



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den xxx  
KOM(20..) yyy endgültig

Vorschlag für einen

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES**

**zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) im Einklang mit 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<sup>1</sup> (nachstehend die „Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder „die Richtlinie“) geregelt.

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie kann der Rat zusätzlich zu den Bestimmungen insbesondere der Artikel 5, 15 und 17 einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen einzuführen.

Dieser Vorschlag zielt darauf ab, Schweden zu ermächtigen, auf elektrischen Strom, der direkt an Schiffe an ihrem Liegeplatz in einem Hafen geliefert wird (nachstehend „landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden. Diese Ausnahmeregelung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Verwendung von landseitiger Elektrizität vermitteln, um die Luftverschmutzung in Hafenstädten zu verringern.

### **2 ALLGEMEINER KONTEXT DES ANTRAGS**

Mit Schreiben vom 4. März 2010 haben die schwedischen Behörden die Kommission von ihrer Absicht unterrichtet, auf landseitige Elektrizität die Elektrizitätssteuer zu einem ermäßigten Satz von 0,5 Öre/kWh anzuwenden. Am 4. Oktober 2010 hat die Kommission zusätzliche Angaben Schwedens in dieser Angelegenheit erhalten.

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

Im Wege der beantragten Maßnahme möchte Schweden einen Anreiz zur Verwendung von landseitiger Elektrizität vermitteln, die als weniger verschmutzende Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen an ihrem Liegeplatz im Hafen angesehen wird. Derzeit unterliegt landseitige Elektrizität der Elektrizitätssteuer zum Normalsatz von 28 Öre/kWh (18,5 Öre/kWh in Nordschweden). Die Mitgliedstaaten müssen jedoch gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Energiebesteuerungsrichtlinie elektrischen Strom, der an Bord von Schiffen für die Schifffahrt in Meeresgewässern der Gemeinschaft erzeugt wird, von der Steuer befreien. Gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f können sie auch elektrischen Strom von der Steuer befreien, der an Bord von Schiffen für die Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft erzeugt wird.

Schweden möchte auf landseitige Elektrizität einen ermäßigten Steuersatz von 0,5 Öre/kWh anwenden, womit seiner Auffassung nach der in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegte Mindeststeuersatz für elektrischen Strom beachtet wird. Der ermäßigte Satz der Elektrizitätssteuer soll für alle Lieferungen von landseitiger Elektrizität mit einer Spannung

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003).

von mindestens 380 Volt an Schiffe der gewerblichen Schifffahrt mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 400 gelten. Diese Einschränkung soll dafür sorgen, dass die meisten der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Schiffe sowie die im Inlandsverkehr eingesetzten größeren Schiffe von der vorgeschlagenen Ermäßigung erfasst werden. Diese Schiffe gelten als Hauptverursacher der Emissionen beim Betrieb von Hilfsmotoren an Bord von Schiffen an ihren Liegeplätzen in Häfen.

Im Wege der Steuerermäßigung will Schweden den Schiffsbetreibern einen Anreiz zur Verwendung von landseitiger Elektrizität vermitteln, um die aerogenen Emissionen und den Lärm von Schiffen am Liegeplatz sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern. Die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes würde die wettbewerbliche Stellung der landseitigen Elektrizität gegenüber der vollständig von der Steuer befreiten Verbrennung von Bunkerölen an Bord verbessern. Die schwedischen Behörden weisen darauf hin, dass derzeit fünf schwedische Häfen (Stockholm, Göteborg, Piteå, Helsingborg und Luleå) über Einrichtungen für die Nutzung landseitiger Elektrizität verfügen und dass eine Reihe weiterer schwedischer Häfen für die Nutzung landseitiger Elektrizität vorbereitet werden. Trotzdem wird diese Möglichkeit nur von einer begrenzten Anzahl an Schiffen in Anspruch genommen. Angenommen, es würden 20 % des verkauften Schiffsdieselmotorkraftstoffs durch landseitige Elektrizität ersetzt, könnten die jährlichen Emissionen um 76 Tonnen Schwefeldioxid, 830 Tonnen Stickoxide, 8,4 Tonnen Partikel und 42 000 Tonnen CO<sub>2</sub> verringert werden.

Nach schwedischer Auffassung steht diese Maßnahmen in Einklang mit der Empfehlung der Kommission 2006/339/EG über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft<sup>2</sup> und der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“ (KOM(2009)8)<sup>3</sup>.

