EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG 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 Denemarken te machtigen een verlaagd belastingtarief 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 en de lokale luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de gezondheid van de inwoners.

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

Verzoek en algemene context

Bij brief van 2 juli 2014 hebben de Deense autoriteiten de Commissie meegedeeld dat zij voornemens zijn om een verlaagd belastingtarief toe te passen op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven. Op verzoek van de Commissie heeft Denemarken aanvullende informatie verstrekt op 13 november 2014 en 23 februari 2015. Met de gevraagde maatregel wil Denemarken 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.

De Deense autoriteiten willen een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting van 4 DKK (circa 0,54 EUR) ([1]) per MWh toepassen op walstroom. Dit belastingtarief ligt boven het in Richtlijn 2003/96/EG vastgelegde minimumtarief voor de belasting van elektriciteit voor zakelijk gebruik. Het nationale belastingtarief dat momenteel van toepassing is op walstroom, is het nationale belastingtarief voor elektriciteit voor niet-zakelijk gebruik, dat 878 DKK ([2]) (circa 117,95 EUR) per MWh bedraagt.

Anderzijds zijn de lidstaten op grond van artikel 14, lid 1, onder c), van de energiebelastingrichtlijn verplicht vrijstelling te verlenen voor energieproducten die worden gebruikt als brandstof voor de vaart op EU-wateren, behalve door particuliere pleziervaartuigen. Deze vrijstelling heeft ook betrekking op de energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken aan boord van een schip dat is afgemeerd op een ligplaats in een haven. Overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder f), hebben de lidstaten verder de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen voor energieproducten die door schepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, worden gebruikt als brandstof voor de vaart op binnenwateren, en hieronder valt tevens de opwekking van elektriciteit aan boord.

([1]) Alle berekeningen zijn gebaseerd op de op 1 oktober 2014 geldende wisselkoers, d.w.z. 7,4437 DKK voor 1 EUR. Zie PB C 344 van 2.10.2014.

([2]) Het belastingniveau voor elektriciteit is het in januari 2015 toepasselijke tarief (zie http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Laatstgenoemde bepaling is echter niet relevant voor het verzoek van Denemarken aangezien het land momenteel geen binnenwateren heeft.

In de meeste gevallen heeft het op de energiebelastingrichtlijn gebaseerde belastingregime dus geen invloed op de kosten voor de opwekking van elektriciteit aan boord van een schip dat is afgemeerd op een ligplaats in een haven, hoewel die opwekking negatieve gevolgen kan hebben voor de gezondheid en het milieu doordat de luchtkwaliteit verslechtert en het geluidsniveau in de haven stijgt.

Denemarken wil het verlaagde tarief van de elektriciteitsbelasting toepassen op alle leveringen van walstroom van ten minste 380 volt aan schepen voor de commerciële vaart met een brutotonnage van ten minste 400. Zelfs met deze beperkingen van het toepassingsgebied van de maatregel zal de overgrote meerderheid van de schepen in het internationale verkeer en van de grotere schepen in het nationale verkeer volgens de Deense autoriteiten onder de belastingverlaging vallen. Dit zijn de schepen die verantwoordelijk worden geacht voor het grootste deel van de emissies doordat zij hun hulpmotoren aan boord laten draaien terwijl zij zijn afgemeerd op een ligplaats in de haven.

De Deense autoriteiten hebben de Commissie meegedeeld dat zij verwachten dat de belastingverlaging ongeveer 15 miljoen DKK (2 miljoen EUR) aan jaarlijkse minderinkomsten zal betekenen. Deze verwachting is gebaseerd op het geraamde elektriciteitsverbruik van cruise- en vrachtschepen in Deense havens in 2008, dat ongeveer 33 000 MWh bedroeg (waarvan 17 000 voor rekening van cruiseschepen was). Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat dit verbruik sindsdien niet gewijzigd is en dat niet alle schepen gebruik zullen maken van walstroom in de toekomst. De Deense autoriteiten wijzen erop dat deze raming met de nodige voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd, aangezien deze regeling nieuw is in Denemarken en er geen vergelijkingsbasis met soortgelijke regelingen voorhanden is. Momenteel bieden de havens in Denemarken geen walstroomvoorzieningen aan. De schepen zullen ook zelf kunnen bepalen of zij al dan niet walstroom willen kopen.

De Deense autoriteiten bevestigen dat de maatregel staatssteun vormt ten gunste van reders in de commerciële vaart, die in aanmerking kan komen als steun waarvoor een groepsvrijstelling geldt uit hoofde van artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie ([3]).

Denemarken heeft gevraagd om de maatregel te mogen toepassen gedurende zes jaar, hetgeen de maximumtermijn is waarin artikel 19, lid 2, van de richtlijn voorziet.

