



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie vervoer en toerisme

2011/0092(CNS)

26.9.2011

ONTWERPADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie economische en monetaire zaken

over het 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)0169 – C7-0105/2011 – 2011/0092(CNS))

Rapporteur voor advies: Sabine Wils

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

I. Het voorstel van de Commissie

In de huidige richtlijn energiebelasting (REB) worden minimumtarieven bepaald voor de belasting van energieproducten die worden gebruikt als brandstof voor motorvoertuigen, verwarming en voor de opwekking van elektriciteit. De minimumtarieven zijn in het algemeen van toepassing op de hoeveelheid van het energieproduct dat wordt gebruikt. De Commissie is van mening dat dit systeem een aantal negatieve gevolgen met zich meebrengt zoals het aanbrengen van prikkels die haaks staan op de EU-doelen inzake de klimaatverandering of die de interne markt verstoren.

Met haar herzieningsvoorstel beoogt de Commissie deze negatieve gevolgen te corrigeren. Eén van haar belangrijkste denkbeelden is een nieuwe opzet van de energiebelasting door het minimumtarief van de belasting van energieproducten in tweeën te splitsen:

- 1) Op basis van de CO₂-uitworp van het energieproduct. De CO₂-belasting zou nul zijn voor alle energiebronnen die momenteel of in de toekomst worden erkend als CO₂-vrij.
- 2) Op basis van de energie-inhoud per Gigajoule, ongeacht het energieproduct, bij wijze van prikkel om energie te sparen.

Tegelijkertijd is het voorstel erop gericht de REB beter te laten aansluiten op ander EU-beleid zoals de EU-regeling voor de handel in emissierechten (EHE). In dit opzicht stelt de Commissie voor de belasting in verband met CO₂ niet toe te passen op installaties die onder de EHE vallen, d.w.z. met inbegrip van de luchtvaart.

Een aantal andere aspecten van het voorstel heeft betrekking op het vervoersbeleid, bij voorbeeld:

- afschaffing van de mogelijkheid waarover de lidstaten thans beschikken onderscheid te maken tussen de fiscale behandeling van het commerciële en niet-commerciële gebruik van diesel als brandstof voor motorvoertuigen;
- beëindiging van de mogelijkheid een lager tarief van algemene belasting op energiegebruik toe te passen op taxi's, daar dit niet meer verenigbaar is met het doel van beleid tot bevordering van alternatieve brandstoffen, alternatieve energiedragers en het gebruik van schonere voertuigen in het stedelijk vervoer;
- bijwerking van de beschrijving van genormeerde reservoirs en speciale recipiënten.

Ten slotte stelt de Commissie voor aan aangemeerde schepen geleverde walstroom vrij te stellen en de lidstaten te verplichten de huidige belastingvrijstelling van in de lucht- of zeevaart gebruikte brandstof te handhaven. Wat de binnenwateren betreft, stelt de Commissie voor de huidige voorschriften te handhaven waardoor de lidstaten worden gemachtigd volledige of gedeeltelijke vrijstelling te verlenen of de hoogte van de belasting te verlagen.

II. Standpunt van de rapporteur

De rapporteur waardeert en ondersteunt het voorstel van de Commissie. Het grondbeginsel is gezond en maakt in het kader van een technisch neutrale benadering een samenhangende behandeling mogelijk van alle energiebronnen. Tegelijkertijd worden er prikkels geboden voor minder vervuilende energieproducten en voor de overstap op een koolstofarme economie.

In één opzicht had de Commissie wat uw rapporteur betreft verder mogen gaan. Dit heeft betrekking op de huidige verplichtingen (!) van de lidstaten brandstof die gebruikt wordt in de lucht- en zeevaart vrij te stellen van belasting ("de vrijstelling"), zoals vastgelegd in de thans geldende REB. De huidige situatie kan als volgt worden samengevat: volgens de REB is het de lidstaten toegestaan de binnenlandse zee- en luchtvaart te belasten, zijn zij verplicht bilaterale overeenkomsten te sluiten als zij het zee- en luchtvaartverkeer binnen de EU wensen te belasten (hetgeen geen enkele lidstaat heeft gedaan) en is belasting van het internationale luchtvaartverkeer verboden.

