



Brüssel, den 8. August 2014
(OR. en)

12414/14

Interinstitutionelles Dossier:
2014/0230 (NLE)

FISC 114
ENER 369

VORSCHLAG

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	30. Juli 2014
Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 497 final
Betr.:	Vorschlag für einen DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2014) 497 final**.

Anl.: **COM(2014) 497 final**



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.7.2014
COM(2014) 497 final

2014/0230 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Union ist in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates (nachstehend „die Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder „die Richtlinie“) geregelt.

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie kann der Rat zusätzlich zu den Bestimmungen, insbesondere der Artikel 5, 15 und 17, einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen einzuführen.

Dieser Vorschlag zielt darauf ab, Schweden zu ermächtigen, auf elektrischen Strom, der direkt an Schiffe an ihrem Liegeplatz in einem Hafen geliefert wird (nachstehend „landseitige Elektrizität“), einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden. Diese Ausnahmeregelung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Nutzung von landseitiger Elektrizität vermitteln, um die Luftverschmutzung in Hafenstädten zu verringern.

Die von Schweden anzuwendende Maßnahme dient dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Seeverkehrs zu verringern.

Allgemeiner Kontext des Antrags

Am 20. Juni 2011 nahm der Rat den Durchführungsbeschluss 2011/384/EU des Rates zur Ermächtigung Schwedens an, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG⁽¹⁾ einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden. Die Geltungsdauer dieses Beschlusses endete am 25. Juni 2014.

Mit Schreiben vom 13. Dezember 2013 beantragten die schwedischen Behörden einen neuen Beschluss, der Schweden zur weiteren Anwendung der Steuerermäßigung ermächtigt. Durch die beantragte Maßnahme möchte Schweden einen Anreiz zur Verwendung von landseitiger Elektrizität vermitteln, die als weniger verschmutzende Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen an ihrem Liegeplatz im Hafen angesehen wird.

Die schwedischen Behörden haben die Absicht, auf landseitige Elektrizität weiterhin einen ermäßigten Elektrizitätssteuersatz von 50 SEK (5,79 EUR)⁽²⁾ pro MWh anzuwenden. Dieser Steuersatz liegt über dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom. Er liegt auch über dem nationalen Steuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung, der 5 SEK (0,59 EUR) pro MWh beträgt. Schweden ist jedoch nicht der Auffassung, dass die Nutzung von landseitiger Elektrizität eine betriebliche Verwendung darstellt. Ohne die Ermächtigung würden die anwendbaren nationalen Sätze für landseitige Elektrizität bei 293 SEK (33,94 EUR) pro MWh bzw. 185 SEK (21,43 EUR) pro MWh in Nordschweden liegen.

⁽¹⁾ ABl. L 170 vom 30.6.2011, S. 36.

⁽²⁾ Alle Berechnungen basieren auf dem Wechselkurs vom 1. Oktober 2013, d. h. 8,6329 SEK für 1 EUR. Siehe ABl. C 286 vom 2.10.2013.

Andererseits sind die Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Energiebesteuerungsrichtlinie verpflichtet, Energieerzeugnisse zur Verwendung als Kraftstoff für die Schifffahrt in Meeresgewässern der EU von der Steuer zu befreien. Diese Befreiung bezieht sich auch auf Energieerzeugnisse, die für die Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von am Liegeplatz im Hafen liegenden Schiffen verwendet werden. Zudem können die Mitgliedstaaten nach Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f Energieerzeugnisse zur Verwendung als Kraftstoff für die Schifffahrt in Binnengewässern von der Steuer befreien, was ebenfalls die Stromerzeugung an Bord betrifft. Somit wirkt sich das Steuersystem auf der Grundlage der Energiebesteuerungsrichtlinie in den meisten Fällen nicht auf die Kosten für die Stromerzeugung an Bord von am Liegeplatz im Hafen liegenden Schiffen aus, obwohl diese Art der Stromerzeugung aufgrund einer Verschlechterung der Luftqualität sowie einer Verstärkung des Lärmpegels in den Häfen negative Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt haben kann.

Schweden wird den ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer auf alle Lieferungen von landseitiger Elektrizität mit einer Spannung von mindestens 380 Volt an Schiffe der gewerblichen Schifffahrt mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 400 anwenden. Diese Einschränkung wird von den schwedischen Behörden als angemessen erachtet, um sicherzustellen, dass die meisten der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Schiffe sowie die im Inlandsverkehr eingesetzten größeren Schiffe von der vorgeschlagenen Ermäßigung erfasst werden. Diese Schiffe gelten als Hauptverursacher der Emissionen beim Betrieb von Hilfsmotoren an Bord von Schiffen an ihren Liegeplätzen in Häfen.

Die schwedischen Behörden erkennen an, dass es sich bei der Maßnahme um eine staatliche Beihilfe handelt und dass sie die Eigner von Schiffen der gewerblichen Schifffahrt begünstigt. Sie machen aber auch geltend, dass die Maßnahme hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen Schiffseignern oder -betreibern neutral ist, da die Regelung von allen Schiffen (mit Ausnahme von Schiffen für den privaten Gebrauch) an Liegeplätzen in schwedischen Häfen unabhängig von ihrer Flagge in Anspruch genommen werden kann. Die Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten sind nach schwedischer Auffassung zu vernachlässigen, da für die Wahl des Hafens der Bestimmungsort der Ladung maßgebend ist und nicht niedrigere Hafenliegekosten aufgrund der Steuerermäßigung für landseitige Elektrizität.

Schweden hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung für einen Zeitraum von sechs Jahren, der in Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie festgelegten Höchstdauer, beantragt.

Nach Auffassung Schwedens steht diese Maßnahme mit der Empfehlung 2006/339/EG der Kommission über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft⁽³⁾ sowie mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“⁽⁴⁾ im Einklang. Diesbezüglich wird angemerkt, dass die Mitgliedstaaten ab Juni 2011 die uneingeschränkte Verpflichtung zur Einhaltung der Luftqualitätsstandards für relevante Schadstoffe wie Partikel

⁽³⁾ Empfehlung 2006/339/EG der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft (ABl. L 125 vom 12.5.2006, S. 38).

⁽⁴⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018, KOM(2009) 8 endgültig vom 21. Januar 2009.

haben⁽⁵⁾). Angesichts dieser Verpflichtung müssen die Mitgliedstaaten Lösungen für Probleme wie beispielsweise die Emissionen von Schiffen an Liegeplätzen in Häfen finden, wo dies relevant ist. Somit ist es denkbar, dass in Häfen, die mit diesen Problemen zu kämpfen haben, die Nutzung von landseitiger Elektrizität als ein Aspekt innerhalb der Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung gefördert wird.

Mit der Steuerermäßigung will Schweden den Schiffsbetreibern weiterhin einen Anreiz zur Verwendung von landseitiger Elektrizität vermitteln, um die aerogenen Emissionen und den Lärm von Schiffen am Liegeplatz sowie die CO₂-Emissionen zu verringern. Die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes würde die Wettbewerbsfähigkeit der landseitigen Elektrizität gegenüber der vollständig von der Steuer befreiten Verbrennung von Bunkerölen an Bord stärken. Die schwedischen Behörden teilten der Kommission mit, dass seit Inkrafttreten der Maßnahme zusätzliche Anlagen für die Nutzung landseitiger Elektrizität gebaut wurden und die Zahl der schwedischen Häfen, die über solche Anlagen verfügen, sich von fünf auf acht erhöht hat (Stockholm, Göteborg, Piteå, Helsingborg, Luleå, Karlskrona, Trelleborg und Ystad). Darüber hinaus gibt es Pläne für den Bau weiterer Anlagen im Stockholmer Hafen. Des Weiteren unterrichteten die schwedischen Behörden die Kommission darüber, dass die vom Forstsektor verwendeten Schiffe die Einrichtungen für landseitige Elektrizität am intensivsten nutzen. Häfen, die diesen Sektor bedienen, haben den größten Anteil an der Nutzung landseitiger Elektrizität. Die Anlagen werden in der Regel von Schiffen genutzt, die länger im Hafen liegen. Der Anteil der Schiffe, die die Anlagen für landseitige Elektrizität nutzen, ist je nach Hafen und Art der Schiffe unterschiedlich und macht zwischen 33 % und nahezu 100 % aus. Den Angaben Schwedens zufolge hat die Nutzung von landseitiger Elektrizität zu einer Verringerung der Emissionen von Schwefeldioxid, Stickstoffoxiden, Partikeln und Kohlenstoffoxiden geführt. Jedoch können die schwedischen Behörden keine genauen Angaben zu den Emissionsverringerungen vorlegen, die auf die Anwendung der Maßnahme zurückzuführen sind.

Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, insbesondere Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f.

Bewertung der Maßnahme gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG

Besondere politische Erwägungen

Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie lautet:

„Zusätzlich zu den Bestimmungen der vorstehenden Artikel, insbesondere der Artikel 5, 15 und 17, kann der Rat einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.“

Die schwedischen Behörden möchten mit der beabsichtigten Steuerermäßigung ein Angebot fördern, das es Schiffen erlaubt, während ihrer Liegezeit im Hafen ihren Bedarf an elektrischem Strom in einer weniger umweltschädlichen Weise zu decken, um so die

⁽⁵⁾ Siehe Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008).

Luftqualität vor Ort verbessern. Schweden hat darauf hingewiesen, dass die Kommission als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von im Hafen liegenden Schiffen bereits die Nutzung von landseitiger Elektrizität empfohlen und damit deren Vorteile für die Umwelt anerkannt hat⁽⁶⁾. Ohne die Maßnahme würde der an Schiffe an Liegeplätzen gelieferte Strom mit 293 SEK (33,94 EUR) pro MWh bzw. 185 SEK (21,43 EUR) pro MWh in Nordschweden besteuert. Die beantragte Ausnahmeregelung würde also einen zusätzlichen Anreiz für die Nutzung von landseitiger Elektrizität im Umfang von 243 SEK bzw. 28,15 EUR pro MWh (135 SEK bzw. 15,64 EUR pro MWh in Nordschweden) bewirken und damit zum Erreichen des postulierten Ziels beitragen.

Die Kommission stellt außerdem fest, dass Schweden seit Anwendung der Maßnahme seine landseitige Infrastruktur weiter ausgebaut hat. Die Steuerermäßigung war allem Anschein nach ein wirksamer Anreiz für eine stärkere Nutzung von landseitiger Elektrizität. Die schwedischen Behörden informierten die Kommission darüber, dass einige Häfen dazu aufgefordert bzw. dazu verpflichtet worden seien, Anlagen für landseitige Elektrizität vorzusehen. Jedoch lieferte Schweden keine Angaben über die Einführung gesetzlicher Verpflichtungen oder finanzieller Anreize zur Nutzung der Anlagen. Vor allem der Forstsektor, der seine Erzeugnisse umweltfreundlicher befördern möchte, ist am Ausbau der Infrastruktur interessiert. Die Kommission ist angesichts des derzeitigen Entwicklungsstands bei der landseitigen Elektrizität in Schweden der Auffassung, dass die Anwendung eines erheblich ermäßigten Steuersatzes nach wie vor ein adäquates Instrument ist, um die Hafenbehörden sowie die Schiffseigner dazu zu bewegen, weiter in diese Technologie zu investieren, zumal es keine anderen spezifischen nationalen Maßnahmen zur Förderung der Nutzung von landseitiger Elektrizität gibt.

Hinsichtlich des angestrebten Ziels weist die Kommission darauf hin, dass es sich bei der Förderung der landseitigen Elektrizität um ein gemeinsames politisches Ziel handelt, das von der gesamten Union verfolgt werden sollte. Dieser Anspruch ist in der Mitteilung der Kommission über eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union⁽⁷⁾ sowie im zugehörigen Begleitdokument der Kommissionsdienststellen⁽⁸⁾ klar dargelegt. In ihrem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie⁽⁹⁾ schlägt die Kommission vor, landseitige Elektrizität, die an Schiffe an ihrem Liegeplatz im Hafen geliefert wird, von der Energiesteuer zu befreien.

Allerdings wurde der Vorschlag der Kommission vom Rat bisher noch nicht angenommen. In der Zwischenzeit sollten Wirtschaftsbeteiligte in Schweden und die schwedischen Behörden aber Rechtssicherheit in Bezug auf steuerliche Maßnahmen zur Förderung der Nutzung von landseitiger Elektrizität erhalten. Artikel 19 bietet gegenwärtig die einzige Möglichkeit zur Einführung einer steuerlich günstigen Behandlung von landseitiger Elektrizität. Allerdings soll damit den spezifischen Umständen in einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden, die sich in der Richtlinie selbst nicht widerspiegeln. Eine Ausnahmeregelung auf der Grundlage von Artikel 19 zur Förderung der landseitigen Elektrizität kann daher nur übergangsweise gewährt werden, bis dieses Ziel vom Rat im Rahmen einer Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG aufgegriffen wird.

⁽⁶⁾ Siehe Fußnote 3 oben.

⁽⁷⁾ KOM(2007) 575 endgültig vom 10. Oktober 2007.

⁽⁸⁾ SEK(2007) 1283 endgültig vom 10. Oktober 2007.

⁽⁹⁾ KOM(2011) 169 endgültig vom 13. April 2011.

Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union

Die beantragte Maßnahme betrifft hauptsächlich die Umweltpolitik der EU. Die Regelung trägt dazu bei, die Verbrennung von Bunkeröl an Bord von im Hafen liegenden Schiffen zu verringern und leistet somit einen Beitrag zur Verbesserung der örtlichen Luftqualität. Außerdem dürfte die Regelung eine Verringerung der CO₂-Emissionen bewirken, da der Strommix im Festlandsnetz aufgrund höherer Systemeffizienz und des Einsatzes anderer Brennstoffe weniger kohlenstoffintensiv ist als der an Bord durch die Verbrennung von Bunkeröl erzeugte elektrische Strom. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der durchschnittliche Strommix auf dem relevanten Markt erheblich weniger kohlenstoffintensiv ist als im EU-Durchschnitt. Auch wenn die Kohlenstoffintensität zusätzlich gelieferter Elektrizität in der Regel höher liegt als beim durchschnittlichen Strommix und außerdem in hohem Maße davon abhängig ist, zu welcher Tageszeit der zusätzliche Bedarf entsteht, sollte die Maßnahme doch noch eine recht erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen bewirken.⁽¹⁰⁾

Die Maßnahme steht im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die die Einrichtung einer landseitigen Stromversorgung in Häfen vorsieht, sofern dies kosteneffizient ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.⁽¹¹⁾

An dieser Stelle muss daran erinnert werden, dass ein wichtiger Grund für die ungünstige Wettbewerbsposition der landseitigen Elektrizität darin liegt, dass die Alternative, d. h. elektrischer Strom, den in Seehäfen liegende Schiffe an Bord erzeugen, derzeit völlig steuerfrei ist, denn nicht nur das zur Stromerzeugung eingesetzte Bunkeröl ist der normalen Regelung gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/96/EG entsprechend steuerfrei, sondern auch die an Bord der Schiffe erzeugte Elektrizität selbst ist von der Steuer befreit (Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2003/96/EG). Letztere Befreiung könnte zwar hinsichtlich der Umweltziele der Union als problematisch angesehen werden, beruht aber auf praktischen Erwägungen. Um an Bord erzeugten Strom zu besteuern, wäre eine Erklärung des Schiffseigners – der oft in einem Drittland ansässig ist – oder des Schiffsbetreibers über die Menge des verbrauchten Stroms erforderlich. In der Erklärung müsste außerdem angegeben werden, wie hoch der Anteil des in den Hoheitsgewässern des Mitgliedstaates, in dem die Steuer geschuldet wird, jeweils verbrauchten Stroms ist. Für die Schiffseigner wäre es ein großer Verwaltungsaufwand, für jeden Mitgliedstaat, dessen Hoheitsgewässer befahren werden, derartige Erklärungen abzugeben. Unter diesen Umständen kann es gerechtfertigt sein, die weniger verschmutzende Alternative der landseitigen Elektrizität nicht zu belasten und Schweden zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes zu ermächtigen.

Was die von Schiffen an Liegeplätzen in Binnenhäfen verbrauchte Elektrizität anbelangt, so ist es im Gegensatz zu der Regelung für Seehäfen den Mitgliedstaaten überlassen, ob sie an Bord erzeugten Strom von der Steuer befreien (Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f). Es gibt also

⁽¹⁰⁾ Der kombinierte Anteil erneuerbarer und nuklearer Energieträger in Schwedens Strommix betrug im Jahr 2012 95,4 % und im NordPool-Strommix 90 %, siehe: http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf. Allerdings werden sowohl Kernenergie als auch Wasserkraft, die an den erneuerbaren Energieträgern in Schweden und in NordPool allgemein den größten Anteil haben, hauptsächlich zur Deckung der Grundlast eingesetzt, während die Spitzenlast kohlenstoffintensiver ist als der Durchschnitt.

⁽¹¹⁾ COM(2013) 18 final vom 24. Januar 2013.

kein rechtliches Hindernis, das die Mitgliedstaaten davon abhalten würde, in Binnenhäfen landseitige Elektrizität und an Bord erzeugten Strom steuerlich gleich zu behandeln. Die in Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie vorgesehene Möglichkeit, an Bord erzeugten Strom nicht zu besteuern, beruht ebenfalls auf praktischen Erwägungen des Gesetzgebers, ist zugleich aber eng mit der Möglichkeit verknüpft, für die Zwecke der Binnenschifffahrt Steuervorteile zu gewähren. Die meisten Mitgliedstaaten, darunter auch Schweden, befreien für derartige Zwecke eingesetzte Brennstoffe von der Steuer. Sie halten es auch nicht für praktikabel, anstelle der Elektrizität die eingesetzten Brennstoffe zu besteuern (vgl. Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2003/96/EG), weil dies zumindest eine eigenständige Behandlung von zur Stromerzeugung eingesetzten Brennstoffen voraussetzen würde. Bei ihrer Entscheidung über eine etwaige Ausweitung der Steuerbefreiung für Brennstoffe, die in der Seeschifffahrt verwendet werden, auf Brennstoffe, die in der Binnenschifffahrt verwendet werden, berücksichtigen die Mitgliedstaaten eine Reihe von Aspekten, darunter auch übergeordnete Ziele der nationalen Verkehrspolitik und umweltpolitische Erwägungen, die sie veranlassen können, für diese Zwecke verwendete Brennstoffe nicht zu besteuern.

In der derzeitigen Phase erscheint es daher gerechtfertigt, die Möglichkeit der Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes für landseitige Elektrizität auf Binnenhäfen auszudehnen.

Binnenmarkt und Wettbewerb

Bei der Kommission sind keine Beschwerden im Hinblick auf die praktische Anwendung der steuerlichen Regelung eingegangen, zu der Schweden mit dem Durchführungsbeschluss 2011/384/EU des Rates ermächtigt wurde. Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des Wettbewerbs hat die Regelung lediglich zur Folge, dass die bestehende, durch die Steuerbefreiung für Bunkeröl hervorgerufene Verzerrung zwischen zwei konkurrierenden Stromquellen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen, d. h. Stromerzeugung an Bord und landseitige Elektrizität, verringert wird.

Was den Wettbewerb zwischen Schiffsbetreibern anbelangt, hat laut den von den schwedischen Behörden vorgelegten Informationen die Zahl der für die Nutzung der landseitigen Elektrizität ausgerüsteten Schiffe nicht wesentlich zugenommen. Es ist anzumerken, dass den Berechnungen der schwedischen Behörden zufolge die Kosten für die Nutzung der landseitigen Energie nach wie vor relativ hoch sind im Vergleich zu den Kosten, die für unter Verwendung der steuerfreien Bunkeröle an Bord erzeugten Strom anfallen. Insbesondere enthalten die Kosten für die Schiffseigner Netzkosten und Investitionskosten für bordseitige Ausrüstungen. Genaue Kostenvorausschätzungen hängen zwar entscheidend von der Entwicklung des Ölpreises ab und sind dementsprechend sehr schwierig, aber aus den neuesten verfügbaren Bewertungen ergibt sich, dass insgesamt gesehen selbst bei einer völligen Steuerbefreiung in den meisten Fällen die Betriebskosten der landseitigen Elektrizität nicht unter die Kosten der Stromerzeugung an Bord sinken würden⁽¹²⁾, so dass Schiffsbetreiber, die landseitige Elektrizität nutzen, gegenüber denjenigen, die den Strom an Bord erzeugen, in keinem Fall einen erheblichen Wettbewerbsvorteil erlangen würden. Im vorliegenden Fall ist durch die Anwendung des Durchführungsbeschlusses 2011/384/EU des Rates keine erhebliche Wettbewerbsverzerrung der obengenannten Art eingetreten und dürfte auch in Zukunft ausbleiben, da Schweden weiterhin das in der Energiebesteuerungsrichtlinie vorgeschriebene Mindeststeuerniveau einhalten will. Außerdem beabsichtigt Schweden, die

⁽¹²⁾ Siehe Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, Dienstleistungsauftrag in Bezug auf Emissionen von Schiffen: Zuschreibung, Minderung und marktgestützte Instrumente: landseitige Stromversorgung, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Die Kostenanalyse bezieht sich auf die drei Häfen Göteborg (Schweden), Juneau und Long Beach (USA).

Steuervergünstigung weiterhin auf Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 400 und auf Lieferungen von landseitiger Elektrizität mit einer Spannung von mindestens 380 Volt zu beschränken – damit wird die Maßnahme auf Schiffe ausgerichtet, die in großem Umfang Strom an Bord erzeugen, und zugleich die Gesamtzahl der Begünstigten begrenzt. Den schwedischen Behörden zufolge wurden die beiden Schwellenwerte relativ niedrig angesetzt, um Befürchtungen von inländischen Verbänden zu begegnen, dass schwedische Schiffe gegenüber nicht-schwedischen Schiffen benachteiligt werden könnten. Hingegen kann man durchaus davon ausgehen, dass es sich bei den Schiffen, die aufgrund der Schwellenwerte von der Steuervergünstigung ausgeschlossen sein könnten, eher um schwedische Schiffe als solche aus anderen EU-Staaten handelt und dass die Schwellenwerte deshalb in keinem Fall eine günstigere steuerliche Behandlung inländischer Wirtschaftsbeteiligter gegenüber ihren Wettbewerbern aus anderen EU-Staaten zur Folge haben.

Im Hinblick auf den Wettbewerb der Häfen untereinander berichteten die schwedischen Behörden, dass sie bei der Hafenauswahl der Schiffseigner keine wesentlichen Änderungen beobachten konnten, die damit in Verbindung gebracht werden können, ob Anlagen für die Lieferung landseitiger Elektrizität verfügbar sind. Nach Auffassung der schwedischen Behörden sind etwaige Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten dergestalt, dass Schiffe ihre Route ändern würden, um landseitige Elektrizität zu einem ermäßigten Steuersatz zu nutzen, zu vernachlässigen. Da – wie oben beschrieben – die Nutzung von landseitiger Elektrizität zumindest auf kurze Sicht trotz Steuerermäßigung kaum wirtschaftlicher sein dürfte als die Stromerzeugung an Bord, steht auch nicht zu erwarten, dass durch die Steuerermäßigung für landseitige Elektrizität der Wettbewerb zwischen den Häfen erheblich verzerrt wird, etwa weil die Routen der Schiffe entsprechend der Verfügbarkeit günstiger landseitiger Elektrizität geändert würden.

Der Zeitraum, für den die Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes vorgeschlagen wird, entspricht weitgehend dem im Vorschlag der Kommission für die Steuerbefreiung für landseitige Elektrizität genannten Zeitraum von acht Jahren.

Dauer der Anwendung der Regelung und Entwicklung der EU-Rechtsvorschriften zur Energiebesteuerung

Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, damit die Hafentreiber nicht vor den erforderlichen Investitionen zurückschrecken. In diesem speziellen Fall würde durch den Vorschlag der Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie die Anwendungsdauer der Regelung verlängert und die Steuerermäßigung umfangreicher, da der Vorschlag eine obligatorische Freistellung für landseitige Elektrizität für einen Zeitraum von acht Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie vorsieht. Dennoch sollte die Ausnahmeregelung die zukünftige Entwicklung bestehender Rechtsvorschriften nicht unterbinden, und es sollte der möglichen Annahme eines auf dem Vorschlag der Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie basierten Rechtsakts durch den Rat Rechnung getragen werden. Es erscheint daher angebracht, die beantragte Ermächtigung für die laut der Richtlinie zulässige Höchstdauer von sechs Jahren zu erteilen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass nicht schon vor Ablauf dieses Zeitraums allgemeine einschlägige Regelungen anzuwenden sind. Dieser Zeitraum bietet den Schiffs- und Hafentreibern Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in Anlagen für landseitige Elektrizität oder in bordseitige Anlagen. Des Weiteren erlaubt dieser Zeitraum den schwedischen Behörden, Daten zu sammeln, die eine umfassende Bewertung der Auswirkung der Maßnahme ermöglichen.

Staatliche Beihilfen

Unter Zugrundelegung des im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten relevanten Wechselkurses vom 1. Oktober 2013⁽¹³⁾ liegt der von den schwedischen Behörden geplante ermäßigte Steuersatz von 50 SEK pro MWh über dem Mindeststeuerniveau der EU gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG. Die Maßnahme erfüllt somit eine der Voraussetzungen in Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁽¹⁴⁾, der die Voraussetzungen festlegt, unter denen eine solche Maßnahme von der für staatliche Beihilfen geltenden Anmeldepflicht befreit ist. Jedoch kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden, ob alle in Artikel 44 genannten Voraussetzungen erfüllt sind, und der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates hält die Kommission nicht davon ab, von Schweden die Einhaltung der Beihilfenvorschriften zu verlangen.

2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Anhörung von interessierten Kreisen

Der Vorschlag stützt sich auf einen Antrag Schwedens und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

Folgenabschätzung

Dieser Vorschlag betrifft eine von einem einzelnen Mitgliedstaat beantragte Ermächtigung.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Der Vorschlag zielt auf eine Ermächtigung Schwedens zur Abweichung von den allgemeinen Bestimmungen der Richtlinie 2003/96/EG des Rates und zur Anwendung eines ermäßigten Satzes der Elektrizitätssteuer in Höhe von 50 SEK (5,79 EUR) pro MWh auf elektrischen Strom ab, der direkt an Schiffe am Liegeplatz in einem Hafen geliefert wird.

Rechtsgrundlage

Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG.

Subsidiaritätsprinzip

Der Bereich der indirekten Steuern gemäß Artikel 113 AEUV fällt nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union im Sinne von Artikel 3 AEUV.

Die konkurrierenden Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in diesem Bereich sind jedoch von dem geltenden EU-Recht genau geregelt und begrenzt. Gemäß Artikel 19 der

⁽¹³⁾ Siehe Fußnote 2 oben.

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

Richtlinie 2003/96 ist ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Dabei können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten.

Folglich steht der Vorschlag mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das zum Erreichen des Ziels erforderliche Maß hinaus (s. o. die Erwägungen zu Binnenmarkt und Wettbewerb).

Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument: Durchführungsbeschluss des Rates

Nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96 ist nur diese Art von Maßnahme möglich.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Maßnahme beinhaltet keine finanziellen oder administrativen Belastungen für die Union. Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Durchführungsbeschluss 2011/384/EU des Rates⁽²⁾ wurde Schweden dazu ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG bis 25. Juni 2014 einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden.
- (2) Mit Schreiben vom 13. Dezember 2013 ersuchte Schweden um die Ermächtigung, für landseitige Elektrizität weiterhin einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG anzuwenden.
- (3) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung möchte Schweden die Förderung der breiteren Nutzung der landseitigen Elektrizität weiterhin fortsetzen, damit am Liegeplatz im Hafen liegende Schiffe ihren Bedarf an elektrischem Strom in einer gegenüber der Verbrennung von Bunkeröl an Bord weniger umweltschädlichen Weise decken können.
- (4) Da durch die Nutzung von landseitiger Elektrizität die mit der Verbrennung von Bunkeröl an Bord von Schiffen an Liegeplätzen verbundenen Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten bei. Unter den spezifischen strukturellen Bedingungen der Stromerzeugung in der betroffenen Region, d. h. des Elektrizitätsmarktes der

⁽¹⁾ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

⁽²⁾ Durchführungsbeschluss 2011/384/EU des Rates vom 20. Juni 2011 zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden (ABl. L 176 vom 30.6.2011, S. 36).

nordischen Länder Schweden, Dänemark, Finnland und Norwegen, ist außerdem zu erwarten, dass durch die Nutzung von elektrischem Strom aus dem Festlandsnetz anstelle von durch die Verbrennung von Bunkeröl an Bord der Schiffe erzeugtem Strom auch CO₂-Emissionen verringert werden. Daher dürfte die Maßnahme zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.

- (5) Die Ermächtigung Schwedens zur Anwendung eines ermäßigten Satzes der Elektrizitätssteuer auf landseitige Elektrizität geht nicht über das zur Steigerung der Nutzung von landseitiger Elektrizität erforderliche Maß hinaus, da die Stromerzeugung an Bord in den meisten Fällen weiterhin die wettbewerbsfähigere Alternative bleiben wird. Aus diesem Grund und wegen der gegenwärtig relativ geringen Marktdurchdringung der Technologie dürfte die Regelung während ihrer Laufzeit kaum zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.
- (6) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG ist jede aufgrund dieser Bestimmung gewährte Ermächtigung zu befristen. Da der Zeitraum der Anwendung der Regelung lang genug sein muss, um die ordnungsgemäße Bewertung der Regelung zu erlauben, zugleich aber auch die künftige Entwicklung des bestehenden Rechtsrahmens nicht untergraben werden darf, ist es angebracht, die beantragte Ermächtigung für einen Zeitraum von sechs Jahren zu gewähren, allerdings unter dem Vorbehalt, dass nicht schon vor dem Ablauf dieses Zeitraums allgemeine einschlägige Regelungen anzuwenden sind.
- (7) Um den Hafen- und Schiffsbetreibern Rechtssicherheit zu bieten und um einen erhöhten Verwaltungsaufwand für die Verteiler und Weiterverteiler von Elektrizität zu vermeiden, der sich aufgrund von Änderungen des auf landseitige Elektrizität erhobenen Verbrauchsteuersatzes ergeben könnte, ist sicherzustellen, dass Schweden die bestehende spezifische Steuerermäßigung, auf die sich der vorliegende Beschluss bezieht, ohne Unterbrechung anwenden kann. Somit ist die beantragte Ermäßigung mit Wirkung vom 26. Juni 2014 in direktem Anschluss an die zuvor gemäß dem Durchführungsbeschluss 2011/384/EU des Rates geltenden Vereinbarungen zu gewähren.
- (8) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Schweden wird hiermit ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt und die Mindestniveaus der Besteuerung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG eingehalten werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss wird am Tag seiner Bekanntgabe wirksam.

Er gilt ab dem 26. Juni 2014.

Seine Geltungsdauer endet am 25. Juni 2020.

Sollte der Rat allerdings auf der Grundlage von Artikel 113 AEUV allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität erlassen, tritt dieser Beschluss an dem Tag außer Kraft, ab dem diese allgemeinen Regelungen anzuwenden sind.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an das Königreich Schweden gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*