



Rat der
Europäischen Union

076521/EU XXVII. GP
Eingelangt am 14/10/21

Brüssel, den 13. Oktober 2021
(OR. en)

12831/21

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0324 (NLE)

FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. Oktober 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2021) 630 final
Betr.:	Vorschlag für einen DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung Italiens, 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, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2021) 630 final.

Anl.: COM(2021) 630 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.10.2021

COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Italiens, 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, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt

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.

Italien hat die Ermächtigung beantragt, auf die Versorgung mit Landstrom von an Liegeplätzen im Hafen liegenden Schiffen, die mit Stromanlagen mit einer installierten Nennkapazität von mehr als 35 kW ausgestattet sind, während eines Zeitraums von sechs Jahren einen ermäßigten Satz anzuwenden. Ziel dieses Vorschlags ist es, im Wege einer Ausnahmeregelung die betreffende Ermächtigung, die entsprechend dem Antrag ab dem 18. Oktober sechs Jahre lang gültig wäre, zu gewähren.

Mit Schreiben vom 14. September 2020 informierten die italienischen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Maßnahme anzuwenden. Weitere ergänzende Auskünfte wurden am 12. Mai 2021 erteilt.

Italien 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 Versorgung mit Landstrom von Schiffen, die mit Stromanlagen mit einer installierten Nennkapazität von mehr als 35 kW ausgestattet sind.

Die beantragte Geltungsdauer beträgt sechs Jahre, was der nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie zulässigen Höchstdauer entspricht.

Mit der beantragten Maßnahme möchte Italien 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 gilt. Wie in dem Antrag angegeben, soll der ermäßigte Steuersatz für die Begünstigten 0,50 EUR/MWh 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 dort erzeugten elektrischen Strom von der Steuer befreien. Gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

Richtlinie können auch Energieerzeugnisse, die an Bord von Schiffen zur Erzeugung von elektrischem Strom für die Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft verwendet werden, und der dort erzeugte elektrische Strom von der Steuer befreit werden. Italien hat bestätigt, dass es diese letztgenannte optionale Ausnahmeregelung umgesetzt hat.

Wie im Antrag angegeben, ist die Elektrifizierung von Hafenkais derzeit in Italien nicht weitverbreitet, weshalb die Umsetzung der Steuerermäßigung auf kurze Sicht keine finanziellen Auswirkungen haben dürfte. Die italienischen Behörden konnten die Zahl der Begünstigten der Maßnahme nicht im Voraus abschätzen und daher keine Angabe zu den jährlichen Haushaltsausgaben machen.

Die italienischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass die Steuerermäßigung mit Ausnahme der Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt für alle an Liegeplätzen im Hafen liegenden Schiffe, die mit Stromanlagen mit einer installierten Nennkapazität von mehr als 35 kW ausgestattet sind, gilt; das heißt, dass alle in der gewerblichen Schifffahrt genutzten Schiffe – unabhängig von ihrer Größe oder der Flagge, unter der sie fahren – die Steuerermäßigung in Anspruch nehmen können.

Der Grund, weshalb der Anwendungsbereich der Regelung auf Schiffe beschränkt wurde, die mit Stromanlagen mit einer installierten Nennkapazität von mehr als 35 kW ausgestattet sind, hängt eng mit dem verfolgten Umweltziel zusammen. Die italienischen Behörden gehen von der Annahme aus, dass Schiffe mit Stromanlagen mit geringer Nennkapazität während ihrer Liegezeit in Häfen normalerweise auf Strom zurückgreifen würden, der von Bodenanlagen direkt an am Liegeplatz im Hafen liegende Schiffe geliefert wird („Landstrom“), und nicht auf eigenständige elektrische Generatoren über ihre eigenen Verbrennungsmotoren. Daher würden Schiffe mit einer Nennkapazität von weniger als 35 kW, die am Liegeplatz im Hafen liegen, nicht zur Verschmutzung beitragen. Der Grund für die beantragte Steuerregelung für Schiffe mit größeren elektrischen Anlagen, die normalerweise ihre eigenen, mit fossilen Brennstoffen betriebenen elektrischen Generatoren in Betrieb halten, ist in der Tat, diese zu ermutigen, während ihrer Liegezeit im Hafen den von landseitigen Anlagen gelieferten Strom zu verwenden.

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.

Mit der Steuerermäßigung möchte Italien den einschlägigen Wirtschaftsteilnehmern einen Anreiz zur Entwicklung und Nutzung von Landstrom geben, um die durch die Verbrennung von Brennstoffen auf Schiffen am Liegeplatz entstehende Luftverschmutzung 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.

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 italienischen 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 von Landstrom als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von im Hafen liegenden Schiffen empfohlen und damit dessen Vorteile für die Umwelt anerkannt.² 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.

Italien 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 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 Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie sowie der möglichen Annahme eines auf dem am 14. Juli 2021 veröffentlichten Vorschlags der Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie³ basierenden Rechtsakts durch den Rat Rechnung getragen werden.

Es erscheint daher zwar angebracht, die Genehmigung für den beantragten Zeitraum zu erteilen, allerdings könnte die Geltungsdauer der Ausnahmeregelung kürzer als die beantragte Dauer sein, wenn bereits vorher allgemeine einschlägige Regelungen anwendbar werden.

Staatliche Beihilfen

² 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).

³ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung), 14.7.2021, COM(2021) 563 final, 2021/0213(CNS).

