misbruik wordt gemaakt van de vrijstelling. Het volgende is geconstateerd:

De boorplatforms voeren geen werkzaamheden uit maar gaan in onderhoud. Tijdens dat onderhoud drijven zij of hebben hun poten uitstaan. In 2006 heeft de toenmalige Kennisgroep accijns het standpunt ingenomen dat wanneer een boorplatform zijn poten intrekt en drijft, er recht is op vrijstelling van accijns en wanneer het boorplatform op zijn poten staat er geen recht op vrijstelling van accijns is. Dat betekent dat in de geconstateerde situatie de platforms de ene dag recht op vrijstelling hebben, de volgende dag niet. Dus voor de ene dag gaat de Douane naheffen, de volgende dag niet. Dit is niet uit te leggen.

5.1.2e vindt dat we verschil moeten maken tussen reparatie/onderhoud en het uitvoeren van werkzaamheden. Zijn voorstel: bij reparatie/onderhoud van boorplatforms blijft de vrijstelling van toepassing, ongeacht of de poten uitstaan. Als bij het uitvoeren van werkzaamheden de poten uitstaan is er geen vrijstelling van toepassing.

Beoordeling

De vrijstelling is van toepassing al naar gelang het gebruik en dat maakt het lastig. Voor de scheepswerven hebben we bijvoorbeeld ook aangegeven dat als een proefvaart gemaakt wordt, de vrijstelling van toepassing is. Echter, dat dit tot problemen kan leiden; een schip dat zich door zijn gebruik kwalificeert als pleziervaartuig mag na oplevering door het scheepswerf nooit rode diesel gebruiken, niet in Nederland en evenmin in andere lidstaten.

Reactie: Bij het proefvaartenstandpunt gaat echt om varen. Dat is toch weer wat anders dan (een tijdlang) op dezelfde plaats afwisselend drijven en staan tijdens onderhoud.

Het Handboek Douane merkt offshore-installaties die gesleept worden aan als lading van de sleepboot, zie paragraaf 5.7. van hst. 10.00.00 Binnenbrengen via zee. Het platform is dan geen binnenkomend schip meer. De meeste platforms zullen niet op eigen kracht de haven in varen. Tevens moeten voor het platform alle formaliteiten bij binnenkomst worden vervuld.

Maar hoe gaan we dan om met platforms die binnen de 12 mijlszone van NL stonden voordat ze in onderhoud gingen. Die mochten daar geen rode gasolie hebben als ze hun poten hadden uitstaan. Tijdens onderhoud op poten zou dat volgens de WA ook niet mogen, maar bij een platform dat van buiten de 12-mijlszone komt zouden we het dan wel toestaan. Dit is ook niet uit te leggen.

Als het platform als lading van de sleepboot is aan te merken geldt ook de volgende passage uit het Handboek Douane:

Uiterlijk 90 dagen na binnenkomst moet een douaneregeling zijn gekozen of moeten de goederen zijn weder uitgevoerd. Het verblijf van het boor- of productieplatform of windturbine binnen de Unie duurt in de regel langer dan deze periode. Daarom zal direct na het vervullen van de formaliteiten bij binnenkomst, een aangifte worden gedaan voor:

- *het boor- of productieplatform of windturbine en de goederen die behoren tot de losse/vaste inventaris*
- *de goederen die niet tot de losse/vaste inventaris behoren overeenkomstig de bestemming(en) van die goederen*
- *de aan boord aanwezige verbruiksgoederen, tenzij deze goederen van boord worden gehaald om te worden opgeslagen in een entrepot*

De keuze voor het doen van een aangifte voor het brengen in het vrije verkeer is een logische keuze, omdat voor deze goederen geen rechten bij invoer verschuldigd zijn. Er is dus een aparte aangifte voor de aanwezige verbruiksgoederen vereist. Kan er dan vrijstelling van accijns worden verleend? Er zijn twee regelingen die in het oog springen hierbij:

— de vrijstelling van art. 107 t/m 111 Vo 1186/2009 en art. 7:27 Adr. Deze valt af omdat hij niet geldt voor vaartuigen;

— de vrijstelling van art. 7:16 en 7:27 Adr. Deze valt ook af: Het platform is geen binnenkomend schip omdat het als lading van de sleepboot wordt aangemerkt. Daarnaast geldt deze vrijstelling alleen voor brandstoffen die worden gebruikt voor de aandrijving. Opwekken van elektriciteit, waarvoor de rode gasolie aan boord van een boorplatform toch het meest zal worden gebruikt, valt daar niet onder.

Het Handboek Douane, onderdeel 24.00.00 paragraaf 39.2, geeft verder expliciet aan dat de vrijstelling niet geldt voor schepen die in onderhoud gaan en schepen die in afwachting van een nieuwe opdracht een ligplaats kiezen.

