



Brüssel, den 26. Mai 2026
(OR. en)

9725/26

**Interinstitutionelles Dossier:
2026/0121 (NLE)**

**FISC 196
ECOFIN 676
ENER 283**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	22. Mai 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 244 final
Betr.:	Vorschlag für einen DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung Deutschlands, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 244 final.

Anl.: COM(2026) 244 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.5.2026
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung Deutschlands, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen
gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG
einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden**

BEGRÜNDUNG

(1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Union ist in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom¹ (im Folgenden „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 der Richtlinie festgelegten Bestimmungen einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen einzuführen.

Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1436 des Rates vom 7. Oktober 2020² (dem der Durchführungsbeschluss 2014/722/EU des Rates vom 14. Oktober 2014³ und der Durchführungsbeschluss 2011/445/EU des Rates vom 12. Juli 2011⁴ vorausgingen) wurde Deutschland bereits ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom (im Folgenden „landseitige Elektrizität“) einen ermäßigten Steuersatz auf elektrischen Strom anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt⁵ handelt.

Ziel dieses Vorschlags ist es, die Ermächtigung entsprechend dem Antrag Deutschlands zu verlängern, da die derzeitige Ausnahmeregelung am 31. Dezember 2025 ausgelaufen ist.

Mit Schreiben vom 26. August 2025 informierten die deutschen Behörden die Kommission über ihre Absicht, die Laufzeit der derzeitigen Maßnahme bis zum 31. Dezember 2029 zu verlängern. Zusätzliche Informationen wurden mit Schreiben vom 23. Januar 2026 übermittelt.

Deutschland beantragt eine Verlängerung der Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes von 0,50 EUR/MWh auf die landseitige Stromversorgung von Schiffen⁶, die ausschließlich zu gewerblichen Zwecken (einschließlich der Fischerei) in den See- und

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

² Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1436 des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Ermächtigung Deutschlands, 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 331 vom 12.10.2020, S. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) in Verbindung mit der Berichtigung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1436 des Rates vom 12. Oktober 2020 zur Ermächtigung Deutschlands, 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 342 vom 16.10.2020, S. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

³ ABl. L 300 vom 18.10.2014, S. 55.

⁴ ABl. L 191 vom 22.7.2011, S. 22.

⁵ Der Begriff „private nichtgewerbliche Schifffahrt“ ist in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c Unterabsatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG definiert.

⁶ Im Antrag bezeichnet als alle motorgetriebenen Wasserfahrzeuge und schwimmenden Vorrichtungen gemäß Kapitel 89 der Kombinierten Nomenklatur.

Binnengewässern der Union⁷ betrieben werden. Dieser Betrag entspricht dem in der Richtlinie festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung.

Die beantragte Geltungsdauer erstreckt sich vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2029. Damit wird die derzeitige Ausnahmeregelung beibehalten und die nach Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie zulässige Höchstdauer eingehalten.

Mit dieser Ermäßigung soll weiterhin ein wirtschaftlicher Anreiz zur Bereitstellung und Nutzung landseitiger Elektrizität geschaffen werden, damit die Luftverschmutzung in Hafentstädten reduziert, die Luftqualität vor Ort verbessert und die Lärmbelastung verringert wird, was der Gesundheit der Einwohner zugute kommt.

Die von Deutschland anzuwendende Maßnahme zielt auch darauf ab, die Umweltauswirkungen des Schiffsverkehrs zu verringern.

Mit der beantragten Maßnahme möchte Deutschland weiterhin einen Anreiz zur Verwendung von landseitiger Elektrizität schaffen, die als weniger umweltbelastende Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen an ihrem Liegeplatz im Hafen gilt. Wie im Antrag angegeben, beträgt der Normalsatz der Stromsteuer in Deutschland 20,50 EUR/MWh. Die Steuerermäßigung beträgt derzeit 20,00 EUR/MWh. Dies bedeutet, dass den Begünstigten 0,50 EUR/MWh in Rechnung gestellt werden – der gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie geltende EU-Mindeststeuerbetrag für elektrischen Strom (für die betriebliche Verwendung gemäß Artikel 10 Absatz 1 und Anhang I Tabelle C). Deutschland gewährt die Steuervergünstigung in Form eines ermäßigten Steuersatzes bei Bezug (wofür eine Erlaubnis erforderlich ist) oder als Steuererstattung.

Andererseits müssen die Mitgliedstaaten Energieerzeugnisse, die an Bord von Schiffen am Liegeplatz im Hafen zur Erzeugung von elektrischem Strom verwendet werden, gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Energiebesteuerungsrichtlinie von der Steuer befreien. Diese Befreiung können sie gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie auch dann gewähren, wenn der elektrische Strom an Bord von Schiffen für die Schifffahrt in Binnengewässern der Gemeinschaft erzeugt wird. Deutschland hat bestätigt, dass es diese letztgenannte optionale Steuerbefreiung umgesetzt hat.

Die deutschen Behörden haben darauf hingewiesen, dass die Steuerermäßigung für alle Schiffe mit Ausnahme von Wasserfahrzeugen der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt gilt, was bedeutet, dass alle in der gewerblichen Schifffahrt genutzten Schiffe – unabhängig von ihrer Größe oder der Flagge, unter der sie fahren – in den Genuss der Steuerermäßigung kommen können. Es besteht jedoch keine Verpflichtung für Schiffe zur Nutzung landseitiger Elektrizität.

Wie im Antrag angegeben, beantragten im Jahr 2024 insgesamt 28 Unternehmen die Steuerentlastung. Darüber hinaus wird die deutsche Bundesmarine an acht Standorten mit landseitiger Elektrizität versorgt. An Liegeplätzen in See- und Binnenhäfen gibt es in Deutschland mehr als 400 feste oder mobile Landstromanlagen. In 50 See- und Binnenhäfen sind (zusätzliche) landseitige Anlagen geplant oder im Bau befindlich.

⁷ Wie im nationalen Recht festgelegt, gilt die Maßnahme nicht für landseitige Elektrizität, die an Wasserfahrzeuge während ihres Aufenthalts in einer Werft geliefert wird.

Zur Schätzung der Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der Maßnahme berechneten die deutschen Behörden den Steuerausfall auf der Grundlage der verbrauchten Strommenge, für die die Steuervergünstigung gilt, und der Höhe der Steuervergünstigung. Die Steuerentlastung beläuft sich derzeit auf 20,00 EUR/MWh (der Regelsteuersatz beträgt, wie oben angegeben, 20,50 EUR/MWh).

Im Jahr 2024 wurden rund 74 100 MWh Strom entweder zum Vorzugstarif geliefert oder kamen in den Genuss der Steuerentlastung. Dies führte 2024 zu einem Steuerausfall in Höhe von rund 1,48 Mio. EUR.

Deutschland hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung bis zum 31. Dezember 2029 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2026 beantragt; dadurch kommt es zu keiner Unterbrechung der derzeitigen Ausnahmeregelung, und die Höchstdauer nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie wird nicht überschritten.

Mit der Steuerermäßigung will Deutschland einen Anreiz für Schiffsbetreiber schaffen, Landstrom zu verwenden, um die Emissionen von Luftschadstoffen und den Lärm, die durch die Verbrennung von Kraftstoffen durch Schiffe am Liegeplatz entstehen, sowie die CO₂-Emissionen zu verringern. Die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der landseitigen Elektrizität gegenüber der Verbrennung von Bunkeröl an Bord, das von der Verbrauchsteuer auf Energie befreit ist.

Die deutschen Behörden sind der Auffassung, dass die Regelung die Voraussetzungen des Artikels 44 der 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 Union⁸ erfüllt. Die deutschen Behörden haben die Regelung daher nicht förmlich bei der Kommission angemeldet, sondern haben im Rahmen ihrer Berichterstattungspflicht gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission am 1. Juli 2024 zusammenfassende Informationen über die Regelung über das elektronische Meldesystem der Kommission übermittelt⁹.

- **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 eine Steuerbefreiung von an Bord von Schiffen erzeugtem elektrischem Strom obligatorisch 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 nicht per se Steuerermäßigungen für landseitige Elektrizität vor.

Bestimmungen gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie

Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie lautet:

⁸ ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1.

⁹ Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll], Zusammenfassung der Informationen wurde der Kommission am 1. Juli 2024 über das elektronische Meldesystem der Kommission übermittelt, <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829>.

„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 deutschen Behörden möchten mit der beabsichtigten Steuerermäßigung weiterhin ein Angebot fördern, das es Schiffen erlaubt, am Liegeplatz 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 landseitiger Elektrizität als Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen am Liegeplatz empfohlen und damit deren Vorteile für die Umwelt anerkannt¹⁰.

Derzeit beträgt der Normalsatz der Mehrwertsteuer auf elektrischen Strom 20,50 EUR/MWh, während die Steuervergünstigung bei 20,00 EUR/MWh liegt. Die Begünstigten zahlen somit den gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie geltenden EU-Mindeststeuersatz für elektrischen Strom von 0,50 EUR/MWh. Dies kann daher weiterhin zur Erreichung des erklärten politischen Ziels beitragen.

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

Deutschland hat die Maßnahme für einen Zeitraum von vier Jahren beantragt, d. h. innerhalb der zulässigen Höchstdauer gemäß Artikel 19 Absatz 2. Grundsätzlich muss die Maßnahme für einen ausreichend langen Zeitraum in Kraft bleiben, um sich positiv auf Investitionsentscheidungen von Hafenbetreibern in landseitige Stromversorgungsanlagen und von Schiffsbetreibern in bordseitige Ausrüstung auswirken zu können.

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 Energiebesteuerungsrichtlinie¹¹ basierenden Rechtsakts durch den Rat Rechnung getragen werden.

Um die Entwicklung und Nutzung landseitiger Elektrizität zu fördern, hat die Kommission im Rahmen des Vorschlags zur Neufassung der Richtlinie zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom unter anderem vorgesehen, dass alle Mitgliedstaaten auf elektrischen Strom, der direkt an Schiffe am Liegeplatz in Häfen geliefert wird, Steuerbefreiungen, teilweise Steuerbefreiungen oder Steuerermäßigungen anwenden können.

¹⁰ 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).

¹¹ COM(2021) 563 final: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung).

Unter diesen Umständen erscheint es angebracht, die Ermächtigung für den betreffenden Zeitraum zu erteilen.

Vorschriften über staatliche Beihilfen

Der von den deutschen 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.

In Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission sind die Voraussetzungen festgelegt, unter denen Beihilfen in Form von Umweltsteuerermäßigungen, die die Bedingungen der Richtlinie 2003/96/EG erfüllen, von der für staatliche Beihilfen geltenden Anmeldepflicht freigestellt werden können.

Die deutschen Behörden geben an, dass die derzeitige Regelung und ihre Vorgängerregelungen die Voraussetzungen des Artikels 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission erfüllen. Die Regelung wurde daher der Kommission nicht gemeldet. Deutschland übermittelte die Zusammenfassung der Informationen jedoch am 1. Juli 2024 über das elektronische Meldesystem der Kommission gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission.

Der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates lässt die Verpflichtung des Mitgliedstaats zur Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen unberührt. Der Vorschlag für einen Durchführungsbeschluss des Rates lässt auch die Verpflichtung des Mitgliedstaats unberührt, die Kommission gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV von der Beihilfe vor ihrer Durchführung zu unterrichten, falls die neue Beihilfe nicht unter die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission fällt.

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

Umwelt- und Klimapolitik

Die beantragte Maßnahme betrifft hauptsächlich die Umwelt- und Klimapolitik der EU. Die Maßnahme wird dazu beitragen, die Verbrennung von Bunkeröl an Bord von im Hafen liegenden Schiffen zu reduzieren, und leistet somit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität vor Ort sowie zur Verringerung der Lärmbelastung. Gemäß der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität¹² sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, sicherzustellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte, Zielwerte und sonstigen Luftqualitätsstandards für bestimmte Luftschadstoffe nicht überschritten werden. Wo dies relevant ist, müssen die Mitgliedstaaten Lösungen für Probleme wie die Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in Häfen finden. Es ist denkbar, dass in Häfen, in denen diese Probleme bestehen, die Nutzung landseitiger Elektrizität als ein Aspekt der Gesamtstrategie für Luftqualität weiter gefördert wird. Die Nutzung landseitiger Elektrizität wird auch durch

¹² 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).

die Richtlinie (EU) 2016/802¹³ zur Regelung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen gefördert.

Durch die Verlängerung der beantragten Maßnahme möchte Deutschland weiterhin einen Anreiz zur Nutzung von landseitiger Elektrizität schaffen, die als umweltfreundlichere Alternative zur Erzeugung von elektrischem Strom an Bord von Schiffen an ihrem Liegeplatz im Hafen gilt.

Die deutschen Behörden heben hervor, dass durch die Nutzung von landseitiger Elektrizität anstelle von bordeigenen Generatoren die Emissionen von Luftschadstoffen – wie Stickstoff- und Schwefeldioxid, sowie Feinstaub und Schwermetalle – vermieden und auch Lärmemissionen in einigen Fällen deutlich gesenkt werden. Vor dem Hintergrund der ab 2030 geltenden strengeren Luftqualitätsgrenzwerte¹⁴ ist davon auszugehen, dass landseitige Elektrizität als Maßnahme zur Reduzierung von Emissionen an Bedeutung gewinnen wird.

Die Nutzung von landseitigen Stromanschlüssen wird nicht nur zu einer Verringerung von Luftschadstoffen, Feinstaub und Ruß, sondern wahrscheinlich auch zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen führen. Dies liegt daran, dass der Strommix aus dem Festlandsnetz in Deutschland aufgrund der höheren Effizienz des Energiesystems und der unterschiedlichen eingesetzten Brennstoffe weniger CO₂-intensiv ist als der Strom, der an Bord durch die Verbrennung von Bunkerölen erzeugt wird.

Konkrete Daten, die vom Hafen Hamburg für das Jahr 2024 mitgeteilt wurden, legen nahe, dass durch den Bezug von landseitiger Elektrizität, die ausschließlich aus alternativen Energiequellen stammt, folgende Emissionseinsparungen erzielt werden könnten:

- 4 327 g CO₂ t/Jahr,
- 78,9 g SO_x t/Jahr,
- 2,6 g NO_x t/Jahr, und
- 1,2 PM t/Jahr.

Energiepolitik

Die Maßnahme steht im Einklang mit der Verordnung (EU) 2023/1804 vom 13. September 2023¹⁵ über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU¹⁶. Die genannte Verordnung sieht die Einrichtung einer landseitigen Stromversorgung in Häfen vor, sofern Bedarf an entsprechenden Anlagen besteht und die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehen, was günstige Auswirkungen auf die Umwelt einschließt. Die Bewertung einer ähnlichen Maßnahme ergab zudem, dass diese zur Verwirklichung der Ziele der Politik und der Rechtsvorschriften der Union zur

¹³ 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).

¹⁴ Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung) (ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024).

¹⁵ ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1.

¹⁶ ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

Verringerung des Umweltfußabdrucks des Seeverkehrs und zur Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige im Einklang mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV¹⁷ beiträgt.

Ein wichtiger Grund für die ungünstige Wettbewerbsposition von landseitiger Elektrizität liegt darin, dass elektrischer Strom, der von in Seehäfen liegenden Schiffen an Bord erzeugt wird, derzeit völlig steuerfrei ist. Nicht nur das zur Erzeugung von Strom verbrannte 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 selbst¹⁸. Letztere Befreiung scheint zwar mit den Umweltzielen der Union schwer vereinbar zu sein, 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 müssten diese außerdem angeben, wie hoch der Anteil des Stroms ist, der in den Hoheitsgewässern des Mitgliedstaats, in dem die Steuer geschuldet wird, verbraucht wurde. Für die Schiffseigner wäre es ein großer 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, die von Deutschland umgesetzt wird. Angesichts der für die fossile Stromerzeugung an Bord von Schiffen geltenden Steuerbefreiung ist es gerechtfertigt, die weniger umweltbelastende Alternative der landseitigen Elektrizität nicht zu benachteiligen, indem Deutschland ermächtigt wird, weiterhin einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden.

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 Gemeinschaft¹⁹ und mit der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU“²⁰.

Darüber hinaus müssen laut der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG²¹ Schiffe, die als Kreuzfahrtschiffe, Fähren und Containerschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5 000 eingestuft sind, ab 2030 Landstromversorgungssysteme in Anspruch nehmen, es sei denn, ihnen stehen emissionsfreie Technologien zur Verfügung.

Binnenmarkt und fairer Wettbewerb

In Bezug auf den Binnenmarkt und den fairen Wettbewerb hat die Maßnahme lediglich zur Folge, dass die bestehende, durch die Steuerbefreiung für Bunkeröl bewirkte steuerliche

¹⁷ Beschluss C(2024) 3934 final der Kommission vom 17.6.2024 in der Beihilfesache SA.105117 (ABl. C/2024/5376 vom 3.9.2024).

¹⁸ Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2003/96/EG.

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

²¹ ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48.

Verzerrung zwischen zwei konkurrierenden Stromquellen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen – nämlich Stromerzeugung an Bord und landseitige Elektrizität – verringert wird.

Die deutschen Behörden stellen fest, dass die Steuervergünstigung für landseitige Elektrizität den begünstigten Schiffsbetreibern keinen Vorteil verschafft, der den Binnenmarkt stören könnte. Die Ersetzung der landseitigen Elektrizität durch die auf den Schiffen selbst erzeugte Elektrizität hat keine Einsparwirkung. Die Kosten für landseitige Elektrizität sind in Deutschland derzeit höher als die Kosten für selbst erzeugten Strom, selbst unter Berücksichtigung der Steuervergünstigung.

Darüber hinaus wird den betreffenden Schiffen Zugang zu landseitiger Elektrizität unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren, gewährt. Die Maßnahme wird nicht dazu führen, dass nationale Wirtschaftsteilnehmer steuerlich günstiger behandelt werden als ihre Wettbewerber aus anderen EU-Mitgliedstaaten.

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. Wie bereits erwähnt, ist es zumindest auf kurze Sicht unwahrscheinlich, dass die Nutzung landseitiger Elektrizität trotz der Steuerermäßigung wirtschaftlicher wird als die Stromerzeugung an Bord. Daher 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 dieser Option geändert würden.

Die deutschen Behörden führen an, dass andere Faktoren (z. B. die Schiffs- und Frachtart, die verfügbaren Hinterlandverbindungen und andere wirtschaftliche Faktoren) bei der Auswahl der Häfen eine Rolle spielen. Die bloße Verfügbarkeit von landseitiger Elektrizität scheint nicht entscheidend zu sein.

Die deutschen Behörden betonen ferner, dass die Nutzung landseitiger Elektrizität auch begrenzt ist, da es keine international vereinbarten technischen Standards für den Anschluss von Schiffen an das Stromnetz gibt und in einigen Fällen auch keine Kapazitäten für die landseitige Stromversorgung vorhanden sind.

Sofern sich der derzeitige Rahmen und die derzeitige Situation nicht wesentlich ändern, ist es aufgrund des Zeitrahmens für die Verlängerung der Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes unwahrscheinlich, dass sich die in den vorstehenden Absätzen vorgenommene Analyse vor Auslaufen 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 des Artikels 3 AEUV.

Jedoch ist gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG – nach abgeleitetem Recht – ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Daher können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten. Somit findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung auf den vorliegenden Durchführungsbeschluss. Da es sich bei diesem Rechtsakt nicht um den Entwurf eines Gesetzgebungsakts handelt, sollte er nicht gemäß dem den Verträgen beigefügten Protokoll Nr. 2 den nationalen Parlamenten zur Überprüfung der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips zugeleitet werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das für das Erreichen des Ziels erforderliche Maß hinaus.

- **Wahl des Instruments**

Als Instrument wird ein Durchführungsbeschluss des Rates vorgeschlagen. Nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG ist nur diese Art von Maßnahme möglich.

(3) **ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Maßnahme erfordert keine Bewertung bestehender Rechtsvorschriften.

- **Konsultation der Interessenträger**

Dieser Vorschlag stützt sich auf einen Antrag Deutschlands 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.

Jedoch lassen, wie oben erwähnt, die von Deutschland vorgelegten Informationen darauf schließen, dass die Maßnahme eine begrenzte Auswirkung auf die Steuereinnahmen haben wird und dass der Steuersatz für landseitige Elektrizität immer noch über dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Richtlinie 2003/96/EG liegen wird. Deutschland geht davon aus, dass sich die Maßnahme positiv auf die Erreichung seiner Umweltziele und insbesondere auf die Verbesserung der Luftqualität vor Ort und die Verringerung der Lärmbelastung in Hafenstädten auswirken wird.

Durch die Nutzung von landseitiger Elektrizität anstelle bordeigener Generatoren können insbesondere Emissionen vieler Luftschadstoffe – wie Stickstoff- und Schwefeldioxid, sowie Feinstaub und Schwermetalle – verringert und Lärmemissionen teilweise deutlich gesenkt werden (wie durch Rückmeldungen zum Rückgang von Beschwerden in innerstädtischen

Lagen bestätigt). Vor dem Hintergrund der ab 2030 geltenden strengeren Luftqualitätsgrenzwerte ist davon auszugehen, dass die landseitige Elektrizität als Emissionsminderungsmaßnahme an Bedeutung gewinnen wird.

Im Zuge der Schätzung der Steuermindereinnahmen im Zusammenhang mit der Maßnahme wird nach Angaben der deutschen Behörden für die kommenden Jahre mit einem Steuerausfall von 1,3 Mio. EUR pro Jahr gerechnet.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines Antrags Deutschlands 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 2029 erteilt. Der geplante Steuersatz entspricht dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie. 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 Deutschland ermächtigt, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz in deutschen Häfen gelieferten elektrischen Strom („landseitige Elektrizität“) 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 in der Richtlinie vorgeschriebenen Mindeststeuerbetrag für elektrischen Strom für die betriebliche 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 Absatz 1 wird die Ermächtigung entsprechend dem Antrag Deutschlands mit Wirkung vom 1. Januar 2026 in Fortführung des derzeit geltenden Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1436 des Rates bis zum 31. Dezember 2029 erteilt, was innerhalb der in der Richtlinie erlaubten Höchstdauer liegt. Sollte der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 oder

einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags allgemeine Bestimmungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität erlassen, die während der in Absatz 1 festgelegten Geltungsdauer anwendbar werden, so sieht Absatz 2 vor, dass der Beschluss dann außer Kraft tritt, wenn diese allgemeinen Bestimmungen anwendbar werden.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Deutschlands, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom im Einklang mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom²², insbesondere auf Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1436 des Rates²³ wurde Deutschland 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 2025 einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern es sich nicht um Wasserfahrzeuge der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt handelt.
- (2) Mit Schreiben vom 26. August 2025 ersuchte Deutschland um die Ermächtigung, auf landseitige Elektrizität weiterhin einen ermäßigten Steuersatz gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG anzuwenden. Am 23. Januar 2026 übermittelten die deutschen Behörden ein Schreiben mit zusätzlichen Informationen zu dem Antrag.
- (3) Mit der beabsichtigten Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes strebt Deutschland die weitere Förderung der Nutzung landseitiger Elektrizität an. Die Nutzung solcher Elektrizität wird als weniger umweltschädliche Art der Deckung des Bedarfs an elektrischem Strom von Schiffen am Liegeplatz im Hafen erachtet als die Verbrennung von Bunkeröl an Bord dieser Schiffe.
- (4) Indem durch die Nutzung landseitiger Elektrizität die Verbrennung von Bunkeröl an Bord von Schiffen am Liegeplatz im Hafen und die dabei entstehenden Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden, trägt sie zur Verbesserung der Luftqualität in

²² ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

²³ Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1436 des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Ermächtigung Deutschlands, 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 331 vom 12.10.2020, S. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) in Verbindung mit der Berichtigung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1436 des Rates vom 12. Oktober 2020 zur Ermächtigung Deutschlands, 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 342 vom 16.10.2020, S. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

Hafengebieten bei. Angesichts der spezifischen strukturellen Bedingungen der Stromerzeugung in Deutschland ist zudem zu erwarten, dass durch die Nutzung landseitiger Elektrizität anstelle von Strom, der durch die Verbrennung von Bunkeröl erzeugt wird, die CO₂-Emissionen, die Emissionen sonstiger Luftschadstoffe sowie die Lärmbelastung verringert werden. Daher dürfte die weitere Anwendung des ermäßigten Steuersatzes auf landseitige Elektrizität zum Erreichen der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.

- (5) Die Ermächtigung Deutschlands zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes auf landseitige Elektrizität geht nicht über das zur Steigerung der Nutzung solcher Elektrizität 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 entsprechenden Technologie dürfte die Anwendung dieses ermäßigten Steuersatzes während seines Anwendungszeitraums 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 Artikel 19 Absatz 1 dieser Richtlinie gewährte Ermächtigung zeitlich befristet sein. Damit gewährleistet wird, dass der Ermächtigungszeitraum lang genug ist, um die einschlägigen Wirtschaftsbeteiligten nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten, ist es angezeigt, die Ermächtigung für einen Zeitraum von vier Jahren zu erteilen. Allerdings sollte die Geltungsdauer dieser Ermächtigung enden, sobald allgemeine Bestimmungen über Steuervergünstigungen für landseitige Elektrizität gelten, die der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags 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, der sich aufgrund von Änderungen des auf landseitige Elektrizität erhobenen Steuersatzes ergeben könnte, sollte Deutschland die Möglichkeit gegeben werden, den ermäßigten Steuersatz auf landseitige Elektrizität ohne Unterbrechung weiter anzuwenden. Die beantragte Ermächtigung sollte daher mit Wirkung vom 1. Januar 2026 gewährt werden, damit sie sich nahtlos an die zuvor gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1436 geltende Regelung anschließt.
- (8) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Deutschland 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 2026 bis zum 31. Dezember 2029.

Sollte der Rat jedoch 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 annehmen, die während der in Absatz 1 dieses Artikels festgelegten Geltungsdauer anwendbar werden, so tritt dieser Beschluss außer Kraft, sobald diese allgemeinen Bestimmungen anwendbar werden.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*