

„Fit for 55“ – Energiesteuerrichtlinie

Kurzinformation der Hafenwirtschaft

Die Europäische Kommission hat mit dem Gesetzgebungspaket „Fit for 55“ Vorschläge zum Schutz des globalen Klimas vorgelegt. Für die deutsche Hafenwirtschaft, die bereits ehrgeizige Maßnahmen für den Klimaschutz umsetzt, stehen die Zielsetzungen außer Frage. Zugleich weisen die Seehafenbetriebe auf Aspekte hin, durch welche die Erreichung der Klimaschutzziele gewährleistet und beschleunigt werden können.

Als Teil des Gesetzgebungspaketes „Fit for 55“ hat die Europäische Kommission am 14. Juli 2021 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Energiesteuer-Richtlinie, ESR) vorgelegt. Die Richtlinie legt Mindeststeuersätze für Energieträger fest, und beeinflusst so die Nutzung von Energie durch Schiffe und Hafenunternehmen sowie Ladungsmärkte.

Zielsetzungen des Vorschlags

Zielsetzung des Vorschlags seien

- (1) Schaffung eines angepassten Rahmens, der zu den Zielen der Strategie Europa 2030 und der Klimaneutralität bis 2050 im Rahmen des europäischen Green Deals beiträgt. Dies würde bedeuten, dass die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom an die Energie-, Umwelt- und Klimapolitik der EU angeglichen und somit ein Beitrag zu den Bemühungen der EU zur Verringerung der Emissionen geleistet würde.
- (2) Schaffung eines Rahmens, der den EU-Binnenmarkt bewahrt und verbessert, indem Umfang und Struktur der Steuersätze aktualisiert und die Anwendung von Steuerbefreiungen und -ermäßigungen durch die Mitgliedstaaten rationalisiert werden.
- (3) Erhaltung der Fähigkeit zur Erzielung von Einnahmen für die Haushalte der Mitgliedstaaten.

Die Ziele sollen erreicht werden, indem „die Besteuerung auf Basis des Energiegehalts umgestellt, Anreize für die Nutzung fossiler Brennstoffe beseitigt und eine Rangfolge der Steuersätze entsprechend ihrer Umweltleistung eingeführt werden.“ In einigen Bereichen sollen Übergangsfristen gelten, um die wirtschaftlichen und sozialen Kosten der Einführung von Besteuerung zu begrenzen.

Der ZDS unterstützt diese Zielsetzungen grundsätzlich.

Rechtsinstrument und Wettbewerb

Die Europäische Kommission schlägt eine Überarbeitung der bestehenden Richtlinie vor, nicht eine direkt geltende Verordnung. Nach Darstellung der Europäischen Kommission sollten die Mitgliedstaaten „weiterhin über einen Spielraum für Flexibilität verfügen“. Tatsächlich jedoch fällt die Steuererhebung und Festsetzung von Steuersätzen in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten; die Zuständigkeit der EU beschränkt sich auf die Koordinierung in bestimmten Situationen.

Der ZDS fordert, dass die Umsetzung einer überarbeiteten Energiesteuer-Richtlinie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen oder erneuten Nachteilen für den Seehafenstandort Deutschland führen darf.

Im Verhältnis zu Drittstaaten sollte die Europäische Union Alleingänge vermeiden. Zu prüfen sind Kompensationsmechanismen für den Verkehrsbereich.

Insbesondere bei der Nutzung von Gasöl/Diesel ist gerade auch in wettbewerblicher Hinsicht Klarheit bei den Heizwerten zu schaffen. Denn die Faktoren für die Umrechnung von Volumen in Gigajoule nach Treibstoffart für die Zwecke dieser Richtlinie ergäben sich, nach Artikel 1 der ESR, aus dem Nettoheizwert, der in Anhang IV der [Richtlinie 2012/27/EU](#) aufgeführten Energieerzeugnisse und elektrischen Energie genannt wird, umgerechnet in Gigajoules. Der Anhang IV führt jedoch Gasöl/Diesel/Dieselöl nicht ausdrücklich auf. Dazu heißt es im Entwurf der überarbeiteten ESR: „Enthalten die Richtlinie 2012/27/EU bzw. die Richtlinie (EU) 2018/2001 für das betreffende Erzeugnis keinen unteren Heizwert, so nehmen die Mitgliedstaaten auf einschlägige verfügbare Informationen über den unteren Heizwert Bezug.“

Im Lichte der bisherigen Bedeutung von Diesel für den Güterverkehr sollten klare Vorgaben hinsichtlich des Heizwerts von Gasöl gemacht werden.

Kohärenz mit anderen Politiken und Rechtsinstrumenten

Es ist von entscheidender Bedeutung, die Energiesteuerrichtlinie mit anderen "Fit for 55"-Vorschlägen und den politischen Prioritäten der EU abzustimmen, insbesondere mit denen, die im Europäischen Green Deal und in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegt sind. Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass, wenn ein bestimmter Kraftstoff oder ein bestimmter Verkehrsträger in anderen EU-Politiken gefördert wird, sich dies auch in der Energiesteuerrichtlinie (ESR) widerspiegelt, indem ermäßigte Steuersätze oder Steuerbefreiungen gewährt werden.

Darüber hinaus steht es im Einklang mit dem Vorschlag für eine alternative Verordnung über die Fischereinfrastruktur (AFIR), die Ziele für TEN-T-Kernhäfen und umfassende Häfen in Bezug auf die Bereitstellung von landseitiger Elektrizität festlegt, dass Artikel 15.5 des ESR-Vorschlags "vollständige oder teilweise Befreiungen für Elektrizität, die direkt an in Häfen liegende Schiffe geliefert wird", zulässt.

Der ZDS unterstützt Artikel 15.1 des ESR-Vorschlags, da er für eine Reihe von kohlenstofffreien oder kohlenstoffarmen Kraftstoffen in der Schifffahrt während eines Übergangszeitraums von zehn Jahren Mindest- oder Nullsätze vorsieht.

Solch niedrige Steuersätze würden die Ziele der RED II-Richtlinie unterstützen, die darauf abzielen, den Anteil der erneuerbaren Energien in der EU auf 40 % zu erhöhen und gleichzeitig ein Ziel zur Reduzierung der Treibhausgasintensität im Verkehrssektor um 13 % festzulegen.

Der ZDS unterstreicht jedoch, dass es ebenso wichtig sein wird, dass die überarbeitete Richtlinie zur Energiebesteuerung reduzierte oder gar keine Steuersätze für nachhaltige Kraftstoffe oder Energiequellen zulässt, die von anderen Parteien im Transportsektor (sei es für den Personen- oder Gütertransport) verwendet werden, einschließlich Logistikunternehmen, die für den Umschlag von Fracht verantwortlich sind.

Behandlung von Terminalgeräten

Auch fällt der Betrieb von Hafenanlagen – dessen Emissionen nur einen kleinen Teil der gesamten Hafenemissionen machen (etwa 10 %) – bereits unter die Verordnung über mobile Maschinen und Geräte (2016/1628), die darauf abzielt, die Emissionen von mobilen Maschinen und Geräten schrittweise zu verringern und die Geräte mit den umweltschädlichsten Motoren aus dem Verkehr zu ziehen.

Die meisten Hafenfahrzeuge fallen in die Kategorie der Stufe V der NRMM-Verordnung, was bedeutet, dass die Mitgliedstaaten für die meisten Hafenausrüstungen nur noch bis 2036, Ersatzmotoren in Verkehr bringen dürfen (siehe Artikel 58 Absatz 11 der NRMM-Verordnung). Diese Übergangsfrist ist für die Hafenvirtschaft besonders wichtig, da die Nachrüstung von Hafenfahrzeugen (z. B. Portalhubwagen) technisch nicht immer machbar ist, da umweltfreundliche Motoren in der Regel viel größer sind. Im Falle von Portalhubwagen wird wahrscheinlich keine Technologie vor 2025 zur Verfügung stehen. Da die Lebensdauer von Portalhubwagen mehr als 10 Jahre beträgt, wäre es vernünftig und kohärent, eine Steuerbefreiung für Dieselkraftstoff für Hafenausrüstungen bis zum Jahr 2036 zuzulassen, in Übereinstimmung mit dem Zeitplan der Verordnung über mobile Maschinen und Geräte (NRMM).

