Urteil vom 13. Dezember 2016, VII R 3/16

Keine Steuerentlastung bei landseitiger Stromversorgung von Wasserfahrzeugen während der Aufenthalte in einer Werft

ECLI:DE:BFH:2016:U.131216.VIIR3.16.0

BFH VII. Senat

StromStG § 9 Abs 3, StromStV § 14a Abs 1 S 1, EGRL 96/2003 Art 19 Abs 1, EGRL 96/2003 Art 15 Abs 1 Buchst j

vorgehend FG Hamburg, 10. September 2015, Az: 4 K 52/14

Leitsätze

Der in § 9 Abs. 3 StromStG verwendete Begriff der landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt ist unionsrechtskonform dahin auszulegen, dass von ihm die Versorgung von Wasserfahrzeugen mit Strom nicht erfasst wird, den diese während eines Werftaufenthalts zur Aufrechterhaltung der bordeigenen Infrastruktur verwenden .

Tenor

Auf die Revision des Hauptzollamts wird das Urteil des Finanzgerichts Hamburg vom 11. September 2015 4 K 52/14 aufgehoben.

Die Klage wird abgewiesen.+

Die Kosten des gesamten Verfahrens hat die Klägerin zu tragen.

Tatbestand

I.

1 Die Klägerin und Revisionsbeklagte (Klägerin), eine GmbH, stellte am 17. Juli 2012 einen Antrag auf Entlastung von der Stromsteuer nach § 14a der Verordnung zur Durchführung des Stromsteuergesetzes in der im Streitfall maßgeblichen Fassung vom 20. September 2011 (BGBl I 2011, 1890, 1909) --StromStV-- für den im Zeitraum Oktober bis Dezember 2011 verwendeten Landstrom, mit dem insgesamt vier seinerzeit im Reparaturdock der GmbH befindliche Schiffe zur Aufrechterhaltung der bordeigenen Infrastruktur --wie z.B. der Versorgungssysteme-- versorgt worden waren. Mit der Begründung, dass Werftaufenthalte, die der Wartung und Reparatur von Wasserfahrzeugen dienten, von der in § 14a StromStV festgelegten Steuerbegünstigung für die Landstromversorgung nicht erfasst seien, lehnte der Beklagte und Revisionskläger (das Hauptzollamt --HZA--) die beantragte Steuerentlastung ab. Den daraufhin eingelegten Einspruch wies das HZA als unbegründet zurück. Die Klage hatte Erfolg.

2 Das Finanzgericht (FG) urteilte, dass der von der GmbH verwendete und nachweislich nach § 3 des Stromsteuergesetzes (StromStG) versteuerte Strom auf Wasserfahrzeugen, die nicht der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt zuzurechnen seien, zu dem in § 9 Abs. 3 StromStG genannten Zweck verbraucht worden sei. Der Umstand, dass sich die Schiffe anlässlich der Durchführung von Reparatur- bzw. Umbauarbeiten im Liegeplatz einer Werft befunden hätten, stehe der Annahme einer steuerbegünstigten landseitigen Stromversorgung i.S. des § 9 Abs. 3 StromStG nicht entgegen. Dem Wortlaut des § 9 Abs. 3 StromStG, der mit dem Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes vom 1. März 2011 (BGBl I 2011, S. 282, 285) in das StromStG aufgenommen worden sei und der auf einer Ermächtigung der Bundesrepublik Deutschland (Deutschland) nach Art. 19 der Richtlinie 2003/96/EG (EnergieStRL) des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom

(Amtsblatt der Europäischen Union --ABlEU-- Nr. L 283/51) beruhe (Durchführungsbeschluss des Rates vom 12. Juli 2011 zur Ermächtigung Deutschlands, 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 Steuersatz anzuwenden, ABlEU Nr. L 191/22), könne die vom HZA behauptete Begrenzung der Steuerbegünstigung unter Ausschluss von Werftaufenthalten nicht entnommen werden.

3 Eine solche Begrenzung ergebe sich auch nicht aus dem Sinn und Zweck der Regelung oder aus deren Entstehungsgeschichte. In den Erwägungsgründen der unionsrechtlichen Ermächtigung werde darauf hingewiesen, dass Deutschland mit der beabsichtigten Steuerermäßigung eine Förderung der breiteren Nutzung der landseitigen Elektrizität anstrebe, 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 könnten, und dass die Nutzung landseitiger Elektrizität zur Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten beitrage, da mit der Verbrennung von Bunkeröl an Bord von Schiffen an Liegeplätzen verbundene Emissionen von Luftschadstoffen vermieden werden könnten und daher die Maßnahme zum Erreichen der umwelt- und gesundheitspolitischen Ziele der Union beitragen dürfte. Diese Zielsetzung spiegele auch die Begründung des Vorschlags der Kommission wider, die auf die Empfehlung der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft 2006/339/EG und die Mitteilung der Kommission KOM (2009) 8 "Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018" Bezug nehme. Von einer umweltpolitischen Zielsetzung der in § 9 Abs. 3 StromStG getroffenen Regelung gehe auch der Gesetzgeber aus (BTDrucks 17/3055, S. 9).

4 Weder die im Durchführungsbeschluss verwendete Formulierung "am Liegeplatz am Hafen" noch die in § 9 Abs. 3 StromStG gewählte Formulierung "im Fall einer landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen" beinhalte eine nähere Eingrenzung der konkreten Art des Liegeplatzes im Hafen noch des Anlasses, aus dem sich ein Wasserfahrzeug für die Schifffahrt an einem Liegeplatz im Hafen befinde. Die Zielsetzung einer Emissionsreduzierung von Schadstoffen gelte gleichermaßen für Liegezeiten, die beispielsweise während des Be- und Entladens des Schiffs anfielen, wie für Liegezeiten, die durch einen werftbedingten Aufenthalt des Schiffs entstünden, so dass eine teleologische Reduktion der nationalen Bestimmung nicht geboten sei. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Erwägungen des Gesetzgebers auch dann Geltung beanspruchen könnten, wenn auf einem Schiff während der Liegezeit in einer Werft nur mit einem Teil der Besatzung zur Aufrechterhaltung der Versorgungssysteme und aus sicherheitsrechtlichen Aspekten ein Mindestmaß an schiffseigener Infrastruktur aufrechterhalten werden müsse. Schließlich führe auch der Umstand, dass die EnergieStRL bei den Steuerbegünstigungen zwischen Schifffahrt und Wartung unterscheide und dass nach den nationalen Bestimmungen der für die Wartung von Wasserfahrzeugen verwendete Strom nicht steuerbegünstigt sei, zu keiner anderen Beurteilung. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Klägerin eine Steuerentlastung nur für den Strom beantragt habe, der nicht zur Wartung der streitgegenständlichen Schiffe, sondern lediglich zur weiteren Versorgung der Schiffe am Liegeplatz anlässlich der Wartung entnommen worden sei. Derartige Strommengen würden vom Regelungszweck des § 9 Abs. 3 StromStG erfasst. Unerheblich sei schließlich, ob im streitgegenständlichen Zeitraum eine förmliche Einzelerlaubnis zur steuerbegünstigten Verwendung des Stroms vorgelegen habe.

5 Mit seiner Revision macht das HZA eine unzutreffende Auslegung des § 9 Abs. 3 StromStG geltend. Insbesondere habe das FG die Reichweite sowie den Sinn und Zweck der einschlägigen Unionsrechtsakte verkannt. Im Rahmen von Werftliegezeiten sei eine Reduktion von Schadstoffemissionen nur in einem deutlich geringeren Umfang möglich, so dass sowohl die Umweltwirkung der Steuerentlastung als auch die Anreizwirkung des Durchführungsbeschlusses im Vergleich zu Schiffen an den "regulären Schiffsliegeplätzen" geringer seien. Der Antrag Deutschlands auf die Erteilung einer Ermächtigung nach Art. 19 EnergieStRL habe die Begünstigung auf "Schiffe am Liegeplatz im Hafen" beschränkt. In einer Stellungnahme vom 9. Februar 2016 habe die Kommission bestätigt, dass die Ausnahmeregelung nur für Strom gelte, der an Wasserfahrzeuge am Liegeplatz im Hafen während des Be- und Entladens von Fracht bzw. des Ein- und Aussteigens von Passagieren geliefert werde, so dass die Begünstigung nicht für Strom gelte, der in Werften geliefert werde. Der EnergieStRL sei eine Trennung des Verbrauchs von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom beim regulären Betrieb eines Schiffs und bei einem Wartungs- bzw. Werftaufenthalt zu entnehmen. Auf eine enge Auslegung des in § 9 Abs. 3 StromStG normierten Entlastungstatbestands deuteten die Empfehlung der Kommission vom 8. Mai 2006 2006/339/EG, die Richtlinie 2005/33/EG (RL 2005/33/EG) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABlEU Nr. L 191/59) hin, auf die der Gesetzgeber in der Gesetzesbegründung ausdrücklich Bezug genommen habe, und die beihilferechtliche Anzeige

der Bundesregierung nach der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABlEU Nr. L 187/1), in der nur die Gruppen A.03.1 (Fischerei) und H.50 (Wassersport), nicht jedoch die Gruppen G.30.1 (Schiffbau) und G.33.1 (Reparatur und Instandhaltung von Schiffen) der Statistischen Systematik der Wirtschaftszweige der Europäischen Gemeinschaft angegeben worden seien. Schließlich seien nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH), mit der sich das FG nicht auseinandergesetzt habe, die in der EnergieStRL festgelegten Steuerbegünstigungstatbestände eng auszulegen.

6 Die Klägerin schließt sich im Wesentlichen den Ausführungen des FG an. Für die Steuerentlastung komme es allein auf die Verwendung des Stroms für die kommerzielle Schifffahrt an, nicht aber auf den Grund der Fortbewegung oder des Festmachens des Schiffs. Ein Reparaturdock sei im Übrigen stets auch ein Liegeplatz im Hafen. Die meisten Schiffe blieben während ihres Werftaufenthalts im Wasser und nicht im Dock. Für die eigentlichen Wartungsarbeiten habe sie keine Entlastung begehrt, so dass es auf die in Art. 14 und 15 EnergieStRL getroffenen Unterscheidungen nicht ankomme. Definitionen der RL 2005/33/EG könnten auf den Streitfall keine Anwendung finden. Mit der Versteuerung des landseitigen Stroms setze sich das HZA in Widerspruch zu den unionsrechtlichen und nationalen Vorgaben sowie zu den vom Gesetzgeber verfolgten Umweltschutzzielen.

Entscheidungsgründe

II.

7 Die Revision des HZA ist begründet. Sie führt zur Aufhebung der Vorentscheidung und zur Klageabweisung (§ 126 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 der Finanzgerichtsordnung --FGO--). Das Urteil verletzt Bundesrecht (§ 118 Abs. 1 Satz 1 FGO). Der Bescheid vom 22. März 2013 in der Gestalt der Einspruchsentscheidung vom 13. Februar 2014 ist rechtmäßig (§ 101 Satz 1 FGO), denn die Klägerin hat hinsichtlich des während der Werftaufenthalte verwendeten Landstroms keinen Anspruch auf Vergütung der Stromsteuer nach § 9 Abs. 3 StromStG i.V.m. § 14a Abs. 1 StromStV.

8 1. Nach § 14a Abs. 1 Satz 1 StromStV wird auf Antrag eine Steuerentlastung für nachweislich nach § 3 StromStG versteuerten Strom gewährt, der zu dem in § 9 Abs. 3 StromStG genannten Zweck, nämlich zur landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt, verbraucht worden ist, wobei die Steuerentlastung nach § 14a Abs. 1 Satz 2 20 € je Megawattstunde beträgt. Entlastungsberechtigte sind je nach Fallgestaltung diejenigen Personen, die den Strom geleistet oder entnommen haben (§ 14a Abs. 2 StromStV).

9 Entgegen der Auffassung des FG ist der Begriff der "landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt" dahin auszulegen, dass von ihm Strom nicht erfasst wird, den Schiffe während eines Werftaufenthalts zur Aufrechterhaltung der bordeigenen Infrastruktur verwenden. Nach dem Wortlaut des § 9 Abs. 3 StromStG ist allerdings lediglich erforderlich, dass ein für die Schifffahrt bestimmtes Wasserfahrzeug von Land aus, d.h. nicht unter Verwendung von an Bord des Schiffs installierten Stromerzeugungsanlagen, mit elektrischer Energie versorgt wird. Dem FG ist zuzugeben, dass sich dem Wortlaut eine darüber hinausgehende Begrenzung, die sich auf den Anlass des landnahen Aufenthalts des Wasserfahrzeugs und auf konkrete Örtlichkeiten bezieht, nicht entnehmen lässt.

10 2. Eine Einschränkung der Begünstigungsmöglichkeit ergibt sich jedoch aus dem Sinn und Zweck der Regelung sowie aus dem Wortlaut der Deutschland nach Art. 19 Abs. 1 EnergieStRL erteilten Ermächtigung, die sich auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom bezieht.

11 a) Eine mit der in § 9 Abs. 3 StromStG normierten Steuerbegünstigung vergleichbare Regelung ist der EnergieStRL nicht zu entnehmen. Die unionsrechtliche Zulässigkeit der Steuerverschonung ergibt sich jedoch aus einer Deutschland antragsgemäß erteilten Ermächtigung nach Art. 19 Abs. 1 EnergieStRL. Danach kann der Rat einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, auf Grund besonderer politischer Erwägungen Befreiungen oder Ermäßigungen zu gewähren, die über die in der EnergieStRL festgelegten Begünstigungen hinausgehen. Ausweislich der Gesetzesbegründung zu § 9 Abs. 1 Nr. 6 StromStG a.F. (BTDrucks 17/3055, S. 16), mit dem die Regelung durch das Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes vom 1. März 2011 (BGBl I 2011, 282) eingeführt worden ist, hat Deutschland von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Der Gesetzesbegründung ist zu entnehmen, dass die steuerliche Förderung der

landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt umweltpolitisch motiviert ist. In den Seehäfen trügen die durch schiffseigenen Hilfsdiesel bzw. schiffseigene Generatoren bei der Verstromung steuerfreien Mineralöls entstehenden Abgase erheblich zur Beeinträchtigung der Luftqualität bei. Die Regelung diene der Schaffung von Anreizen zur Inanspruchnahme der Landstromversorgung von Schiffen, weil dadurch die Schadstoff-, Kohlendioxid-, Partikel- und Lärmemissionen in Häfen wesentlich gesenkt werden könnten. Zur weiteren Rechtfertigung der Steuerbefreiung hat der Gesetzgeber ausdrücklich die Empfehlung der Kommission vom 8. Mai 2006 2006/339/EG in Bezug genommen und darauf hingewiesen, dass die Steuerbefreiung diese Empfehlung explizit umsetze. Aus beihilferechtlichen Gründen wurde der ursprüngliche Ansatz einer vollständigen Steuerverschonung im Verfahren nach Art. 19 Abs. 1 EnergieStRL nicht mehr weiterverfolgt.

12 b) In dem an die Kommission gerichteten Antrag vom 27. Dezember 2010, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom gemäß Art. 19 Abs. 1 EnergieStRL einen ermäßigten Stromsteuersatz anwenden zu können, hat Deutschland ebenfalls die Empfehlung der Kommission 2006/339/EG sowie zusätzlich die Mitteilung der Kommission "Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018" (KOM (2009)8) in Bezug genommen und zur Begründung des Begehrens herangezogen (vgl. KOM/2011/0302 endg.). Auf Vorschlag der Kommission, in dessen Begründung sie ausführt, dass dieser darauf abziele, Deutschland zu ermächtigen, "auf elektrischen Strom, der direkt an Schiffe an ihrem Liegeplatz in einem Hafen geliefert wird (nachstehend 'landseitige Elektrizität'), einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden", wurde Deutschland mit dem Durchführungsbeschluss 2011/445/EU des Rates vom 12. Juli 2011 die beantragte Ermächtigung erteilt. Sowohl in Art. 1 dieses Beschlusses als auch in der Empfehlung der Kommission 2006/339/EG wird die Förderung der Landstromversorgung auf Schiffe am Liegeplatz im Hafen begrenzt.

13 In Anbetracht dieser Begrenzung ist der Ansicht des FG nicht zu folgen, dass es sich nach dem allgemeinen Sprachgebrauch bei einem "Liegeplatz im Hafen" um jeden aufgrund der Gegebenheiten und Ausstattung geeigneten und vorgesehenen Platz an einer Küste oder einem Ufer --einschließlich einer Werft-- handelt, an dem ein Schiff anlegen und sich vorübergehend aufhalten kann. Denn allgemein wird unter einem Liegeplatz in einem Hafen ein Ort verstanden, an dem Schiffe insbesondere an einer Steganlage ständig oder nur für einen gewissen Zeitraum vor Anker gehen bzw. festgemacht werden, um den Besatzungsmitgliedern oder Passagieren das Verlassen des Schiffs bzw. das Zusteigen sowie eine Be- oder Entladung zu ermöglichen, wobei während dieser Vorgänge ein Ablegen des Schiffs grundsätzlich gewährleistet bleibt. Anders verhält es sich jedoch während des Aufenthalts eines Schiffs zu Wartungs- und Reparaturzwecken in einer Werft oder einem Dock, so dass sich nach Auffassung des erkennenden Senats der Begriff "Liegeplatz im Hafen" nicht auf den Aufenthalt eines Wasserfahrzeugs in einer Werftanlage bezieht.

14 3. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass Art. 15 Abs. 1 Buchst. j EnergieStRL den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet, Kraftstoffe, die bei der Fertigung, Entwicklung, Erprobung und Wartung von Luftfahrzeugen und Schiffen verwendet werden, von der Steuer zu befreien. Dagegen sind Lieferungen von Energieerzeugnissen zur Verwendung als Kraftstoff für die Schifffahrt in Meeresgewässern der Gemeinschaft, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt, und an Bord von Schiffen erzeugter elektrischer Strom nach Art. 14 Abs. 1 Buchst. c EnergieStRL zwingend von der Steuer zu befreien. Wie der EuGH zur Besteuerung von Flugbenzin entschieden hat, soll die obligatorische Steuerbefreiung des Art. 14 Abs. 1 Buchst. b EnergieStRL die Verwendung von Kraftstoff in der kommerziellen Luftfahrt fördern, während Art. 15 Abs. 1 Buchst. j EnergieStRL speziell bestimmte gewerbliche Tätigkeiten von Flugzeugherstellern und Flugwerften fördern soll, von denen keine unter die gewöhnlichen Tätigkeiten der im Luftfahrtgewerbe tätigen Unternehmen fällt (EuGH-Urteil Systeme Helmholz GmbH vom 1. Dezember 2011 C-79/10, EU:C:2011:797, Zeitschrift für Zölle und Verbrauchsteuern 2012, 20 Rz 37). Diese Entscheidung lässt sich auf die gewerbliche Schifffahrt übertragen. Die aus Art. 8 Abs. 2 Buchst. e der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 316/12) nahezu wörtlich übernommene Regelung des Art. 15 Abs. 1 Buchst. j EnergieStRL kann nur auf solche Unternehmen Anwendung finden, die sich mit der Herstellung, Entwicklung, Erprobung und Wartung von Wasserfahrzeugen befassen und damit Tätigkeiten ausüben, die nicht mit der eigentlichen Schifffahrt zusammenhängen (Jatzke, Europäisches Verbrauchsteuerrecht, Rz F 81). Aus der für Werften getroffenen Sonderregelung, die sich nur auf Kraftstoffe bezieht, lässt sich schließen, dass der Richtliniengeber eine Begünstigung des von Werften oder im Zusammenhang mit Werftaufenthalten verwendeten Stroms in der EnergieStRL selbst oder in Durchführungsbeschlüssen zur Erteilung von auf Art. 19 Abs. 1 EnergieStRL gestützten Ermächtigungen einer ausdrücklichen Regelung zugeführt hätte. Deshalb liegt es nahe, dass der zur Entscheidung berufene Rat den von der Kommission 2011 unterbreiteten Vorschlag zur Ermächtigung Deutschlands zur steuerlichen Begünstigung landseitiger Elektrizität, in dem Werften keine Erwähnung finden, nur in dem Sinne

verstehen konnte, dass ausschließlich Schiffe an ihren Liegeplätzen in Häfen, nicht jedoch Schiffe während ihres Aufenthalts in Werften begünstigt werden sollten. Dabei konnte er aufgrund der von der Kommission angeführten Gründe von der Annahme ausgehen, dass der ihm unterbreitete Vorschlag nur die Schifffahrt betraf und dass in Werften gewartete und reparierte Schiffe während ihres Werftaufenthalts in der Regel keine Tätigkeiten ausüben oder ausüben können, die unmittelbar mit der Schifffahrt zusammenhängen. Für in einem Trockendock befindliche Schiffe liegt dies auf der Hand.

15 4. Für eine restriktive Auslegung der Deutschland erteilten Ermächtigung und des in § 9 Abs. 3 StromStG normierten Begünstigungstatbestands und für einen Ausschluss von Werftaufenthalten sprechen auch Praktikabilitätsgründe und Gründe der Steueraufsicht. Die steuerliche Erfassung und die Zuordnung des landseitig gelieferten Stroms zu bestimmten Versorgungseinrichtungen oder zu bestimmten Tätigkeiten an Bord eines in einer Werft befindlichen Schiffs könnte nämlich Schwierigkeiten bzw. Abgrenzungsprobleme aufwerfen, denn es müsste ausgeschlossen werden, dass dieser Strom nicht für Zwecke der von der Werft durchzuführenden Wartungs- und Reparaturarbeiten verwendet wird. Zudem hat das FG unter Hinweis auf die Ansicht von Möhlenkamp in Möhlenkamp/Milewski (EnergieStG/StromStG, § 9 StromStG Rz 38) zu Recht die Frage aufgeworfen, ob eine Steuerentlastung in den Fällen zu versagen wäre, in denen nicht zuverlässig festgestellt werden kann, ob der landseitige Strom auch für weitere Zwecke, z.B. für größere Umbau- oder Wartungsarbeiten, genutzt worden ist und sich der Stromverbrauch damit als ein solcher herausstellt, der typischerweise nicht von den Hilfsmotoren bzw. Generatoren der Schiffe gedeckt werden könnte. Diese Probleme machen die Intention des Gesetzgebers verständlich, die unionsrechtliche Ermächtigung und die auf ihr beruhende nationale Regelung auf die landseitige Stromversorgung in Häfen --unter Ausschluss von Werften-- zu begrenzen, worauf auch die in § 9 Abs. 3 StromStG verwendete Formulierung "für die Schifffahrt" hindeutet.

16 5. Aus der Entstehungsgeschichte des § 9 Abs. 3 StromStG und dem Wortlaut der Deutschland nach Art. 19 Abs. 1 EnergieStRL erteilten Ermächtigung ergibt sich die Beschränkung der Deutschland zugestandenen Ausnahmeregelung auf Strom, der direkt an Schiffe an ihrem Liegeplatz (Terminal) im Hafen während eines Zeitraums geliefert wird, in dem das Schiff mit der Schifffahrt unmittelbar zusammenhängende Tätigkeiten auszuüben in der Lage ist. Nicht erfasst wird daher der "landseitige Strom", der während des Aufenthalts des Schiffs in Werften geliefert wird. Aufgrund der dargestellten unionsrechtlichen Vorgaben ist § 9 Abs. 3 StromStG entsprechend auszulegen und anzuwenden, so dass im Streitfall die von der Klägerin begehrte Steuerentlastung nicht gewährt werden kann, weshalb sich die angefochtenen Verwaltungsentscheidungen als rechtmäßig erweisen.

17 Dabei verkennt der Senat nicht, dass es im Streitfall nicht um die steuerliche Begünstigung des von der GmbH zur Durchführung der Wartungs- und Reparaturarbeiten verwendeten Stroms, sondern lediglich um den Strom geht, der zur Aufrechterhaltung der bordeigenen Infrastruktur der in der Werft gewarteten bzw. reparierten Schiffe verwendet worden ist, und dass aufgrund der Empfehlung der Kommission 2006/339/EG aus umweltpolitischen Gründen eine Ausdehnung der steuerlichen Begünstigung auf Strom sinnvoll wäre, der von Schiffen während eines Werftaufenthalts verbraucht wird. Allein der damit verbundene umweltdienliche Effekt kann jedoch eine extensive Auslegung des § 9 Abs. 3 StromStG unter Missachtung der unionsrechtlichen Vorgaben nicht rechtfertigen.

18 6. Die Kostenentscheidung beruht auf § 135 Abs. 1 FGO.

Quelle: www.bundesfinanzhof.de