



Brüssel, den 3. September 2020
(OR. en)

10417/20

Interinstitutionelles Dossier:
2020/0207 (NLE)

FISC 174
ECOFIN 768
ENER 269
TRANS 359

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der
Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 28. August 2020

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der
Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2020) 435 final

Betr.: 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 Steuersatz anzuwenden

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 435 final.

Anl.: COM(2020) 435 final



Brüssel, den 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (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 Steuersatz 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 die „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.

Gemäß dem Durchführungsbeschluss 2014/722/EU des Rates vom 14. Oktober 2014² (dem der Durchführungsbeschluss 2011/445/EU des Rates vom 12. Juli 2011³ vorausging) ist Deutschland bereits ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt⁴ handelt.

Ziel dieses Vorschlags ist es, diese Ermächtigung entsprechend dem Antrag Deutschlands zu verlängern, da die derzeitige Ausnahmeregelung am 16. Juli 2020 ausläuft.

Mit Schreiben vom 29. Januar 2020 informierten die deutschen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Laufzeit der derzeitigen Maßnahme bis zum 31. Dezember 2025 zu verlängern. Zusätzliche Informationen wurden mit Schreiben vom 30. April 2020 übermittelt.

Deutschland beantragt die Verlängerung der Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes von 0,50 EUR/MWh, der dem in der Richtlinie festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung entspricht, auf die landseitige Stromversorgung von Schiffen⁵, die ausschließlich zu gewerblichen Zwecken (einschließlich der Fischerei) in den See- und Binnengewässern der Union betrieben werden⁶.

Die beantragte Geltungsdauer erstreckt sich auf den Zeitraum vom 17. Juli 2020 bis zum 31. Dezember 2025, was eine Fortführung der derzeitigen Ausnahmeregelung darstellt und innerhalb der Höchstdauer nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie liegt.

Diese Ermäßigung soll weiterhin einen wirtschaftlichen Anreiz zur Bereitstellung und Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, damit die Luftverschmutzung in Hafenstädten

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

² ABl. L 300 vom 18.10.2014, S. 55.

³ ABl. L 191 vom 22.7.2011, S. 22.

⁴ Der Begriff „private nichtgewerbliche Schifffahrt“ ist in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c Unterabsatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG definiert.

⁵ Im Antrag bezeichnet als alle motorgetriebenen Wasserfahrzeuge und schwimmenden Vorrichtungen gemäß Kapitel 89 der Kombinierten Nomenklatur.

⁶ Gemäß dem nationalen Recht gilt die Maßnahme nicht für die landseitige Stromversorgung von Wasserfahrzeugen während ihres Aufenthalts in einer Werft.

reduziert, deren Luftqualität verbessert und die Lärmbelastung verringert wird, was der Gesundheit der Einwohner zugutekommt.

Die von Deutschland vorgesehene Maßnahme dient darüber hinaus dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Verkehrs auf Wasserwegen zu verringern.

Mit der beantragten Maßnahme möchte Deutschland weiterhin einen Anreiz zur Nutzung landseitiger Elektrizität geben, die als weniger umweltbelastende Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen an ihrem Liegeplatz im Hafen angesehen wird. Wie in dem Antrag angegeben, beträgt der Regelsatz der Stromsteuer in Deutschland 20,50 EUR/MWh. Die Steuervergünstigung liegt derzeit bei 20,00 EUR/MWh. Dies bedeutet, dass den Begünstigten der geltende EU-Mindeststeuersatz für elektrischen Strom gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie in Höhe von 0,50 EUR/MWh (wie in Artikel 10 Absatz 1 und Anhang I Tabelle C der Richtlinie für die betriebliche Verwendung festgelegt) berechnet wird. Deutschland gewährt die Steuervergünstigung entweder in Form eines ermäßigten Steuersatzes bei Bezug (Genehmigung erforderlich) oder als nachträgliche Steuerentlastung.

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 elektrischem 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 Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft erzeugt wird. Deutschland hat bestätigt, dass es diese letztgenannte optionale Ausnahmeregelung umgesetzt hat.

Die deutschen Behörden haben darauf hingewiesen, dass die Steuerermäßigung für alle Schiffe mit Ausnahme der in der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt genutzten Wasserfahrzeuge gilt. 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 können. Es besteht jedoch keine Verpflichtung für Schiffe zur Nutzung landseitiger Elektrizität.

