



Brüssel, den 14.9.2020  
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Vorschlag für einen

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES**

**zur Ermächtigung Frankreichs, 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 Strom<sup>1</sup> (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.

Frankreich hat die Ermächtigung beantragt, bei direkt an See- und Binnenschiffe (einschließlich Fischereifahrzeugen) am Liegeplatz im Hafen geliefertem elektrischem Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Steuersatz auf den Stromverbrauch anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt<sup>2</sup> handelt.<sup>3</sup> Ziel dieses Vorschlags ist es, diese Ermächtigung im Wege einer Ausnahmeregelung, die entsprechend dem Antrag bis zum 31. Dezember 2025 gültig ist, zu gewähren.

Mit Schreiben vom 7. August 2019 informierten die französischen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Maßnahme anzuwenden. Zusätzliche Informationen und Klarstellungen wurden am 4. März 2020 sowie am 30. April 2020 übermittelt.

Frankreich beantragt die 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 Schiffen, die ausschließlich zu gewerblichen Zwecken (einschließlich der Fischerei) in den See- und Binnengewässern der Union betrieben werden.

Die beantragte Geltungsdauer erstreckt sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2025, was innerhalb der nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie zulässigen Höchstdauer liegt.

Diese Ermäßigung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Bereitstellung und Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, damit die Luftverschmutzung in Hafenstädten reduziert, deren Luftqualität verbessert und die Lärmbelastung verringert wird, was der Gesundheit der Einwohner zugutekommt.

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

---

<sup>1</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

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

<sup>3</sup> Darüber hinaus sollte der ermäßigte Steuersatz auf den Stromverbrauch nach Angaben der französischen Behörden auch für elektrischen Strom gelten, der von mobilen Stromerzeugungseinheiten geliefert wird, die mit Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden.

Mit der beantragten Maßnahme möchte Frankreich 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 Frankreich 22,50 EUR/MWh. Die beantragte Steuervergünstigung liegt bei 22,00 EUR/MWh. Dies bedeutet, dass den Begünstigten infolgedessen der geltende EU-Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie in Höhe von 0,50 EUR/MWh (wie in Artikel 10 Absatz 1 und Anhang I Tabelle C der Richtlinie festgelegt) berechnet würde.

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, sowie den so erzeugten elektrischen Strom von der Steuer befreien. Gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie können sie auch Energieerzeugnisse, die an Bord von Schiffen für die Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft zur Erzeugung von elektrischem Strom verwendet werden, sowie den so erzeugten elektrischen Strom von der Steuer befreien. Frankreich hat bestätigt, dass es diese letztgenannte optionale Ausnahmeregelung umgesetzt hat.<sup>4</sup>

Die französischen 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. In bestimmten Fällen können Schiffe zur Nutzung landseitiger Elektrizität verpflichtet sein.

Wie im Antrag angegeben, beläuft sich die Zahl der Begünstigten laut Schätzungen auf rund 7000 (einschließlich See- und Binnenschifffahrtsunternehmen sowie des Fischereisektors). Es handelt sich dabei um die auf lange Sicht maximal mögliche Anzahl von Begünstigten, die von einer geschätzten Zunahme des Einsatzes von Verbindungssystemen für landseitige Elektrizität profitieren können. Die Zahl der derzeit eingesetzten Terminals für landseitige Elektrizität ist begrenzt (ca. 230); sie werden hauptsächlich im Bereich der öffentlichen Binnenschifffahrt eingesetzt und sind für die Beförderung von Gütern und Personen bestimmt. Derzeit gibt es keine Terminals für Fischereifahrzeuge.<sup>5</sup>

