

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

6. Mai 2011
Hei/St/II-1814

**Stellungnahme des ZDS
zum
Richtlinienvorschlag der Kommission
für eine Änderung der Richtlinie 2003/96/EG
zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen
Rahmenvorschriften zur
Besteuerung von Energieerzeugnissen
und elektrischem Strom**

1. GENERELLE BEMERKUNGEN

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission zur künftigen Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, wonach die Mitgliedstaaten zwischen einer CO₂-abhängigen Steuer und einer allgemeinen Energieverbrauchsteuer nach dem Energiegehalt unterscheiden sollen, hat auch Auswirkungen auf die Besteuerung des Verbrauchs von Gasöl und Strom für den Einsatz von Fahrzeugen und Geräten zum Be- und Entladen von Schiffen in den deutschen Seehäfen.

Mit der vorgeschlagenen Änderung der Struktur der Steuer und der Anpassung des Verhältnisses zwischen der jeweiligen steuerlichen Behandlung der einzelnen Energiequellen sollen Energiesteuern zu dem Ziel beitragen, den Energieverbrauch in der EU zu senken und sauberere Energiequellen zu nutzen.

Die deutsche Hafenwirtschaft setzt zur Erbringung ihrer Dienstleistungen schon aus wirtschaftlichen Gründen Energie so effizient wie technisch möglich ein. Die Senkung des Energieverbrauchs ist dabei abhängig vom Stand der Umschlagtechnik.

Angesichts des Gesamtverbrauchs von Gasöl in den deutschen Seehäfen sind CO₂-Emissionen in diesem Bereich relativ gering. Sie lassen sich durch eine emissionsabhängige Besteuerung nicht wesentlich senken.

Die Bundesregierung hat bereits deutlich gemacht, dass sie den Vorschlag der Kommission zur Änderung der Energiesteuerrichtlinie im Wirtschafts- und Finanzministerrat, der seine Beschlüsse nur einstimmig fasst, ablehnen wird. Diese Position wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt.

Zu einzelnen Aspekten des Richtlinienvorschlags möchten wir dennoch wie folgt Stellung nehmen.

2. BESTEUERUNG DES GASÖLVERBRAUCHS FÜR FAHRZEUGE ABSEITS ÖFFENTLICHER STRAßEN

Nach Artikel 1 Nr. 10 des Vorschlags der Kommission soll Artikel 8 Absatz 1 der Energiesteuerrichtlinie folgende Fassung erhalten: „Ab dem 1. Januar 2013 gelten für Erzeugnisse, die als Kraftstoff im Sinne von Absatz 2 verwendet werden, die in Anhang I Tabelle B festgelegten Mindeststeuerbeträge.“

Danach sollen ab 01.01.2013 für die Verwendung von Gasöl gemäß Artikel 8 Absatz 2 Mindeststeuersätze in Höhe von 20 €/t CO₂ für die geplante CO₂-abhängige Steuer und 0,15 €/GJ und für die vorgesehene allgemeine Energieverbrauchsteuer gelten.

Nach Auskunft des Bundesfinanzministeriums wird diese Regelung zu einem Mindeststeuersatz pro Liter Gasöl von 5,1 Cent/Liter führen:

$$\begin{aligned} 20 \text{ €/t CO}_2 &= 4,5 \text{ Cent/Liter} \\ 0,15 \text{ €/GJ} &= \underline{0,6 \text{ Cent/Liter}} \\ &5,1 \text{ Cent/Liter Mindeststeuersatz.} \end{aligned}$$

Nach der geltenden Richtlinie 2003/96/EG beträgt der Mindeststeuerbetrag gemäß Artikel 8 Absatz 2 für Gasöl 2,1 Cent/Liter.

In Deutschland wurde diese Regelung mit dem Gesetz zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes so umgesetzt, dass der Steuerbetrag für ordnungsgemäß gekennzeichnetes Gasöl, das für Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge verwendet wird, die ausschließlich dem Güterumschlag in Seehäfen dienen, 6,135 Cent/Liter beträgt. Diese Regelung trat am 1. April 2008 in Kraft.

Der in Deutschland geltende Steuerbetrag für Hafendiesel würde damit über dem entsprechenden Mindeststeuersatz des Richtlinienvorschlags liegen.

Deutschland hat von der Möglichkeit, für den Mineralölverbrauch beim Hafenumschlag den Mindeststeuerbetrag von 2,1 Cent/l gemäß Artikel 8 Absatz 2 d der Energiesteuerrichtlinie anzuwenden, sehr spät Gebrauch gemacht. Ausländische Wettbewerbshäfen, die den Mindeststeuerbetrag seit 1992 anwenden, hatten dadurch über viele Jahre erhebliche Wettbewerbsvorteile.

Mit der vorgeschlagenen Neuregelung besteht jedoch die Gefahr, dass der Steuerbetrag für Hafendiesel in Deutschland angehoben werden muss. Nach Artikel 4 Absatz 3 des Vorschlags müssen die Mitgliedstaaten bei der Festlegung der nationalen Steuerbeträge das in der Energiesteuerrichtlinie für die verschiedenen Energiequellen festgelegte Verhältnis zwischen den Mindeststeuerbeträgen beibehalten. Der Vorschlag sieht daher weitreichende Eingriffsmöglichkeiten vor, die Deutschland binden würden.

Wir halten es daher dringend für erforderlich, die nahezu erreichte Beseitigung der Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Besteuerung des Mineralölverbrauchs beim Hafenumschlag gegenüber ausländischen Konkurrenzhäfen nicht wieder zur Disposition zu stellen.

3. STEUERBEFREIUNG FÜR LANDSTROM

Nach Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe a Absatz 1 ii und Buchstabe b des Vorschlags soll bis zum 31. Dezember 2020 elektrischer Strom, der direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen geliefert wird, von der allgemeinen Energieverbrauchsteuer befreit werden.

Der ZDS begrüßt diesen Vorschlag. In Deutschland unterliegt Strom seit kurzem einem ermäßigten Steuersatz von 0,50 € für eine Megawattstunde, wenn er im Fall einer landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die Schifffahrt verbraucht wird.

Die vorgeschlagene auf 8 Jahre befristete Steuerbefreiung soll die Möglichkeit bieten, für die Zeit danach einen umfassenderen Rahmen für die optimale Entwicklung der Landstromversorgung zu schaffen. Die entsprechenden Arbeiten könnten eingeleitet werden, sobald die Internationale Organisation für Normung einheitliche technische Normen für landseitige Stromversorgungssysteme angenommen hat.

In bestimmten Fällen kann die Landstromversorgung eine sinnvolle Lösung sein, um die Abgasbelastung in Seehäfen zu reduzieren. Sie darf aber nicht verpflichtend für alle Häfen und Schiffe vorgeschrieben werden.

4. STROMSTEUERERMÄßIGUNGEN FÜR ENERGIEINTENSIVE BETRIEBE

Nach Artikel 1 Nr. 17 des Vorschlags sollen Mitgliedstaaten bei der allgemeinen Energieverbrauchsteuer insbesondere auf elektrischem Strom Steuerermäßigungen anwenden können.

Als „energieintensiver Betrieb“ soll eine Betriebseinheit gelten, bei der sich entweder die Strombeschaffungskosten auf mindestens 3,0% des Produktionswertes belaufen oder die zu entrichtende nationale Energiesteuer mindestens 0,5% des Mehrwertes beträgt.

In Deutschland wird der bisherige Artikel 17 der Energiesteuerrichtlinie, der Stromsteuerermäßigungen für energieintensive Betriebe ermöglicht, nur auf das Produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft angewendet. Im Gegensatz dazu kommen in anderen EU-Mitgliedstaaten auch Seehafenbetriebe, die bereits jetzt einen außerordentlich hohen Stromverbrauch bei der Erbringung ihrer Dienstleistungen haben, ebenfalls in den Genuss von Steuerermäßigungen. Der ZDS hat bereits mehrfach auf die daraus entstehenden Wettbewerbsnachteile deutscher Häfen hingewiesen, die darüber hinaus auch im Vergleich zu ihren Wettbewerbern überdurchschnittlich hohe Löhne und Sozialabgaben zahlen und mit überdurchschnittlich hohen sonstigen Kosten belastet sind. Aufgrund dieser Kostenlast haben die deutschen Häfen vor allem in der Krise der Jahre 2008/2009 dramatisch an Marktanteilen verloren.

Sollen in diesem Umfeld weitere Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Einsparung von Kohlendioxid beim Umschlagsbetrieb sowie ggf. die Anschaffung neuer bzw. Umrüstungen vorhandener Umschlagssysteme auf emissionsreduzierte elektrische Umschlagsanlagen erfolgen, die mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden können, so sind Investitionen in Milliardenhöhe erforderlich. Es ist absehbar, dass diese Investitionen bei den gegenwärtig in Deutschland auf Strom lastenden Steuern und Abgaben (insbesondere Stromsteuer und EEG-Abgabe) in dem gegebenen Wettbewerbsumfeld zu Wettbewerbern in den europäischen Nachbarstaaten, die durchweg deutlich geringere Steuern und Abgaben auf Strom zahlen, wirtschaftlich nur sehr eingeschränkt möglich sein werden.

Es ist deshalb nicht nur zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen geboten, sondern auch zur Ausschöpfung sämtlicher Potentiale bei der Vermeidung von Kohlendioxidemissionen erforderlich, durch eine Ermäßigung der Steuer- und Abgabenlast für Strom auch für die energieintensiven Betriebe der Hafengewirtschaft entsprechende wirtschaftliche Anreize zu einem CO₂-optimierten Umbau des Seegüterumschlages zu setzen.