



Brüssel, den 29. April 2021
(OR. en)

8326/21

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0110(NLE)

FISC 70
ECOFIN 400
ENER 153
TRANS 255

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) 211 final
Betr.:	Vorschlag für einen DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung Dänemarks, 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) 211 final.

Anl.: COM(2021) 211 final



Brüssel, den 29.4.2021
COM(2021) 211 final

2021/0110 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Dänemarks, 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.

Mit dem Durchführungsbeschluss 2015/993/EU des Rates² vom 19. Juni 2015 wurde Dänemark dazu ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „Landstrom“) einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt³ handelt.

Ziel dieses Vorschlags ist es, die Ermächtigung entsprechend dem Antrag Dänemarks zu verlängern, da die derzeitige Ausnahmeregelung am 18. Juni 2021 ausläuft.

Mit Schreiben vom 5. Mai 2020 informierten die dänischen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Dauer der derzeitigen Maßnahme bis zum 17. Juni 2027 zu verlängern. Zusätzliche Informationen wurden mit Schreiben vom 16. Februar 2021 übermittelt.

Die dänischen Behörden beabsichtigen, auf Landstrom weiterhin einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz von 0,4 Øre/KWh (ca. 0,535 EUR/MWh⁴) anzuwenden. Zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags entsprach dieser Steuersatz dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung. In Artikel 13 der Richtlinie ist eine Toleranzgrenze von 5 % für die Mitgliedstaaten festgelegt, die den Euro nicht eingeführt haben.

Es wird daran erinnert, dass die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 der Energiebesteuerungsrichtlinie verpflichtet sind, einmal pro Jahr zu prüfen, ob die in Landeswährung ausgedrückten Steuersätze den Mindestsätzen in der Richtlinie entsprechen. Maßgeblich hierfür sind die am ersten Werktag im Oktober im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Wechselkurse. Erhöhen sich die in Landeswährung ausgedrückten Steuerbeträge durch die Umrechnung der in Euro ausgedrückten Steuerbeträge um weniger als 5 % oder um weniger als 5 EUR, wobei der jeweils niedrigere Wert maßgeblich ist, so können die Mitgliedstaaten den Steuerbetrag beibehalten, der zum Zeitpunkt der jährlichen Anpassung gilt.

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

² ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 68.

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

⁴ Alle Berechnungen basieren auf dem Wechselkurs vom 1. Oktober 2019, d. h. 7,4662 DKK für 1 EUR. ABl. C 329 vom 1.11.2019, S. 3.

Die beantragte Geltungsdauer der Ausnahmeregelung erstreckt sich auf den Zeitraum vom 18. Juni 2021 bis zum 17. Juni 2027, was einer Fortführung der derzeitigen Ausnahmeregelung entspricht und innerhalb der Höchstdauer nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie liegt.

Ziel der Steuerermäßigung ist die Förderung der Nutzung von Landstrom. 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. Durch die Maßnahme werden die Emissionen von Luftschadstoffen von Schiffen am Liegeplatz verringert.

Die Ermäßigung bedeutet, dass die Energiesteuer auf Landstrom von dem üblicherweise geltenden Satz von 89,2 Øre/KWh (2020) auf 0,4 Øre/KWh gesenkt wird.

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 Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie können sie auch an Bord von Schiffen für die Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft erzeugten elektrischen Strom von der Steuer befreien. Dänemark hat bestätigt, dass es die letztgenannte optionale Ausnahmeregelung umgesetzt hat.

Dänemark beabsichtigt, den ermäßigten Steuersatz auf alle Lieferungen von Landstrom mit einer Spannung von mindestens 380 V an Schiffe der gewerblichen Schifffahrt anzuwenden. Diese Untergrenze wird von den dänischen Behörden als angemessen erachtet, um sicherzustellen, dass die meisten der im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffe sowie die im nationalen Verkehr eingesetzten größeren Schiffe von der vorgeschlagenen Ermäßigung erfasst sind. Diese Schiffe gelten als Hauptverursacher der Emissionen beim Betrieb von Hilfsmotoren an Bord von in Häfen liegenden Schiffen. Die Ermäßigung gilt weder für privat genutzte Schiffe noch für außer Dienst gestellte oder langfristig außer Betrieb gesetzte Schiffe.

