



Brüssel, den 29. April 2021
(OR. en)

8324/21

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0108(NLE)

FISC 69
ECOFIN 399
ENER 152
TRANS 254

VORSCHLAG

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 29. April 2021

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

Nr. Komm.dok.: COM(2021) 209 final

Betr.: Vorschlag für einen DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung der Niederlande, 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(2021) 209 final.

Anl.: COM(2021) 209 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 29.4.2021
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung der Niederlande, 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**

DE

DE

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.

The Netherlands asked to be authorised to apply a reduced rate of taxation to electricity supplied to shore-side electricity installations supplying electricity to vessels at berth, other than private pleasure craft, for a period of six years. Ziel dieses Vorschlags ist es, die betreffende Ermächtigung im Wege einer Ausnahmeregelung zu gewähren, die entsprechend dem Antrag bis zum 30. Juni 2027 gültig wäre.

Mit Schreiben vom 10. August 2020 unterrichteten die niederländischen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Maßnahme anzuwenden.

Die Niederlande beantragen die Ermächtigung, einen ermäßigten Steuersatz von 0,50 EUR/MWh anzuwenden, der dem Mindeststeuersatz für Stromlieferungen an Anlagen entspricht, die Strom ausschließlich oder nahezu ausschließlich (90 % oder mehr) an andere Schiffe als Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt liefern. Der ermäßigte Steuersatz gilt nur, wenn die betreffenden Anlagen unmittelbar an das Stromnetz angeschlossen sind; so wird gewährleistet, dass der ermäßigte Steuersatz korrekt angewendet wird.

Die beantragte Geltungsdauer erstreckt sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 2021 bis zum 30. Juni 2027, was innerhalb der nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie zulässigen Höchstdauer liegt.

Diese Ermäßigung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Bereitstellung und Nutzung von Landstrom schaffen, womit ein Beitrag zu nachhaltigen Häfen und zur nachhaltigen Schifffahrt geleistet, die Luftverschmutzung in Hafenstädten reduziert, deren Luftqualität verbessert und die Lärmbelastung verringert werden soll, was der Gesundheit der Einwohner zugutekommt.

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

Mit der beantragten Maßnahme möchten die Niederlande einen Anreiz zur Nutzung von Landstrom 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, soll der ermäßigte Steuersatz für die Begünstigten 0,50 EUR/MWh

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

betragen. Dies ist der Mindeststeuersatz für elektrischen Strom gemäß Artikel 10 Absatz 1 und Anhang I Tabelle C der Richtlinie. Aufgrund der degressiven Struktur der Energiebesteuerung wird der relative Vorteil für Betreiber (und Nutzer) von Anlagen mit einem vergleichsweise geringen Verbrauch größer sein.

Andererseits müssen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Energiebesteuerungsrichtlinie 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 der Bestimmung in Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie, die in niederländischen Recht umgesetzt wurde, können auch Energieerzeugnisse, die an Bord von Schiffen zur Erzeugung von elektrischem Strom für die Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft verwendet werden, und der so erzeugte elektrische Strom von der Steuer befreit werden.

Die niederländischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass die Steuerermäßigung für alle Schiffe mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt gilt. Das heißt, dass alle in der gewerblichen Schifffahrt genutzten Schiffe – unabhängig von ihrer Größe oder der Flagge, unter der sie fahren – in den Genuss der Steuerermäßigung kommen können. In bestimmten Häfen gelten Verbote für den Betrieb von Generatoren in der Binnenschifffahrt.

As indicated in the request, in the inland waterway sector, most of the around 12.500 national and international inland ships make use of shore-side electricity, which is available in most berths along the main corridors. There are currently very few shore-side electricity installations in the maritime sector, where their use by larger seagoing ships is limited to one RoRo ship and to fishing ships (trawlers) in the ports of Scheveningen and IJmuiden. Die niederländischen Behörden beabsichtigen jedoch, die Verfügbarkeit von Landstrom für Seeschiffe zu erhöhen.

Die Maßnahme steht weder Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten noch Unternehmen offen, an die aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission, mit dem eine Beihilfemaßnahme für rechtswidrig und mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, Einziehungsanordnungen gerichtet wurden.

Die jährlichen Haushaltsausgaben werden auf 1 Mio. EUR geschätzt.

Die Niederlande haben die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung vom 1. Juli 2021 bis zum 30. Juni 2027 beantragt; damit wird die nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie zulässige Höchstdauer nicht überschritten.

Mit der Steuerermäßigung möchten die Niederlande den einschlägigen Wirtschaftsteilnehmern einen Anreiz zur Entwicklung und Nutzung von Landstrom geben, 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 von Landstrom gegenüber der von der Steuer befreiten Verbrennung von Bunkeröl 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 deren Artikel 10 geregelt. Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c schreibt die Steuerbefreiung von Energieerzeugnissen für die Schifffahrt und von an Bord von Schiffen erzeugtem elektrischem Strom 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 Landstrom vor.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine staatliche Beihilfe im Sinne des einschlägigen EU-Rechts, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission².

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 niederländischen 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. The Commission has already recommended the use of shore-side electricity as an alternative to the generation of electricity on board the vessels at berth and thereby recognised its environmental advantages³. Den Begünstigten würde der EU-Mindeststeuersatz für elektrischen Strom gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie in Höhe von 0,50 EUR/MWh berechnet, was zu den erklärten politischen Zielen beitragen kann.

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

Die Niederlande haben 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 Hafenbetreiber und Stromversorger nicht davon abzuhalten, die erforderlichen Investitionen in Landstromanlagen zu tätigen oder fortzuführen. Diese Dauer 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 Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie sowie der möglichen Annahme eines auf dem Vorschlag der Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie basierenden Rechtsakts durch den Rat Rechnung getragen werden. Die Überarbeitung folgt der Bewertung der Energiebesteuerungsrichtlinie⁴ und den Schlussfolgerungen des Rates zum EU-Rahmen für

² 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).

³ Empfehlung 2006/339/EG der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft (ABl. L 125 vom 12.5.2006, S. 38).

⁴ SWD(2019) 329 final.

die Energiebesteuerung vom 28. November 2019⁵. 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, Mindestsätze 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 der Ausnahmeregelung enden, falls vor Ende Juni 2027 einschlägige allgemeine Bestimmungen anwendbar werden.

Staatliche Beihilfen

Der von den niederländischen 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 (AGVO) zu fallen, in dem die Voraussetzungen festlegt sind, unter denen Beihilfen in Form von Umweltsteuerermäßigungen nach der Richtlinie 2003/96/EG von der für staatliche Beihilfen geltenden Anmeldepflicht freigestellt werden können. Es kann jedoch 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.

Wie in dem Antrag angegeben, werden die niederländischen Behörden die Kommission über die Maßnahme innerhalb von 20 Arbeitstagen nach deren Inkrafttreten unterrichten.

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

Umwelt und Klimawandel

Die beantragte Maßnahme betrifft hauptsächlich die Umwelt- und Klimapolitik der EU. Sie 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 Artikel 13 der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität⁶ müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte, Zielwerte und sonstigen Luftqualitätsstandards für bestimmte Luftschaadstoffe nicht überschritten werden. Those obligations require Member States to find solutions to problems such as ship emissions at berth in ports where this is relevant and it is conceivable that, in ports where those problems exist, the use of shore-side electricity is encouraged as one element of the overall air quality strategy. Die Nutzung von Landstrom wird auch durch die Richtlinie (EU) 2016/802⁷ zur Regelung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen gefördert. Dies würde zudem zur Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf

⁵ Schlussfolgerungen des Rates vom 28. November 2019, 14608/19, FISC 458.

⁶ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

⁷ Richtlinie (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).

Stickstoffablagerungen gemäß der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen beitragen. In diesem Zusammenhang erwarten die niederländischen Behörden, dass die lokalen Emissionen von Luftschatdstoffen (NOx, SOx, PM10, PM2,5) aufgrund der Stromerzeugung an Bord durch die Nutzung von Landstrom um 95 % reduziert werden können.

Die Maßnahme würde die Nutzung von Landstrom fördern und damit zu nachhaltigen Häfen und einer nachhaltigen Schifffahrt beitragen. Sie steht im Einklang mit den politischen Zielen der EU. Die Nutzung von Landstrom in europäischen Häfen ist eine der zur Verwirklichung der ehrgeizigen Ziele des europäischen Grünen Deals vorgeschlagenen Maßnahmen.

Zudem dürfte die Maßnahme eine Verringerung der CO₂-Emissionen bewirken, da der Strommix im Festlandsnetz aufgrund höherer Systemeffizienz und des Einsatzes anderer Brennstoffe weniger CO₂-intensiv ist als der an Bord durch die Verbrennung von Bunkeröl erzeugte elektrische Strom. In diesem Zusammenhang unterstrichen die niederländischen Behörden, dass die tatsächliche Verringerung der CO₂-Emissionen von der Qualität des genutzten elektrischen Stroms abhänge, für den niederländischen Strommix je nach Generatorlast mit einer Verringerung um 28-67 % zu rechnen und für die Zukunft von einem Anstieg dieses Wertes auszugehen sei.

Energiepolitik

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁸, die die Einrichtung von Anlagen für landseitige Stromversorgung in Häfen vorsieht, sofern Bedarf an solchen Anlagen besteht und die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen, darunter positive Auswirkungen auf die Umwelt, stehen. Außerdem dient sie dem Erreichen eines Ziels von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit den Vorschriften für staatliche Beihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV⁹.

An dieser Stelle muss daran erinnert werden, dass ein wichtiger Grund für die ungünstige Wettbewerbsposition von Landstrom 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 verwendete Bunkeröl ist im Regelfall gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/96/EG steuerfrei, sondern auch der an Bord der Schiffe erzeugte elektrische Strom selbst (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 hoher 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 den Niederlanden umgesetzt). Unter diesen Umständen kann es gerechtfertigt sein, die weniger verschmutzende

⁸ 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)

⁹ C(2014) 2231 final vom 9. April 2014.

Alternative des Landstroms nicht zu benachteiligen und die Niederlande zur Anwendung eines ermäßigte Steuersatzes zu ermächtigen.

Verkehrspolitik

Diese Maßnahme steht im Einklang mit der Empfehlung 2006/339/EG der Kommission über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Union¹⁰ und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“¹¹.

Binnenmarkt und lauterer Wettbewerb

Unter dem Gesichtspunkt des Binnenmarktes und des lauteren Wettbewerbs hat die Maßnahme 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 Landstrom – verringert wird.

Was den Wettbewerb zwischen den Schiffsbetreibern anbelangt, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass derzeit nur wenige Schiffe Landstrom gewerblich nutzen. Zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen könnte es daher nur zwischen Schiffen kommen, die die beantragte Regelung nutzen und auf Landstrom 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 des Landstroms nicht unter die Kosten der Stromerzeugung an Bord sinken würden¹², sodass Schiffsbetreiber, die Landstrom 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 die Niederlande die durch die Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträge für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung beachten werden.

Darüber hinaus entsteht, wie bereits erwähnt, den Schiffsbetreibern, die Landstrom beziehen, der 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. Mit einem ermäßigte Steuersatz für Landstrom verringert sich der Unterschied in der steuerlichen Behandlung von Landstrom und der zur Stromerzeugung an Bord verwendeten (mineralischen) Energieerzeugnisse.

¹⁰ Empfehlung 2006/339/EG der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft (ABl. L 125 vom 12.5.2006, S. 38).

¹¹ 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 (COM(2009) 8 final vom 21. Januar 2009).

¹² Siehe Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, „Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity“ (Dienstleistungsauftrag in Bezug auf Schiffsemisionen: Zuschreibung, Minderung und marktgestützte Instrumente, Aufgabe 2a – Landstrom), 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).

Die Stromversorger haften für die Energiesteuer und den Zuschlag für nachhaltige Energie (*Opslag Duurzame Energie*, ODE). In ihrer Energiesteuererklärung wenden sie den ermäßigten Steuersatz direkt an. Die unmittelbar Begünstigten sind die Betreiber der Anlagen, die die Schiffe am Liegeplatz mit Strom versorgen. Es wird erwartet, dass die Betreiber den finanziellen Vorteil ganz oder teilweise an die Nutzer des Landstroms – also die Eigner von Binnenschiffen und Seeschiffen – weitergeben. Die jetzigen Nutzer und ihre Vertreter werden darauf bestehen, dass es im Interesse der Hafenbehörden liegt, Landstrom für die Nutzer finanziell attraktiv zu machen.

Der Zugang zu Landstrom 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 dürften etwaige Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten die sich dadurch ergeben könnten, dass Schiffe ihre Route ändern, um Landstrom zu einem ermäßigten Steuersatz zu nutzen, zu vernachlässigen sein. Da – wie oben ausgeführt – die Nutzung von Landstrom 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 Landstrom der Wettbewerb zwischen den Häfen erheblich verzerrt wird, etwa weil die Schiffe ihre Routen entsprechend der Verfügbarkeit von günstigem Landstrom ändern würden. Die niederländischen Behörden argumentieren, dass für die Wahl des Hafens der Bestimmungsort der Ladung maßgebend ist und nicht niedrigere Hafenliegekosten aufgrund der Steuerermäßigung für Landstrom.

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.

- **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**

Dieser Vorschlag stützt sich auf einen Antrag der Niederlande und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

- **Einhaltung 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 den Niederlanden vorgelegten Informationen zufolge hat die Regelung eine begrenzte Auswirkung auf die Steuereinnahmen, und der Steuersatz für Landstrom liegt immer noch über dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Richtlinie 2003/96/EG. Die Niederlande erwarten sich von der Maßnahme positive Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen seiner umweltpolitischen Ziele und insbesondere eine Verbesserung der Luftqualität sowie eine Verringerung der Lärmbelästigung in Hafenstädten.

Im Einzelnen ist den niederländischen Behörden zufolge im Zusammenhang mit der Maßnahme für die kommenden Jahre mit einem Steuerausfall von 1 Mio. EUR pro Jahr zu rechnen.

Gleichzeitig sind erhebliche Vorteile für die Umwelt möglich. Die niederländischen Behörden unterstrichen, dass die tatsächliche Verringerung der CO₂-Emissionen von der Qualität des genutzten elektrischen Stroms abhänge, je nach Generatorlast mit einer Verringerung um 28-67 % zu rechnen und für die Zukunft von einem Anstieg dieses Wertes auszugehen sei. Darüber hinaus erwarten die niederländischen Behörden, dass die lokalen Emissionen von Luftschadstoffen aufgrund der Stromerzeugung an Bord um 95 % gesenkt werden können; Lärm, Schwingungsbelastung und Stickstoffablagerungen könnten ebenfalls erheblich reduziert werden.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines von den Niederlanden vorgelegten Antrags 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 30. Juni 2027 erteilt. Der anwendbare 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 werden die Niederlande ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („Landstrom“) 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 der Niederlande mit Wirkung vom 1. Juli 2021 bis zum 30. Juni 2027 gewährt, was innerhalb der nach der Richtlinie zulässigen Höchstdauer von sechs Jahren liegt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung der Niederlande, 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 Schreiben vom 10. August 2020 ersuchten die Niederlande um die Ermächtigung, auf direkt an See- und Binnenschiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „Landstrom“) gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden.
- (2) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung streben die Niederlande die weitere Förderung der Bereitstellung und Nutzung von Landstrom an. Die Nutzung solchen Stroms 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 von Landstrom die Verbrennung von Bunkeröl durch Schiffe am Liegeplatz und die dadurch 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 den Niederlanden steht insbesondere zu erwarten, dass durch die Nutzung von Landstrom 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.
- (4) Die Ermächtigung der Niederlande zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes auf Landstrom geht nicht über das zur Steigerung der Nutzung dieses Stroms 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 Maßnahme während ihrer Laufzeit kaum zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen

¹

ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.

- (5) Jede gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG gewährte Ermächtigung muss zeitlich streng 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. Juli 2021 bis zum 30. Juni 2027 zu erteilen. Die Geltungsdauer dieser Ermächtigung sollte jedoch an dem Tag enden, ab dem allgemeine Bestimmungen über Steuervergünstigungen für Landstrom gelten, die der Rat auf der Grundlage des Artikels 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlässt, sofern diese Bestimmungen vor dem 30. Juni 2027 anwendbar werden.
- (6) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Niederlande werden ermächtigt, auf direkt an Landstromanlagen für Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom 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. Juli 2021 bis zum 30. Juni 2027.

Sollte der Rat jedoch auf der Grundlage des Artikels 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für Landstrom erlassen, endet die Geltungsdauer dieses Beschlusses an dem Tag, ab dem diese allgemeinen Regelungen anzuwenden sind.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*