



Brüssel, den 28.8.2014
COM(2014) 538 final

2014/0247 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung Deutschlands, 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 Stromsteuer 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⁽¹⁾ (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, Deutschland zu ermächtigen, auf elektrischen Strom, der direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen geliefert wird (nachstehend „landseitige Elektrizität“), einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden. Diese Ausnahmeregelung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Nutzung von landseitiger Elektrizität vermitteln, um die Luftverschmutzung in Hafenstädten zu verringern.

Allgemeiner Kontext des Antrags

Am 12. Juli 2011 nahm der Rat den Durchführungsbeschluss 2011/445/EU des Rates zur Ermächtigung Deutschlands an, 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 Stromsteuer anzuwenden⁽²⁾. Die Wirksamkeit dieses Beschlusses endete am 16. Juli 2014.

Mit Schreiben vom 26. Februar 2014 beantragten die deutschen Behörden einen neuen Beschluss, der Deutschland zur weiteren Anwendung der Steuerermäßigung ermächtigt. Deutschland hat die Ermächtigung zur Ermäßigung für sechs Jahre beantragt.

Im Wege der beantragten Maßnahme möchte Deutschland weiterhin 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. Wird Deutschland nicht zu der Maßnahme ermächtigt, dann muss landseitige Elektrizität zum allgemeinen nationalen Stromsteuersatz besteuert werden, der 20,50 EUR pro MWh beträgt.

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

⁽¹⁾ Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51).

⁽²⁾ ABl. L 191 vom 22.7.2011, S. 22.

Verstärkung des Lärmpegels in den Häfen negative Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt haben kann.

Deutschland möchte weiterhin einen ermäßigten Steuersatz von 0,50 EUR pro MWh auf landseitige Elektrizität anwenden, wobei der in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegte Mindeststeuersatz für elektrischen Strom eingehalten wird. Der ermäßigte Satz der Stromsteuer soll für alle Lieferungen von landseitiger Elektrizität sowohl in EU-Gewässern als auch in Binnengewässern, mit Ausnahme von Lieferungen an Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt, gelten. Den Berechnungen der deutschen Behörden für den dreijährigen Anwendungszeitraum der Maßnahme zufolge betragen die durchschnittlichen jährlichen Steueraufwendungen ca. 2,2 Mio. EUR. Nach den Schätzungen der Bundesregierung ist davon auszugehen, dass diese hypothetischen Haushaltsausgaben während der nächsten sechs Jahre allmählich auf 3-4 Mio. EUR pro Jahr steigen.

Im Wege der Steuerermäßigung will Deutschland den Schiffsbetreibern weiterhin einen Anreiz zur Verwendung von landseitiger Elektrizität vermitteln, um die Verschmutzung durch aerogene 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 deutschen Behörden teilten der Kommission mit, dass von allen deutschen Seehäfen derzeit nur der Lübecker Hafen über eine Anlage für landseitige Elektrizität für Schiffe mit größeren Anschlussleistungen verfüge. Neben landseitigen Anlagen bietet der Hafen auch „Power Barges“, d. h. schwimmende Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen mit verflüssigtem Erdgas (LNG) als Brennstoff. Der Bau einer stationären Landstromanlage im Hamburger Hafen ist für Mai 2014 geplant und umfasst Anlagen für landseitige Elektrizität an zwei Kreuzfahrtschiffterminals am Terminal Altona. Außerdem sind Power Barges für das Terminal HafenCity vorgesehen.

Was Binnenhäfen betrifft, sind Anlagen für landseitige Elektrizität stärker verbreitet und sollen weiter ausgebaut werden.

Nach Auffassung Deutschlands steht diese Maßnahme mit der Empfehlung 2006/339/EG⁽³⁾ der Kommission über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der EU 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 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 einer Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung gefördert wird.

⁽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⁾ KOM(2009) 8 endgültig vom 21. Januar 2009.

⁽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, S. 1).

Argumentation der deutschen Behörden in Bezug auf die Auswirkungen der Maßnahme auf den Binnenmarkt

Die deutschen Behörden machen geltend, dass die Regelung das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen und nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führen würde. Deutschland gewährt die Steuervergünstigung zum einen in Form eines ermäßigten Steuersatzes bei Bezug und zum anderen als nachträgliche Steuerentlastung. Im Falle der Anwendung als Steuerermäßigung bei Bezug kann es sein, dass der Energieversorger die Steuervergünstigung nicht oder nur zum Teil an den Endkunden, d. h. den Schiffsbetreiber, weiterleitet. Nach Angaben der deutschen Behörden wird die Steuervergünstigung in der Regel jedoch weitergeleitet. Aber selbst bei vollständiger Weitergabe der Steuerermäßigung an die Schiffsbetreiber, welche landseitige Elektrizität beziehen, die zu dem in der Richtlinie 2003/96/EG vorgesehenen Mindestbetrag besteuert wird, entsteht diesen kein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber Betreibern, die ihren eigenen Strom an Bord erzeugen, da dieser Strom steuerfrei ist. Laut den deutschen Behörden würde eine Ersetzung der Eigenerzeugung an Bord durch zum geltenden Mindestbetrag besteuerte landseitige Elektrizität insgesamt nicht zu einem Kostenvorteil führen.

Die deutschen Behörden haben der Kommission mitgeteilt, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt über keine Zahlen zu der Anzahl der Schiffsbetreiber, die Landstromanlagen nutzen, verfügen und aufgrund des kurzen Zeitraums der Gültigkeit der Maßnahme keine umfassende Beurteilung der Entwicklung der Nutzung von landseitiger Elektrizität abgeben können. Aufgrund der vorliegenden Informationen sind sie der Ansicht, dass insbesondere bei Schiffen an Liegeplätzen in Binnenhäfen die Nutzung der Landstromanschlüsse erheblich zugenommen hat.

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 deutschen Behörden möchten mit der beabsichtigten Steuerermäßigung weiterhin 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 Luftqualität vor Ort zu verbessern. Deutschland 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 müsste der an Schiffe an Liegeplätzen gelieferte Strom in Deutschland mit 20,50 EUR pro MWh besteuert werden. Die beantragte Ermäßigung stellt einen zusätzlichen Anreiz für die Nutzung von landseitiger Elektrizität im Umfang von 20 EUR pro MWh dar und trägt damit zum Erreichen des postulierten Ziels bei.

⁽⁶⁾ Siehe Fußnote 3.

Die Kommission stellt außerdem fest, dass das nahezu völlige Fehlen der notwendigen landseitigen Infrastruktur in Häfen gegenwärtig ein beträchtliches Hindernis für eine stärkere Nutzung von landseitiger Elektrizität darstellt und dass daher zusätzliche Initiativen, insbesondere in Bezug auf den Aufbau dieser Infrastruktur, erforderlich sein dürften, um das Ziel der beabsichtigten Steuerbefreiung zu erreichen. Nach Angaben der deutschen Behörden erfordern Seeschiffe Anlagen, die für größere Anschlussleistungen geeignet sind, und derzeit bietet nur der Lübecker Hafen eine solche Anlage. Der Bau einer Anlage im Hamburger Hafen sei geplant. In den Binnenhäfen, wo die Schiffe in der Regel eine geringere Anschlussleistung benötigen, gebe es eine größere Anzahl von Anlagen für landseitige Elektrizität.

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 – Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union⁽⁷⁾ sowie im zugehörigen Begleitdokument der Kommissionsdienststellen⁽⁸⁾ klar dargelegt. 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⁽⁹⁾.

In ihrem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie⁽¹⁰⁾ 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 Deutschland und die deutschen 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.

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 könnte die Regelung in begrenztem Umfang eine Verringerung der CO₂-Emissionen bewirken, wobei die Bedeutung dieser Wirkung jedoch von der Quelle des an die Schiffe gelieferten Stroms abhängen wird⁽¹¹⁾. Um das Ausmaß des Umweltproblems zu verdeutlichen, führt Deutschland das Beispiel des Hafens in Lübeck-Travemünde an, wo 90 % der Schwefeldioxidemissionen und rund 80 % der Stickstoffoxidemissionen durch

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

⁽⁸⁾ SEK(2007) 1278 endgültig vom 10. Oktober 2007.

⁽⁹⁾ COM(2013) 18 final vom 24. Januar 2013.

⁽¹⁰⁾ KOM(2011) 169 endgültig vom 13. April 2011.

⁽¹¹⁾ Bei einer früheren Gelegenheit schätzte die Kommission, dass der Wechsel zu landseitiger Elektrizität zu einer durchschnittlichen Verringerung der CO₂-Emissionen von 50 % führen wird, siehe Fußnote 2. Die Auswirkungen der betreffenden Maßnahme können jedoch erheblich von diesem Durchschnittswert abweichen, da sie entscheidend von der Kohlenstoffintensität des jeweiligen Marktgebiets und der genauen Zeit, zu der der zusätzliche Energiebedarf auftritt, abhängen.