Denemarken is van mening dat deze maatregel in overeenstemming is met Aanbeveling 2006/339/EG van de Commissie ter bevordering van het gebruik van walstroom door schepen die in EU-havens verblijven ([4]), en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 ([5]). In dit verband zij erop gewezen dat de lidstaten sinds juni 2011 de onvoorwaardelijke verplichting hebben om aan de luchtkwaliteitsnormen voor bepaalde verontreinigende stoffen, zoals zwevende deeltjes, te voldoen ([6]). Dit noopt hen ertoe om

([3]) Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz.1-78).

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) Zie 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).

oplossingen te vinden voor problemen zoals emissies van schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (voor zover deze zich voordoen), en het is niet ondenkbaar dat in havens waar deze problemen zich voordoen, het gebruik van walstroom zal worden gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie.

Met de belastingverlaging wil Denemarken een impuls geven aan scheepsexploitanten om gebruik te maken van walstroomvoorzieningen, teneinde emissies in de lucht, geluidsoverlast van afgemeerde schepen en CO_2-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, die volledig zijn vrijgesteld.

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).

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 belastingverlaging in kwestie willen de Deense 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 Denemarken 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 erkend ([7]). Momenteel wordt de levering van stroom aan afgemeerde schepen belast naar een tarief van 878 DKK (circa 117,95 EUR) per MWh. De gevraagde vrijstelling zou het gebruik van deze technologie dus een extra impuls geven van 874 DKK of circa 117,41 EUR per MWh en zo bijdragen aan de genoemde beleidsdoelstelling.

Wat het karakter van de nagestreefde beleidsdoelstelling betreft, wijst de Commissie erop dat de bevordering van walstroom in feite een gemeenschappelijke beleidsdoelstelling is die door de Unie als geheel zou moeten worden nagestreefd. Dit is duidelijk verwoord in de mededeling van de Commissie over een geïntegreerd maritiem beleid ([8]) en het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie ([9]). In haar voorstel tot herziening van de energiebelastingrichtlijn ([10]) stelde de Commissie voor om de levering van walstroom aan schepen die afgemeerd zijn op een ligplaats in een haven, gedurende acht jaar vrij te stellen van energiebelasting.

Het voorstel van de Commissie werd door de Raad evenwel niet aangenomen en is in 2015 door de Commissie ingetrokken ([11]). Momenteel biedt alleen artikel 19 de mogelijkheid een gunstige fiscale behandeling voor walstroom in te voeren. Dit artikel is opgezet om te kunnen reageren op specifieke omstandigheden in individuele lidstaten waarmee in de richtlijn zelf

([7]) Zie voetnoot 4.
([8]) COM(2007) 575 def. van 10 oktober 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 def. van 10 oktober 2007.
([10]) COM(2011) 169 def. van 13 april 2011.
([11]) PB C 80 van 7.3.2015, blz. 17-23.

geen rekening is gehouden. Een derogatie op basis van artikel 19 die ertoe strekt het gebruik van walstroom te bevorderen, kan daarom alleen als een overgangsmaatregel worden toegestaan zolang deze beleidsdoelstelling nog niet door de Raad is meegenomen in het kader van een herziening van Richtlijn 2003/96/EG.

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU

De gevraagde maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het milieubeleid van de EU. Voor zover de maatregel de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze daadwerkelijk bijdragen aan de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Naar verwachting zal de maatregel ook de CO_2-emissies beperken, in die zin dat de elektriciteitsmix van het walnet minder koolstofintensief is dan de stroom die aan boord wordt opgewekt door de verbranding van bunkerbrandstoffen, dankzij de hogere systeemefficiency en de andere brandstoffen die worden gebruikt. In dit verband kan worden opgemerkt dat de gemiddelde elektriciteitsmix op de relevante markt aanzienlijk minder koolstofintensief is dan het gemiddelde in de EU. Hoewel de koolstofintensiteit van extra geleverde stroom gewoonlijk hoger is dan die van de gemiddelde elektriciteitsmix en sterk afhankelijk is van het tijdstip van de dag waarop de extra vraag zich voordoet, zou de maatregel toch een relatief hoge CO_2-reductie opleveren ([12]).

De maatregel is in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ([13]), die betrekking heeft op de installatie van walstroomvoorzieningen in havens, daar waar er vraag is naar dergelijke voorzieningen en de kosten niet groter zijn dan de voordelen, waaronder milieuvoordelen.

