



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 29.5.2024
COM(2024) 216 final

2024/0121 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung Frankreichs, auf elektrischen Strom, der direkt an sich auf
Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr aufhaltende Luftfahrzeuge geliefert wird,
einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Europäischen 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 die „Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder die „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.

Im vorliegenden Fall hat Frankreich die Ermächtigung beantragt, bei elektrischem Strom, der direkt an Luftfahrzeuge geliefert wird, die sich auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr, einschließlich der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt, aufhalten, einen ermäßigten Steuersatz auf den Stromendverbrauch anzuwenden. Ziel dieses Vorschlags ist es, diese Ermächtigung im Wege einer Ausnahmeregelung entsprechend dem Antrag für einen unbegrenzten Zeitraum zu gewähren.

Mit Schreiben vom 11. April 2022 informierten die französischen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Maßnahme, die Gegenstand des vorliegenden Antrags auf eine Ausnahmeregelung gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG ist, anzuwenden. Am 25. Oktober 2022 und am 7. August 2023 wurden von den französischen Behörden ergänzende Informationen übermittelt. Weitere zusätzliche Informationen wurden von den französischen Behörden am 30. Oktober 2023, 7. November 2023, 27. Dezember 2023 und 18. April 2024 übermittelt.

Frankreich beantragt die Ermächtigung zur Anwendung der in der Richtlinie festgelegten Mindeststeuersätze (Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie) auf Bodenstrom, der an die Luftfahrzeuge, die Gegenstand dieses Antrags sind, geliefert wird. Frankreich betonte insbesondere, dass für elektrischen Strom, der für die Versorgung von Luftfahrzeugen während ihres Aufenthalts auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr, die von Unternehmen im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit betrieben werden, verwendet wird, der Mindestdatz für betriebliche Verwendung (0,50 EUR/MWh) in Anspruch genommen werden könne. Die Behörden stellten hingegen klar, dass für elektrischen Strom, der für die Versorgung von Luftfahrzeugen während ihres Aufenthalts auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr, die von privaten Betreibern für die private nichtgewerbliche Luftfahrt – diese wird von den Behörden als nichtwirtschaftliche Tätigkeit angesehen – betrieben werden, verwendet wird, der europäische Mindestdatz für die nichtbetriebliche Verwendung (1,00 EUR/MWh) gelten wird.

Die beantragte Geltungsdauer erstreckte sich ursprünglich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2029, was innerhalb der nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie zulässigen Höchstdauer liegt. Als Ergebnis der Gespräche zwischen den französischen Behörden und der Kommission wurde insbesondere mit Blick auf

¹ ABl. 283 vom 31.10.2003, S. 51.

den Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG² ein früheres Datum für das Auslaufen der Regelung, und zwar der 31. Dezember 2027 vereinbart.

Diese Steuerermäßigung soll einen Anreiz zur Bereitstellung und Nutzung von Bodenstrom schaffen, damit die Luftverschmutzung in Städten mit Flughäfen reduziert, deren Luftqualität verbessert und die Lärmbelastung verringert wird, was der Gesundheit der Einwohner zugutekommt. Die Maßnahme zielt darauf ab, die ermäßigten Sätze pro verbrauchte MWh auf die über Ladestationen erfolgende Stromversorgung aller Luftfahrzeuge anzuwenden, die sich auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr aufhalten.

Mit der beantragten steuerlichen Maßnahme möchte Frankreich einen Anreiz zur Nutzung der Bodenstromversorgung geben, die als weniger umweltbelastende Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord der oben genannten Luftfahrzeuge angesehen wird.

Die französischen Behörden gaben an, dass die Maßnahme allgemein Anwendung finden und die Ermäßigung des Steuersatzes für alle Luftfahrzeuge, unabhängig vom Flugstatus, gelten soll, die während ihres Aufenthalts auf einem Flughafen für den öffentlichen Luftverkehr Bodenstrom nutzen.