Schiffe verursacht werden. Die deutschen Behörden stellen (auf der Grundlage eines Jahresstromverbrauchs von 5 584 MWh) den folgenden Vergleich zwischen den geschätzten jährlichen Emissionen infolge der Nutzung von landseitiger Elektrizität im Lübecker Hafen und denen infolge der Nutzung von Marine Gas Oil, das die in der EU-Schwefelrichtlinie⁽¹²⁾ festgelegten Schwefelgrenzwerte einhält und zur Stromerzeugung an Bord verwendet wird, zur Verfügung:

	NO _x	SO ₂	CO ₂
Ökostrom aus Wasserkraft	0,078 t	0,056 t	0 t
Marine Gas Oil (MGO)	3,571 t	6,026 t	4251,9 t

Schätzungen der Hamburger Hafenbehörde zufolge sollen die Emissionen durch die geplanten Anlagen für landseitige Elektrizität gegenüber der Verwendung von Marine Gas Oil am Terminal Altona jährlich um etwa 39 t bzw. 74 % für NO_x, etwa 1,1 t bzw. 62 % für SO₂ und etwa 0,5 t bzw. 5 % für Feinstaub sinken. Bei Betrieb dieser Anlagen mit dem normalen deutschen Strommix würde sich eine CO₂-Minderung von ca. 1 050 t bzw. 19 % pro Jahr ergeben. Bei der vorgesehenen Versorgung mit erneuerbar erzeugtem Strom könnte je nach Qualität der Energieerzeugungsanlagen eine deutlich stärkere Minderung der CO₂-Emissionen von 3 354 t pro Jahr erreicht werden. Die Verringerung der Luftschadstoffemissionen durch die Nutzung der mit LNG betriebenen Power Barges zur Erzeugung des Bordstroms für Kreuzfahrtschiffe am Terminal HafenCity würde für die NO_x-Emissionen 51 t bzw. 73 % betragen, wobei die Barges jährlich 5 t an NO_x emittieren würden, so dass in der Summe eine Minderung von 46 t pro Jahr entstehen würde. Die Emissionsminderungen bei SO_x betragen 1,5 t bzw. 58 % und bei Feinstaub 0,7 t bzw. 48 % pro Jahr ohne zusätzliche Emissionen durch die Power Barges. Die CO₂-Emissionen würden bei Nutzung von LNG anstelle von MGO um 1 824 t bzw. 26 % pro Jahr sinken. Die Restemissionen durch den Hilfskesselbetrieb (bordseitiger Wärmebedarf) wurden in den Schätzungen berücksichtigt.

An dieser Stelle muss daran erinnert werden, dass ein wichtiger Grund für die ungünstige Stellung der landseitigen Elektrizität im Wettbewerb 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 steuerfrei, was der normalen Regelung gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/96/EG entspricht, 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

(12) Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13).

landseitigen Elektrizität nicht zu belasten und Deutschland 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 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, für die Nichtbesteuerung von an Bord erzeugtem Strom zu optieren, beruht ebenfalls auf praktischen Erwägungen des Gesetzgebers, ist zugleich aber eng mit fakultativen Steuervorteilen für Zwecke der Binnenschifffahrt verknüpft. Die meisten Mitgliedstaaten, darunter auch Deutschland, befreien für derartige Zwecke eingesetzte Brennstoffe von der Steuer. Was den Rhein und seine Nebenflüsse betrifft, ist diese Steuerbefreiung zudem in einem internationalen Abkommen⁽¹³⁾ niedergelegt, das von Deutschland ratifiziert wurde. Auch wird es nicht für praktikabel gehalten, die zur Stromerzeugung an Bord eingesetzten Brennstoffe getrennt zu besteuern⁽¹⁴⁾, weil dies zumindest eine Unterscheidung zwischen für die Stromerzeugung und für die Schifffahrt verwendeten Brennstoffen voraussetzen würde. Bei ihrer Entscheidung über eine etwaige Ausdehnung der Steuerbefreiung für Brennstoffe, die in der Seeschifffahrt verwendet werden, auf Brennstoffe, die in der Binnenschifffahrt verwendet werden, berücksichtigen die Mitgliedstaaten schließlich 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.

Beim gegenwärtigen Stand der Dinge erscheint es daher gerechtfertigt, für Deutschland die Möglichkeit der Steuerbefreiung von landseitiger Elektrizität für Binnenhäfen aufrecht zu erhalten.

Binnenmarkt und Wettbewerb

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des Wettbewerbs hätte die beantragte Regelung 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, ist erstens daran zu erinnern, dass es nach den der Kommission vorliegenden Informationen gegenwärtig nur sehr wenige Schiffe gibt, die landseitige Elektrizität auf gewerblicher Basis nutzen. Zweitens ist nicht davon auszugehen, dass die geprüfte Maßnahme die Wettbewerbssituation im Schifffahrtssektor wesentlich verändert, auch wenn sie Schifffahrtsunternehmen in dem Sinne einen Vorteil verschafft, dass sie Strom zu geringeren Kosten als in anderen Sektoren tätige Unternehmen beziehen können. Genaue Kostenvorausschätzungen hängen zwar entscheidend von der Entwicklung des Ölpreises ab und sind dementsprechend sehr schwierig, aber aus den verfügbaren Informationen⁽¹⁵⁾ und den von Deutschland vorgelegten Daten ergibt sich, dass insgesamt gesehen selbst bei einer völligen Steuerbefreiung in den meisten Fällen die

⁽¹³⁾ Siehe Artikel 1 des Abkommens zwischen den Rheinuferstaaten und Belgien vom 16. Mai 1952 über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschifffahrt verwendet wird (Bundesgesetzblatt 1953, Teil II, S. 531).

⁽¹⁴⁾ Siehe Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2003/96/EG.

⁽¹⁵⁾ Siehe European Commission Directorate General Environment, Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, 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).

Betriebskosten der landseitigen Elektrizität nicht unter die Kosten der Stromerzeugung an Bord sinken würden, 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 eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung der obengenannten Art umso weniger zu erwarten, da Deutschland die durch die Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträge einhalten wird.

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 im Hinblick auf den Wettbewerb der Häfen untereinander 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. Die deutschen Behörden betonen, dass die Nutzung von landseitiger Elektrizität nicht nur aufgrund der fehlenden Hafenanlagen oder der höheren Kosten, sondern auch wegen fehlender international vereinbarter technischer Normen für den Anschluss von Schiffen an das Stromnetz eingeschränkt ist.

Der Zeitraum, für den die Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes vorgeschlagen wird, entspricht schließlich 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 Hafengebührenbetreiber 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 Hafengebührenbetreibern Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in Anlagen für landseitige Elektrizität oder in bordseitige Anlagen. Des Weiteren erlaubt dieser Zeitraum den deutschen Behörden, mehr Daten für eine künftige Neubewertung der Maßnahme zu sammeln.

Staatliche Beihilfen

Der von den deutschen Behörden geplante Steuersatz von 0,50 EUR pro MWh hält die Mindeststeuerbeträge nach Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG ein. Die Maßnahme erfüllt somit eine der Voraussetzungen in Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁽¹⁶⁾, der die Voraussetzungen festlegt, unter denen eine solche Maßnahme von der für staatliche Beihilfen geltenden Anmeldepflicht freigestellt ist. Jedoch kann zum

⁽¹⁶⁾ 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).

gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden, ob alle in der Verordnung genannten Voraussetzungen erfüllt sind, und der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates hält die Kommission nicht davon ab, von Deutschland die Einhaltung der Beihilfavorschriften zu verlangen.

2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Anhörung von interessierten Kreisen

Der Vorschlag stützt sich auf einen Antrag Deutschlands 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

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 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: Beschluss 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 daher keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Deutschlands, 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 Stromsteuer 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 2011/445/EU des Rates wurde Deutschland 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 zum 16. Juli 2014 einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden.
- (2) Mit Schreiben vom 26. Februar 2014 ersuchte Deutschland um die Ermächtigung, auf landseitige Elektrizität gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG weiterhin einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden.
- (3) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung möchte Deutschland die breitere Nutzung landseitiger Elektrizität weiter fördern, 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. Daher dürfte die Maßnahme zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.
- (5) Die Ermächtigung Deutschlands zur Anwendung eines ermäßigten Satzes der Stromsteuer 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.

⁽¹⁾ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

- (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 Deutschland die bestehende spezifische Steuerermäßigung, auf die sich der vorliegende Beschluss bezieht, ohne Unterbrechung anwenden kann. Somit ist die beantragte Ermäßigung mit Wirkung vom 17. Juli 2014 in direktem Anschluss an die zuvor gemäß dem Durchführungsbeschluss 2011/445/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

Deutschland wird ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt und die Mindeststeuerbeträge nach Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG eingehalten werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss wird am Tag seiner Bekanntgabe wirksam.

Er gilt ab dem 17. Juli 2014.

Seine Wirksamkeit endet am 16. Juli 2020.

Sollte der Rat allerdings auf der Grundlage von Artikel 113 AEUV allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität erlassen, so endet die Wirksamkeit dieses Beschlusses an dem Tag, ab dem diese allgemeinen Regelungen anzuwenden sind.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*