Zur Schätzung der Steuerausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme berechneten die französischen Behörden den Ausfall an Steuereinnahmen auf der Grundlage der Menge des verbrauchten Stroms, der Höhe des beantragten Steuervorteils und der Anzahl der Terminals. Der Stromverbrauch dieser Terminals liegt bei etwa 12 000 MWh/Jahr, und die Steuererleichterung würde sich auf 22,00 EUR/MWh belaufen (der Regelsteuersatz beträgt, wie bereits erwähnt, 22,50 EUR/MWh): Daraus ergibt sich ein Ausfall an Steuereinnahmen in Höhe von rund 270 000 EUR. In Anbetracht der steigenden Zahl von Terminals (von derzeit

---

<sup>4</sup> Darüber hinaus haben die französischen Behörden darauf hingewiesen, dass für die Beförderung von Personen und Gütern mit Zug, U-Bahn, Straßenbahn, Seilbahn, wiederaufladbaren Hybrid- oder Elektrobussen und Oberleitungsbussen bereits ein ermäßigter inländischer Steuersatz auf den Stromverbrauch gilt.

<sup>5</sup> Die französischen Behörden haben eine Liste mehrerer Häfen übermittelt, die Interesse haben, Terminals für landseitige Elektrizität zu nutzen oder künftig einzurichten; diese Liste umfasst sowohl Seehäfen als auch Binnenhäfen.

230 auf bald ca. 256) wird der tatsächliche Ausfall für den kommenden Zeitraum auf etwa 300 000 EUR geschätzt.

Frankreich hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2025 beantragt; damit wird die nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie zulässige Höchstdauer nicht überschritten.

Mit der Steuerermäßigung möchte Frankreich für einschlägige Wirtschaftsteilnehmer einen Anreiz zur Entwicklung und Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, um die aerogenen Emissionen und den Lärm, die durch die Verbrennung von Brennstoffen auf Schiffen am Liegeplatz entstehen, sowie die CO<sub>2</sub>-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 Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EG und insbesondere in Artikel 10 geregelt. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c ist die Befreiung von Energieerzeugnissen für die Schifffahrt sowie an Bord von Schiffen erzeugtem elektrischem Strom von der Steuer 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.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine staatliche Beihilfe im Sinne des einschlägigen EU-Rechts, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 651/2014<sup>6</sup> der Kommission.

*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 französischen Behörden möchten mit der beabsichtigten Steuerermäßigung ein Angebot fördern, das es Schiffen erlaubt, während ihrer Liegezeit im Hafen ihren Bedarf an elektrischem Strom in einer weniger umweltschädlichen Weise zu decken, um so die 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 anerkannt<sup>7</sup>. Derzeit beträgt der nationale Regelsatz für elektrischen Strom 22,50 EUR/MWh; die beantragte Steuervergünstigung liegt bei 22,00 EUR/MWh. Folglich würde den Begünstigten der EU-Mindeststeuersatz für elektrischen Strom gemäß der

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

Energiebesteuerungsrichtlinie in Höhe von 0,50 EUR/MWh berechnet, und dies kann daher zu den erklärten politischen Zielen 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.

Frankreich hat die Maßnahme für die nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie zulässige Höchstdauer (d. h. für sechs Jahre) beantragt. Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, um die Hafensbetreiber 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 Energiebesteuerungsrichtlinie<sup>8</sup> und den Schlussfolgerungen des Rates zum EU-Rahmen für die Energiebesteuerung vom 28. November 2019<sup>9</sup>. 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.

Die französischen Behörden betonten, dass zusätzliche Maßnahmen (wie Regulierungsmaßnahmen zur Senkung der Anschlusskosten oder, in bestimmten Fällen, zur Einführung einer Verpflichtung zur Nutzung landseitiger Elektrizität sowie andere Rechtsinstrumente zur weiteren und engeren Einbindung des öffentlichen und privaten Sektors) erforderlich sind, wobei jedoch bestimmte Regulierungsmaßnahmen bereits in Kraft sind. Das Ziel dieser Maßnahmen besteht unter anderem darin, die Rahmenbedingungen für die Nutzung landseitiger Elektrizität in Häfen zu verbessern.

### *Staatliche Beihilfen*

Der von den französischen 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

<sup>8</sup> SWD(2019) 329 final.