Daarvoor is afstemming nodig met CG FBR, CG heffing, binnenbrengen/uitgaan en aangiftebehandeling. Want mocht de Douane wel vrijstelling verlenen (het bewust toestaan ondanks de hierboven genoemde teksten), dan kunnen wij alleen maar volgen. Zeker als o.g.v. art. 7:16 en 7:27 Adr vrijstelling zou worden verleend. Deze vindt immers niet zijn oorsprong in de Europese douanewetgeving, maar in nationale. Dan geldt de nationale versie van het vertrouwensbeginsel.

Een andere invalshoek: we kunnen ook, ongeacht van binnen of buiten de 12 mijlszone, vrijstelling verlenen. Dan hoeven we ons niet in allerlei bochten te wringen en ook niet te controleren.

De CG ziet dit laatste als een mogelijk goede oplossing. Actie 5.1.2e : bij 5.1.2e nagaan of OLGA er niet door geraakt wordt.

Conclusie

Het standpunt om vrijstelling te verlenen op basis van 'poten in, poten uit', zorgt bij platforms in reparatie voor problemen in de uitvoering. Maar ook de situatie of de platforms van binnen of buiten de 12-mijlszones van NL komen maakt het moeilijk. Het voorstel om ongeacht van binnen of buiten de 12-mijlszone komend, vrijstelling te verlenen klinkt aantrekkelijk, maar we gaan hier even op herkauwen; het onderwerp komt terug bij de volgende vergadering ter besluitvorming. Daarna zo nodig voorleggen aan F&BR.

5.1.2e : de controleopdracht komt voort uit casussen uit Groningen waar hoge naheffingen uit zijn voortgekomen.

Uit de Coördinatiegroep accijns vergadering van 9 november 2021:

21.09.03.03.02 Vrijstelling minerale olie boorplatforms

Vervolg op 21.08.03.03.03 Vrijstelling minerale olie boorplatforms

Uit het verslag het voorstel van 5.1.2e : *Een andere invalshoek: we kunnen ook, ongeacht van binnen of buiten de 12 mijlszone, vrijstelling verlenen. Dan hoeven we ons niet in allerlei bochten te wringen en ook niet te controleren.* Toevoeging 5.1.2e : dit geldt alleen bij reparatie/onderhoud-situatie.

Voorstel van 5.1.2e :

We hebben een standpunt ingenomen dat als het rig op zijn poten staat dat het niet bestemd is om te varen. Dit standpunt leek duidelijk uit te leggen maar deze casus maakt het weer anders. Het begrip 'niet bestemd om te varen' is ruimer dan op zijn poten staan. Als het platform drijft en het ligt wel vast dan is het rig ook niet bestemd om te varen. Hetzelfde geldt voor woonboten die vastliggen en de drijvende ijsfabriek waar jurisprudentie over is. Dus lijkt in dit geval dat er nog steeds geen sprake is van 'bestemd om te varen', of de poten nu uitstaan of niet. Ook eb en vloed maken hier geen verschil in; het heeft immers een vaste plek, en is dus niet bestemd om te varen, de uitleg van art. 66, 2^e lid WA volgend. En bij onderhoud zou er ook geen probleem moeten zijn, daar moeten we niet moeilijk over doen: niet gaan controleren. Als een gewoon schip in het dok ligt is ook niet bestemd om te varen.

5.1.2e :

Voorop gesteld: we willen niet tornen aan het ingenomen standpunt.

1. Bij een booreiland in onderhoud volgen we het voorstel van 5.1.2e . Eens?

5.1.2e : alleen als er een hele duidelijke omschrijving wat onderhoud is.

5.1.2e : niet te huiverig voor zijn. In onderhoud gaan is niet de functie van een rig, anders had hij daar niet gelegen.

5.1.2e : bij langdurig niets te doen hebben is andere situatie, niet in dok. Wat doen we met een schip aan de ketting? 5.1.2e : geen nieuwe discussie.

De CG is het eens met de benadering van 5.1.2e voor een booreiland in reparatie of onderhoud: of de poten nu uitstaan of niet: vrijstelling. Actie 5.1.2e en 5.1.2e /tafeltje MO maakt instructie.

2. In geval van eb en vloed: het rig blijft niet bestemd om te varen, of de poten nu uitstaan of niet.

Uit het overleg met het tafeltje Minerale Olie van 23 november 2021:

Betreft: Boorplatforms in onderhoud
23 nov. 2021

Ik zal onderstaande zin laten opnemen in het handboek accijns.

Uitzondering hierop is wanneer een boorplatform bij een gespecialiseerd bedrijf in reparatie of onderhoud gaat omdat voor de reparatie of onderhoud het boorplatform de ene dag op zijn poten staat en de andere dag drijft. Het boorplatform mag geen reguliere werkzaamheden, die normaliter op zee gebeuren, uitvoeren. De vrijstelling is ook niet van toepassing als alleen de vaste bemanning van het platform onderhouds— of reparatiewerkzaamheden uitvoert. Bij twijfel moet de reparatie of onderhoud worden aangetoond door middel van een, in de administratie van het bedrijf die de reparatie of onderhoud uitvoert, aanwezige opdracht van de eigenaar van het boorplatform.