Op deze plaats moet eraan worden herinnerd dat 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, onder a), van Richtlijn 2003/96/EG, maar ook de stroom zelf die aan boord van de schepen wordt geproduceerd (zie artikel 14, lid 1, onder c), van Richtlijn 2003/96/EG). Er zou kunnen worden betoogd dat deze laatste vrijstelling moeilijk te rijmen valt met de milieudoelstellingen van de Unie, maar zij komt voort uit praktische overwegingen. Om de aan boord opgewekte stroom te belasten, zou immers de reder – die vaak in een derde land is gevestigd – of de scheepsexploitant moeten aangeven hoeveel stroom er is verbruikt. Ook zou moeten worden vastgesteld hoeveel daarvan is verbruikt in de territoriale wateren van de lidstaat waar de belasting verschuldigd is. Reders zouden met een enorme administratieve last worden opgezadeld 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 Denemarken toe te staan een verlaagd belastingtarief toe te passen.

([12]) Het gezamenlijke aandeel van hernieuwbare energie in de NordPool-elektriciteitsmix voor 2012 bedroeg 69,8 % (zie http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Zowel kernenergie als waterkracht, dat in de NordPool over het algemeen goed is voor het grootste deel van de opwekking uit hernieuwbare bronnen, wordt evenwel hoofdzakelijk gebruikt voor de basisvoorziening, terwijl de piekbevoorrading gemiddeld koolstofintensiever is. Er zij ook op gewezen dat Denemarken in 2012 circa 42 % van de opgewekte stroom uit conventionele warmtekracht haalde, zij het dat het aandeel van windkracht in de energiebevoorrading groter wordt.

([13]) Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1-20).

Interne markt en eerlijke mededinging

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

Wat de concurrentie tussen scheepsexploitanten betreft, moet er eerst op worden gewezen dat er momenteel slechts zeer weinig schepen gebruikmaken van walstroom op commerciële basis. Grote concurrentieverstoringen zouden zich dus alleen kunnen voordoen tussen schepen die van de gevraagde maatregel profiteren door over te schakelen op walstroom, en schepen die elektriciteit blijven opwekken aan boord. Hoewel precieze kostenramingen sterk afhangen van de ontwikkeling van de olieprijs en dus zeer moeilijk te maken zijn, blijkt uit de meest recente beoordelingen dat over het geheel genomen zelfs een volledige belastingvrijstelling de exploitatiekosten van walstroom in de meeste gevallen niet zou doen dalen tot onder die van stroomopwekking aan boord ([14]) en dus allerminst een groot concurrentievoordeel zou opleveren voor scheepsexploitanten die gebruikmaken van walstroom ten opzichte van hen die stroom opwekken aan boord. In voorliggend geval is een sterke verstoring van de aard zoals hierboven beschreven nog minder waarschijnlijk omdat Denemarken het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in acht zal nemen. Denemarken wil ook het belastingvoordeel beperken tot schepen met een brutotonnage van ten minste 400 en tot leveringen van walstroom van ten minste 380 volt. Daarmee wordt de maatregel gericht op schepen die veel stroom opwekken aan boord, maar blijft het totale aantal begunstigden beperkt. De drempelwaarden zijn vastgesteld op een relatief laag niveau. Omgekeerd kan redelijkerwijs worden aangenomen dat schepen die door deze drempelwaarden geen gebruik zouden kunnen maken van het belastingvoordeel, eerder nationale schepen zullen zijn dan schepen van andere EU-landen en dat de drempelwaarden dus in geen geval zullen leiden tot een voordeliger fiscale behandeling van nationale marktdeelnemers ten opzichte van hun concurrenten uit andere EU-lidstaten.

Wat de concurrentie tussen havens betreft, hebben de Deense autoriteiten verklaard dat zij geen noemenswaardige gevolgen zien voor het handelsverkeer tussen de lidstaten indien schepen hun route zouden veranderen vanwege de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven werd uiteengezet, althans op de korte termijn niet rendabeler lijkt te zullen worden dan stroomopwekking aan boord, ondanks de belastingverlaging, ligt het ook in de rede dat deze belastingverlaging geen aanzienlijke concurrentieverstoring zal veroorzaken tussen havens door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden.

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

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 de nodige investeringen te verrichten. Er zij opgemerkt dat de belastingmaatregel in kwestie slechts een beperkte reikwijdte heeft in

([14]) 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).

vergelijking met het voorstel van de Commissie tot herziening van de energiebelastingrichtlijn, waarin - na de inwerkingtreding ervan - was voorzien in een verplichte vrijstelling voor walstroom voor een periode van acht jaar. Dit laat onverlet dat de derogatie toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader niet mag ondergraven, en dat er rekening gehouden moet worden met een mogelijk besluit van de Raad op basis van een voorstel van de Commissie voor een wijziging van de energiebelastingrichtlijn. In deze omstandigheden lijkt het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor de door de richtlijn toegestane maximale termijn van zes jaar, maar op voorwaarde dat er vóór de geplande vervaldatum geen algemene bepalingen ter zake van toepassing worden. Deze termijn biedt scheepsexploitanten en havenbeheerders de rechtszekerheid om investeringsplannen te maken voor walstroomvoorzieningen of uitrusting aan boord.