<sup>9</sup> Schlussfolgerungen des Rates vom 28. November 2019, 14608/19, FISC 458.

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 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 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 Luftqualität<sup>10</sup> 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 gefördert wird. Die Nutzung landseitiger Elektrizität wird auch durch die Richtlinie (EU) 2016/802<sup>11</sup> zur Regelung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen gefördert.

Nach Angaben der französischen Behörden dürfte die Maßnahme zudem zu einer Verringerung der Schadstoffemissionen insgesamt führen, die anhand des tatsächlichen Verbrauchs an landseitiger Elektrizität im Jahr 2019 geschätzt wird.

Im Seeverkehr lag dieser Verbrauch bei etwa 10 400 MWh; der entsprechende Verbrauch an Schweröl hätte gemäß den verfügbaren Daten zu folgenden Emissionen geführt:

- 4472 kg<sub>SOx</sub> an SOx-Emissionen,
- 135 200 kg<sub>NOx</sub> an NOx-Emissionen,
- 5919 kg<sub>PM2,5</sub> an Partikelemissionen.

Was Treibhausgasemissionen anbelangt, so hätte der entsprechende Verbrauch an Schweröl zur Emission von 3 369 600 kg CO<sub>2</sub> geführt.

Im Bereich der Binnenschifffahrt, in der der Verbrauch an landseitiger Elektrizität bei 1800 MWh lag, hätte der entsprechende Verbrauch an nicht für den Straßenverkehr bestimmtem Dieselkraftstoff zu Schadstoffemissionen in folgender Größenordnung geführt:

- 155,56 kg an SOx-Emissionen,
- 1101,6 kg an NOx-Emissionen,

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

- 584,56 kg an Feinpartikelemissionen (einschließlich 553,71 kg an PM2,5-Emissionen).

Was Treibhausgase betrifft, so hätte der entsprechende Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff 553 780 kg CO<sub>2</sub> verursacht.

Andererseits betonte Frankreich im Hinblick auf elektrischen Strom aus dem Festlandnetz und die geschätzten Auswirkungen erneuerbarer Energiequellen, dass der Anteil erneuerbarer Energieträger am nationalen Energiemix in den letzten zehn Jahren um etwa 4 Prozentpunkte von 6,6 % im Jahr 2007 auf 10,7 % im Jahr 2017 gestiegen ist. Nach Kernenergie (40,0 %), Mineralölzeugnissen (28,9 %) und Gas (15,7 %) bildeten erneuerbare Energiequellen im Jahr 2017 somit die viertwichtigste Quelle für Primärenergie. Abgesehen von diesem Trend schwankt der Primärverbrauch erneuerbarer Energien von einem Jahr zum anderen und hängt von verschiedenen Faktoren ab.<sup>12</sup>

### *Energie*

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>13</sup>, 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 AEUV<sup>14</sup>.

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 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 Frankreich tatsächlich umgesetzt). Unter diesen Umständen kann es gerechtfertigt sein, die weniger verschmutzende Alternative landseitiger Elektrizität nicht zu benachteiligen und Frankreich zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes zu ermächtigen.

<sup>12</sup> Darüber hinaus wird im Hinblick auf die oben erwähnte Verwendung von Flüssigerdgas zur Erzeugung und Lieferung landseitiger Elektrizität die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen (im Vergleich zur Verwendung von Schiffstreibstoff) auf 22 % geschätzt.

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> C(2014) 2231 final vom 9. April 2014.

## 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 Union<sup>15</sup> und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“<sup>16</sup>.

### *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 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 würden<sup>17</sup>, 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 Frankreich die durch die Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträge für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung beachten wird.

Darüber hinaus entsteht, wie bereits erwähnt, den Schiffsbetreibern, welche landseitige Elektrizität beziehen, die zu dem in der Richtlinie 2003/96/EG vorgesehenen Mindestbetrag besteuert wird, nicht grundsätzlich ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber Betreibern, die ihren eigenen Strom an Bord erzeugen, da dieser Strom steuerfrei ist. Den französischen Behörden zufolge würde der Ersatz von an Bord selbst erzeugtem Strom durch landseitige Elektrizität, die zum geltenden Mindestsatz besteuert wird, insgesamt nicht zu einem erheblichen Kostenvorteil führen.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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](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).

<sup>18</sup> Vergleicht man die Kosten, so liegt nach Angaben der französischen Behörden der Kaufpreis für elektrischen Strom, der über Terminals für landseitige Elektrizität geliefert wird, bei etwa 0,10 EUR/kWh; für die Binnenschifffahrt beträgt der von VNF (*Voies navigables de France*) und

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 französischen Behörden argumentieren, dass andere Faktoren (wie der Bestimmungsort der Fracht) bei der Auswahl der Häfen eine Rolle spielen, sodass die bloße Verfügbarkeit landseitiger Elektrizität, für die ein ermäßigter Steuersatz gilt, offenbar nicht entscheidend ist.

Angesichts des Zeitraums, für den die 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.

---

einigen anderen Häfen angewandte nationale Tarif für die Nutzung der Terminals 0,20 EUR/kWh (einschließlich des Kaufpreises für elektrischen Strom). Andererseits belaufen sich die Mindestkosten einer kWh für Diesel auf etwa 0,2192 EUR (Binnenschiffahrt) und für Schweröl auf etwa 0,0953 EUR (Seeschiffahrt).

- **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 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.

Den von Frankreich vorgelegten Informationen zufolge hat die Regelung eine begrenzte Auswirkung auf die Steuereinnahmen (wie bereits erwähnt, wird der tatsächliche Ausfall für den kommenden Zeitraum auf etwa 300 000 EUR geschätzt), und der Steuersatz für landseitige Elektrizität liegt immer noch über dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Richtlinie 2003/96/EG. Frankreich erwartet sich von der Maßnahme positive Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen seiner umweltpolitischen Ziele und insbesondere eine Verminderung der Emissionen (siehe Schätzung oben), eine Verbesserung der Luftqualität sowie eine Verringerung der Lärmbelastigung in Hafenstädten.

- **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 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 Frankreich ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz in französischen Häfen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Steuersatz 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 Frankreichs mit Wirkung vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2025 gewährt, was innerhalb der nach der Richtlinie zulässigen Höchstdauer von sechs Jahren liegt.

Vorschlag für einen

## DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

### **zur Ermächtigung Frankreichs, 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 Strom<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Schreiben vom 7. August 2019 ersuchte Frankreich um die Ermächtigung, auf direkt an See- und Binnenschiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden. Die französischen Behörden übermittelten am 4. März 2020 und am 30. April 2020 zusätzliche Informationen und Klarstellungen.
- (2) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung strebt Frankreich die weitere Förderung der Bereitstellung und 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.
- (3) Da durch die Nutzung landseitiger Elektrizität die bei der Verbrennung von Bunkeröl durch Schiffe am Liegeplatz 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 Frankreich steht insbesondere zu erwarten, dass durch die Nutzung landseitiger Elektrizität anstelle von Strom, der durch die Verbrennung von Bunkeröl erzeugt wird, die CO<sub>2</sub>-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.
- (4) Die Ermächtigung Frankreichs zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes 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 wegen der gegenwärtig relativ geringen Marktdurchdringung der Technologie dürfte

---

<sup>1</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

die Regelung während ihrer Laufzeit kaum zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.

- (5) 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 vom 1. Januar 2020 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.
- (6) Um den Hafen- und Schiffsbetreibern sowie den Verteilern und Weiterverteilern von elektrischem Strom die weitere Förderung der landseitigen Elektrizität zu ermöglichen, ist sicherzustellen, dass Frankreich die Steuerermäßigung entsprechend seinem Antrag mit Wirkung vom 1. Januar 2020 anwenden kann.
- (7) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Frankreich 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 1. Januar 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 Französische Republik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*