Die französischen Behörden stellten in diesem Zusammenhang klar, dass die Maßnahme *de iure* alle französischen Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr, d. h. etwa 450 Flughäfen, betreffen würde. Dennoch würde es sich *de facto* im Wesentlichen um 120 Flughäfen für den gewerblichen Luftverkehr, d. h. insbesondere die Flughäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), handeln, denen diese Maßnahme zugutekommen soll. Denn diese seien eher in der Lage, kurz- und mittelfristig in die Bereitstellung alternativer elektrischer Mittel (Anlage für die Vorklimatisierung von Luft, 400 Hz-Stecker und mobile Stromaggregate) für die den Flughafen nutzenden Luftfahrzeuge zu investieren. Die Anzahl der Begünstigten wird somit auf etwa 980 000 im Jahr 2019 geschätzt, dem letzten Jahr, das für einen normalen (nicht durch die COVID-19-Pandemie beeinflussten) Flugverkehr repräsentativ ist. Im Jahr 2020 belief sich die Anzahl auf 441 000 Begünstigte, in 2021 waren es 553 000 Begünstigte.

Den französischen Schätzungen zufolge könnten die CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen auf Flughäfen durch die Nutzung elektrischer Mittel um das Zehnfache verringert werden. Denn gemäß den Daten aus der Jahresbilanz der Abgasemissionen in Zusammenhang mit dem Luftverkehr in Frankreich, die von der Generaldirektion für Zivilluftfahrt (Direction Générale de l'Aviation civile, DGAC) mithilfe des von ihr entwickelten Computers für die Verarbeitung und Analyse der von der Zivilluftfahrt in die Atmosphäre freigesetzten Emissionen (traitements et analyses des rejets émis dans l'atmosphère par l'aviation civile, TARMAAC) erstellt wird, haben die dreizehn größten Drehkreuzflughäfen 2019 nur durch die Nutzung von Hilfstriebwerken (die im Allgemeinen mit der angelsächsischen Abkürzung APU bezeichnet werden) im gewerblichen Luftverkehr mehr als 230 000 t CO₂ freigesetzt. Da der Einsatz der APU während einer Mindestdauer, nämlich der Zeit für das Anschließen und Trennen der elektrischen Mittel, unerlässlich ist (30 % der Zeit), können schätzungsweise 145 t CO₂ eingespart werden.

Die französischen Behörden wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im Jahr 2022 1 kWh bei einer Versorgung über das Elektrizitätsnetz (400 Hz) im Durchschnitt

² Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung), COM(2021) 563 final vom 14.7.2021.

0,276 EUR/kWh³ kostete. Im Dezember 2023 beliefen sich die Kosten für 1 kWh bei einer Versorgung über das Hilfstriebwerk (APU) auf 0,18 EUR⁴. Die Kosten für Strom aus dem Elektrizitätsnetz sind somit teurer als die Stromkosten bei Nutzung der APU.

Mit der Steuerermäßigung möchte Frankreich für einschlägige Wirtschaftsteilnehmer einen Anreiz zur Entwicklung und Nutzung einer Bodenstromversorgung schaffen, um die aerogenen Emissionen und den durch die Verbrennung von Kraftstoffen an Bord von Luftfahrzeugen auf Flughäfen entstehenden Lärm sowie die CO₂-Emissionen zu verringern. Die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes würde die Wettbewerbsfähigkeit von Bodenstrom gegenüber dem Strom, der an Bord der jeweiligen Luftfahrzeuge mithilfe von Mitteln und Produkten mit hohen Treibhausgasemissionen erzeugt wird, steigern.

Die Ausgaben für diese Maßnahme würden sich im Jahr 2024 auf 12 Mio. EUR sowie in den Jahren 2025 bis 2029 auf jährlich 16,3 Mio. EUR belaufen. Die Gesamtausgaben des Haushalts für diese Maßnahme wurden für den ursprünglich beantragten Zeitraum (2024-2029) auf 93,5 Mio. EUR geschätzt.

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

Die Besteuerung von elektrischem Strom ist in der Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EG und insbesondere in Artikel 10 geregelt. Die Richtlinie sieht nämlich für elektrischen Strom die in Anhang I (Tabelle C) festgelegten Mindeststeuerbeträge vor. Gemäß den Artikeln 5, 15 und 17 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Steuersatzdifferenzierungen, Steuerbefreiungen und Steuerermäßigungen auf bestimmte Verwendungszwecke von elektrischem Strom anzuwenden. Diese Bestimmungen sehen jedoch keine Steuerermäßigungen für die Bodenstrom für Luftfahrzeuge vor.