Regels inzake staatssteun

Op basis van de toepasselijke wisselkoers van 1 oktober 2014, zoals bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie ([15]), ligt het door de Deense autoriteiten voorgenomen verlaagde belastingtarief van 4 DKK per MWh boven het EU-minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG. De maatregel valt aldus kennelijk onder artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie, waarin is bepaald onder welke voorwaarden steun in de vorm van kortingen op milieubelastingen krachtens Richtlijn 2003/96/EG kan worden vrijgesteld van de verplichte melding van staatssteun. In dit stadium kan echter niet worden vastgesteld of aan alle voorwaarden van deze verordening is voldaan en het voorstel voor een uitvoeringsbesluit van de Raad doet geen afbreuk aan de verplichting van de lidstaat om ervoor te zorgen dat de staatssteunregels in acht worden genomen, met name in het geval van vrijgestelde steun overeenkomstig Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Raadpleging van belanghebbende partijen

Dit voorstel is gebaseerd op een verzoek van Denemarken 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

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. 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

([15]) Zie voetnoot 1.

derhalve niet in de plaats van de Raad treden. Bijgevolg is het subsidiariteitsbeginsel niet van toepassing op het onderhavige uitvoeringsbesluit. Aangezien deze handeling niet een ontwerp van wetgevingshandeling is, dient het hoe dan ook niet te worden toegezonden aan de nationale parlementen overeenkomstig protocol nr. 2 bij de Verdragen ter beoordeling van de naleving van het subsidiariteitsbeginsel.

Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. De belastingverlaging 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: uitvoeringsbesluit van de Raad.

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

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De maatregel leidt niet tot financiële of administratieve lasten voor de Unie. Het voorstel heeft daarom geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

2015/0106 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

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

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit ([1]), en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij brief van 2 juli 2014 heeft Denemarken overeenkomstig artikel 19, lid 1, 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). Op verzoek van de Commissie heeft Denemarken aanvullende informatie verstrekt op 13 november 2014 en 23 februari 2015.

(2) Met de voorgenomen belastingverlaging wil Denemarken het gebruik van walstroom stimuleren. Dergelijke stroom wordt beschouwd als een minder milieubelastende manier om schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven, van stroom te voorzien in vergelijking met de verbranding van bunkerbrandstoffen door deze schepen.

(3) In de mate dat het gebruik van walstroom de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voorkomt die gepaard gaat met de verbranding van bunkerbrandstoffen door afgemeerde schepen, draagt de maatregel bij aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden. Onder de specifieke structurele omstandigheden van de elektriciteitsproductie in de betrokken regio, dat wil zeggen de noordse elektriciteitsmarkt die Denemarken, Finland, Zweden en Noorwegen omvat, zal het gebruik van stroom van het walnet in plaats van stroom die wordt opgewekt door de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord, naar verwachting ook de CO_2-emissies verminderen. Er wordt bijgevolg verwacht dat de maatregel zal bijdragen aan de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.

(4) Denemarken heeft uitdrukkelijk verzocht dat de belastingverlaging geen toepassing vindt op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan particuliere pleziervaartuigen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven.

(5) De machtiging van Denemarken om een verlaagd tarief van elektriciteitsbelasting toe te passen op walstroom, gaat niet verder dan wat nodig is om het gebruik van

([1]) PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

walstroom te bevorderen, aangezien stroomopwekking aan boord vanuit het oogpunt van concurrentie in de meeste gevallen nog altijd het interessantste alternatief zal zijn. Om dezelfde reden, en ook omdat de technologie momenteel nog niet beschikbaar is in Denemarken, valt niet te verwachten dat de maatregel gedurende zijn looptijd tot grote concurrentieverstoringen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

(6) In overeenstemming met artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG dient iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging in de tijd strikt beperkt te zijn. Om ervoor te zorgen dat de machtiging lang genoeg geldt om de havenexploitanten er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor een termijn van zes jaar, tenzij er voor de afloop van die termijn algemene voorschriften op dit gebied van kracht worden op grond van artikel 113 VWEU.

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

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing met ingang van de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Het loopt af na zes jaar.

Indien evenwel de Raad, handelend op basis van artikel 113 van het Verdrag, 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 het Koninkrijk Denemarken.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter