

## MEW Positionspapier

### zur geplanten Besteuerung von Schiffskraftstoffen im Rahmen der Anpassung der Energy Taxation Directive (ETD)

*Der Verband der Mittelständischen Energiewirtschaft (MEW) vertritt als Dachverband die Interessen unabhängiger, mittelständischer Kraft- und Brennstoffimporteure sowie -großhändler, Tanklagerbetreiber und freier Tankstellen in Deutschland. Mit einem Anteil von ca. 85% an dem gewerblich genutzten Tankraum, von ca. 40% bei den importierten Dieselkraftstoff- und Heizöl-Mengen sowie einem Marktanteil von ca. 15% bei Tankstellen nehmen die Mitgliedsunternehmen des MEW und seiner Fachverbände eine wesentliche Rolle hinsichtlich der Energieversorgung in Deutschland ein.*

Einen wesentlichen Baustein des durch die EU-Kommission auf den Weg gebrachten „Fit for 55 Pakets“ stellt die Novellierung der Energy Tax Directive (ETD) dar. Diese sieht vor, zukünftig die derzeit geltende Energiesteuerbefreiung für die gewerbliche Schifffahrt aufzuheben und auf Schiffskraftstoffe zukünftig die Energiesteuer zu erheben.

Der MEW unterstützt das Bestreben Deutschlands sowie der EU-Kommission, die CO<sub>2</sub> Emissionen im Transportsektor durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren und einen Anreiz zur zukünftigen Herstellung und Nutzung von klimafreundlichen Kraftstoffen zu schaffen. Wir bewerten den im Richtlinienentwurf zur ETD vorgesehenen Wegfall der Steuerbefreiung für fossile Kraft- und Heizstoffe, die für die gewerbliche Schifffahrt eingesetzt werden (sog. Bunkerkraft- und -brennstoffe), jedoch als äußerst kritisch.

Bunkerkraft- und -brennstoffe zeichnen sich durch eine sehr hohe Preissensitivität aus und werden auf internationalen Märkten gehandelt. Im Gegensatz zum Flugverkehr sind Schiffe aufgrund ihrer großen Tankkapazitäten flexibel bei der Wahl ihres Betankungsortes und richten sich dabei ausschließlich nach dem Kraftstoffpreis. Ein Wegfall der Energiesteuerbefreiung für fossile Bunkerkraftstoffe ausschließlich in Europa hätte somit zur Folge, dass die Betankung von Schiffen nicht mehr in EU-Seehäfen wie z.B. Rotterdam, Hamburg und Algerias erfolgt, sondern sich diese stattdessen auf andere internationale Seehäfen wie z.B. Singapur, Southampton und St. Petersburg verlagert. Daneben würden die steuerfreien Betankungen auf hoher See, d.h. in internationale Gewässer, mithilfe sogenannter Floating Storages erheblich zunehmen.

Insofern besteht die realistische Befürchtung, dass die Besteuerung von fossilen Bunkerkraftstoffen in Europa ohne entsprechende internationale Abkommen mit Drittstaaten zu Carbon Leakage sowie erheblichen Wettbewerbsverzerrungen und wirtschaftlichem Schaden insbesondere für die Häfen in der EU führen werden. Eine aktuelle Studie des Hafens Rotterdams belegt diese Annahmen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> CE Delft – „The impacts of the ETD proposals on shipping and bunkering“

Wir vertreten die Auffassung, dass zum jetzigen Zeitpunkt eine wirksame Treibhausgasminderung in der gewerblichen Schifffahrt nur unter Beibehaltung der Energiesteuerbefreiung in der Kombination mit einer verpflichtenden Teilnahme der gewerblichen Schifffahrt am Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) System werden kann. Ferner schafft die Einbeziehung der gewerblichen Schifffahrt in das ETS sowie deren geplante Verpflichtung zur Erreichung von THG-Einsparungszielen gemäß dem Entwurf der FuelEU Maritime Directive dann auch den erforderlichen Anreiz auf klimafreundliche Bunkerkraft- und brennstoffe umzusteigen.

Deshalb fordern wir, dass Deutschland sich bei den Verhandlungen des Fit For 55 Pakets dafür einsetzt, dass

- die Steuerbefreiung für die gewerbliche Schifffahrt in der Energy Tax Directive beibehalten wird unter der Voraussetzung, dass das Schiff EU-ETS-Teilnehmer ist,
- die gewerbliche Schifffahrt zur Teilnahme am Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) verpflichtet wird und
- eine weltweite Harmonisierung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die internationale Schifffahrt auf Basis einer engen Kooperation mit der International Maritime Organisation (IMO) angestrebt wird.

Wir sind davon überzeugt, dass nur durch diese Maßnahmen Carbon Leakage vermieden und die künftige Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Seehäfen gewährleistet werden kann.