Es besteht jedoch keine Verpflichtung für Schiffe zur Nutzung von Landstrom.

Die dänischen Behörden erachten die Maßnahme als wettbewerbsneutral, da sie von allen in dänischen Häfen liegenden Schiffen (mit Ausnahme von privat genutzten Schiffen) in Anspruch genommen werden kann.

Nach Auffassung der dänischen Behörden führt die Steuerermäßigung für Landstrom nicht dazu, dass Schiffsbetreiber, die Landstrom nutzen, gegenüber jenen, die Strom an Bord erzeugen, einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil hätten. Selbst bei einer vollständigen Steuerbefreiung lägen die Betriebskosten von Landstrom in den meisten Fällen nicht unter den Betriebskosten der Stromerzeugung an Bord.

Wie die dänischen Behörden der Kommission mitgeteilt haben, wird die Steuerermäßigung voraussichtlich zu jährlichen Steueraufwendungen von etwa 15 Mio. DKK (2 Mio. EUR) führen. Der Annahme liegt die Tatsache zugrunde, dass der Stromverbrauch von Kreuzfahrtschiffen in dänischen Häfen im Jahr 2008 auf rund 16,9 Mio. kWh geschätzt wird, was jährlichen Haushaltsaufwendungen von 15 Mio. DKK entspricht. Die dänischen Behörden weisen darauf hin, dass die Angaben zur Nutzung von Landstrom mit großer Unsicherheit behaftet sind.

Die Maßnahme wird in Form einer Steuererleichterung zur Senkung der Steuerbelastung von Landstrom gewährt.

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

Die Besteuerung von elektrischem Strom ist in der Richtlinie 2003/96/EG und insbesondere in 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 Kommission⁵.

Bestimmungen gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie

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

Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie lautet:

Zusätzlich zu den Bestimmungen der vorstehenden Artikel, insbesondere der Artikel 5, 15 und 17, kann der Rat einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.

Die dänischen Behörden möchten mit der beabsichtigten Steuerermäßigung ein Angebot fördern, das es Schiffen erlaubt, während ihrer Liegezeit im Hafen ihren Bedarf an elektrischem Strom auf weniger umweltschädliche Weise zu decken, um so die Luftqualität vor Ort zu verbessern. Die Kommission hat bereits die Nutzung von Landstrom als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von im Hafen liegenden Schiffen empfohlen und damit dessen Vorteile für die Umwelt anerkannt⁶.

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.

Dänemark hat die Maßnahme für die nach Artikel 19 Absatz 2 zulässige Höchstdauer von sechs Jahren beantragt. Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, um die Hafengebührenbetreiber und Stromversorger nicht davon abzuhalten, die erforderlichen Investitionen in Landstromanlagen zu tätigen oder fortzuführen. Diese Dauer bietet auch den Schiffsbetreibern Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in bordseitige Anlagen.

⁵ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

⁶ Empfehlung 2006/339/EG der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft (ABl. L 125 vom 12.5.2006, S. 38).

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 Energiebesteuerungsrichtlinie⁷ und den Schlussfolgerungen des Rates zum EU-Rahmen für die Energiebesteuerung vom 28. November 2019⁸. 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 der Ausnahmeregelung enden, falls vor Juni 2027 einschlägige allgemeine Bestimmungen anwendbar werden.

Staatliche Beihilfen

Der von den dänischen Behörden geplante ermäßigte Steuersatz von 0,4 Øre/KWh (ca. 0,535 EUR/MWh⁹) entsprach zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung.

Die Maßnahme scheint somit unter Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission zu fallen, in dem die Voraussetzungen festgelegt 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.