Uw rapporteur stelt voor deze verplichting tot vrijstelling voor de lidstaten af te schaffen en hun het recht te geven zelf te beslissen of zij al dan niet belasting wensen te heffen. Deze oplossing zou beter dan het huidige verbod aansluiten op het subsidiariteitsbeginsel. Uit de invoering van een vliegbiljetbelasting door een aantal lidstaten blijkt dat er kennelijk sprake is van een zekere bereidheid het probleem van de luchtvaartbelasting aan te pakken, en dit kan tevens een middel zijn om de heffingsgrondslag te verbreden. Tegelijkertijd zouden de lidstaten in het kader van deze oplossing kunnen beslissen over de bijzonderheden van hun belasting, om mededingingsproblemen te voorkomen.

Afschaffing van de verplichte vrijstelling zou eveneens een eerste stap zijn op weg naar een internationale aanpak van het vraagstuk. De EU zou voor toekomstige overeenkomsten met derde landen inzake luchtvaartdiensten beschikken over betere argumenten om aan te dringen op brandstofbelasting op vluchten binnen de EU. Dit zou aansluiten op het verzoek dat het Parlement heeft gedaan in zijn resolutie van 7 juni 2011 over Internationale luchtvaartovereenkomsten onder het Verdrag van Lissabon dat er "stimulansen worden geboden voor de handhaving en verbetering van [...] milieunormen".¹

Het is in dit verband van belang vast te stellen dat het Verdrag van Chicago geen algemeen verbod op belasting van vliegtuigbrandstof bevat. Verboden is uitsluitend de belasting van brandstof die zich reeds aan boord bevindt.²

Ook als de luchtvaart wordt opgenomen in de EHE betekent dit niet dat de zaak niet hoeft te worden aangepakt, daar de Commissie voorstelt de belasting in verband met CO2 niet toe te passen op installaties waarop de EHE van toepassing is (zie hierboven). Het mededingingsvoordeel van de luchtvaart zou dus gehandhaafd blijven, aangezien slechts een deel van het belastingtarief dat andere vormen van vervoer moeten betalen, zou zijn afgedekt.

Als ernaar wordt gestreefd op lange termijn gelijke concurrentieomstandigheden tot stand te brengen voor verschillende wijzen van vervoer, moet er een eerste stap in deze richting worden gezet. De hier voorgestelde stap is geen reusachtige sprong, maar in ieder geval een stap in de juiste richting op weg naar een duurzamer vervoerssysteem.

AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Commissie

¹ Zie paragraaf 8 van de resolutie.

² Zie artikel 24, letter a) over douaneheffingen http://www.icao.int/icao/net/dcs/7300_cons.pdf

economische en monetaire zaken onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 bis) Deze richtlijn beoogt vergemakkelijking van de overkoepelende doelen van het energie- en klimaatbeleid van de Unie. Uit de opneming van de luchtvaartsector in de EU-regeling voor de handel in emissierechten via richtlijn 2008/101/EG blijkt dat er gestreefd wordt naar beperking van de uitworp van broeikasgassen door deze sector. Indien uiterlijk 31 december 2011 geen internationale overeenkomst tot stand is gebracht die internationale maritieme emissies en hooggestelde beperkingsdoelen omvat, moet de Commissie voorstellen deze uitworp op te nemen in de toezegging van de Unie broeikasgassen te beperken. Het is met het oog op de energieonafhankelijkheid van de Unie en als prikkel voor doelmatig energiegebruik van wezenlijke betekenis dat in lucht- en zeevaartactiviteiten gebruikte energieproducten op dezelfde wijze worden belast als andere energieproducten.