### **Argumente der schwedischen Behörden hinsichtlich der Auswirkung der Regelung auf den Binnenmarkt**

Die schwedischen Behörden erkennen an, dass es sich bei der geplanten Maßnahme um eine staatliche Beihilfe handelt und dass sie die Eigner von Schiffen der gewerblichen Schifffahrt begünstigt. Sie machen aber auch geltend, dass die Maßnahme hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen Schiffseignern oder -betreibern neutral ist, da die Regelung von allen Schiffen an Liegeplätzen in schwedischen Häfen unabhängig von ihrer Flagge in Anspruch genommen werden kann. Die Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten sind nach schwedischer Auffassung zu vernachlässigen, da für die Wahl des Hafens der Bestimmungsort der Ladung maßgebend ist und nicht niedrigere Hafenliegekosten aufgrund der Steuerermäßigung für landseitige Elektrizität.

### **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

---

<sup>2</sup> Empfehlung 2006/339/EG der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft (ABl. L 125 vom 12.5.2006).

<sup>3</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018, KOM(2009) 8 endgültig.

elektrischem Strom, insbesondere Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f.

### **3. 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 schwedischen 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 verbessern. Schweden hat darauf hingewiesen, dass die Kommission als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von im Hafen liegenden Schiffen bereits die Nutzung von landseitiger Elektrizität empfohlen und damit deren Vorteile für die Umwelt anerkannt hat.<sup>4</sup> Die Lieferung von elektrischem Strom an Schiffe an Liegeplätzen in Häfen wird in Schweden derzeit mit 28 Öre/kWh (in Nordschweden 18,5 Öre/kWh) besteuert. Die beantragte Ausnahmeregelung würde also einen zusätzlichen Anreiz für die Nutzung von landseitiger Elektrizität im Umfang von 27,5 Öre/kWh bzw. 29,83 EUR/MWh<sup>5</sup> (18 Öre/kWh bzw. 19,53 EUR/MWh in Nordschweden) bewirken und damit zum Erreichen des postulierten Ziels beitragen.

Die Kommission stellt außerdem fest, dass Schweden in mehreren Häfen bereits über die erforderliche landseitige Infrastruktur verfügt. Unter diesen Umständen können niedrigere Betriebskosten aufgrund eines niedrigeren Endpreises für den verbrauchten elektrischen Strom einen wirksamen Anreiz für eine breitere Nutzung der vorhandenen Anlagen darstellen. Da die geplante Maßnahme auch darauf abzielt, die Nutzung landseitiger Elektrizität in einer größeren Zahl von Häfen als bisher anzubieten, dürften nach Auffassung der Kommission zusätzliche Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus der entsprechenden landseitigen Infrastruktur notwendig sein, um das mit der beabsichtigten Steuerermäßigung angestrebte Ziel zu erreichen. Insgesamt ist die Kommission angesichts des derzeitigen Entwicklungsstandes der landseitigen Elektrizität in Schweden zudem der Auffassung, dass die Anwendung eines erheblich ermäßigten Steuersatzes sowohl für die Hafenbehörden als auch für die Schiffseigner ein wichtiges Signal sein könnte, weiter in diese Technologie zu investieren, besonders, wenn auch begleitende Maßnahmen zur Förderung der landseitigen Elektrizität etwa in Form finanzieller Anreize oder letztlich auch von Vorschriften hinzukommen. In diesem Zusammenhang sei jedoch nicht nur darauf hingewiesen, dass landseitige Elektrizität bereits in einer Reihe von Häfen genutzt wird, sondern auch darauf, dass die Beteiligten auf die von den schwedischen Behörden durchgeführte öffentliche Konsultation über die Gestaltung der vorgeschlagenen Steuerermäßigung lebhaftes Interesse bekundet haben.

---

<sup>4</sup> Siehe Fußnote 2.

<sup>5</sup> Grundlage: Wechselkurs vom 1. Oktober 2010, d.h. 9,2183 SEK = 1 EUR (ABl. C 286 vom 2.10.2010).

Hinsichtlich des angestrebten Ziels weist die Kommission darauf hin, dass es sich bei der Förderung der landseitigen Elektrizität um ein gemeinsames politisches Ziel handelt, das von der gesamten Union verfolgt werden sollte. Dies ist in der Mitteilung der Kommission KOM(2007)575 über eine integrierte Meerespolitik und der zugehörigen Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen<sup>6</sup> festgehalten, wonach dieses Ziel im Rahmen einer Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG aufgegriffen werden soll. Mit Artikel 19 soll hingegen den spezifischen Umstände in einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden, die sich in der Richtlinie selbst nicht widerspiegeln. Eine Ausnahmeregelung auf der Grundlage von Artikel 19 zur Förderung der landseitigen Elektrizität kann daher nur übergangsweise gewährt werden, bis dieses Ziel 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 verringern und leistet somit einen Beitrag zur Verbesserung der örtlichen Luftqualität. Außerdem dürfte die Regelung eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-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 relevanten Markt erheblich weniger kohlenstoffintensiv ist als im EU-Durchschnitt. Auch wenn die Kohlenstoffintensität zusätzlich gelieferter Elektrizität in der Regel höher liegt als beim durchschnittlichen Strommix und außerdem in hohem Maße davon abhängig ist, zu welcher Tageszeit der zusätzliche Bedarf entsteht, bewirkt die Maßnahme doch noch eine recht erhebliche Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.<sup>7</sup>

An dieser Stelle muss daran erinnert werden, dass ein wichtiger Grund für die ungünstige Stellung der landseitigen Elektrizität im Wettbewerb darin liegt, dass die Alternative, d.h. elektrischer Strom, den in Seehäfen liegende Schiffe an Bord erzeugten, derzeit völlig steuerfrei ist, denn nicht nur das zur Stromerzeugung eingesetzte Bunkeröl ist steuerfrei, was der normalen Regelung gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/96/EG entspricht, sondern auch die an Bord der Schiffe erzeugte Elektrizität selbst ist von der Steuer befreit (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 Mitgliedstaates, in dem die Steuer geschuldet wird, jeweils verbrauchten Stroms ist. Für die Schiffseigner wäre es ein großer Verwaltungsaufwand, für jeden Mitgliedstaat, dessen

---

<sup>6</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union (KOM(2007)575 endg. vom 10.10.2007) samt Begleitdokument der Kommissionsdienststellen (SEK (2007) 1278).

<sup>7</sup> Der kombinierte Anteil erneuerbarer und nuklearer Energieträger im NordPool-Strommix betrug im Jahr 2008 86,6 %, siehe [http://www.nordpoolspot.com/reports/Production\\_split/](http://www.nordpoolspot.com/reports/Production_split/). Allerdings werden sowohl Kern- als auch Hydroenergie, die an den erneuerbaren Energieträgern auf dem nordischen Markt den größten Anteil hat, hauptsächlich zur Deckung der Grundlast eingesetzt, während die Spitzenlast kohlenstoffintensiver ist als der Durchschnitt.

Hoheitsgewässer befahren werden, derartige Erklärungen abzugeben. Unter diesen Umständen kann es gerechtfertigt werden, die weniger verschmutzende Alternative der landseitigen Elektrizität nicht zu belasten und Schweden zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes zu ermächtigen.

Was die von Schiffen an Liegeplätzen in Binnenhäfen verbrauchte Elektrizität anbelangt, so ist es den Mitgliedstaaten im Gegensatz zu der Regelung für Seehäfen überlassen, ob sie an Bord erzeugten Strom von der Steuer befreien (Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f). Es gibt also kein rechtliches Hindernis, das die Mitgliedstaaten davon abhalten würde, in Binnenhäfen landseitige Elektrizität und an Bord erzeugten Strom steuerlich gleich zu behandeln. Die in Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie vorgesehene Möglichkeit, für die Nichtbesteuerung von an Bord erzeugtem Strom zu optieren, beruht ebenfalls auf praktischen Erwägungen des Gesetzgebers, ist zugleich aber eng mit fakultativen Steuervorteilen für Zwecke der Binnenschifffahrt verknüpft. Die meisten Mitgliedstaaten, darunter auch Schweden, befreien für derartige Zwecke eingesetzte Brennstoffe von der Steuer. Sie halten es auch nicht für praktikabel, anstelle der Elektrizität die eingesetzten Brennstoffe zu besteuern (vgl. Artikel 21 Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2003/96/EG), weil dies zumindest eine eigenständige Behandlung von zur Stromerzeugung eingesetzten Brennstoffen voraussetzen würde. Bei ihrer Entscheidung über eine etwaige Ausweitung der Steuerbefreiung für Brennstoffe, die in der Seeschifffahrt verwendet werden, auf Brennstoffe, die in der Binnenschifffahrt verwendet werden, berücksichtigen die Mitgliedstaaten eine Reihe von Aspekten, darunter auch übergeordnete Ziele der nationalen Verkehrspolitik und umweltpolitische Erwägungen, die sie veranlassen können, für diese Zwecke verwendete Brennstoffe nicht zu besteuern.

In der derzeitigen Phase erscheint es daher gerechtfertigt, die Möglichkeit der Befreiung von landseitiger Elektrizität auf Binnenhäfen auszudehnen.

### **Binnenmarkt und Wettbewerb**

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des Wettbewerbs hätte die beantragte Regelung zur Folge, dass die bestehende, durch die Steuerbefreiung für Bunkeröl hervorgerufene Verzerrung zwischen zwei konkurrierenden Stromquellen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen, d.h. Stromerzeugung an Bord und landseitige Elektrizität, beseitigt wird.

Was den Wettbewerb der Schiffsbetreiber anbelangt, so ist zunächst noch einmal 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 verfügbaren Angaben ergibt sich, dass insgesamt selbst bei einer völligen Steuerbefreiung in den meisten Fällen die Betriebskosten der landseitigen Elektrizität nicht unter die Kosten der Stromerzeugung an Bord sinken würden<sup>8</sup>, sodass Schiffsbetreiber, die landseitige Elektrizität nutzen, gegenüber denjenigen, die den Strom an Bord erzeugen, in

---

<sup>8</sup> Siehe Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, Dienstleistungsauftrag in Bezug auf Emissionen von Schiffen: Zuschreibung, Minderung und marktgestützte Instrumente: landseitige Stromversorgung, August 2005, [http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2\\_shoreside.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf). Die Kostenanalyse bezieht sich auf die drei Häfen Göteborg (Schweden), Juneau und Long Beach (USA).

keinem Fall einen erheblichen Wettbewerbsvorteil erlangen würden. Im vorliegenden Fall ist umso weniger mit einer erheblichen derartigen Wettbewerbsverzerrung zu rechnen, als Schweden das in der Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebene Mindeststeuerniveau einhalten will. Außerdem beabsichtigt Schweden, die Steuervergünstigung auf Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 400 und auf Lieferungen von 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. Den schwedischen Behörden zufolge wurden die beiden Schwellenwerte relativ niedrig angesetzt, um Befürchtungen von inländischen Verbänden zu begegnen, dass schwedische Schiffe gegenüber nicht-schwedischen Schiffen benachteiligt werden könnten. Hingegen kann man vernünftigerweise davon ausgehen, dass es sich bei den Schiffen, die aufgrund der Schwellenwerte von der Steuervergünstigung ausgeschlossen sein könnten, eher um schwedische 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 schwedischen 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 beschrieben – die Nutzung von landseitiger Elektrizität zumindest auf kurze Sicht trotz Steuerermäßigung kaum wirtschaftlicher sein dürfte als die Stromerzeugung an Bord, steht auch nicht zu erwarten, dass durch die Steuerermäßigung für landseitige Elektrizität der Wettbewerb zwischen den Häfen erheblich verzerrt wird, etwa weil die Routen der Schiffe entsprechend der Verfügbarkeit günstiger landseitiger Elektrizität geändert würden.

Schließlich ist auch der Zeitraum, für den die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes genehmigt werden soll, so kurz, dass nicht damit zu rechnen ist, dass die in den beiden vorherigen Absätzen dargelegte Analyse vor Ablauf des Genehmigungszeitraums geändert werden müsste.

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

Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, damit die Hafentreiber nicht vor den erforderlichen Investitionen zurückschrecken. Dieses Ziel darf jedoch nicht mit der notwendigen künftigen Weiterentwicklung der bestehenden Rechtsvorschriften kollidieren. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass die Kommission gerade über eine etwaige Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG nachdenkt, um diese Richtlinie mehr mit energie- und umweltpolitischen Zielen und insbesondere den Zielen in Bezug auf den Klimawandel für die Zeit nach 2013 in Einklang zu bringen. Ein entsprechender Vorschlag könnte sich auch mit der steuerlichen Behandlung der landseitigen Elektrizität befassen. Es erscheint daher angebracht, die beantragte Genehmigung für einen Zeitraum von drei Jahren zu erteilen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass nicht schon vor Ablauf dieses Zeitraums allgemeine einschlägige Regelungen anzuwenden sind.