Bei der beantragten Maßnahme handelt es sich um eine staatliche Beihilfe im Sinne des einschlägigen EU-Rechts, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁵.

Bestimmungen gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie

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.“

Mit der geplanten Steuerermäßigung wollen es die französischen Behörden Luftfahrzeugen ermöglichen, während ihres Aufenthalts auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr ihren

³ <https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-prix#Vuedensemble>

⁴ Der von den französischen Behörden vorgelegten Berechnung liegen folgende Daten zugrunde: Bei einem Stromertrag der APU von 35 % entspricht 1 kWh am Ausgang der APU etwa $1/0,35 = 2,86$ kWh am Eingang. Wird der geringere Heizwert von Kerosin (43 MJ/kg) – d. h. 11,95 kWh/kg (da 1 Joule = $2,778 \times 10^{-7}$ Kilowattstunden) – berücksichtigt, ergibt sich daraus, dass für 1 kWh bei einer Versorgung über die APU etwa 0,239 kg Kerosin benötigt werden. Da der Kerosinpreis im Dezember 2023 auf dem europäischen Markt im Durchschnitt 769 EUR/t betrug (siehe <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>), lag der Preis bei Nutzung der APU bei 0,18 EUR/kWh.

⁵ 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).

Bedarf an elektrischem Strom in einer weniger umweltschädlichen Weise zu decken, um so die Luftqualität zu verbessern und die Lärmbelastung zu verringern.

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 anerkannt⁶.

Um einen Anreiz für die Entwicklung und Umsetzung von saubereren Lösungen als die Stromerzeugung an Bord zu schaffen hat die Kommission im Rahmen des Vorschlags für eine Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie, in der unter anderem eine Besteuerung von Kraftstoff für die Luftfahrt vorgeschlagen wird, zudem die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten vorgesehen, eine vollständige oder teilweise Steuerbefreiung auf Bodenstrom, der Luftfahrzeugen auf Flughäfen zur Verfügung gestellt wird, sowie auf landseitige Elektrizität für im Hafen liegende Schiffe anzuwenden.

Im vorliegenden Fall würden die Begünstigten einem ermäßigten Steuersatz unterliegen, der dem in der Europäischen Union anwendbaren Mindeststeuerbetrag für elektrischen Strom gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie entspricht (nämlich 0,50 oder 1,00 EUR/MWh je nach Verbrauchsart), wodurch die Erreichung der oben genannten Ziele gefördert wird.

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

Frankreich hat die Maßnahme für die nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie zulässige Höchstdauer von sechs Jahren (von Januar 2024 bis Dezember 2029) beantragt. Den französischen Behörden zufolge sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung grundsätzlich lang genug sein, um die Flughafenbetreiber und Stromversorger nicht davon abzuhalten, weiterhin die erforderlichen Investitionen in Bodenstromanlagen zu tätigen oder entsprechend neu zu investieren. Die französischen Behörden fügen hinzu, dass dieser Zeitraum auch den Luftfahrzeugbetreibern größtmögliche Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in bordseitige Anlagen bietet. Als Ergebnis der Gespräche zwischen den französischen Behörden und der Kommission wurde insbesondere mit Blick auf den Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG ein früheres Datum für das Auslaufen der Regelung, und zwar der 31. Dezember 2027 vereinbart.

Zur Stützung ihres Antrags wiesen die französischen Behörden darauf hin, dass im Juli 2023 zwölf Erlasse zur Einschränkung des Einsatzes von Hilfstriebwerken⁷ (im Folgenden „APU“) veröffentlicht wurden⁸. Diese Erlasse betreffen zwölf französische Flughäfen, die unter der Aufsicht der Überwachungsbehörde für Fluglärm (Autorité de Contrôle des Nuisances

⁶ 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).

⁷ Das Hilfstriebwerk (APU) ist ein kleines TL-Triebwerk, das sich im Heck befindet und, wenn sich das Luftfahrzeug am Boden befindet, für die Stromversorgung und Klimatisierung sorgt. Es ermöglicht zudem das Starten der Haupttriebwerke.