Or. en

Motivering

Het is niet terecht dat het de lidstaten verboden is belastingmaatregelen toe te passen op energieproducten die worden gebruikt voor lucht- en zeevaartactiviteiten. Als de lidstaten geen belastingmaatregelen kunnen toepassen op energieproducten die worden gebruikt in de lucht- en scheepvaart, kunnen zij hun verplichtingen ten aanzien van het energie- en klimaatbeleid van de EU niet op rendabele wijze nakomen.

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) Richtlijn 2003/96/EG verplicht de lidstaten brandstof die voor de vaart op communautaire wateren wordt gebruikt alsook aan boord van een schip geproduceerde elektriciteit van belasting vrij te stellen, ook voor schepen op hun ligplaats in een haven. ***Bovendien mogen de lidstaten deze gunstige belastingbehandeling tot de binnenwateren uitbreiden.*** In sommige havens bestaat een schoner alternatief in de vorm van het gebruik van walstroom, die echter belastbaar is. ***Om een eerste stimulans voor de ontwikkeling en de toepassing van deze technologie te creëren,*** moeten de lidstaten, totdat op dit gebied een meer omvattend kader wordt vastgesteld, het gebruik van walstroom door schepen op hun ligplaats in een haven van energiebelasting vrijstellen. Deze vrijstelling moet van toepassing zijn gedurende een periode die lang genoeg is om de havenexploitanten niet te ontmoedigen de noodzakelijke investeringen te doen, maar tegelijk zodanig in de tijd beperkt zijn dat het, gehele of gedeeltelijke, behoud ervan afhankelijk wordt gesteld van de vaststelling van een nieuw besluit te gelegener tijd.

Amendement

(19) Richtlijn 2003/96/EG verplicht de lidstaten brandstof die voor de vaart op communautaire wateren wordt gebruikt alsook aan boord van een schip geproduceerde elektriciteit van belasting vrij te stellen, ook voor schepen op hun ligplaats in een haven. In sommige havens bestaat een schoner alternatief in de vorm van het gebruik van walstroom, die echter belastbaar is. ***Om de voorkomen dat er op basis van brandstof aan boord elektriciteit en daarmee gepaard gaande luchtvervuiling ter plaatse worden geproduceerd terwijl het schip aangemeerd ligt,*** moeten de lidstaten, totdat op dit gebied een meer omvattend kader wordt vastgesteld, het gebruik van walstroom door schepen op hun ligplaats in een haven van energiebelasting vrijstellen. Deze vrijstelling moet van toepassing zijn gedurende een periode die lang genoeg is om de havenexploitanten niet te ontmoedigen de noodzakelijke investeringen te doen, maar tegelijk zodanig in de tijd beperkt zijn dat het, gehele of gedeeltelijke, behoud ervan afhankelijk wordt gesteld van de vaststelling van een nieuw besluit te gelegener tijd.

Or. en

Motivering

Ter verduidelijking van de tekst moet deze overweging uitsluitend gaan over walstroom.

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Overweging 19 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(19 bis) In aansluiting op de doelen van de Unie op het gebied van klimaatverandering en milieu, moet de verplichting van de lidstaten worden opgeheven brandstof die gebruikt wordt voor de lucht- en zeevaart vrij te stellen van belasting. Als aan deze verplichting een eind wordt gemaakt, draagt dit waarschijnlijk bij tot de totstandbrenging van gelijke concurrentieomstandigheden voor uiteenlopende middelen van vervoer, verbreding van de belastinggrondslag en vollediger naleving van het subsidiariteitsbeginsel. Ook de eis bilaterale overeenkomsten te sluiten met andere lidstaten om afstand te kunnen doen van deze vrijstellingen moet ongedaan worden gemaakt, daar dit een veel te moeizame procedure vormt. In plaats daarvan moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen brandstof die wordt gebruikt voor de lucht- en zeevaart te belasten. De lidstaten moeten deze belastingen, voordat internationale juridische belemmeringen zijn weggenomen, niet toepassen op manieren die strijdig zijn met internationale verplichtingen. Indien lidstaten besluiten energieproducten die worden gebruikt voor lucht- of zeevaart in de Unie of van en naar derde landen te belasten, moet zulks, indien mogelijk, zodanig worden gedaan dat het niet het onnodig voltanken met extra brandstof tot gevolg heeft.

Or. en

Motivering

Toen de Raad de REB aannam verklaarden alle lidstaten, met uitzondering van Ierland en Spanje, en de Commissie dat "de brandstof voor de commerciële luchtvaart, uit principieel oogpunt en in het belang van een samenhangend belastingstelsel, op dezelfde wijze moet worden

belast als de andere brandstoffen". Via dit amendement zou de EU-wetgeving worden afgestemd op de inspanningen van de EU zich te ontdoen van internationale voorschriften die de lidstaten verbieden op alle in het vervoer gebruikte brandstoffen dezelfde belastingvoorschriften toe te passen.

Er zij op gewezen dat internationale wettelijke overeenkomsten waartoe de EU is toegetreden hoe dan ook bindend zijn voor de EU en de lidstaten.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst

(28) Om de vijf jaar en voor het eerst tegen eind 2015 dient de Commissie aan de Raad verslag uit te brengen over de toepassing van deze richtlijn, waarbij met name het minimumniveau van CO₂-gerelateerde belasting in het licht van de ontwikkeling van de marktprijs in de EU van de emissierechten, het effect van innovatie en technologische ontwikkelingen en de rechtvaardiging voor de fiscale vrijstellingen en verlagingen die in deze richtlijn zijn neergelegd, **waaronder voor brandstof die voor de lucht- en zeevaart wordt gebruikt**, worden onderzocht. De lijst van bedrijfstakken of deeltakken die worden geacht te zijn blootgesteld aan een significant CO₂-weglekrisico zal regelmatig worden getoetst, met name rekening houdend met de beschikbaarheid van bekend wordend bewijs.

Amendement

(28) Om de vijf jaar en voor het eerst tegen eind 2015 dient de Commissie aan de Raad verslag uit te brengen over de toepassing van deze richtlijn, waarbij met name het minimumniveau van CO₂-gerelateerde belasting in het licht van de ontwikkeling van de marktprijs in de EU van de emissierechten, het effect van innovatie en technologische ontwikkelingen en de rechtvaardiging voor de fiscale vrijstellingen en verlagingen die in deze richtlijn zijn neergelegd worden onderzocht. **Dit verslag dient een overzicht te bevatten van de bestaande belastingbepalingen in bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten.** De lijst van bedrijfstakken of deeltakken die worden geacht te zijn blootgesteld aan een significant CO₂-weglekrisico zal regelmatig worden getoetst, met name rekening houdend met de beschikbaarheid van bekend wordend bewijs.

Or. en

Motivering

Via haar voorstel verslag te doen van de motieven voor belastingvrijstelling voor brandstof die wordt gebruikt in de lucht- en zeevaart, geeft de Commissie impliciet toe dat deze problemen opleveren, maar zij schuift de zaak op de lange baan. Het is echter van belang dat er nu iets wordt gedaan als de EU geloofwaardig wil zijn over haar doel het vervoerssysteem in de EU te verduurzamen. "Correcte prijsvorming" is een noodzakelijke voorwaarde voor verwezenlijking van dit doel. Uitstel van de dialoog kan niet de oplossing zijn.

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 11 – letter a – punt ii bis (nieuw)

Richtlijn 2003/96/EG

Artikel 14 – lid 1 – letters b en c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ii bis.) letters (b) en (c) schrappen.

Or. en

Motivering

Via dit amendement wordt de verplichting geschrapt dat de lidstaten brandstof die wordt gebruikt in de lucht- en zeevaart moeten vrijstellen van belasting. Door deze verplichting te schrappen ontstaat een groot aantal mogelijkheden om de uitworp van broeikasgassen te beperken. In een voor de Commissie uitgevoerd onderzoek werd de slotsom bereikt dat harmonisatie van brandstofbelastingen en BTW over alle wijzen van vervoer (op het niveau van de belastingen die momenteel worden betaald in het particuliere vervoer over de weg) broeikasgasbeperkingen van meer dan 10% opleverden in vergelijking met handhaving van de status quo. (Towards the decarbonisation of EU's transport sector by 2050, blz. xi)

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 11 – letter a bis (nieuw)

Richtlijn 2003/96/EG

Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) lid 2 wordt geschrapt.

Or. en

Motivering

Via dit amendement wordt de omslachtige procedure geschrapt in het kader waarvan lidstaten bilaterale overeenkomsten moeten sluiten met andere lidstaten als zij wensen af te zien van de vrijstelling van belasting van voor vervoer binnen de EU gebruikte brandstof voor lucht- en zeevaartuigen. Geen enkele lidstaat heeft ooit van deze procedure gebruik gemaakt. Het is waarschijnlijk veel correcter de lidstaten in deze richtlijn de mogelijkheid te bieden brandstof te belasten.

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 13 – letter a – punt -i (nieuw)

Richtlijn 2003/96/EG

Artikel 15 – lid 1 – letter f bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"(f bis.) energieproducten die worden geleverd voor gebruik als brandstof in de zee- of luchtvaart, anders dan particuliere plezier(lucht)vaart."

Or. en

Motivering

Op basis van dit amendement geldt de volledige subsidiariteit voor de belasting van energieproducten die voor niet-particulier vrijetijdsgebruik geleverd worden om te worden gebruikt als brandstof voor zee- of luchtvaartuigen. De lidstaten kunnen besluiten de minimumniveaus in BIJLAGE I na te leven, lagere niveaus toe te passen of energieproducten niet te belasten.

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 13 – letter b bis (nieuw)

Richtlijn 2003/96/EG

Artikel 15 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis.) het volgende lid wordt ingevoegd:

"3 bis. In deze richtlijn wordt verstaan onder:

(a) "particuliere plezierluchtvaart": het gebruik van een luchtvaartuig door de eigenaar daarvan of door de natuurlijke of rechtspersoon die het gebruiksrecht daarvan geniet door huur of anderszins, voor andere dan commerciële doeleinden en met name voor andere doeleinden dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel, dan wel ten behoeve van overheidsinstanties;

(b) "particulier plezierluchtvaartuig": een vaartuig dat wordt gebruikt door de eigenaar of door de natuurlijke of rechtspersoon die het gebruiksrecht geniet door huur of anderszins, voor andere dan commerciële doeleinden en met name voor andere doeleinden dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel, dan wel ten behoeve van overheidsinstanties."

Or. en

Motivering

Deze uit het huidige artikel 14, lid 1, letters (b) en (c) overgenomen definities zijn noodzakelijk ten gevolge van het amendement op artikel 15, letter f bis.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 17 – letter c bis (nieuw)

Richtlijn 2003/96/EG

Artikel 21 – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis.) het volgende lid wordt ingevoegd:

"6 bis. Uiterlijk zes maanden na goedkeuring van onderhavige richtlijn brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de voorwaarden waarop een aantal of alle lidstaten overstappen van een systeem waarin in het vervoer gebruikte brandstof wordt belast aan de hand van de gebruikte in plaats van de ingenomen brandstof. Zo nodig gaat het verslag vergezeld van voorstellen tot wijziging van Uniewetgeving en het houdt omvattende beoordelingen in van de gevolgen voor belasting- of begrotingssubsidiariteit, uitworp van broeikasgassen, onafhankelijkheid op energiegebied en economische groei;"