• **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 Luftqualität¹⁰ müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte, Zielwerte und sonstigen Luftqualitätsstandards für bestimmte Luftschadstoffe nicht überschritten werden. Die Mitgliedstaaten sind daher verpflichtet, für Probleme wie das der Emissionen von Schiffen an Liegeplätzen in Häfen Lösungen finden, wo dies von

⁷ SWD(2019) 329 final.

⁸ Schlussfolgerungen des Rates vom 28. November 2019, 14608/19, FISC 458.

⁹ Alle Berechnungen basieren auf dem Wechselkurs vom 1. Oktober 2019, d. h. 7,4662 DKK für 1 EUR. ABl. C 329 vom 1.11.2019, S. 3.

¹⁰ 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).

Bedeutung ist. Somit ist es denkbar, dass in Häfen, die mit diesem Problem zu tun haben, die Nutzung von Landstrom als ein Aspekt der Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung gefördert wird. Die Nutzung von Landstrom wird auch durch die Richtlinie (EU) 2016/802¹¹ zur Regelung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen gefördert. Dies würde zudem zur Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf Stickstoffablagerungen gemäß der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen beitragen. In diesem Zusammenhang erwarten die dänischen Behörden, dass die lokalen Emissionen von Luftschadstoffen (NO_x, SO_x, PM10, PM2,5) aufgrund der Stromerzeugung an Bord von Kreuzfahrtschiffen erheblich reduziert werden könnten, und zwar um bis zu 90 %, da einige Hilfs- und Notstromsysteme nicht abgeschaltet werden könnten.

Energiepolitik

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹², 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 AEUV¹³.

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

Verkehrspolitik

Diese Maßnahme steht im Einklang mit der Empfehlung 2006/339/EG der Kommission über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der

¹¹ 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).

¹² 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)

¹³ C(2014) 2231 final vom 9. April 2014.

Union¹⁴ und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“¹⁵.

Binnenmarkt und lauterer Wettbewerb

Unter dem Gesichtspunkt des Binnenmarktes und des lautereren 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.

Die dänischen Behörden haben in Bezug auf die von den Schiffseignern ausgewählten Häfen keine wesentlichen Änderungen festgestellt, die auf das Vorhandensein von Landstromanlagen zurückgeführt werden könnten. Gegenwärtig wird Landstrom hauptsächlich von Fähren und Fischereifahrzeugen genutzt. Darüber hinaus wird er nach Angaben der dänischen Behörden in gewissem Umfang von Frachtschiffen genutzt, insbesondere wenn diese über einen längeren Zeitraum im Hafen liegen. Den dänischen Behörden zufolge gibt es in dänischen Häfen noch keine Landstromanlagen für Großschiffe wie Kreuzfahrt- oder Containerschiffe.

Da die Regelung zur einer Verringerung der Schiffskosten führt, wird sie sich auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten auswirken. Diese Auswirkungen werden jedoch als geringfügig eingestuft, da die Wünsche der Fahrgäste und der Bestimmungsort der Fracht dafür ausschlaggebend sind, ob Schiffe dänische Häfen anlaufen.

Darüber hinaus ist die Regelung nach Auffassung der dänischen Behörden wettbewerbsneutral, da der Zugang zu Landstrom allen dänische Häfen anlaufenden Schiffen, die die vorgenannten Bedingungen erfüllen, unabhängig von ihrer Flagge offensteht, ohne dass inländische Wirtschaftsteilnehmer steuerlich günstiger behandelt würden als ihre Wettbewerber aus anderen EU-Mitgliedstaaten.

Als Verzerrung des Marktes könnte die Tatsache angesehen werden, dass die Anwendung des ermäßigten Steuersatzes auf Lieferungen von Landstrom mit einer Spannung von mindestens 380 V an Schiffe der gewerblichen Schifffahrt beschränkt ist. In der Praxis wird jedoch kein Landstrom mit einer Spannung von weniger als 380 V an gewerblich genutzte Schiffe geliefert; Strom mit dieser Spannung wird nur an kleine Sportboote geliefert.

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.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

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**

Dieser Vorschlag stützt sich auf einen Antrag Dänemarks 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.

Nach den von Dänemark vorgelegten Informationen hat die Regelung eine begrenzte Auswirkung auf die Steuereinnahmen. Im Einzelnen ist den dänischen Behörden zufolge im Zusammenhang mit der Maßnahme für die kommenden Jahre mit einem Steuerausfall von 15 Mio. DKK pro Jahr zu rechnen.

Aus historischen Gründen wird in einer großen Zahl der gewerblich genutzten Häfen in Dänemark Landstrom für Schiffe bereitgestellt. Die dänischen Behörden haben festgestellt, dass in den letzten Jahren mehrere Häfen Anlagen für größere Schiffe wie Fähren, die regelmäßig auf internationalen und nationalen Routen verkehren, errichtet haben und die Errichtung solcher Anlagen planen. Dies gilt auch für Kreuzfahrtschiffe im internationalen Verkehr. Darüber hinaus haben einige dänische Häfen mobile Landstromanlagen für Frachtschiffe geschaffen. Für Fähren und Kreuzfahrtschiffe bedarf es einer neuen Infrastruktur, mit der ausreichend Strom bereitgestellt werden kann.

Dänemark erwartet sich von der Maßnahme positive Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen seiner umweltpolitischen Ziele und insbesondere eine Verbesserung der Luftqualität gemäß der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Die Nutzung von Landstrom hat zu einer Verringerung der Emissionen von Schwefeldioxid, Stickstoffoxiden, Partikeln und Kohlenstoffoxiden geführt. Das volle Potenzial der Maßnahme wurde noch nicht ausgeschöpft, da sowohl in den Häfen als auch auf den Schiffen teure Anlagen erforderlich sind.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines von Dänemark 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 17. 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 wird Dänemark ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz in dänischen Häfen gelieferten elektrischen Strom („Landstrom“) einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt. Der Steuersatz muss dem Mindeststeuersatz der Richtlinie für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung entsprechen. 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 Dänemarks mit Wirkung vom 18. Juni 2021 bis zum 17. Juni 2027 erteilt, was einer Fortführung des derzeitigen Durchführungsbeschlusses [2015/993/EU](#) des Rates entspricht und innerhalb der in der Richtlinie erlaubten Höchstdauer von sechs Jahren liegt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Dänemarks, 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 2015/993/EU des Rates² wurde Dänemark dazu ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „Landstrom“) im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG bis zum 18. Juni 2021 einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt.
- (2) Mit Schreiben vom 5. Mai 2020 ersuchte Dänemark um die Ermächtigung, auf Landstrom weiterhin im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden. Die dänischen Behörden übermittelten mit Schreiben vom 16. Februar 2020 zusätzliche Informationen.
- (3) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung strebt Dänemark die weitere Förderung der 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.
- (4) Da durch die Nutzung von Landstrom die Verbrennung von Bunkeröl und die dadurch entstehenden Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Verringerung der Lärmbelastung in Hafenstädten bei. Daher dürfte die weitere Anwendung des ermäßigten Steuersatzes auf Landstrom zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.
- (5) Die Ermächtigung Dänemarks zur weiteren 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

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

² Durchführungsbeschluss 2015/993/EU des Rates vom 19. Juni 2015 zur Ermächtigung Dänemarks, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 68).

weiterhin die wettbewerbsfähigere Alternative bleiben wird. Aus diesem Grund und wegen der gegenwärtig relativ geringen Marktdurchdringung der Technologie dürfte der ermäßigte Steuersatz während seiner Geltungsdauer kaum zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.

- (6) 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 bis zum 17. 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 17. Juni 2027 anwendbar werden.
- (7) Um den Hafen- und Schiffsbetreibern Rechtssicherheit zu bieten und einen erhöhten Verwaltungsaufwand für die Verteiler und Weiterverteiler von elektrischem Strom zu vermeiden, sollte im Rahmen der beantragten Ermächtigung nahtlos an die gemäß dem Durchführungsbeschluss 2015/993/EU getroffenen Regelungen angeknüpft werden.
- (8) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Dänemark wird ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „Landstrom“) 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 18. Juni 2021 bis zum 17. 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 Dänemark gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*