⁸ Ein Erlass für jeden Drehkreuzflughafen, der jeweils am 1. Dezember 2023 in Kraft trat. Für fünf Flughäfen gab es bereits Einschränkungserlasse, die durch die im Juli 2023 veröffentlichten Erlasse aufgehoben und ersetzt wurden.

Sonores Aéroportuaires, ACNUSA) stehen⁹. Mit den genannten Erlassen soll die Einsatzzeit der APU geregelt werden, bei deren Einsatz CO₂ freigesetzt wird, das 6 % der CO₂-Emissionen eines Drehkreuzflughafens ausmachen kann¹⁰. Die französischen Behörden führten diesbezüglich aus, dass (thermische und elektrische) Alternativen zu den APU existieren und eine beträchtliche Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks¹¹ und des Lärmpegels¹² ermöglichen sowie gleichzeitig die Luftqualität verbessern. Aufgrund einer unzureichenden Ausstattung mit APU-Alternativen sind diese regulatorischen Maßnahmen den französischen Behörden zufolge jedoch allein nicht ausreichend, um für die betroffenen Flughäfen einen Anreiz zur Anschaffung von alternativen Anlagen zu bieten. Darüber hinaus gelten die oben genannten Einschränkungserlasse nur für zwölf Flughäfen. Die französischen Behörden sind daher der Ansicht, dass ein für alle französischen Flughäfen geltender ermäßigter Verbrauchsteuersatz für Bodenstrom, der an Luftfahrzeuge, geliefert wird, die sich auf Flughäfen aufhalten, einen wichtigen Anreiz für die Förderung des Flughafen-Ökosystems darstellen würde.

Darüber hinaus wurde den französischen Behörden zufolge außerdem eine Sonderbestimmung für den Steuerabzug („Sonderabschreibung“)¹³ eingeführt, um Flughäfen und Abfertigungsdienste zu unterstützen, die in Anlagen investieren, die umweltfreundlichere Kraftstoffe nutzen (Erdgas, elektrischer Strom, Wasserstoff, Superethanol E85, nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte, bei denen ein Elektroantrieb mit einem Benzinmotor kombiniert ist, und diejenigen, bei denen Benzin mit Kraftstoff aus Erdgas oder Flüssiggas kombiniert ist). Diese Maßnahme ermöglicht es, von dem einkommensteuer- oder körperschaftsteuerpflichtigen Ergebnis einen Betrag in Höhe von 40 % des Anschaffungswerts, ohne Finanzierungskosten, von im Anlagevermögen verbuchten, nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschinen und Geräten in Abzug zu bringen. Für kleine und mittlere Unternehmen wird dieser Abzug auf 60 % des Werts des erworbenen Gegenstands erhöht. Die Inanspruchnahme des Sonderabzugs ist an die Einhaltung der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen gebunden. Diese Maßnahme gilt für Neuinvestitionen, die zwischen dem 1. Januar 2020 und dem 31. Dezember 2022 erworben oder geleast oder mit Kaufoption gepachtet wurden. In Anbetracht der Krise im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, der jüngsten Anwendung dieses Abzugs und des Liquiditätsmangels der Flughäfen und Abfertigungsdienste wurden die Investitionen in emissionsfreundlichere Anlagen seit dem Inkrafttreten dieser Maßnahme zurückgefahren.

Die französischen Behörden weisen abschließend darauf hin, dass die französische Regierung kürzlich ein Gesetz zur Beschleunigung der Energiewende verabschiedet hat, das die Installation von Photovoltaikmodulen auf Flughäfen, insbesondere auf deren Gebäuden und

⁹ Auf diesen zwölf Flughäfen finden 85 % der gewerblichen Beförderungen in Frankreich statt (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Nizza-Côte d’Azur, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin, Basel-Mulhouse).

¹⁰ Diese Zahl wurde von *Aéroports de Paris* (ADP) im Rahmen des von Horizont 2020 finanzierten ganzheitlichen Konzepts Green Airport (OLGA) vorgelegt.

¹¹ Zwischen 6 und 10 t Emissionen pro Jahr, gegenüber 408 bis 1166 t mit APU, bei Anlagen der Marke Guinault ([APU OFF - Guinault](#)).

¹² 75 dB anstelle von z. B. 120 dB mit APU, bei Anlagen der Marke Guinault.

¹³ Artikel 39 *decies F* des Allgemeinen Steuergesetzbuchs (*Code général des impôts*) in der durch die Bestimmungen von Artikel 60 des Gesetzes Nr. 2019-1479 vom 29. Dezember 2019 über die Finanzen für 2020 entstandenen Fassung.

Grünflächen, erleichtern soll¹⁴. Ziel dieses Gesetzes (das durch zwei andere Gesetze über Onshore-Windkraft und Atomkraft ergänzt werden wird) ist es, den Anteil erneuerbarer Energien in Frankreich bis 2030 auf 33 % auszubauen. Die Flughäfen beabsichtigen in der Tat, in den kommenden Jahren auf ihrem Immobilienbestand Photovoltaikfelder zu errichten. Sie haben es sich zum Ziel gesetzt, zunächst ausreichend elektrischen Strom für die Eigenversorgung sowie anschließend, in einem zweiten Schritt, einen Stromüberschuss zu erzeugen.

Das Ziel dieser Maßnahmen besteht unter anderem darin, die Rahmenbedingungen für die Nutzung von Bodenstrom für die betroffenen Luftfahrzeuge zu verbessern.

Unter diesen Umständen erscheint es daher angemessen, die Ermächtigung für den fraglichen Zeitraum zu gewähren.

Vorschriften über staatliche Beihilfen

Die von den französischen Behörden geplanten ermäßigten Steuersätze entsprechen den in der Union anwendbaren Mindeststeuerbeträgen für elektrischen Strom nach Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG.

Der vorliegende Vorschlag greift einer möglichen Bewertung der französischen Maßnahme im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen nicht vor. Darüber hinaus lässt der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates die Verpflichtung des Mitgliedstaats zur Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen unberührt.

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

Umwelt und Klimawandel

Die beantragte Maßnahme betrifft hauptsächlich die Umwelt- und Klimapolitik der EU.

Die Regelung trägt dazu bei, die Nutzung fossiler Brennstoffe an Bord von Luftfahrzeugen auf Flughäfen zu reduzieren, und leistet somit einen wirksamen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität vor Ort sowie zur Verringerung der Lärmbelastung.

Gemäß der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität sind die Mitgliedstaaten derzeit verpflichtet, sicherzustellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte, Zielwerte und sonstigen Luftqualitätsstandards für bestimmte Luftschadstoffe nicht überschritten werden. So sind sie durch diese Verpflichtung gehalten, gegebenenfalls Lösungen für Probleme wie die Emissionen von Luftfahrzeugen zu finden, die sich auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr aufhalten.

Den Schätzungen der französischen Behörden zufolge könnten die CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen, die sich auf Flughäfen aufhalten, durch die Nutzung elektrischer Mittel um das Zehnfache verringert werden. Denn gemäß den Daten aus der Jahresbilanz der Abgasemissionen in Zusammenhang mit dem Luftverkehr in Frankreich, die von der Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGAC) mithilfe des von ihr entwickelten TARMAAC-Computers erstellt wird, haben die dreizehn größten Drehkreuzflughäfen 2019 nur durch die Nutzung von Hilfstriebwerken (die im Allgemeinen mit der angelsächsischen Abkürzung

¹⁴ Gesetz Nr. 2023-175 vom 10. März 2023 über die Beschleunigung der Erzeugung erneuerbarer Energien. Die Bestimmungen zur Förderung und Vereinfachung des Vorgehens bei der Installation von Photovoltaikmodulen sind in Titel III dieses Gesetzes angeführt.

APU bezeichnet werden) im gewerblichen Luftverkehr mehr als 230 000 t CO₂ freigesetzt. Da der Einsatz der APU während einer Mindestdauer, nämlich der Zeit für das Anschließen und Trennen der elektrischen Mittel, unerlässlich ist (30 % der Zeit), können schätzungsweise 145 t CO₂ eingespart werden.