Or. en

Motivering

"Tanktoerisme" in het vrachtvervoer over de weg en "tot de nok voltanken" in de luchtvaart verstoren de markt en vormen een ernstige beperking van het vermogen van de lidstaten hun eigen brandstofbelastingen te bepalen. Zo lang de belasting gebaseerd is op de ingenomen brandstof en zo lang in het kader van de Raadsbesluiten met algemene stemmen uitsluitend minimum belastingniveaus kunnen worden bepaald, is een oplossing van het "tanktoerisme" moeilijk voorstelbaar. Tegelijkertijd is het voor de lidstaten waarschijnlijk moeilijk de luchtvaart, zo lang uitsluitend de ingenomen brandstof kan worden belast, qua brandstofbelasting op dezelfde manier te behandelen als andere middelen van vervoer. Een interessant alternatief zou zijn belasting van de gebruikte in plaats van de ingenomen brandstof, bij voorbeeld naar analogie van het Noordamerikaanse IFTA-model.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 21

Richtlijn 2003/96/EG

Artikel 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

"Artikel 29

Om de vijf jaar en voor het eerst eind 2015 legt de Commissie aan de Raad een verslag over de toepassing van deze richtlijn en, in voorkomend geval, een voorstel voor de wijziging ervan voor. In het verslag van de Commissie worden onder meer het minimumniveau van CO₂-gerelateerde belasting, het effect van innovatie en de technologische ontwikkelingen, met name ten aanzien van energie-efficiëntie, het gebruik van elektriciteit in het vervoer en de rechtvaardiging voor de vrijstellingen en verlagingen die in deze richtlijn zijn neergelegd, waaronder voor brandstof die voor de lucht- en zeevaart wordt gebruikt, onderzocht. In het verslag wordt rekening gehouden met de goede werking van de interne markt, de reële waarde van de minimumniveaus van belasting en de bredere doelstellingen van het Verdrag. In ieder geval zal de lijst van bedrijfstakken of deeltakken die worden geacht te zijn blootgesteld aan een significant CO₂-weglekrisico voor de toepassing van artikel 14 bis van deze richtlijn regelmatig worden

Amendement

"Artikel 29

Om de vijf jaar en voor het eerst eind 2015 legt de Commissie aan de Raad een verslag over de toepassing van deze richtlijn en, in voorkomend geval, een voorstel voor de wijziging ervan voor. In het verslag van de Commissie worden onder meer het minimumniveau van CO₂-gerelateerde belasting, het effect van innovatie en de technologische ontwikkelingen, met name ten aanzien van energie-efficiëntie, het gebruik van elektriciteit in het vervoer en de rechtvaardiging voor de vrijstellingen en verlagingen die in deze richtlijn zijn neergelegd, onderzocht. ***Dit verslag dient eveneens een overzicht te bevatten van de bestaande belastingbepalingen in bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten.*** In het verslag wordt rekening gehouden met de goede werking van de interne markt, de reële waarde van de minimumniveaus van belasting en de bredere doelstellingen van het Verdrag. In ieder geval zal de lijst van bedrijfstakken of deeltakken die worden geacht te zijn blootgesteld aan een significant CO₂-

getoetst, met name rekening houdend met de beschikbaarheid van bekend wordend bewijs."

weglekrisico voor de toepassing van artikel 14 bis van deze richtlijn regelmatig worden getoetst, met name rekening houdend met de beschikbaarheid van bekend wordend bewijs."

Or. en

Motivering

Via haar voorstel verslag te doen van de motieven voor belastingvrijstelling voor brandstof die wordt gebruikt in de lucht- en zeevaart, geeft de Commissie impliciet toe dat deze problemen opleveren, maar zij schuift de zaak op de lange baan. Het is echter van belang dat er nu iets wordt gedaan als de EU geloofwaardig wil zijn over haar doel het vervoerssysteem in de EU te verduurzamen. "Correcte prijsvorming" is een noodzakelijke voorwaarde voor verwezenlijking van dit doel. Uitstel van de dialoog kan niet de oplossing zijn.