



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

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

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Union ist in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom¹ (im Folgenden „Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder „Richtlinie“) geregelt.

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

Dieser Vorschlag zielt darauf ab, Spanien zu ermächtigen, auf elektrischen Strom, der direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen geliefert wird (im Folgenden „landseitige Elektrizität“), einen ermäßigten Verbrauchssteuersatz anzuwenden. Diese Ermäßigung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Verbreitung und Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, damit die Luftverschmutzung in Hafenstädten reduziert und deren Luftqualität verbessert wird, was der Gesundheit der Einwohner zugutekommt.

Die von Spanien anzuwendende Maßnahme dient darüber hinaus dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Seeverkehrs zu verringern.

Mit Schreiben vom 12. April 2018 haben die spanischen Behörden die Kommission von ihrer Absicht unterrichtet, ab dem 1. Juli 2018 für einen Zeitraum von sechs Jahren auf landseitige Elektrizität einen ermäßigten Stromsteuersatz in Höhe von 0,50 EUR/MWh anzuwenden. Dieser Steuersatz entspricht dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung.

Mit der beantragten Maßnahme möchte Spanien einen Anreiz zur Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, die als weniger umweltbelastende Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen an ihrem Liegeplatz im Hafen gilt. Derzeit gilt in Spanien für Strom eine Ad-valorem-Verbrauchssteuer von 5,11269632 % auf den Endpreis, einschließlich aller Steuern und Gebühren außer Verbrauch- und Mehrwertsteuer. Nach spanischem Recht müssen außerdem die Mindeststeuerbeträge gemäß Artikel 10 Absatz 1 und Anhang I Tabelle C der Richtlinie eingehalten werden, d. h. dass eine spezifische Verbrauchssteuer von 0,50 EUR/MWh für die betriebliche Verwendung bzw. 1 EUR/MWh für die nichtbetriebliche Verwendung von Strom erhoben wird, wenn die Ad-valorem-Verbrauchssteuer zu einer geringeren Steuerschuld führen würde.

Derzeit unterliegt landseitige Elektrizität dem Normalsteuersatz von 5,11269632 % des Strompreises. Die spanischen Behörden schätzen den Strompreis ohne Verbrauch- und Mehrwertsteuer auf etwa 170 EUR/MWh, und der Steuersatz für landseitige Elektrizität beträgt etwa 8,69 EUR/MWh. Die Kommission hat den Strommarkt in der EU analysiert und ist zu dem Schluss gelangt, dass die durchschnittlichen Strompreise für die Industrie in

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

Spanien niedriger sind.² In jedem Fall liegt die tatsächliche Verbrauchsteuer für landseitige Elektrizität jedoch derzeit über 0,50 EUR.

Andererseits müssen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Energiebesteuerungsrichtlinie bestimmte Energieerzeugnisse, die an Bord von Schiffen am Liegeplatz im Hafen zur Erzeugung von Strom verwendet werden, von der Steuer befreien. Gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie können sie auch elektrischen Strom von der Steuer befreien, der an Bord von Schiffen für die Binnenschifffahrt erzeugt wird.

Die spanischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass die Steuerermäßigung für alle Schiffe mit Ausnahme der in der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt genutzten Wasserfahrzeuge³ gelten würde. Das heißt, dass alle Schiffe, die in der gewerblichen Schifffahrt genutzt werden – unabhängig von ihrer Größe oder der Flagge, unter der sie fahren –, in den Genuss der Steuerermäßigung kommen werden.

Die spanischen Behörden haben der Kommission mitgeteilt, dass in den spanischen Häfen derzeit keine Anlagen für die Nutzung landseitiger Elektrizität existieren und dass die mit dieser Maßnahme gewährten Steuervergünstigungen schwer zu beziffern sind. Außerdem gaben die spanischen Behörden an, dass es für die Schiffe keine Verpflichtung zur Nutzung landseitiger Elektrizität geben solle. Ihren Berechnungen zufolge dürfte die Steuersenkung zu Steuervergünstigungen von jährlich höchstens 150 000 EUR führen. Diesem Ergebnis liegen eine geschätzte Zahl von 2700 gewerblich genutzten Schiffen, die mit landseitiger Elektrizität versorgt werden könnten, ein jährlicher Stromverbrauch von Schiffen in spanischen Häfen von 20 000 MWh pro Jahr und ein Strompreis von 170 EUR/MWh einschließlich aller Steuern und Gebühren mit Ausnahme der Verbrauch- und der Mehrwertsteuer zugrunde.

Spanien hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung ab dem 1. Juli 2018 für einen Zeitraum von sechs Jahren, d. h. der in Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie festgelegten Höchstdauer, beantragt.

Mit der Steuerermäßigung möchte Spanien für Schiffsbetreiber einen Anreiz zur Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, um die aerogenen Emissionen und den Lärm, die durch die Verbrennung von Brennstoffen auf Schiffen am Liegeplatz entstehen, sowie die CO₂-Emissionen zu verringern. Die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes würde die Wettbewerbsfähigkeit landseitiger Elektrizität gegenüber der von der Steuer befreiten Verbrennung von Bunkerölen an Bord steigern.

• **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Besteuerung von elektrischem Strom ist in der Richtlinie 2003/96/EG und insbesondere in Artikel 10 geregelt. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c ist die Befreiung von an Bord von Schiffen erzeugtem elektrischen Strom von der Steuer vorgeschrieben. Gemäß Artikel 5, Artikel 15 und Artikel 17 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Steuersatzdifferenzierungen, Steuerbefreiungen und Steuerermäßigungen auf bestimmte Verwendungsarten von elektrischem Strom anzuwenden. Diese Bestimmungen sehen jedoch keine Steuerermäßigungen für landseitige Elektrizität vor.

² Siehe COM(2016) 769 final vom 13. November 2016.

³ Der Begriff „private nichtgewerbliche Schifffahrt“ ist in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c Unterabsatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG definiert.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine staatliche Beihilfe im Sinne des einschlägigen EU-Rechts, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁴.

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

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, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.

Die spanischen Behörden möchten mit der beabsichtigten Steuerermäßigung ein Angebot fördern, das es Schiffen erlaubt, während ihrer Liegezeit im Hafen ihren Bedarf an elektrischem Strom auf weniger umweltschädliche Weise zu decken, um so die Luftqualität vor Ort zu verbessern. Die Kommission hat bereits die Nutzung landseitiger Elektrizität als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von im Hafen liegenden Schiffen empfohlen und damit deren Vorteile für die Umwelt anerkannt.⁵ Nach den geltenden Bestimmungen wird der an Schiffe an Liegeplätzen gelieferte Strom mit etwa 8,69 EUR/MWh besteuert. Die beantragte Steuerermäßigung würde also einen zusätzlichen Anreiz für die Nutzung von landseitiger Elektrizität im Umfang von rund 8 EUR/MWh bewirken und damit zum Erreichen des postulierten Ziels beitragen.

Die Einführung einer steuerlich günstigen Behandlung landseitiger Elektrizität kann nach Artikel 19 der Richtlinie in Betracht gezogen werden, dem zufolge die Mitgliedstaaten ermächtigt werden können, aufgrund politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.

Spanien hat die Maßnahme für die Höchstdauer gemäß Artikel 19 Absatz 2, d. h. für sechs Jahre, beantragt. Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, um die Hafenbetreiber nicht von den erforderlichen Investitionen in Anlagen zur Bereitstellung landseitiger Elektrizität abzuhalten. Der Zeitraum von sechs Jahren bietet auch den Schiffsbetreibern Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in bordseitige Anlagen.

Staatliche Beihilfen

Der von den spanischen Behörden geplante ermäßigte Steuersatz von 0,50 EUR/MWh entspricht den Mindeststeuerbeträgen für die betriebliche Verwendung von elektrischem Strom nach Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG. Die Maßnahme scheint somit unter Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission zu fallen, der die Voraussetzungen festlegt, unter denen Beihilfen in Form von Umweltsteuerermäßigungen nach der Richtlinie 2003/96/EG von der für staatliche Beihilfen geltenden Anmeldepflicht befreit werden können. Jedoch kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden, ob alle in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen erfüllt sind, und der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates greift der Verpflichtung des Mitgliedstaats zur

⁴ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission 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).

⁵ 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).

Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen – im Fall freigestellter Beihilfen insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission – nicht vor.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Umwelt und Klimawandel

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 reduzieren, und leistet somit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität vor Ort. Gemäß Artikel 13 der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität⁶ sind die Mitgliedstaaten verpflichtet sicherzustellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte für bestimmte Luftschadstoffe nicht überschritten werden. Angesichts dieser Verpflichtung müssen die Mitgliedstaaten Lösungen für Probleme wie beispielsweise Emissionen von Schiffen an Liegeplätzen in Häfen finden, wo dies von Bedeutung ist. Somit ist es denkbar, dass in Häfen, die mit diesen Problemen zu kämpfen haben, die Nutzung landseitiger Elektrizität als ein Aspekt der Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung gefördert wird.

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. Da der aus dem Stromnetz gelieferte Strom zudem zum Teil aus erneuerbaren Energiequellen stammt (38 % im Jahr 2015, Tendenz steigend, mit schätzungsweise 90-100 % im Jahr 2050), gehen die spanischen Behörden davon aus, dass die Nutzung landseitiger Elektrizität zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen in Spanien führen wird. Auch wenn die Kohlenstoffintensität zusätzlich gelieferter Elektrizität in der Regel höher liegt als beim durchschnittlichen Strommix und in hohem Maße davon abhängt, zu welcher Tageszeit der zusätzliche Bedarf entsteht, dürfte die Regelung zu einer recht erheblichen Verringerung der CO₂-Emissionen führen.

Energie

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁷, die die Einrichtung einer landseitigen Stromversorgung in Häfen vorsieht, sofern Bedarf an entsprechenden Anlagen besteht und die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehen, was günstige Auswirkungen auf die Umwelt einschließt. Außerdem dient sie dem Erreichen eines Ziels von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit den Vorschriften für staatliche Beihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV⁸.

An dieser Stelle muss daran erinnert werden, dass ein wichtiger Grund für die ungünstige Wettbewerbsposition landseitiger Elektrizität darin liegt, dass die Alternative, also 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 (siehe 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

⁶ 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).

⁷ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

⁸ COM(2014) 2231 final vom 9. April 2014.

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 Mitgliedstaats, in dem die Steuer geschuldet wird, 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 landseitiger Elektrizität nicht zu benachteiligen und Spanien zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes zu ermächtigen.

Verkehrspolitik

Diese Maßnahme steht im Einklang mit der Empfehlung 2006/339/EG der Kommission über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Union⁹ und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“¹⁰.

Binnenmarkt und Wettbewerb

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des Wettbewerbs hat die Regelung lediglich zur Folge, dass die bestehende, durch die Steuerbefreiung für Bunkeröl bewirkte Verzerrung zwischen zwei konkurrierenden Stromquellen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen – nämlich Stromerzeugung an Bord und landseitige Elektrizität – verringert wird.

Was den Wettbewerb zwischen den Schiffsbetreibern anbelangt, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass derzeit nur sehr wenige Schiffe landseitige Elektrizität gewerblich nutzen. Zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen könnte es daher nur zwischen Schiffen kommen, die die beantragte Regelung nutzen und auf landseitige Elektrizität umstellen, und solchen, die die Stromerzeugung an Bord beibehalten. 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 landseitiger Elektrizität nicht unter die Kosten der Stromerzeugung an Bord sinken würden¹¹, sodass 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 oben genannten Art umso weniger zu erwarten, als Spanien die durch die Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträge für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung beachten wird. Der Zugang zu landseitiger Elektrizität wird zudem den betroffenen Schiffen unabhängig von der Flagge offenstehen, unter der sie fahren, sodass inländische Wirtschaftsteilnehmer gegenüber ihren Wettbewerbern aus anderen EU-Mitgliedstaaten nicht steuerlich günstiger behandelt werden.

Was den Wettbewerb der Häfen untereinander anbelangt, so ist damit zu rechnen, dass etwaige Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten dergestalt, dass Schiffe

⁹ 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).

¹⁰ 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 endg. vom 21. Januar 2009.

¹¹ Siehe Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, „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).

ihre Route ändern würden, um landseitige Elektrizität zu einem ermäßigten Steuersatz zu nutzen, zu vernachlässigen sind. Da – wie oben ausgeführt – die Nutzung landseitiger Elektrizität zumindest auf kurze Sicht trotz Steuerermäßigung kaum wirtschaftlicher sein dürfte als die Stromerzeugung an Bord, steht auch nicht zu erwarten, dass durch diese 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 in etwa dem im Vorschlag der Kommission für die Steuerbefreiung für landseitige Elektrizität genannten Zeitraum von acht Jahren. Es ist unwahrscheinlich, dass sich die in den beiden vorherigen Absätzen dargelegte Analyse vor Ablauf des Ermächtigungszeitraums ändert.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

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

Jedoch ist gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG – nach abgeleitetem Recht – ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Daher können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten. Somit findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung auf den vorliegenden Durchführungsbeschluss. Da es sich bei diesem Rechtsakt nicht um den Entwurf eines Gesetzgebungsakts handelt, sollte er nicht gemäß dem den Verträgen beigefügten Protokoll Nr. 2 den nationalen Parlamenten zur Überprüfung der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips zugeleitet werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das für das Erreichen des Ziels erforderliche Maß hinaus.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Durchführungsbeschluss des Rates.

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

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Maßnahme erfordert keine Bewertung bestehender Rechtsvorschriften.

- **Konsultation der Interessenträger**

Der Vorschlag stützt sich auf einen Antrag Spaniens 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 und erfordert keine Folgenabschätzung.

Den von Spanien vorgelegten Informationen zufolge hat die Regelung eine begrenzte Auswirkung auf die Steuereinnahmen, und der Verbrauchsteuersatz für landseitige Elektrizität liegt immer noch über dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Richtlinie 2003/96/EG. Spanien erwartet sich von der Maßnahme positive Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen seiner umweltpolitischen Ziele und insbesondere eine Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines Antrags Spaniens und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

- **Grundrechte**

Die Maßnahme wirkt sich nicht auf die Grundrechte aus.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

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

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Ein Durchführungsplan ist nicht erforderlich. Dieser Vorschlag betrifft eine von einem einzelnen Mitgliedstaat beantragte Ermächtigung zur Einführung einer Steuerermäßigung. Diese wird für einen Zeitraum von sechs Jahren erteilt. Der geplante Steuersatz entspricht dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie. Die Maßnahme kann im Falle eines Antrags auf Verlängerung nach Ablauf des Sechsjahreszeitraums bewertet werden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Gemäß Artikel 1 wird Spanien ermächtigt, einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz auf direkt an Schiffe am Liegeplatz in spanischen Häfen gelieferten elektrischen Strom anzuwenden. Der Steuersatz darf nicht weniger als 0,50 EUR/MWh betragen, d. h. heißt weniger als der Mindeststeuersatz der Richtlinie für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung. Es wird nicht möglich sein, elektrischen Strom zu ermäßigten Steuersätzen zur Verwendung in der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt gemäß der Definition in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c Unterabsatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG zu liefern.

Gemäß Artikel 2 wird die Ermächtigung entsprechend dem Antrag Spaniens mit Wirkung ab dem Tag seiner Bekanntgabe für die in der Richtlinie erlaubte Höchstdauer von sechs Jahren erteilt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Spaniens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz 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 Strom¹, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Schreiben vom 12. April 2018 ersuchte Spanien um die Ermächtigung, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz anzuwenden.
- (2) Mit der beabsichtigten Ermäßigung der Verbrauchsteuer strebt Spanien eine Förderung der Nutzung landseitiger Elektrizität an. Die Nutzung solcher Elektrizität wird als weniger umweltschädliche Möglichkeit zur Deckung des Bedarfs an elektrischem Strom von am Liegeplatz im Hafen liegenden Schiffen erachtet als die Verbrennung von Bunkeröl an Bord.
- (3) Da durch die Nutzung landseitiger Elektrizität die bei der Verbrennung von Bunkeröl durch Schiffe an Liegeplätzen entstehenden Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten bei. Unter den spezifischen strukturellen Bedingungen der Stromerzeugung in Spanien steht außerdem zu erwarten, dass durch die Nutzung von elektrischem Strom aus dem Festlandsnetz anstelle von Strom, der durch die Verbrennung von Bunkeröl an Bord von Schiffen erzeugt wird, die CO₂-Emissionen verringert werden. Daher dürfte die Maßnahme zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.
- (4) Die Ermächtigung Spaniens zur Anwendung eines ermäßigten Verbrauchsteuersatzes auf landseitige Elektrizität geht nicht über das zur Steigerung der Nutzung landseitiger Elektrizität erforderliche Maß hinaus, da die Stromerzeugung an Bord in den meisten Fällen die wettbewerbsfähigere Alternative bleiben wird. Aus diesem Grund und weil die Technologie in Spanien derzeit nicht verfügbar ist, 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.

- (5) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG muss jede nach diesem Artikel gewährte Ermächtigung zeitlich strikt begrenzt sein. Damit gewährleistet wird, dass der Ermächtigungszeitraum lang genug ist, um die Hafenbetreiber nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten, ist es angezeigt, die beantragte Ermächtigung für die Dauer von sechs Jahren zu erteilen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass nicht schon vor dem voraussichtlichen Ablauf dieses Zeitraums allgemeine einschlägige Regelungen anwendbar werden, die gemäß Artikel 113 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) erlassen werden können.
- (6) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Spanien wird ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt und die in Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG genannten Mindeststeuerbeträge eingehalten werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss wird am Tag seiner Bekanntgabe wirksam. Seine Geltungsdauer endet sechs Jahre danach.

Erlässt jedoch der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 AEUV allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität, so endet die Geltungsdauer dieses Beschlusses an dem Tag, ab dem diese allgemeinen Regelungen gelten.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*