Energie

Mit der beantragten Maßnahme soll die Energiewende im Luftverkehr begleitet werden, die im Grünen Pakt für Europa und insbesondere in den Dokumenten des Pakets „Fit for 55“ vorgesehen ist (siehe Überarbeitung der Verordnung über Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur(TEN-E)¹⁵).

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Verordnung (EU) 2023/1804 vom 13. September 2023¹⁶ über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die sich insbesondere auf die Bereitstellung einer Strominfrastruktur auf Flughäfen bezog¹⁷.

Unter diesen Umständen kann es gerechtfertigt sein, die weniger verschmutzende Alternative des Bodenstroms nicht zu benachteiligen und Frankreich zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes zu ermächtigen.

Verkehr

Neben den Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), in denen die Bereitstellung von alternativen Kraftstoffen in Binnen- und Seehäfen sowie auf Flughäfen gefordert wird, bildet die von Frankreich beantragte Maßnahme ebenfalls einen Teil einer ergänzenden Dynamik mit Blick auf den bestehenden Rahmen, der durch die Empfehlung 2006/339/EG über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft und die Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“ vorgegeben ist.

Binnenmarkt und fairer Wettbewerb

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des fairen Wettbewerbs wird den französischen Behörden zufolge durch die Maßnahme lediglich die bestehende steuerliche Verzerrung zwischen zwei konkurrierenden Stromquellen für Luftfahrzeuge auf Flughäfen verringert.

Denn der elektrische Strom zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge wird in der Regel mithilfe von Mitteln und Produkten mit hohen Treibhausgasemissionen erzeugt, die zudem üblicherweise von jedweder Steuer befreit sind, und insbesondere von der Verbrauchsteuer in Anwendung von Artikel 14 der Richtlinie¹⁸.

¹⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 347/2013, COM(2020) 824 final.

¹⁶ ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1.

¹⁷ ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

¹⁸ Zudem entsteht die Verbrauchsteuerschuld, gemäß Artikel L. 312-17 des Gesetzbuchs über die Besteuerung von Waren und Dienstleistungen (Code des impositions des biens et des services, CIBS), nicht durch den Verbrauch von elektrischem Strom durch die Person, die ihn erzeugt hat, wenn diese Person die gesamte erzeugte Strommenge für den Eigenbedarf verbraucht und wenn die tatsächlich erzeugten bzw. gegebenenfalls erzeugbaren Mengen – deren Abschätzung je Erzeugungsstandort und Erzeugungsart erfolgt – 240 Mio. kWh je Erzeugungsstandort bzw. den am Standort verbrauchten

Durch die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes für den Bodenstrom, mit dem Luftfahrzeuge über Ladestationen des Flughafens versorgt werden, könnte somit die Nutzung interner Stromerzeugungsmittel der Luftfahrzeuge, welche Verschmutzungsquellen darstellen, reduziert werden und ein fairer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen, die elektrischen Strom an Bord erzeugen, und Unternehmen, die sich an hierfür vorgesehenen Ladestationen über die von den Flughäfen bereitgestellten Einrichtungen mit Strom versorgen, sichergestellt werden.

Angesichts des Zeitraums, für den die Ermächtigung zur Anwendung der ermäßigten Steuersätze vorgeschlagen wird, ist es – sofern sich der derzeitige Rahmen und die aktuelle Situation nicht wesentlich ändern – unwahrscheinlich, dass sich die in den vorherigen Absätzen dargelegte Analyse vor Ablauf der Geltungsdauer der beantragten Maßnahme ändert.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• 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 Steuerermäßigungen gehen nicht über das für die Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus.

• Wahl des Instruments

Als Instrument wird ein Durchführungsbeschluss des Rates vorgeschlagen. 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.

Anteil des Stroms, der von Stromerzeugern erzeugt wird, bei denen die installierte Erzeugungsleistung am Standort unter 1 000 kW liegt, nicht überschreiten. Im vorliegenden Fall ist ein Luftfahrzeug als Erzeugungsstandort anzusehen und die Steuer findet daher für die Mengen, die von diesem unter Einhaltung der vorgenannten Schwellen erzeugt und verbraucht werden, keine Anwendung.

- **Konsultation der Interessenträger**

Der Vorschlag stützt sich auf einen von Frankreich vorgelegten Antrag 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.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines Antrags Frankreichs 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 Anwendung einer Steuerermäßigung. Diese wird für einen begrenzten Zeitraum bis zum 31. Dezember 2027 erteilt. Die anwendbaren Sätze entsprechen den Mindeststeuerbeträgen gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie. Die Maßnahme kann im Fall eines Antrags auf Verlängerung nach Ablauf der Geltungsdauer bewertet werden.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Der Vorschlag erfordert keine erläuternden Dokumente zur Umsetzung.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Gemäß Artikel 1 wird Frankreich ermächtigt, auf elektrischen Strom („Bodenstrom“), der direkt an Luftfahrzeuge, die sich auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr aufhalten, geliefert wird, einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden. Die Steuersätze dürfen nicht unter den Mindeststeuerbeträgen für elektrischen Strom gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/CE liegen, die in Anhang I Tabelle C dieser Richtlinie festgelegt sind.

Gemäß Artikel 2 wird die Ermächtigung mit Wirkung vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2027 gewährt, was innerhalb der durch die Richtlinie vorgeschriebenen Höchstdauer von sechs Jahren liegt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Frankreichs, auf elektrischen Strom, der direkt an sich auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr aufhaltende Luftfahrzeuge geliefert wird, einen ermäßigten Steuersatz 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 Strom¹⁹, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Schreiben vom 11. April 2022 ersuchte Frankreich um die Ermächtigung, auf elektrischen Strom, der direkt an Luftfahrzeuge geliefert wird, die sich auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr lieferten gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden. Am 25. Oktober 2022 und am 7. August 2023 wurden von den französischen Behörden ergänzende Informationen übermittelt. Weitere zusätzliche Informationen wurden von den französischen Behörden am 30. Oktober 2023, 7. November 2023, 27. Dezember 2023 und 18. April 2024 übermittelt. Die Ermächtigung wurde für einen Zeitraum bis zum 31. Dezember 2027 beantragt.
- (2) Mit den beabsichtigten Steuerermäßigungen strebt Frankreich die weitere Förderung der Bereitstellung und Nutzung von Bodenstrom an. Die Nutzung solchen Stroms wird als weniger umweltschädliche Möglichkeit zur Deckung des Bedarfs an elektrischem Strom von Luftfahrzeugen auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr erachtet als die Nutzung fossiler Kraftstoffe.
- (3) Da durch die Nutzung von Bodenstrom die durch interne Stromerzeugungsmittel der Luftfahrzeuge entstehenden Emissionen von Treibhausgasen und anderen Luftschadstoffen verringert werden können, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Verringerung der Lärmbelastung bei. Daher dürfte die Maßnahme zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Europäischen Union beitragen.
- (4) Die Ermächtigung Frankreichs zur Anwendung ermäßigter Steuersätze auf Bodenstrom geht nicht über das 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 Anwendung

¹⁹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

kaum zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.

- (5) Frankreich sollte daher ermächtigt werden, die ermäßigten Steuersätze, im Einklang mit dem gestellten Antrag, mit Wirkung zum 1. Januar 2024 anzuwenden.
- (6) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG ist jede aufgrund dieser Bestimmung gewährte Ermächtigung zu befristen. Damit künftige allgemeine Entwicklungen des bestehenden Rechtsrahmens nicht beeinträchtigt werden, sollte jedoch für den Fall, dass der Rat auf Grundlage des Artikels 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union das allgemeine System für die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom ändert und diese Ermächtigung damit nicht mehr vereinbar wäre, vorgesehen werden, dass diese dann ausläuft.
- (7) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Frankreich wird ermächtigt, einen ermäßigten Steuersatz auf Bodenstrom anzuwenden, der direkt an Luftfahrzeuge geliefert wird, die sich auf Flughäfen für den öffentlichen Luftverkehr aufhalten, sofern die Mindeststeuerbeträge gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2003/96/CE eingehalten werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss gilt vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2027.

Sollte der Rat allerdings auf der Grundlage von Artikel 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für Bodenstrom erlassen, tritt dieser Beschluss an dem Tag außer Kraft, ab dem diese allgemeinen Regelungen anzuwenden sind.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident/die Präsidentin*