Der von den italienischen 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 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 Kommission⁴ – 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. Gemäß Artikel 13 der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität⁵ 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 zu finden, wo dies von Bedeutung ist; somit ist es denkbar, dass in Häfen, in denen es derartige Probleme gibt, die Nutzung von Landstrom als ein Aspekt der Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung gefördert wird. Die Nutzung von Landstrom wird auch durch die Richtlinie (EU) 2016/802⁶ 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 dieser Hinsicht erwarten die italienischen Behörden, dass durch die Nutzung von Landstrom die lokalen Emissionen verringert werden.

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.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

Energiepolitik

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁷, 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 AEUV⁸.

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 die in Seehäfen liegenden 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 Italien tatsächlich umgesetzt). Unter diesen Umständen kann es gerechtfertigt sein, die weniger verschmutzende Alternative des Landstroms nicht zu benachteiligen und Italien 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 Union⁹ und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“¹⁰.

Binnenmarkt und lauterer Wettbewerb

Unter dem Gesichtspunkt des Binnenmarktes und des lauterer 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.

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final vom 9. April 2014.

⁹ Empfehlung 2006/339/EG der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft (ABl. L 125 vom 12.5.2006, S. 38).

¹⁰ 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).

Was den Wettbewerb zwischen den Schiffsbetreibern betrifft, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es nach Angaben der italienischen Behörden derzeit keine an Liegeplätzen im Hafen liegenden Schiffe gibt, die mit Stromanlagen mit einer installierten Nennkapazität von mehr als 35 kW ausgestattet sind und Landstrom 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 würden¹¹, 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 Italien 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, 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. Den italienischen Behörden zufolge würde die Ersetzung von an Bord selbst erzeugtem Strom durch Landstrom, der zum geltenden Mindestsatz besteuert wird, insgesamt nicht zu einem erheblichen Kostenvorteil führen.¹²

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 würden.

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.

Als Verzerrung des Marktes könnte die Tatsache angesehen werden, dass die Anwendung des ermäßigten Steuersatzes auf Lieferungen von Landstrom mit einer Spannung von mindestens

¹¹ 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 – 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).

¹² Die italienischen Behörden nennen als Beispiel ein mittelgroßes Schiff mit elektrischen Anlagen mit einer installierten Nennkapazität von insgesamt 200 kW: Der wirtschaftliche Vorteil, der sich aus der Anwendung des vorgesehenen Verbrauchsteuersatzes von 0,5 EUR pro MWh ergeben würde, würde – unter Berücksichtigung des derzeit geltenden nationalen Satzes und eines angemessenen Gleichzeitigkeitsfaktors bei der Stromnutzung – nur dreißig Euro betragen, die für einen ganzen Tag am Liegeplatz im Hafen berechnet würden.

380 V an Schiffe der gewerblichen Schifffahrt beschränkt ist. Die italienischen Behörden haben jedoch angegeben, dass kein Landstrom mit einer Spannung von weniger als 380 V an gewerblich genutzte Schiffe geliefert wird; Strom mit dieser Spannung werde nur an kleine Sportboote geliefert.

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

Der Vorschlag stützt sich auf einen Antrag Italiens 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 Italien vorgelegten Informationen hat die Regelung auf kurze Sicht keine Auswirkung auf die Steuereinnahmen. Wie bereits erwähnt, konnten die italienischen Behörden die Zahl der Begünstigten nicht abschätzen. Der Steuersatz für Landstrom wird weiterhin über dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Richtlinie 2003/96/EG liegen. Italien erhofft sich von der Maßnahme positive Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen seiner umweltpolitischen Ziele und insbesondere eine Verminderung der Emissionen und eine Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines Antrags Italiens 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 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 Italien ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz in italienischen Häfen 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 für einen Zeitraum von sechs Jahren, nämlich vom 18. Oktober 2021 bis zum 17. Oktober 2027 gewährt, was der nach der Richtlinie zulässigen Höchstdauer entspricht.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Italiens, 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, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt

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 14. September 2020 hat Italien um die Ermächtigung ersucht, 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, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt. Mit Schreiben vom 12. Mai 2021 hat Italien weitere ergänzende Auskünfte erteilt.
- (2) Durch den ermäßigten Steuersatz will Italien die Nutzung von Landstrom fördern, die als weniger umweltschädliche Möglichkeit zur Deckung des Bedarfs an elektrischem Strom von Schiffen am Liegeplatz im Hafen erachtet wird als die Verbrennung von Bunkeröl an Bord dieser Schiffe.
- (3) Indem die Nutzung von Landstrom die bei der Verbrennung von Bunkeröl an Bord von Schiffen am Liegeplatz im Hafen entstehenden Emissionen von Luftschadstoffen verhindert, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten bei. Daher dürfte der ermäßigte Steuersatz zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.
- (4) Die Ermächtigung Italiens 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 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 führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.
- (5) Damit Hafen- und Schiffsbetreiber sowie Verteiler und Weiterverteiler von elektrischem Strom weiterhin die Nutzung von Landstrom fördern können, sollte

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

Italien ermächtigt werden, auf diese Art von elektrischem Strom einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden.

- (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 beantragte Ermächtigung für einen Zeitraum von sechs Jahren ab dem 18. Oktober 2021 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 Enddatum der Anwendung der beantragten Ermächtigung anwendbar werden.
- (7) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Italien 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. Oktober 2021 bis zum 17. Oktober 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 die Italienische Republik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin*