EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom 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 Strom[1] (im Folgenden „Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder „Richtlinie“) geregelt.

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

Gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1674 des Rates vom 29. Oktober 2020[2] (dem der Durchführungsbeschluss 2014/725/EU des Rates vom 14. Oktober 2014[3] und der Durchführungsbeschluss 2011/384/EU des Rates vom 20. Juni 2011[4] vorausgingen) ist Schweden bereits ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt[5] handelt.

Ziel dieses Vorschlags ist es, diese Ermächtigung entsprechend dem Antrag Schwedens zu verlängern, da die derzeitige Ausnahmeregelung am 31. Dezember 2023 ausläuft.

Mit Schreiben vom 5. April 2023 informierten die schwedischen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Laufzeit der derzeitigen Maßnahme bis zum 31. Dezember 2027 zu verlängern. Die schwedischen Behörden übermittelten mit Schreiben vom 19. Oktober 2023 zusätzliche Informationen.

Die schwedischen Behörden beabsichtigen, auf landseitige Elektrizität einen ermäßigten Steuersatz für elektrischen Strom von 6 SEK (etwa 0,552 EUR)([6]) pro MWh 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 (d. h. 0,5 EUR pro MWh).

In Artikel 13 der Richtlinie ist eine Toleranzgrenze für die Mitgliedstaaten festgelegt, die den Euro nicht eingeführt haben. Diese Mitgliedstaaten sind verpflichtet, einmal im 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

---

1 ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.
2 ABl. L 378 vom 12.11.2020, S. 3.
3 ABl. L 301 vom 21.10.2014, S. 27.
4 ABl. L 170 vom 30.6.2011, S. 36.
5 Der Begriff „private nichtgewerbliche Schifffahrt“ ist in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c Unterabsatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG definiert.
6 Alle Berechnungen basieren auf dem Wechselkurs vom 3. Oktober 2022, d. h. 10,8743 SEK für 1 EUR. Siehe ABl. C 381 vom 4.10.2022, S. 4.

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.

Die beantragte Geltungsdauer der Ausnahmeregelung erstreckt sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2027, was eine Fortführung der derzeitigen Ausnahmeregelung darstellt und innerhalb der zulässigen Höchstdauer nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie liegt.

Die steuerliche Maßnahme soll die Nutzung landseitiger Elektrizität durch Schiffe, die normalerweise für ihre Stromversorgung ölbetriebene Hilfsmotoren verwenden, fördern. Diese Bestimmungen bewirken weniger Emissionen von am Liegeplatz im Hafen liegenden Schiffen, wodurch die Ablagerung der Säure bildenden Stoffe, was insbesondere im Südwesten Schwedens ein Problem darstellt, reduziert wird. Die Bestimmungen bewirken voraussichtlich auch wesentliche Umweltverbesserungen vor Ort, u. a. in Form eines niedrigeren Lärmpegels.

Die steuerliche Maßnahme bedeutet die Senkung der für landseitige Elektrizität geltenden Energiesteuer von dem sonst geltenden Betrag von 39,2 SEK pro MWh auf 6 SEK pro MWh.

Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Energiebesteuerungsrichtlinie müssen die Mitgliedstaaten Energieerzeugnisse, die an Bord von Schiffen am Liegeplatz im Hafen zur Erzeugung von elektrischem Strom verwendet werden, sowie den erzeugten elektrischen Strom von der Steuer befreien. Gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie können sie auch elektrischen Strom von der Steuer befreien, der an Bord von Schiffen für die Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft erzeugt wird. Schweden hat bestätigt, dass es diese letztgenannte optionale Ausnahmeregelung umgesetzt hat.

Schweden wird 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 anwenden. Diese Einschränkung wird von den schwedischen Behörden als angemessen erachtet, um sicherzustellen, dass die meisten 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. Die Ermäßigung gilt nicht für privat genutzte Schiffe oder wenn ein Schiff außer Dienst gestellt oder langfristig außer Betrieb gesetzt wurde.

Es besteht jedoch keine Verpflichtung für Schiffe zur Nutzung landseitiger Elektrizität.

Die jährlichen Haushaltsausgaben werden auf 12 Mio. SEK geschätzt.

Die Maßnahme wird in Form einer Rückzahlung zur Senkung der Steuerlast bezüglich der betreffenden Elektrizität gewährt.

Die schwedischen Behörden sind der Auffassung, dass die Steuerermäßigung für landseitige Elektrizität keinen wesentlichen Wettbewerbsvorteil für die Schiffsbetreiber herbeiführt, die von landseitiger Elektrizität Gebrauch machen, gegenüber denen, die Strom an Bord erzeugen. Werden nur die Stromkosten allein und die Steuern berücksichtigt, so sind die Kosten für landseitige Elektrizität mit einem ermäßigten Steuersatz etwas niedriger als der Preis für an Bord von Schiffen erzeugten elektrischen Strom. Allerdings haben auch

Mehrkosten in Form von Netzkosten, Investitionen für bordseitige Verbindungen sowie direkt oder indirekt die Investitionskosten für die Versorgungsanlagen im Hafen einen Einfluss auf die Gesamtkosten für landseitige Elektrizität. Da jedoch die Investitionen in Versorgungsanlagen in Häfen und an Bord sehr kostspielig sind, vertreten die schwedischen Behörden die Auffassung, dass ein ermäßigter Steuersatz eine Voraussetzung für diese Investitionen durch Häfen und Schiffseigner darstellt. Den Angaben der schwedischen Behörden zufolge hatten die derzeitige Ausnahmeregelung und frühere Ausnahmeregelungen eine unmittelbare Auswirkung sowohl auf die Anzahl der Häfen als auch die Anzahl der Anlagen zur Bereitstellung landseitiger Elektrizität, indem sie die Rentabilität des Übergangs von fossilen Brennstoffen zu elektrischem Strom gesteigert haben.

Die Maßnahme dient dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Seeverkehrs zu verringern. Durch die Maßnahme werden aerogene Emissionen und der Lärm von Schiffen am Liegeplatz reduziert. Die Maßnahme wird einiges dazu beitragen, die Erreichung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid gemäß der Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) in Hafenstädten zu ermöglichen. Dies hat auch positive Auswirkungen auf andere Luftqualitätsparameter in Hafengebieten.

Schweden hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung ab dem 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2027 beantragt; dabei kommt es zu keiner Unterbrechung der derzeitigen Ausnahmeregelung, und die Höchstdauer nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie wird nicht überschritten.

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

Die Besteuerung von elektrischem Strom ist in der Richtlinie 2003/96/EG und insbesondere in Artikel 10 geregelt. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c ist die Steuerbefreiung von Energieerzeugnissen für die Schifffahrt sowie von an Bord von Schiffen erzeugtem elektrischem Strom vorgeschrieben. Gemäß den Artikeln 5, 15 und 17 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Steuersatzdifferenzierungen, einschließlich Steuerbefreiungen und Steuerermäßigungen, auf bestimmte Verwendungszwecke von elektrischem Strom anzuwenden. Diese Bestimmungen sehen jedoch keine Steuerermäßigungen für landseitige Elektrizität vor.

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 Kommission hat bereits die Nutzung landseitiger Elektrizität als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von im Hafen liegenden Schiffen empfohlen und damit deren Vorteile für die Umwelt anerkannt.[7]

[7] 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).

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

Schweden hat die Maßnahme für 4 Jahre beantragt, weniger als die zulässige Höchstdauer von sechs Jahren gemäß Artikel 19 Absatz 2. Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, um die Hafenbetreiber und Stromversorger nicht davon abzuhalten, weiterhin die erforderlichen Investitionen in Anlagen zur Bereitstellung landseitiger Elektrizität zu tätigen oder entsprechend neu zu investieren. Dieser Zeitraum bietet auch den Schiffsbetreibern Rechtssicherheit zur Planung ihrer Investitionen in bordseitige Anlagen.

Allerdings sollte die Ausnahmeregelung die künftige Weiterentwicklung bestehender Rechtsvorschriften nicht unterbinden; ferner sollte der derzeitigen Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie sowie der möglichen Annahme eines auf dem Vorschlag der Kommission zur Neufassung der Energiebesteuerungsrichtlinie[8] basierenden Rechtsakts durch den Rat Rechnung getragen werden.

Es erscheint daher angebracht, die Ermächtigung für den beantragten Zeitraum zu erteilen; allerdings sollte die Geltungsdauer der Ausnahmeregelung enden, falls vor Ende 2027 einschlägige allgemeine Bestimmungen anwendbar werden.

Vorschriften über staatliche Beihilfen

Der von den schwedischen Behörden geplante ermäßigte Steuersatz von 6 SEK (etwa 0,552 EUR)([9]) pro MWh entsprach zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung.

Die schwedischen Behörden erkennen an, dass es sich bei der Maßnahme um eine staatliche Beihilfe handelt, und machen geltend, dass die Maßnahme die materiellen Voraussetzungen der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2023/1315 der Kommission vom 23. Juni 2023) zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO) erfüllt.

Der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates lässt die Verpflichtung des Mitgliedstaats zur Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen unberührt.

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

Umwelt und Klimawandel

Die beantragte Maßnahme betrifft hauptsächlich die Umweltpolitik der EU. Die Maßnahme trägt dazu bei, die Verbrennung von Bunkeröl an Bord von im Hafen liegenden Schiffen zu

[8] COM(2021) 563 final: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES RATES zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung).

[9] Alle Berechnungen basieren auf dem Wechselkurs vom 3. Oktober 2022, d. h. 10,8743 SEK für 1 EUR. Siehe ABl. C 381 vom 4.10.2022, S. 4.

reduzieren, und leistet somit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität vor Ort, zur Verringerung der Lärmbelastung sowie zur Bekämpfung des Klimawandels. Gemäß der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität[10] sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, sicherzustellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte, Zielwerte und sonstigen Luftqualitätsstandards für bestimmte Luftschadstoffe nicht überschritten werden. 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. Die Nutzung landseitiger Elektrizität wird auch durch die Richtlinie (EU) 2016/802[11] zur Regelung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen gefördert.

Den Angaben der schwedischen Behörden zufolge hat die Nutzung landseitiger Elektrizität zu einer Verringerung der Emissionen von Schwefeldioxid, Stickstoffoxiden, Partikeln und Kohlenstoffoxiden geführt. Gegenwärtig verfügen die schwedischen Behörden über keine jüngeren Schätzungen zu den Emissionsverringerungen, die auf die Maßnahme zurückzuführen sind. Das volle Potenzial der Maßnahme wurde noch nicht ausgeschöpft, da kostspielige Anlagen sowohl in den Häfen als auch an Bord der Schiffe erforderlich sind. Die Nutzung landseitiger Elektrizität ist wichtig für das Bestreben Schwedens, die Luftqualitätsstandards gemäß der Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa einzuhalten.

Energie

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe[12], 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 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 großer Verwaltungsaufwand, für jeden Mitgliedstaat, dessen Hoheitsgewässer befahren werden, derartige Erklärungen abzugeben.

---

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).

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).

Verkehr

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 Union[13] und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“[14].

Binnenmarkt und fairer Wettbewerb

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarkts und des fairen 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 landseitige Elektrizität – verringert wird.

Die schwedischen Behörden konnten bei der Hafenwahl der Schiffseigner keine wesentlichen Änderungen beobachten, die damit in Verbindung gebracht werden können, ob Anlagen zur Bereitstellung landseitiger Elektrizität verfügbar sind. Gegenwärtig wird landseitige Elektrizität hauptsächlich von Fähren und routengebundenem Verkehr genutzt. Für die Hafenwahl der Schiffseigner ist die Verfügbarkeit landseitiger Elektrizität nicht maßgebend. Nach Angaben von Interessenträgern nutzen Kreuzfahrtschiffe häufig Liegeplätze, an denen landseitige Elektrizität verfügbar ist.

Der Zugang zu landseitiger Elektrizität wird zudem den betroffenen Schiffen unabhängig von der Flagge offenstehen, unter der sie fahren, sodass inländische Wirtschaftsteilnehmer gegenüber ihren Wettbewerbern aus anderen EU-Mitgliedstaaten nicht steuerlich günstiger behandelt werden.

Was den Wettbewerb der Häfen untereinander anbelangt, so ist damit zu rechnen, dass 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 sind. 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 Häfen erheblich verzerrt wird, etwa weil die Routen der Schiffe entsprechend der Verfügbarkeit günstiger landseitiger Elektrizität geändert würden.

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.

---

13 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).

14 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).

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 in 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 Schwedens und betrifft nur diesen Mitgliedstaat. Daher wurde keine Konsultation der Interessenträger durchgeführt.

- **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.

Die Maßnahme wird nach den von Schweden vorgelegten Informationen eine begrenzte Auswirkung auf die Steuereinnahmen haben. Genauer gesagt wird bei einer Schätzung der Steuerausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme nach Angaben der schwedischen Behörden für die kommenden Jahre mit einem Ausfall von 12 Mio. SEK pro Jahr gerechnet.

Schweden erwartet 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 landseitiger Elektrizität hat zu einer Verringerung der Emissionen von Schwefeldioxid, Stickstoffoxiden, Partikeln und Kohlenstoffoxiden geführt. Das volle Potenzial der Maßnahme wurde noch nicht ausgeschöpft, da kostspielige Anlagen sowohl in den Häfen als auch an Bord der Schiffe erforderlich sind.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines von Schweden 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 31. Dezember 2027 erteilt. Der geplante Steuersatz muss dem Mindeststeuersatz gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie entsprechen. Die Maßnahme kann im Fall 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 Schweden ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz in schwedischen Häfen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Satz der Elektrizitätssteuer 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 Schwedens mit Wirkung vom 1. Januar 2024 in Fortführung des derzeit geltenden Durchführungsbeschlusses 2014/725/EU des Rates bis zum 31. Dezember 2027 erteilt, was innerhalb der in der Richtlinie erlaubten Höchstdauer von sechs Jahren liegt.

2024/0008 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Schwedens, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom 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 Strom[1], insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1674 des Rates[2] wurde Schweden dazu ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG bis zum 31. Dezember 2023 einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt.

(2) Mit Schreiben vom 5. April 2023 ersuchte Schweden um die Ermächtigung, für landseitige Elektrizität bis zum 31. Dezember 2027 weiterhin einen ermäßigten Steuersatz gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG anzuwenden. Die schwedischen Behörden übermittelten mit Schreiben vom 19. Oktober 2023 zusätzliche Informationen.

(3) Mit der beabsichtigten Steuerermäßigung strebt Schweden die weitere Förderung der Nutzung landseitiger Elektrizität 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 landseitiger Elektrizität die bei der Verbrennung von Bunkeröl entstehenden Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Verringerung der Lärmbelastung in Hafenstädten bei. Daher dürfte die Maßnahme zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.

(5) Die Ermächtigung Schwedens zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes auf landseitige Elektrizität geht nicht über das zur Steigerung der Nutzung dieser Elektrizität erforderliche Maß hinaus, da die Stromerzeugung an Bord in den meisten

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

[2] Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1674 des Rates vom 29. Oktober 2020 zur Ermächtigung Schwedens, 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 (ABl. L 378 vom 12.11.2020, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

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

(6) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG ist jede aufgrund dieser Bestimmung gewährte Ermächtigung zu befristen. 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 31. Dezember 2027 zu erteilen. Allerdings sollte die Geltungsdauer dieser Ermächtigung an dem Tag enden, ab dem allgemeine Bestimmungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität gelten, die der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlässt, sofern diese Bestimmungen während der Geltungsdauer der Ermächtigung anwendbar werden.

(7) Um den Hafen- und Schiffsbetreibern Rechtssicherheit zu bieten und um einen erhöhten Verwaltungsaufwand für die Verteiler und Weiterverteiler von elektrischem Strom zu vermeiden, sollte sichergestellt werden, dass Schweden weiterhin einen ermäßigten Steuersatz auf landseitige Elektrizität anwenden kann. Die beantragte Ermächtigung sollte daher mit Wirkung vom 1. Januar 2024 gewährt werden, damit sie sich nahtlos an die zuvor gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1674 geltende Regelung anschließt.

(8) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Schweden wird ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt und die Mindeststeuerbeträge nach Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG eingehalten werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss gilt vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2027.

Sollte der Rat allerdings auf der Grundlage von Artikel 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union allgemeine Bestimmungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität erlassen, die während der in Absatz 1 festgelegten Geltungsdauer der Ermächtigung anwendbar werden, so tritt dieser Beschluss an dem Tag außer Kraft, ab dem diese allgemeinen Bestimmungen anwendbar werden.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an das Königreich Schweden gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin