



Brussel, 13.10.2021  
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Voorstel voor een

### **UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD**

**waarbij Italië [overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG] 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**

## 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<sup>1</sup> (hierna “de energiebelastingrichtlijn” of “de richtlijn” genoemd).

Behalve op grond 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.

Italië heeft verzocht om voor een periode van zes jaar een verlaagd tarief te mogen toepassen voor de levering van walstroom aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven die is uitgerust met elektrische installaties met een nominaal geïnstalleerd vermogen van meer dan 35 kW. Dit voorstel strekt ertoe deze machtiging te verlenen door middel van een derogatie die, zoals gevraagd, met ingang van 18 oktober gedurende zes jaar geldig is.

Bij brief van 14 september 2020 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen om deze maatregel toe te passen. Op 12 mei 2021 werd aanvullende informatie verstrekt.

Italië verzoekt een machtiging om een verlaagd belastingtarief van 0,50 EUR per MWh toe te passen, gelijk aan het in de richtlijn vastgestelde minimumbelastingtarief voor elektriciteit voor zakelijk gebruik, voor walstroomvoorziening aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven die is uitgerust met elektrische installaties met een nominaal geïnstalleerd vermogen van meer dan 35 kW.

De gevraagde geldigheidsduur is zes jaar, wat binnen de in artikel 19 van de energiebelastingrichtlijn vastgestelde maximumtermijn valt.

Met de gevraagde maatregel wil Italië 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 op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. Zoals in het verzoek is aangegeven, zal het verlaagde tarief voor de begunstigden 0,50 EUR per MWh bedragen. Dat is het minimumtarief voor elektriciteit zoals bepaald in artikel 10, lid 1, en tabel C van bijlage I bij de richtlijn. Door de degressieve structuur van de energiebelasting zal het relatieve voordeel hoger zijn voor exploitanten (en gebruikers) van walstroomvoorzieningen met een relatief laag verbruik.

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 - alsook voor de opgewekte elektriciteit - aan boord van schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd. De vrijstelling kan ook worden toegepast op energieproducten die worden gebruikt om elektriciteit op te wekken - alsook op de opgewekte elektriciteit - aan boord van schepen voor de binnenwateren overeenkomstig artikel 15, lid 1,

---

<sup>1</sup> PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

punt f), van de richtlijn. Italië heeft de omzetting van deze laatste optionele vrijstelling bevestigd.

Zoals in het verzoek is aangegeven, is de elektrificatie van havenkades momenteel niet wijdverbreid in Italië en de uitvoering van de belastingverlaging zou derhalve geen financiële gevolgen op korte termijn hebben. De Italiaanse autoriteiten konden het aantal begunstigden van de maatregel niet vooraf inschatten en dus geen jaarlijkse kosten voor de begroting verstrekken.

Volgens de Italiaanse autoriteiten geldt de belastingverlaging voor alle schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven die is uitgerust met elektrische installaties met een nominaal geïnstalleerd vermogen van meer dan 35 kW, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen; dat wil zeggen dat alle schepen in de commerciële vaart, ongeacht hun omvang of de vlag die zij voeren, voor de belastingverlaging in aanmerking kunnen komen.

De reden waarom de werkingssfeer van de betreffende maatregel beperkt is tot schepen die zijn uitgerust met elektrische systemen met een nominaal geïnstalleerd vermogen van meer dan 35 kilowatt, houdt nauw verband met de nagestreefde milieudoelstelling. De Italiaanse autoriteiten gaan ervan uit dat schepen met een laag nominaal elektrisch systeem tijdens hun ligtijd in de haven doorgaans een beroep zouden doen op stroom die rechtstreeks door grondinstallaties wordt geleverd aan schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (“walstroom”), en niet op zelfstandige elektrische generatoren via hun eigen verbrandingsmotoren. Schepen met een nominaal vermogen van minder dan 35 kW die op een ligplaats in een haven liggen, dragen derhalve niet bij tot de verontreiniging. De belastingmaatregel in kwestie is gericht op schepen met grotere elektrische systemen die normaal gesproken hun eigen, op fossiele brandstoffen aangedreven elektrische generatoren in bedrijf houden, zodat zij inderdaad worden aangemoedigd om tijdens hun ligplaats gebruik te maken van de elektriciteit die wordt geleverd door installaties aan de wal.

De maatregel kan niet worden gebruikt door bedrijven die in financiële moeilijkheden verkeren of bedrijven waarvan steun wordt teruggevorderd op basis van een eerder besluit van de Commissie waarbij een steunmaatregel onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard.

Met de belastingverlaging wil Italië een impuls geven aan de betreffende exploitanten om walstroomvoorzieningen te ontwikkelen en te gebruiken, teneinde de luchtvervuiling door de verbranding van brandstoffen door afgemeerde schepen en CO<sub>2</sub>-emissies te beperken. Met het verlaagde belastingtarief zou walstroom beter kunnen concurreren met bunkerbrandstoffen, waarvan het verbruik aan boord is vrijgesteld.

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

De belastingheffing van elektriciteit is geregeld bij energiebelastingrichtlijn 2003/96/EG, meer bepaald artikel 10. Krachtens artikel 14, lid 1, punt c), moeten de lidstaten vrijstelling van belasting verlenen voor energieproducten voor de vaart en voor aan boord van een vaartuig opgewekte elektriciteit. 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.*

Met de belastingverlaging in kwestie willen de Italiaanse autoriteiten een impuls geven aan een minder milieubelastende manier om schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd, 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<sup>2</sup>. Aan begunstigden zou het EU-minimumbelastingtarief voor elektriciteit in het kader van de energiebelastingrichtlijn ten belope van 0,50 EUR per MWh in rekening worden gebracht, wat de genoemde beleidsdoelstellingen kan bevorderen.

Er kan worden overwogen om in een gunstige fiscale behandeling van walstroom te voorzien op basis van artikel 19 van de richtlijn; dat artikel strekt er namelijk toe de lidstaten de mogelijkheid te geven uit specifieke beleidsoverwegingen verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.

Italië heeft gevraagd de maatregel te mogen toepassen gedurende de maximumtermijn waarin artikel 19, lid 2, van de richtlijn voorziet, namelijk zes jaar. In principe moet de toepassingsduur van de derogatie lang genoeg zijn om te vermijden dat havenbeheerders en elektriciteitsleveranciers ervan worden weerhouden te beginnen (of te blijven) investeren in walstroomvoorzieningen. Deze termijn biedt ook scheepsexploitanten de grootst mogelijke rechtszekerheid om investeringen voor uitrusting aan boord te plannen.

De derogatie mag toekomstige ontwikkelingen van het bestaande rechtskader evenwel niet ondergraven en moet rekening houden met de herziening van de energiebelastingrichtlijn en een mogelijk besluit van de Raad op basis van een op 14 juli 2021 gepubliceerd voorstel van de Commissie tot wijziging van de energiebelastingrichtlijn<sup>3</sup>.

In deze omstandigheden lijkt het weliswaar passend de machtiging te verlenen voor de gevraagde termijn, maar de geldigheidsduur van de derogatie kan korter zijn dan de gevraagde duur wanneer de algemene bepalingen ter zake al eerder in werking treden.

#### *Regels inzake staatssteun*

Het door de Italiaanse 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.

De maatregel lijkt aldus onder artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie te vallen, 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

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot herstructurering van de Unieregeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (herschikking), 14.7.2021, COM(2021) 563 final 2021/0213 (CNS).

staatssteunregels in acht worden genomen, met name in het geval van vrijgestelde steun overeenkomstig Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie<sup>4</sup>.

- **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. Voor zover de maatregel de verbranding van bunkerbrandstoffen aan boord van schepen in havens helpt te beperken, zal deze bijdragen aan de beoogde verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Krachtens artikel 13 van Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit<sup>5</sup> 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 noopt hen ertoe om oplossingen te vinden voor problemen zoals emissies van schepen die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (voor zover deze zich voordoet), en het is niet ondenkbaar dat in havens waar deze problemen zich voordoen, het gebruik van walstroom wordt gestimuleerd als onderdeel van de overkoepelende luchtkwaliteitstrategie. Het gebruik van walstroom wordt ook aangemoedigd in Richtlijn (EU) 2016/802<sup>6</sup>, waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen is geregeld, en draagt ook bij aan de naleving van de vereisten inzake stikstofdepositie op grond van Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. In dit verband verwachten de Italiaanse autoriteiten dat de plaatselijke uitstoot door het gebruik van walstroom wordt verminderd.

De maatregel zou het gebruik van walstroom aanmoedigen om zo de havens en de scheepvaart duurzamer te helpen maken. Hij is in overeenstemming met de EU-beleidsambities. De uitrol van walstroom in Europese havens is een van de voorgestelde maatregelen om de ambities (streefcijfers) van de Europese Green Deal te verwezenlijken.

Naar verwachting zal de maatregel ook de CO<sub>2</sub>-emissies beperken, in die zin dat de elektriciteitsmix van het walnet minder koolstofintensief is dan de stroom die aan boord wordt opgewekt door het gebruik van bunkerbrandstoffen, dankzij de hogere systeemefficiency en de andere brandstoffen die worden gebruikt.

*Energiebeleid*

De maatregel is in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen<sup>7</sup>, 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. De maatregel is ook

---

<sup>4</sup> Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 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).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

erkend als een doelstelling van gemeenschappelijk belang met het oog op de toekenning van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU<sup>8</sup>.

Op deze plaats moet eraan worden herinnerd dat een van de hoofdoorzaken van de ongunstige concurrentiepositie van walstroom de volledige dubbele belastingvrijstelling is 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 (zie artikel 14, lid 1, punt c), van Richtlijn 2003/96/EG). Er zou kunnen worden betoogd dat deze laatste vrijstelling als zodanig 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. Vergelijkbare overwegingen gelden voor de binnenvaart en de facultatieve belastingbehandeling overeenkomstig artikel 15, lid 1, punt f), van de richtlijn (die door Italië ten uitvoer is gelegd). In deze omstandigheden kan het gerechtvaardigd zijn om het minder vervuilende alternatief dat walstroom biedt, niet te bestraffen door Italië 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<sup>9</sup>, en met de mededeling van de Commissie over de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU<sup>10</sup>.

#### *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 volgens de Italiaanse autoriteiten momenteel geen schepen zijn die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven die is uitgerust met elektrische installaties met een nominaal geïnstalleerd vermogen van meer dan 35 kW, die gebruikmaken van walstroom. 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

<sup>8</sup> C(2014) 2231 final van 9 april 2014.

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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).

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<sup>11</sup> en dus allermindst 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 Italië het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau voor elektriciteit voor zakelijk gebruik in acht zal nemen.

Bovendien hebben, zoals hierboven al is vermeld, scheepsexploitanten die walstroom ontvangen die is belast tegen het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumtarief, in beginsel geen economisch voordeel ten opzichte van exploitanten die hun eigen elektriciteit aan boord opwekken, omdat die elektriciteit is vrijgesteld van belastingen. Door de eigen opwekking aan boord te vervangen door de levering van walstroom die is belast naar het toepasselijke minimumtarief, zal er volgens de Italiaanse autoriteiten geen algemeen aanzienlijk kostenvoordeel ontstaan<sup>12</sup>.

Bovendien zullen schepen van walstroom gebruik kunnen maken ongeacht de vlag die zij voeren, zodat nationale marktdeelnemers fiscaal niet gunstiger zullen 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 verleggen vanwege de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom tegen een verlaagd belastingtarief. Aangezien het gebruik van walstroom, zoals hierboven 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 tussen havens zal veroorzaken door schepen ertoe te bewegen hun koers te wijzigen naar havens die walstroomvoorzieningen aanbieden.

Het feit dat de toepassing van het verlaagde belastingtarief wordt beperkt tot de levering van walstroom van ten minste 380 V, zou als een verstoring van de markt kunnen worden gezien. De Italiaanse autoriteiten hebben echter aangegeven dat er geen walstroom van minder dan 380 V wordt geleverd aan schepen voor de commerciële vaart, maar enkel aan kleine pleziervaartuigen.

Tenzij het huidige kader en de situatie ingrijpend wijzigen, is het, vanwege de periode waarvoor een verlaagd belastingtarief zou worden toegestaan, niet waarschijnlijk dat de conclusie van de analyse uit de voorgaande paragrafen anders zou luiden voordat de machtiging afloopt.

---

<sup>11</sup> 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](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).

<sup>12</sup> De Italiaanse autoriteiten geven het voorbeeld van een middelgroot schip dat is uitgerust met elektrische systemen met een totaal nominaal geïnstalleerd vermogen van 200 kW: het economische voordeel dat voortvloeit uit de toepassing van het beoogde accijnstarief van 0,5 EUR per MWh zou - gelet op het thans geldende nationale tarief en een redelijke gelijktijdigheidsfactor bij het gebruik van elektriciteit - neerkomen op slechts dertig euro, berekend op basis van een hele dag op de ligplaats in de haven.

## **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, dient zij 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.

- **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 Italië en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Er behoefde 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.

Uit de door Italië verstrekte informatie blijkt dat de maatregel op korte termijn geen gevolgen zal hebben voor de belastinginkomsten. Zoals hierboven vermeld, konden de Italiaanse autoriteiten het aantal begunstigden niet inschatten. Het belastingtarief voor walstroom ligt nog altijd boven het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. Italië



verwacht dat de maatregel positief zal bijdragen aan de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen en met name aan de vermindering van de emissies en de verbetering van de lokale luchtkwaliteit in havensteden.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Hij vloeit voort uit een verzoek van Italië 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. De machtiging geldt voor een beperkte periode. 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 Italië 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 Italiaanse haven zijn afgemeerd (“walstroom”). 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 dat de gevraagde machtiging wordt verleend voor zes jaar, van 18 oktober 2021 tot en met 17 oktober 2027, wat binnen de door de richtlijn toegestane maximumtermijn valt.

Voorstel voor een

## UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

**waarbij Italië [overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG] 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**

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<sup>1</sup>, en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij brief van 14 september 2020 heeft Italië overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG verzocht om machtiging tot toepassing van een verlaagd belastingtarief op stroom die rechtstreeks wordt geleverd aan zeeschepen en binnenschepen, met uitzondering van particuliere pleziervaartuigen, die zijn afgemeerd op een ligplaats in een haven (“walstroom”). Bij brief van 12 mei 2021 heeft Italië aanvullende informatie verstrekt.
- (2) Met het verlaagde belastingtarief wil Italië het gebruik van walstroom bevorderen; dat 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 dergelijke schepen.
- (3) Voor zover het gebruik van walstroom de uitstoot voorkomt van luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de verbranding van bunkerbrandstoffen door schepen die op een ligplaats in een haven zijn afgemeerd, verbetert de maatregel de lokale luchtkwaliteit in havensteden. Er wordt bijgevolg verwacht dat het verlaagde belastingtarief zal bijdragen aan de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.
- (4) De machtiging van Italië 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 concurrentieoogpunt in de meeste gevallen nog altijd het interessantste alternatief zal zijn. Om dezelfde reden, en ook omdat de technologie momenteel nog niet wijdverbreid is op de markt, valt niet te verwachten dat de maatregel gedurende de looptijd ervan tot grote concurrentievervalsingen zal leiden en de goede werking van de interne markt zal belemmeren.

---

<sup>1</sup> PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

- (5) Om scheepsexploitanten en havenbeheerders, alsook elektriciteitsdistributeurs en -herdistributeurs in staat te stellen het gebruik van walstroom te blijven bevorderen, moet Italië worden gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op dat soort elektriciteit.
- (6) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Richtlijn 2003/96/EG dient iedere uit hoofde van die bepaling verleende machtiging strikt beperkt in de tijd te zijn. Om ervoor te zorgen dat de machtiging lang genoeg geldt om de marktdeelnemers er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de gevraagde machtiging met ingang van 18 oktober 2021 voor zes jaar te verlenen. De machtiging komt echter te vervallen vanaf 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 betreffende de werking van de Europese Unie zou vaststellen, indien die bepalingen vóór de einddatum van de toepassing van de gevraagde machtiging van toepassing worden.
- (7) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

Italië 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 18 oktober 2021 tot en met 17 oktober 2027.

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 regels betreffende belastingvoordelen voor walstroom vaststellen, dan komt dit besluit te vervallen op de dag waarop die algemene regels van toepassing worden.

#### *Artikel 3*

Dit besluit is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*