Wie im Antrag angegeben, ist die Zahl der Begünstigten seit dem Inkrafttreten der Regelung im Jahr 2011 deutlich gestiegen; in der Binnenschifffahrt können fast alle Schiffe landseitige Elektrizität beziehen; in der Seeschifffahrt gibt es derzeit nur sehr wenige Anlagen, die nicht für Inselfahrten vorgesehen sind. Darüber hinaus sind nach den verfügbaren Daten im Bereich von Binnengewässern 454 Anlagen in Betrieb und 385 Anlagen in Planung, mit einem Potenzial für weitere 115 Anlagen. In den Seehäfen sind 240 Anlagen in Betrieb (davon 237 für Inselfährdienste) und 30 Anlagen in Planung (hauptsächlich für Kreuzfahrt- und Containerschiffe), mit einem Potenzial für weitere 32 Anlagen.

Zur Schätzung der Steuerausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme berechneten die deutschen Behörden den Ausfall an Steuereinnahmen auf der Grundlage der im Rahmen der Vergünstigung verbrauchten Strommenge und der Höhe der Vergünstigung. Die Steuererleichterung beläuft sich derzeit auf 20,00 EUR/MWh (der Regelsteuersatz beträgt, wie bereits erwähnt, 20,50 EUR/MWh). Im Jahr 2019 wurden 79 302 MWh Strom aus der landseitigen Elektrizitätsversorgung in Häfen bezogen. Unter Berücksichtigung der Steuererleichterung ergibt sich für 2019 damit ein Verlust an Steuereinnahmen in Höhe von 1,586 Mio. EUR. Geht man davon aus, dass es aufgrund der Fördermaßnahmen in Zukunft zu einer verstärkten Nutzung landseitiger Elektrizität kommen wird, so wird für die kommenden Jahre ein Verlust von 2 Mio. EUR pro Jahr geschätzt.

Deutschland hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung ab dem 17. Juli 2020 bis zum 31. Dezember 2025 beantragt; dabei kommt es zu keiner Unterbrechung der derzeitigen Ausnahmeregelung, und die Höchstdauer nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie wird nicht überschritten.

Mit der Steuerermäßigung möchte Deutschland 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 Steuerbefreiung von an Bord von Schiffen erzeugtem elektrischem Strom vorgeschrieben. 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 landseitige Elektrizität vor.

Nach den Angaben der deutschen Behörden handelt es sich bei dieser Maßnahme um staatliche Beihilfe im Sinne des einschlägigen EU-Rechts; insbesondere wurde die Regelung im Sinne von Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission⁷, die derzeit durch die Verordnung 651/2014/EU der Kommission⁸ ersetzt wird, als angemessen erachtet und angemeldet, wie nachstehend näher ausgeführt wird.

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.

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 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 anerkannt⁹. Derzeit beträgt der Regelsatz für elektrischen Strom 20,50 EUR/MWh;

⁷ Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3).

⁸ 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).

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).

die Steuervergünstigung liegt aktuell bei 20,00 EUR/MWh. Begünstigten wird dann der EU-Mindeststeuersatz für elektrischen Strom gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie in Höhe von 0,50 EUR/MWh berechnet, und dies kann daher weiterhin zum erklärten politischen Ziel 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.

Deutschland hat die Maßnahme für annähernd die in Artikel 19 Absatz 2 festgelegte Höchstdauer von sechs Jahren beantragt. Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, um die Hafentreiber und Stromversorger nicht davon abzuhalten, weiterhin die erforderlichen Investitionen in Anlagen zur Bereitstellung landseitiger Elektrizität zu tätigen oder entsprechend neu zu investieren. Der Zeitraum bietet auch den Schiffsbetreibern größtmögliche Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in bordseitige Anlagen.

Allerdings sollte die Ausnahmeregelung die künftige Weiterentwicklung bestehender Rechtsvorschriften nicht unterbinden; ferner sollte der bevorstehenden Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie sowie der möglichen Annahme eines auf dem Vorschlag der Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie basierenden Rechtsakts durch den Rat Rechnung getragen werden. Diese Überprüfung folgt der Bewertung der Energiebesteuerungsrichtlinie¹⁰ und den Schlussfolgerungen des Rates zum EU-Rahmen für die Energiebesteuerung vom 28. November 2019¹¹. In seinen Schlussfolgerungen ersuchte der Rat die Kommission, mögliche Optionen zu analysieren und zu evaluieren, sodass zu gegebener Zeit ein Vorschlag für die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie vorgelegt werden kann. Ferner rief er die Kommission auf, dem Geltungsbereich der Richtlinie, Mindestsätzen und spezifischen Steuerermäßigungen und -befreiungen besondere Beachtung zu schenken.

Es erscheint daher angebracht, die Ermächtigung für den beantragten Zeitraum zu erteilen; allerdings sollte die Geltungsdauer dieser Ermächtigung enden, falls vor Ende 2025 allgemeine einschlägige Regelungen anwendbar werden.

Darüber hinaus betonten die deutschen Behörden, dass zusätzliche Maßnahmen (z. B. Kürzung bei anderen Stromkomponenten, täglicher Servicepreis, Investitionen in Anlagen zur Bereitstellung landseitiger Elektrizität und Regulierungsmaßnahmen) erforderlich sind, um die Rahmenbedingungen für die Nutzung landseitiger Elektrizität in Häfen zu verbessern.

Staatliche Beihilfen

Der von den deutschen 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 deutschen Behörden argumentieren,

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Schlussfolgerungen des Rates vom 28. November 2019, 14608/19, FISC 458.

dass die Regelung gemäß Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission¹² (alte Fassung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO) als angemessen erachtet wurde. Wie im Antrag angegeben, wurde die bestehende Regelung am 11. November 2014 gemäß dem erwähnten Artikel 25 AGVO (alte Fassung) bei der Kommission angemeldet. Diese Bestimmung wird derzeit durch Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission¹³ ersetzt, 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. Dieser Vorschlag greift einer möglichen Bewertung der Maßnahme durch die Kommission im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen nicht vor. Darüber hinaus greift der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates der Verpflichtung des Mitgliedstaates zur Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen, einschließlich 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 Umwelt- und Klimapolitik 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 sowie zur Verringerung der Lärmbelastung. Gemäß der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität¹⁴ sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, sicherzustellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte, Zielwerte und sonstigen Luftqualitätsstandards 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 weiter gefördert wird. Die Nutzung landseitiger Elektrizität wird auch durch die Richtlinie (EU) 2016/802¹⁵ zur Regelung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen gefördert.

Außerdem dürfte die Regelung eine Verringerung der CO₂-Emissionen bewirken, da der Strommix im Festlandsnetz aufgrund höherer Systemeffizienz und des Einsatzes anderer Brennstoffe weniger kohlenstoffintensiv ist als der an Bord durch die Verbrennung von Bunkeröl erzeugte elektrische Strom. In diesem Zusammenhang unterstrichen die deutschen Behörden, dass die tatsächliche Einsparung von CO₂-Emissionen zwar von der Qualität des genutzten elektrischen Stroms abhängt, die geschätzten Einsparungen im deutschen Strommix jedoch bei etwa 30 % liegen würden, wobei für die Zukunft mit einem steigenden Anteil zu rechnen sei. Darüber hinaus erwarten die deutschen Behörden, dass die lokalen Emissionen von Luftschadstoffen (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) aus der Stromerzeugung an Bord durch die

¹² Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

Nutzung landseitiger Elektrizität vollständig reduziert werden könnte; auch die Lärmemissionen könnten deutlich verringert werden.

Nach Angaben der deutschen Behörden verursachen Schiffsmotoren bei der Stromerzeugung pro kWh in etwa folgende Emissionen, die sich somit mit jeder kWh landseitiger Elektrizität verringern ließen:

Schiffstyp	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Containerschiff	640	12,0	0,39	0,19
Gas-/Öl-/Chemietankschiff	704	12,5	0,43	0,18
Schüttgutfrachtschiff	699	13,0	0,43	0,18
Konventionelles Mehrzweckschiff	692	14,1	0,42	0,18
Kreuzfahrtschiff	679	12,0	0,41	0,18
Sonstiges Seeschiff	737	—	0,45	0,18
Binnenschiff	721	8,1	0,04	0,15
Hafeninternes Fahrzeug	726	—	0,04	0,15

Energie

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹⁶, 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 AEUV¹⁷.

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 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

¹⁶ 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).