#### **4. STAATLICHE BEIHILFEN**

Wird der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichte relevante Wechselkurs<sup>9</sup> vom 1. Oktober 2010 zugrunde gelegt, steht der von den schwedischen Behörden geplante Steuersatz von 0,5 Öre/kWh mit dem Mindeststeuerniveau gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG in Einklang. Die Regelung fällt somit unter die so genannte allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 800/2008)<sup>10</sup> und bedarf daher keiner vorherigen Anmeldung.

#### **5. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

##### **Anhörung von interessierten Kreisen**

Der Vorschlag stützt sich auf einen Antrag Schwedens 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.

#### **6. RECHTLICHE ASPEKTE**

Der Vorschlag zielt auf eine Ermächtigung Schwedens zur Abweichung von den allgemeinen Bestimmungen der Richtlinie 2003/96/EG des Rates und zur Anwendung eines ermäßigten Satzes der Elektrizitätssteuer in Höhe von 0,5 Öre/kWh auf elektrischen Strom ab, der direkt an Schiffe am Liegeplatz in einem Hafen geliefert wird.

##### **Rechtsgrundlage**

Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG.

##### **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.

Die konkurrierenden Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in diesem Bereich sind jedoch von dem geltenden EU-Recht genau geregelt und begrenzt. Gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96 ist ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Dabei können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten.

---

<sup>9</sup> Zu dem für die Bewertung der Einhaltung der Mindeststeuersätze relevanten Wechselkurs siehe Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 2003/96/EG sowie Fußnote 5 des vorliegenden Papiers.

<sup>10</sup> Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung), ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3.



Folglich steht der Vorschlag mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

### **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das zum Erreichen des Ziels erforderliche Maß hinaus (s.o. die Erwägungen zu Binnenmarkt und Wettbewerb).

### **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Durchführungsbeschluss des Rates

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

## **7. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Maßnahme beinhaltet keine finanziellen oder administrativen Belastungen für die Union. Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

Vorschlag für einen

## **DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES**

**zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) im Einklang mit 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<sup>11</sup>, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Schreiben vom 4. März 2010 ersuchte Schweden um die Ermächtigung, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer anzuwenden.
- (2) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung strebt Schweden eine Förderung der breiteren Nutzung der landseitigen Elektrizität an, damit am Liegeplatz im Hafen liegende Schiffe ihren Bedarf an elektrischem Strom in einer gegenüber der Verbrennung von Bunkeröl an Bord weniger umweltschädlichen Weise decken können.
- (3) Da durch die Nutzung von landseitiger Elektrizität die mit der Verbrennung von Bunkeröl an Bord von Schiffen an Liegeplätzen verbundenen 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 Schweden, Dänemark, Finnland und Norwegen, ist außerdem zu erwarten, dass durch die Nutzung von elektrischem Strom aus dem Festlandsnetz anstelle von durch die Verbrennung von Bunkeröl an Bord der Schiffe erzeugtem Strom auch CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden werden. Daher dürfte die Maßnahme zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der EU beitragen.
- (4) Die Ermächtigung Schwedens zur Anwendung eines ermäßigten Satzes der Elektrizitätssteuer auf landseitige Elektrizität geht nicht über das zum Erreichen des erwähnten Ziels erforderliche Maß hinaus, da die Stromerzeugung an Bord in den meisten Fällen weiterhin die

---

<sup>11</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

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

- (5) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG ist jede aufgrund dieser Bestimmung gewährte Ermächtigung zu befristeten. Da der Zeitraum der Anwendung der Regelung lang genug sein muss, um die Hafengebührenbetreiber nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten, zugleich aber auch die künftige Entwicklung des bestehenden Rechtsrahmens nicht untergraben werden darf, ist es angebracht, die beantragte Ermächtigung für einen Zeitraum von drei Jahren zu gewähren, allerdings unter dem Vorbehalt, dass nicht schon vor dem Ablauf dieses Zeitraums allgemeine einschlägige Regelungen anzuwenden sind –

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Schweden wird hiermit 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 Mindestniveaus der Besteuerung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG eingehalten werden.

#### *Artikel 2*

Dieser Beschluss gilt ab dem zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union. Er tritt drei Jahre danach außer Kraft.

Sollte der Rat allerdings auf der Grundlage von Artikel 113 AEUV allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität erlassen, tritt dieser Beschluss an dem Tag außer Kraft, ab dem diese allgemeinen Regelungen anzuwenden sind.

#### *Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an das Königreich Schweden gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*