EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Dänemarks, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Union ist in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates (im Folgenden die „Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder die „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.

Dieser Vorschlag zielt darauf ab, Dänemark zu ermächtigen, auf elektrischen Strom, der direkt an Schiffe am Liegeplatz in einem Hafen geliefert wird (im Folgenden „landseitige Elektrizität“), einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden. Diese Ausnahmeregelung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, damit die Luftverschmutzung in Hafenstädten reduziert und deren Luftqualität verbessert wird, was der Gesundheit der Einwohner zugutekommt.

Die von Dänemark anzuwendende Maßnahme dient darüber hinaus dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Seeverkehrs zu verringern.

Allgemeiner Kontext des Antrags

Mit Schreiben vom 2. Juli 2014 haben die dänischen Behörden der Kommission ihre Absicht mitgeteilt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom eine Steuerermäßigung anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt. Auf Ersuchen der Kommission hat Dänemark am 13. November 2014 und am 23. Februar 2015 zusätzliche Informationen vorgelegt. Durch die beantragte Maßnahme möchte Dänemark einen Anreiz zur Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, die als weniger umweltbelastende Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen an ihrem Liegeplatz im Hafen betrachtet wird.

Die dänischen Behörden beabsichtigen, auf landseitige Elektrizität einen ermäßigten Elektrizitätssteuersatz von 4 DKK (etwa 0,54 EUR)([1]) pro MWh anzuwenden. Dieser Steuersatz liegt über dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung. Der derzeit geltende nationale Steuersatz für landseitige Elektrizität beträgt 878 DKK([2]) (etwa 117,95 EUR) pro MWh, was dem nationalen Steuersatz für elektrischen Strom zur nichtbetrieblichen Verwendung entspricht.

Andererseits sind die Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Energiebesteuerungsrichtlinie verpflichtet, Energieerzeugnisse zur Verwendung als Kraftstoff für die Schifffahrt in Meeresgewässern der EU – mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt – von der Steuer zu befreien. Diese Befreiung gilt auch für Energieerzeugnisse, die zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen, die am Liegeplatz im Hafen liegen, verwendet werden. Zudem können die Mitgliedstaaten nach Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f Energieerzeugnisse zur Verwendung als Kraftstoff für die Schifffahrt in Binnengewässern – mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt – von der Steuer befreien, was auch die Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von

([1]) Alle Berechnungen basieren auf dem Wechselkurs vom 1. Oktober 2014, d. h. 7,4437 DKK für 1 EUR. Siehe ABl. C 344 vom 2.10.2014.

([2]) Es gilt der Steuerbetrag für elektrischen Strom vom Januar 2015 (siehe http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_de.htm).

Schiffen betrifft. Letztere Bestimmung ist allerdings im Hinblick auf den Antrag Dänemarks nicht relevant, da es derzeit nicht über Binnengewässer verfügt.

Somit wirkt sich das Steuersystem auf der Grundlage der Energiebesteuerungsrichtlinie in den meisten Fällen nicht auf die Kosten für die Stromerzeugung an Bord von Schiffen aus, die am Liegeplatz im Hafen liegen, obwohl diese Art der Stromerzeugung aufgrund einer Verschlechterung der Luftqualität sowie einer Erhöhung des Lärmpegels in den Häfen negative Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt haben kann.

Dänemark beabsichtigt, den ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer auf alle Lieferungen landseitiger Elektrizität mit einer Spannung von mindestens 380 Volt an Schiffe der gewerblichen Schifffahrt mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 400 anzuwenden. Die dänischen Behörden machen geltend, dass trotz dieses eingeschränkten Anwendungsbereichs der Maßnahme die überwiegende Zahl der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Schiffe und der im Inlandsverkehr eingesetzten größeren Schiffe von der Steuerermäßigung erfasst wird. Diese Schiffe gelten als Hauptverursacher der Emissionen beim Betrieb von Hilfsmotoren an Bord von Schiffen an ihren Liegeplätzen in Häfen.

Wie die dänischen Behörden der Kommission mitgeteilt haben, werden sich durch die Steuerermäßigung voraussichtlich jährliche Steueraufwendungen von etwa 15 Mio. DKK (2 Mio. EUR) ergeben. Diese Annahme basiert auf dem geschätzten Stromverbrauch von Kreuzfahrt- und Frachtschiffen in dänischen Häfen im Jahr 2008, der sich auf ca. 33 000 MWh – wovon 17 000 MWh auf Kreuzfahrtschiffe entfielen – belief. Bei den Berechnungen wurde zugrunde gelegt, dass sich dieser Verbrauch zwischenzeitlich nicht geändert hat und dass künftig nicht alle Schiffe landseitige Elektrizität nutzen werden. Die dänischen Behörden weisen darauf hin, dass diese Schätzung mit Vorsicht betrachtet werden sollte, da es sich hier um eine für Dänemark neue Regelung handelt, für die keine Vergleichsgrundlage in Form ähnlicher Regelungen vorhanden ist. Derzeit gibt es in den dänischen Häfen keine Anlagen für die Nutzung landseitiger Elektrizität. Außerdem wird es den Schiffen freistehen, ob sie auf den Erwerb landseitiger Elektrizität zurückgreifen.

Die dänischen Behörden erkennen an, dass die Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, die die Eigner von Schiffen der gewerblichen Schifffahrt begünstigt, wobei es sich um eine Beihilfe im Rahmen einer Gruppenfreistellung gemäß Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission([3]) handeln kann.

Dänemark hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung für einen Zeitraum von sechs Jahren, der in Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie festgelegten Höchstdauer, beantragt.

Nach Auffassung Dänemarks steht diese Maßnahme in Einklang mit der Empfehlung 2006/339/EG der Kommission über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft([4]) und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“([5]). In diesem Zusammenhang sollte beachtet werden, dass die Mitgliedstaaten ab Juni 2011 die

([3]) Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission 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).

([4]) 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).

([5]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018, KOM(2009) 8 endg. vom 21. Januar 2009.

uneingeschränkte Verpflichtung zur Einhaltung der Luftqualitätsstandards für relevante Schadstoffe wie Partikel haben.([6]) Angesichts dieser Verpflichtung müssen die Mitgliedstaaten Lösungen für Probleme wie beispielsweise Emissionen von Schiffen an Liegeplätzen in Häfen finden, wo dies von Bedeutung ist. Somit ist es denkbar, dass in Häfen, die mit diesen Problemen zu kämpfen haben, die Nutzung landseitiger Elektrizität als ein Aspekt der Gesamtstrategie zur Luftreinhaltung gefördert wird.

Mit der Steuerermäßigung möchte Dänemark für Schiffsbetreiber einen Anreiz zur Nutzung landseitiger Elektrizität schaffen, um die aerogenen Emissionen und den Lärm von Schiffen am Liegeplatz sowie die CO_2-Emissionen zu verringern. Die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes würde die Wettbewerbsfähigkeit landseitiger Elektrizität gegenüber der vollständig von der Steuer befreiten Verbrennung von Bunkerölen an Bord steigern.

Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, insbesondere Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c.

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

Besondere politische Erwägungen

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, auf Grund 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. Dänemark hat darauf hingewiesen, dass die Kommission als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von im Hafen liegenden Schiffen bereits die Nutzung landseitiger Elektrizität empfohlen und damit deren Vorteile für die Umwelt anerkannt hat.([7]) Nach den geltenden Bestimmungen wird der an Schiffe an Liegeplätzen gelieferte Strom mit 878 DKK (etwa 117,95 EUR) pro MWh besteuert. Die beantragte Ausnahmeregelung würde also einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung dieser Technologie in Höhe von 874 DKK bzw. etwa 117,41 EUR pro MWh schaffen und damit zum Erreichen des erklärten Ziels beitragen.

Hinsichtlich des angestrebten Ziels weist die Kommission darauf hin, dass es sich bei der Förderung landseitiger Elektrizität um ein gemeinsames politisches Ziel handelt, das von der gesamten Union verfolgt werden sollte. Dieser Anspruch ist in der Mitteilung der Kommission über eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union([8]) sowie im zugehörigen Begleitdokument der Kommissionsdienststellen([9]) klar dargelegt. In ihrem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie([10]) schlägt die Kommission vor, landseitige Elektrizität, die an Schiffe an ihrem Liegeplatz im Hafen geliefert wird, für die Dauer von acht Jahren von der Energiesteuer zu befreien.

([6]) Siehe 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]) Siehe Fußnote 4.
([8]) KOM(2007) 575 endg. vom 10. Oktober 2007.
([9]) SEK(2007) 1283 endgültig vom 10. Oktober 2007.
([10]) KOM(2011) 169 endg. vom 13. April 2011.

Allerdings wurde der Vorschlag der Kommission vom Rat nicht angenommen und 2015 von der Kommission zurückgezogen([11]). Gegenwärtig bietet Artikel 19 die einzige Möglichkeit zur Einführung einer steuerlich günstigen Behandlung landseitiger Elektrizität. Damit soll den besonderen Gegebenheiten in einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden, die sich in der Richtlinie selbst nicht widerspiegeln. Eine Ausnahmeregelung auf der Grundlage von Artikel 19 zur Förderung landseitiger Elektrizität kann daher nur übergangsweise gewährt werden, bis dieses Ziel vom Rat im Rahmen einer Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG aufgegriffen wird.

Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union

Die beantragte Maßnahme betrifft hauptsächlich die Umweltpolitik 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 örtlichen Luftqualität. Außerdem dürfte die Regelung eine Verringerung der CO_2-Emissionen bewirken, da der Strommix im Festlandsnetz aufgrund höherer Systemeffizienz und des Einsatzes anderer Brennstoffe weniger kohlenstoffintensiv ist als der an Bord durch die Verbrennung von Bunkeröl erzeugte elektrische Strom. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der durchschnittliche Strommix auf dem einschlägigen Markt wesentlich weniger kohlenstoffintensiv ist als im EU-Durchschnitt. Auch wenn die Kohlenstoffintensität zusätzlich gelieferter Elektrizität in der Regel höher liegt als beim durchschnittlichen Strommix und in hohem Maße davon abhängt, zu welcher Tageszeit der zusätzliche Bedarf entsteht, dürfte die Regelung zu einer recht erheblichen Verringerung der CO_2-Emissionen führen.([12])

Die Maßnahme steht in Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe([13]), die die Einrichtung einer landseitigen Stromversorgung in Häfen vorsieht, sofern Bedarf an entsprechenden Anlagen besteht und die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehen, was günstige Auswirkungen auf die Umwelt einschließt.

An dieser Stelle muss daran erinnert werden, dass ein wichtiger Grund für die ungünstige Wettbewerbsposition landseitiger Elektrizität darin liegt, dass die Alternative, also elektrischer Strom, den in Seehäfen liegende Schiffe an Bord erzeugen, derzeit völlig steuerfrei ist, denn nicht nur das zur Stromerzeugung eingesetzte Bunkeröl ist der normalen Regelung gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/96/EG entsprechend steuerfrei, sondern auch die an Bord der Schiffe erzeugte Elektrizität selbst ist von der Steuer befreit (siehe Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2003/96/EG). Letztere Befreiung könnte zwar hinsichtlich der Umweltziele der Union als problematisch angesehen werden, beruht aber auf praktischen Erwägungen. Um an Bord erzeugten Strom zu besteuern, wäre eine Erklärung des Schiffseigners – der oft in einem Drittland ansässig ist – oder des Schiffsbetreibers über die Menge des verbrauchten Stroms erforderlich. In der Erklärung müsste außerdem angegeben werden, wie hoch der Anteil des in den Hoheitsgewässern des

([11]) ABl. C 80 vom 7.3.2015, S. 17.

([12]) Der kombinierte Anteil erneuerbarer Energieträger am NordPool-Strommix lag im Jahr 2012 bei 69,8 % (siehe http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Allerdings werden sowohl Kernenergie als auch Wasserkraft, die an den erneuerbaren Energieträgern im NordPool allgemein den größten Anteil haben, hauptsächlich zur Deckung der Grundlast eingesetzt, während die Spitzenlast im Durchschnitt kohlenstoffintensiver ist. Zudem sei darauf hingewiesen, dass Dänemark im Jahr 2012 etwa 42 % seines Stroms durch konventionelle Wärmekraftwerke erzeugt hat, doch die Windkraft gewinnt bei der Energieversorgung zunehmend an Bedeutung.

([13]) 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).

Mitgliedstaats, in dem die Steuer geschuldet wird, verbrauchten Stroms ist. Für die Schiffseigner wäre es ein großer Verwaltungsaufwand, für jeden Mitgliedstaat, dessen Hoheitsgewässer befahren werden, derartige Erklärungen abzugeben. Unter diesen Umständen kann es gerechtfertigt sein, die weniger verschmutzende Alternative landseitiger Elektrizität nicht zu benachteiligen und Dänemark zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes zu ermächtigen.

Binnenmarkt und Wettbewerb

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des Wettbewerbs hat die Regelung lediglich zur Folge, dass die bestehende, durch die Steuerbefreiung für Bunkeröl bewirkte Verzerrung zwischen zwei konkurrierenden Stromquellen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen – nämlich Stromerzeugung an Bord und landseitige Elektrizität – verringert wird.

Was den Wettbewerb zwischen den Schiffsbetreibern anbelangt, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass derzeit nur sehr wenige Schiffe landseitige Elektrizität gewerblich nutzen. Zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen könnte es daher nur zwischen Schiffen kommen, die die beantragte Regelung nutzen und auf landseitige Elektrizität umstellen, und solchen, die die Stromerzeugung an Bord beibehalten. Genaue Kostenvorausschätzungen hängen zwar entscheidend von der Entwicklung des Ölpreises ab und sind dementsprechend sehr schwierig, aber aus den neuesten verfügbaren Bewertungen ergibt sich, dass insgesamt gesehen selbst bei einer völligen Steuerbefreiung in den meisten Fällen die Betriebskosten landseitiger Elektrizität nicht unter die Kosten der Stromerzeugung an Bord sinken würden([14]), so dass Schiffsbetreiber, die landseitige Elektrizität nutzen, gegenüber denjenigen, die den Strom an Bord erzeugen, in keinem Fall einen erheblichen Wettbewerbsvorteil erlangen würden. Im vorliegenden Fall ist eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung der obengenannten Art umso weniger zu erwarten, da Dänemark die durch die Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträge für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung beachten wird. Außerdem beabsichtigt Dänemark, die Steuervergünstigung auf Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 400 und auf Lieferungen landseitiger Elektrizität mit einer Spannung von mindestens 380 Volt zu beschränken. Damit wird die Maßnahme auf Schiffe ausgerichtet, die in großem Umfang Strom an Bord erzeugen, und zugleich die Gesamtzahl der Begünstigten begrenzt. Die Schwellenwerte wurden relativ niedrig angesetzt. Zugleich kann man durchaus davon ausgehen, dass es sich bei den Schiffen, die aufgrund der Schwellenwerte von der Steuervergünstigung ausgeschlossen sein könnten, eher um dänische Schiffe als solche aus anderen EU-Staaten handelt und dass die Schwellenwerte deshalb in keinem Fall eine günstigere steuerliche Behandlung inländischer Wirtschaftsbeteiligter gegenüber ihren Wettbewerbern aus anderen EU-Staaten zur Folge haben.

Was den Wettbewerb der Häfen untereinander anbelangt, so sind nach Auffassung der dänischen Behörden etwaige Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten dergestalt, dass Schiffe ihre Route ändern würden, um landseitige Elektrizität zu einem ermäßigten Steuersatz zu nutzen, zu vernachlässigen. Da – wie oben ausgeführt – die Nutzung landseitiger Elektrizität zumindest auf kurze Sicht trotz Steuerermäßigung kaum wirtschaftlicher sein dürfte als die Stromerzeugung an Bord, steht auch nicht zu erwarten, dass durch diese Steuerermäßigung für landseitige Elektrizität der Wettbewerb zwischen den

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

Häfen erheblich verzerrt wird, etwa weil die Routen der Schiffe entsprechend der Verfügbarkeit günstiger landseitiger Elektrizität geändert würden.

Der Zeitraum, für den die Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes vorgeschlagen wird, entspricht in etwa dem im Vorschlag der Kommission für die Steuerbefreiung für landseitige Elektrizität genannten Zeitraum von acht Jahren. Es ist unwahrscheinlich, dass sich die in den beiden vorherigen Absätzen dargelegte Analyse vor Ablauf des Ermächtigungszeitraums ändert.

Dauer der Anwendung der Regelung und Entwicklung der EU-Rechtsvorschriften zur Energiebesteuerung

Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, um die Hafenbetreiber nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten. Es sei angemerkt, dass der Umfang der beantragten steuerlichen Maßnahme gegenüber dem Vorschlag der Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie begrenzt ist, da der Vorschlag eine obligatorische Freistellung für landseitige Elektrizität für einen Zeitraum von acht Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie vorsieht. Dennoch sollte die Ausnahmeregelung die künftige Entwicklung bestehender Rechtsvorschriften nicht unterbinden, und der möglichen Annahme eines auf dem Vorschlag der Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie basierten Rechtsakts durch den Rat sollte Rechnung getragen werden. Es erscheint daher angebracht, die beantragte Ermächtigung für die laut der Richtlinie zulässige Höchstdauer von sechs Jahren zu erteilen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass nicht schon vor Ablauf dieses Zeitraums allgemeine einschlägige Regelungen anzuwenden sind. Dieser Zeitraum bietet den Schiffs- und Hafenbetreibern Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in Anlagen für landseitige Elektrizität oder in bordseitige Anlagen.

Staatliche Beihilfen

Wird der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichte relevante Wechselkurs vom 1. Oktober 2014([15]) zugrunde gelegt, so liegt der von den dänischen Behörden vorgesehene ermäßigte Steuersatz von 4 DKK pro MWh über den in der EU vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträgen für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG. Die Maßnahme scheint somit unter Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission zu fallen, der die Voraussetzungen festlegt, unter denen Beihilfen in Form von Umweltsteuerermäßigungen nach der Richtlinie 2003/96/EG von der für staatliche Beihilfen geltenden Anmeldepflicht befreit werden können. Jedoch kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden, ob alle in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen erfüllt sind, und der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates greift der Verpflichtung Dänemarks zur Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen – im Fall freigestellter Beihilfen insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission – nicht vor.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Konsultation der interessierten Kreise

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

([15]) Siehe Fußnote 1.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

Folgenabschätzung

Dieser Vorschlag betrifft eine von einem einzelnen Mitgliedstaat beantragte Ermächtigung.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Subsidiaritätsprinzip

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.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das zur Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus (siehe die vorstehenden Erwägungen zu Binnenmarkt und Wettbewerb).

Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument: Durchführungsbeschluss des Rates.

Nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG ist nur diese Art von Maßnahme möglich.

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.

2015/0106 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Dänemarks, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom([1]), insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit Schreiben vom 2. Juli 2014 ersuchte Dänemark um die Ermächtigung, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden. Auf Ersuchen der Kommission hat Dänemark am 13. November 2014 und am 23. Februar 2015 zusätzliche Informationen vorgelegt.

(2) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung strebt Dänemark eine Förderung der Nutzung landseitiger Elektrizität an. Die Nutzung solcher Elektrizität wird – gegenüber der Verbrennung von Bunkeröl an Bord – als weniger umweltschädliche Möglichkeit zur Deckung des Bedarfs an elektrischem Strom von am Liegeplatz im Hafen liegenden Schiffen erachtet.

(3) Da durch die Nutzung landseitiger Elektrizität die bei der Verbrennung von Bunkeröl durch Schiffe an Liegeplätzen entstehenden Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten bei. Unter den spezifischen strukturellen Bedingungen der Stromerzeugung in der betroffenen Region, d. h. des Elektrizitätsmarktes der nordischen Länder Dänemark, Finnland, Schweden und Norwegen, steht außerdem zu erwarten, dass durch die Nutzung von elektrischem Strom aus dem Festlandsnetz anstelle von Strom, der durch die Verbrennung von Bunkeröl an Bord von Schiffen erzeugt wird, die CO_2-Emissionen verringert werden. Daher dürfte die Maßnahme zur Verwirklichung der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.

(4) Dänemark hat ausdrücklich darum ersucht, die Steuerermäßigung nicht auf elektrischen Strom anzuwenden, der direkt an Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt am Liegeplatz im Hafen geliefert wird.

(5) Die Ermächtigung Dänemarks zur Anwendung eines ermäßigten Satzes der Elektrizitätssteuer auf landseitige Elektrizität geht nicht über das zur Steigerung der Nutzung landseitiger Elektrizität erforderliche Maß hinaus, da die Stromerzeugung an

([1]) ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

Bord in den meisten Fällen die wettbewerbsfähigere Alternative bleiben wird. Aus diesem Grund und weil die Technologie in Dänemark derzeit nicht verfügbar ist, dürfte die Regelung während ihrer Laufzeit kaum zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit auch nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen.

(6) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG muss jede nach dieser Bestimmung gewährte Ermächtigung zeitlich strikt begrenzt sein. Damit gewährleistet wird, dass der Ermächtigungszeitraum lang genug ist, um die Hafenbetreiber nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten, sollte die beantragte Ermächtigung für die Dauer von sechs Jahren erteilt werden, allerdings unter dem Vorbehalt, dass nicht schon vor dem voraussichtlichen Ablauf dieses Zeitraums allgemeine einschlägige Regelungen anzuwenden sind, die gemäß Artikel 113 AEUV erlassen werden können.

(7) 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 einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt und die Mindeststeuerbeträge gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG beachtet werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss gilt ab dem zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

Er tritt sechs Jahre danach außer Kraft.

Sollte der Rat allerdings auf der Grundlage von Artikel 113 des Vertrags allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität erlassen, so 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