¹⁷ C(2014) 2231 final vom 9. April 2014 (Staatliche Beihilfe SA.37322 (2013/N) – Deutschland Alternative Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen (Altona – HafenCity)).

Schiffseigner wäre es ein großer Verwaltungsaufwand, für jeden Mitgliedstaat, dessen Hoheitsgewässer befahren werden, derartige Erklärungen abzugeben. Ähnliche Überlegungen gelten für die Binnenschifffahrt und die optionale steuerliche Behandlung gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie (von Deutschland umgesetzt). Unter diesen Umständen ist es zu rechtfertigen, die weniger umweltbelastende Alternative der landseitigen Elektrizität nicht zu benachteiligen und Deutschland weiterhin zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes zu ermächtigen.

Verkehr

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 Union¹⁸ und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“¹⁹.

Binnenmarkt und fairer Wettbewerb

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des fairen 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 (im Einklang mit den von Deutschland vorgelegten Daten), 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 würden²⁰, 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 Deutschland die durch die Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträge für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung beachten wird.

Darüber hinaus gewährt Deutschland, wie bereits erwähnt, die Steuervergünstigung entweder in Form eines ermäßigten Steuersatzes bei Bezug (Genehmigung erforderlich) oder als

¹⁸ 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).

¹⁹ 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.

²⁰ Siehe Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, „Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity“ (Dienstleistungsauftrag in Bezug auf Schiffsemissionen: Zuschreibung, Minderung und marktgestützte Instrumente, Aufgabe 2a – landseitige Stromversorgung), August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Die Kostenanalyse bezieht sich auf die drei Häfen Göteborg (Schweden), Juneau und Long Beach (USA).

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. Den deutschen Behörden zufolge würde der Ersatz von an Bord selbst erzeugtem Strom durch landseitige Elektrizität, die zum geltenden Mindestsatz besteuert wird, insgesamt nicht zu einem Kostenvorteil führen.

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 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. Die deutschen Behörden argumentieren, dass andere Faktoren (wie der Bestimmungsort der Waren oder der Passagiere oder andere wirtschaftliche Faktoren) bei der Auswahl der Häfen eine Rolle spielen, sodass die bloße Verfügbarkeit landseitiger Elektrizität offenbar nicht entscheidend ist.

Des Weiteren betonen die deutschen Behörden, dass die Nutzung landseitiger Elektrizität auch deshalb eingeschränkt ist, weil es keine international vereinbarten technischen Standards für den Anschluss von Schiffen an das Stromnetz gibt, und in einigen Fällen auch deshalb, weil es an Kapazitäten zur Bereitstellung landseitiger Elektrizität mangelt.

Angesichts des Zeitraums, für den die Verlängerung der Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes 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 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 Steuerermäßigung geht nicht über das für das Erreichen 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.

- **Konsultation der Interessenträger**

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 und erfordert keine Folgenabschätzung.

Wie jedoch bereits erwähnt, hat die Regelung nach den von Deutschland vorgelegten Informationen eine begrenzte Auswirkung auf die Steuereinnahmen, und der Verbrauchsteuersatz für landseitige Elektrizität liegt immer noch über dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Richtlinie 2003/96/EG. Deutschland erwartet sich von der Maßnahme positive Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen seiner umweltpolitischen Ziele und insbesondere eine Verbesserung der Luftqualität sowie eine Verringerung der Lärmbelastigung in Hafenstädten.

Genauer gesagt wird bei einer Schätzung der Steuerausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme nach Angaben der deutschen Behörden für die kommenden Jahre mit einem Ausfall von 2 Mio. EUR pro Jahr gerechnet.

Gleichzeitig sind erhebliche Vorteile für die Umwelt möglich. Die deutschen Behörden wiesen darauf hin, dass die tatsächliche Einsparung von CO₂-Emissionen zwar von der Qualität des genutzten elektrischen Stroms abhängt, die geschätzten Einsparungen im deutschen Strommix jedoch bei etwa 30 % liegen würden, wobei für die Zukunft mit einem steigenden Anteil zu rechnen sei. Darüber hinaus erwarten die deutschen Behörden, dass die lokalen Emissionen von Luftschadstoffen (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) aus der

Stromerzeugung an Bord durch die Nutzung landseitiger Elektrizität vollständig reduziert werden könnte; auch die Lärmemissionen könnten deutlich verringert werden.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines Antrags Deutschlands 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 2025 erteilt. Der geplante Steuersatz entspricht dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie. Die Maßnahme kann im Falle 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 Deutschland ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz in deutschen Häfen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt. Der Steuersatz darf nicht weniger als 0,50 EUR/MWh betragen, d. h. nicht unter dem Mindeststeuersatz der Richtlinie für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung liegen. 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 Deutschlands mit Wirkung vom 17. Juli 2020 in Fortführung des derzeitigen Durchführungsbeschlusses 2014/722/EU des Rates bis zum 31. Dezember 2025 erteilt, was innerhalb der in der Richtlinie erlaubten Höchstdauer von sechs Jahren liegt.

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 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 Strom¹, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Durchführungsbeschluss 2014/722/EU² des Rates wurde Deutschland dazu ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG bis zum 16. Juli 2020 einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden.
- (2) Mit Schreiben vom 29. Januar 2020 ersuchte Deutschland um die Ermächtigung, auf landseitige Elektrizität weiterhin einen ermäßigten Steuersatz gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG anzuwenden.
- (3) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung strebt Deutschland die weitere Förderung der Nutzung landseitiger Elektrizität an. Die Nutzung solcher Elektrizität wird als weniger umweltschädliche Möglichkeit zur Deckung des Bedarfs an elektrischem Strom von Schiffen am Liegeplatz im Hafen erachtet als die Verbrennung von Bunkeröl an Bord.
- (4) Da durch die Nutzung landseitiger Elektrizität die bei der Verbrennung von Bunkeröl entstehenden Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Verringerung der Lärmbelastung in Hafenstädten bei. Angesichts der spezifischen strukturellen Bedingungen der Stromerzeugung in Deutschland steht insbesondere zu erwarten, dass durch die Nutzung landseitiger Elektrizität anstelle von Strom, der durch die Verbrennung von Bunkeröl erzeugt wird, die CO₂-Emissionen, die Emissionen sonstiger Luftschadstoffe sowie die Lärmbelastung verringert werden. Daher dürfte die Maßnahme zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

² Durchführungsbeschluss 2014/722/EU des Rates vom 14. Oktober 2014 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 Steuersatz anzuwenden (ABl. L 300 vom 18.10.2014, S. 55).

- (5) Die Ermächtigung Deutschlands zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes auf landseitige Elektrizität geht nicht über das zur Steigerung der Nutzung solcher Elektrizität erforderliche Maß hinaus, da die Stromerzeugung an Bord in den meisten Fällen die wettbewerbsfähigere Alternative bleiben wird. Aus diesem Grund und wegen der gegenwärtig relativ geringen Marktdurchdringung der Technologie dürfte die Regelung während ihrer Laufzeit kaum zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.
- (6) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG muss jede nach diesem Artikel gewährte Ermächtigung zeitlich befristet sein. Damit gewährleistet wird, dass der Ermächtigungszeitraum lang genug ist, um die einschlägigen Wirtschaftsteilnehmer nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten, ist es angezeigt, die Ermächtigung bis zum 31. Dezember 2025 zu erteilen. Allerdings sollte die Geltungsdauer dieser Ermächtigung an dem Tag enden, ab dem allgemeine Bestimmungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität gelten, die der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlässt, sofern diese Bestimmungen vor dem 31. Dezember 2025 anwendbar werden.
- (7) Um den Hafen- und Schiffsbetreibern Rechtssicherheit zu bieten und um einen erhöhten Verwaltungsaufwand für die Verteiler und Weiterverteiler von elektrischem Strom zu vermeiden, der sich aufgrund von Änderungen des auf landseitige Elektrizität erhobenen Steuersatz ergeben könnte, ist sicherzustellen, dass Deutschland den ermäßigten Steuersatz auf landseitige Elektrizität ohne Unterbrechung anwenden kann. Die beantragte Ermächtigung sollte daher mit Wirkung vom 17. Juli 2020 in direktem Anschluss an die zuvor gemäß dem Durchführungsbeschluss 2014/722/EU des Rates geltende Regelung gewährt werden.
- (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 (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Steuersatz 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 gilt vom 17. Juli 2020 bis zum 31. Dezember 2025.

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 landseitige Elektrizität erlassen, tritt dieser Beschluss an dem Tag außer Kraft, 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*