Eine zu frühzeitige Abschaffung von Vorzugssteuersätzen würde die Terminals davon abhalten, ihre Ausrüstung umweltfreundlicher zu gestalten, da sie aufgrund sinkender Einnahmen weniger Mittel für Investitionen in die Dekarbonisierung ihres Betriebs zur Verfügung hätten. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass bei einer Erhöhung der Steuersätze für Dieselkraftstoff, der von den Terminals verwendet wird, diese Einnahmen wieder in den Sektor investiert werden, zum Beispiel durch F&E-Projekte oder Flottenaustauschprogramme. Nur so können steigende Steuersätze tatsächlich dazu beitragen, den Treibhausgas-Fußabdruck des Güterumschlags zu verringern.

Die Degression der Steuerbefreiungen allein wird jedoch nicht ausreichen, um langfristig einen massiven Ausstieg aus der Terminalausrüstung und einen Ersatz durch umweltfreundlichere Technologien zu bewirken. Es sollten auch andere politische Maßnahmen eingeführt werden.

In diesem Zusammenhang begrüßt der ZDS den Entwurf der aktualisierten Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Klima-, Energie- und Umweltschutz, der es den Mitgliedstaaten erlaubt, den Erwerb, das Leasing oder die Nachrüstung von umweltfreundlichen Umschlagsanlagen zu unterstützen.

Kohlenstoffdifferenzverträge, die in Betracht gezogen werden können, um Terminalbetreiber für den Preisunterschied zwischen saubereren und umweltschädlicheren Kraftstoffarten

und Energiequellen zu entschädigen, sind ebenfalls nützliche Optionen, die eine positive Wirkung haben.

Schließlich sollte in Erwägung gezogen werden, den von den Terminalanlagen verbrauchten Strom mit einem Nullsteuersatz zu belegen. Auf diese Weise erhalten Hafenterminals noch mehr Anreize, ihren Betrieb umweltfreundlicher zu gestalten, z. B. durch den Einsatz von elektrisch betriebenen gummibereiften Portalkranen (RTGs) oder fahrerlosen Transportsystemen (AGVs).

Darüber hinaus sollte die EU-Kommission die öffentliche Hand aktiv davon überzeugen, diejenigen Terminals zu belohnen, die ihre Ausrüstung elektrifizieren oder auf andere Weise den ökologischen Fußabdruck ihres Betriebs verringern.

Der ZDS fordert eine enge Verzahnung der Energiesteuer-Richtlinie mit den Zielsetzungen der Verordnung über mobile Maschinen und Geräte (NRMM).

Der ZDS fordert zudem, dass Veränderungen der Energiesteuer-Richtlinie nicht zu einer Schwächung, sondern zu einer Stärkung der Investitionsfähigkeit von Unternehmen führen.

Landstrom

Der ZDS fordert eine maximale Technologieoffenheit auf Grundlage eines klar umrissenen zielbasierten Ansatzes, und lehnt eine allgemeine EU-weite Landstrompflicht ab. Die Landstromversorgung ist mit erheblichen Investitionen verbunden, sowohl im Hafen als auch in der Stromproduktion. Zunächst müsste der EU-Markt für Hafenstrom im Hinblick auf die Produktion, den Marktpreis sowie die Zusammensetzung des erzeugten Stroms nach Energiequellen (Energienmix) harmonisiert werden. Die standortbezogene Landstrominfrastruktur muss im Hinblick auf die Anlaufdaten, Verweildauer und die Stromlastverteilung der Seeschiffe, die Reduktion von NO_x-/ CO₂- / PM-Emissionen, die spezifischen Energieerzeugungskosten inklusive Abgaben (z. B. Netzentgelte / EEG-Umlage), die Investitionskosten und die Umsetzungsdauer technisch, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll sein.

Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Hafenwirtschaft fordert der ZDS, dass für eine terminalbezogene Landstromverpflichtung der EU realistische Rahmenbedingungen im Hinblick auf Schiffstypen, Fahrtrouten, regionale und europäische Zielvorgaben, Harmonisierung des EU-Strommarktes sowie die Kosteneffizienz der Landstrominfrastruktur geschaffen werden.

Durch die Landstromannahmepflicht wird der Strompreis an den jeweiligen Hafenstandorten zu einem wichtigen Standortfaktor. Nach aktuellem Stand unterscheiden sich die Strompreise an den Hafenstandorten deutlich, und sind in Deutschland besonders hoch.

Der ZDS fordert einen Ausgleichmechanismus für Wettbewerbsverzerrungen, die sich aus unterschiedlichen Strompreisen an den europäischen Hafenstandorten ergeben.

Rolle von LNG

Die Rolle von LNG sollte nicht übersehen werden, da es für viele Anwendungen und für viele Schiffstypen immer noch der sauberste auf dem Markt erhältliche Kraftstoff ist. Ein weiterer

Grund für die Beibehaltung eines Vorzugssteuersatzes ist die Förderung der Einführung und Erforschung saubererer Formen von LNG wie synthetisches oder Bio-LNG.

Viele EU-Politiker sehen nach wie vor eine Rolle für LNG in Fällen, in denen es die sauberste marktfähige Lösung ist und keine Lock-in-Effekte entstehen. Dies sollte auch der entscheidende Faktor sein, wenn es darum geht, Steuerbefreiungen für LNG im Rahmen der Energiebesteuerungsrichtlinie zuzulassen oder nicht.

Der ZDS lehnt die Streichung von Erdgas aus der Liste der Energieträger ab, für die Steuerbefreiungen und -nachlässe gewährt werden. Eine Ausnahme sollte insbesondere für die Verwendung von LNG im Seeverkehr gemacht werden, da die Verordnung über alternative Treibstoffinfrastrukturen (AFIR) auch Anforderungen an die Verfügbarkeit von LNG-Tankstellen in TEN-T-Kernseehäfen bis 2025 stellt.

Nassbaggerei

Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass die Steuersätze für Nassbaggerarbeiten so niedrig wie möglich bleiben. Denn Nassbaggerarbeiten sind eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der Häfen und für die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit der Fahrrinnen, die die Häfen mit dem Hinterland verbinden. Nur wenn sie durch kosteneffiziente Nassbaggerarbeiten unterstützt werden, können die Vorteile maritimer Lieferketten vollumfänglich ausgereizt werden.

Der ZDS fordert eine Steuerbegünstigung der Nassbaggerei.

Schienenverkehr

Der ZDS lehnt die Streichung des Schienenverkehrs aus Artikel 16 als Sektor ab, der für Steuerbefreiungen in Frage kommt. Sowohl der Europäische Green Deal als auch die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität bringen das Ziel zum Ausdruck, den Anteil dieses nachhaltigen Verkehrsträgers zu erhöhen. Es ist daher nicht konsequent, den Schienenverkehr von Steuerbefreiungsregelungen auszuschließen.

Zusammenfassung

Steuerpolitische Maßnahmen spielen eine entscheidende Rolle bei der Förderung des Einsatzes sauberer alternativer Kraftstoffe und Energiequellen durch alle Akteure der Logistikkette, einschließlich der Hafenterminals, können aber auch den Einsatz umweltschädlicherer Alternativen verhindern.

Wenn Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen für weniger umweltfreundliche Alternativen abgeschafft werden, sollten angemessene Übergangsfristen vorgesehen werden. Dies ist besonders wichtig für LNG, da der Vorschlag für eine Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einige Zielvorgaben für die Verfügbarkeit von LNG-Infrastruktur in den TEN-T-Kernhäfen der EU bis 2025 enthält.

Die Möglichkeit einer Steuerbefreiung für landseitige Elektrizität und mehrere saubere Schiffskraftstoffe kann sich positiv auf die Einführung sauberer Kraftstoffe und Energiequellen in der See- und Binnenschifffahrt auswirken und sollte daher in der endgültigen Fassung der überarbeiteten Energiesteuerrichtlinie beibehalten werden.

Was schließlich die Ausrüstung für den Ladungsumschlag angeht, so ist es besonders wichtig, die typische Lebensdauer von Hafenfahrzeugen sowie die Tatsache zu berücksichtigen, dass Nachrüstungen nicht immer möglich sind, wenn über den Zeitplan für die Abschaffung von Rabatten und Steuerbefreiungen entschieden wird.

Ihr Ansprechpartner beim ZDS: Daniel Hosseus (+49 40 366203)