

An das
Bundesministerium der Finanzen
Abteilung III, Referat III B 3
Wilhelmstraße 97
10016 Berlin

AZ II-1842

E-Mail: IIIB3@bmf.bund.de

9. September 2022

**Schriftliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes zur Verlängerung des sog. Spitzenausgleichs
(Spitzenausgleichsverlängerungsgesetz - SpAVerlG)**

Sehr geehrte Frau Mildenberger,

sehr geehrter Herr Dr. Hufen,

sehr geehrte Damen und Herren,

der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) ist der Bundesverband der am Seegüterumschlag in den deutschen Häfen beteiligten Unternehmen in Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie in Mecklenburg-Vorpommern. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen und setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken und ihre Standortbedingungen zu sichern, damit die Hafenwirtschaft an Nord- und Ostsee einen effektiven Beitrag zum Erfolg des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland leisten kann.

Mit den folgenden Ausführungen beziehen wir uns auf den Referentenentwurf zum sog. Spitzenausgleichsverlängerungsgesetz und erlauben uns, die nachfolgende Stellungnahme abzugeben.

Der mit dem Entwurf angestrebte Wegfall der Steuerbegünstigung für Energieerzeugnisse in Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen, die ausschließlich dem Güterumschlag in Seehäfen dienen nach § 3a des Energiesteuergesetzes (sog. „Hafendiesel“) zum 1. Juli 2024 wird von der deutschen Seehafenwirtschaft entschieden abgelehnt.

Die Rahmenargumentation innerhalb der Gesetzesbegründung,

- es handelte sich um eine überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Steuervergünstigung,
- das angestrebte Ziel der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen werde nicht erreicht und verhindere zugleich, dass fossile Kraftstoffe effizient eingesetzt sowie auf umweltfreundlichere Alternativen umgestellt würden,
- die Steuerbegünstigung sei als Instrument zur Sicherstellung von Wettbewerbsfähigkeit instrumentell nicht nachvollziehbar und entspreche nicht den Anforderungen einer modernen Steuerpolitik an Nachhaltigkeit und Verursachergerechtigkeit sowie
- der Güterumschlag unterliege zukünftig technologieoffen (Strom, nachhaltige Kraftstoffe oder fossile Kraftstoffe) dem allgemeinen Steuerregime

lässt wesentliche Indikatoren, Nachhaltigkeitsgesichtspunkte, Notwendigkeiten und Realitäten in Verbindung mit dem Seegüterumschlag unberücksichtigt:

1. Die Steuerbegünstigung für Energieerzeugnisse, die für Umschlaggeräte und Fahrzeuge verwendet werden, die dem Güterumschlag in Seehäfen dienen erreicht mit einem Fördervolumen von insgesamt etwa 30 Mio. Euro pro Jahr praktisch jeden Seehafenbetrieb in Deutschland. Im Standortwettbewerb der deutschen Seehäfen insbesondere mit den Westhäfen schafft die deutsche Begünstigung, die zudem im Jahr 2028 erst deutlich später als vergleichbare Regelungen in Nachbarstaaten gewährt wurde, standortübergreifende Wettbewerbsgleichheit. Andere Förderinstrumente erscheinen daher eher unzureichend, ineffizient oder unpassend.
2. Seehafenbetriebe stehen mitten in der Digitalisierung und am Anfang großer Umbrüche bei der Energiewende. Der Wettbewerb aus den Nachbarstaaten und von globalen Hafenkonzernen ist hart, in einigen Bereichen verzerrt. Im Gegensatz zur europäischen Konkurrenz schlägt die deutsche Hafenwirtschaft derzeit weniger Ladung um als vor fünf und als vor zehn Jahren. Die Investitions- und Transformationskosten sind deshalb umso höher. Die Abschaffung der Steuerbegünstigung würde Seehafenbetrieben mitten in der Transformationsphase Liquidität entziehen.
3. Seehafenbetriebe sind seit vielen Jahren Vorreiter bei der Einführung neuer Technologien und investieren bereits freiwillig im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten in innovative Umschlaggeräte und Fuhrparks mit alternativen Antrieben sowie in Forschung und Entwicklung. Energieeffiziente Umrüstung hat bei Hafenbetrieben bereits deshalb oberste Priorität, da Energiekosten die größten variablen Kosten darstellen sowie rund 2/3 der Kosten für Roh- / Hilfs- und Betriebsstoffe in den Energiebereich fallen. Gerade die stark ansteigenden Kosten für Diesel setzen entsprechende Anreize. Die Steuerbegünstigung verschafft daher Seehafenbetrieben direkt und vergleichsweise unbürokratisch zusätzliche Liquidität für Investitionen in eine klima- und umweltfreundlichen Hafenlogistik.

4. Im Rahmen ihres aktuellen Gesetzgebungspaketes „Fit for 55“ hat die EU-Kommission auch einen Vorschlag zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie veröffentlicht. Dieser sieht beim sog. „Hafen-Diesel“ weiterhin eine Steuerbegünstigung vor, nämlich im Wege eines zehnjährigen Übergangszeitraumes eine jährliche Erhöhung des für 2023 festgelegten Mindeststeuerbetrages bis zum Zieljahr 2033.
5. Maschinen und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind, sofern sie überhaupt mit adäquater Leistungsfähigkeit für alle Güterarten und damit verbundenen Hafenumschlagspezifika in den Häfen verfügbar sind, in der Anschaffung etwa dreimal teurer als Maschinen und Fahrzeuge mit neuerem, innovativem Diesel-Antrieb. Aufgrund der kurzfristig erfolgten erheblichen Preissteigerungen sind Seehafenbetriebe ohnehin bereits 40-60 % höheren Energiekosten ausgesetzt.
6. Mit dem Gesetzentwurf sollen energieintensive Unternehmen durch eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im Energiesteuer- und im Stromsteuergesetz entlastet werden. Durch den damit gleichzeitig beabsichtigten Wegfall der Steuerbegünstigung für Energieerzeugnisse, die für Umschlaggeräte und Fahrzeuge verwendet werden, die dem Güterumschlag in Seehäfen dienen, werden Seehafenbetriebe belastet, während ebenfalls steuerbegünstigte Sektoren der Luft- und Schifffahrt sowie der Land- und Forstwirtschaft (§§ 52,57 Energiesteuergesetz) davon nicht betroffen sind. Diese sich lediglich für Seehafenbetriebe steuerlich negativ auswirkende Einzelfallanwendung widerspricht u. E. daher dem Grundsatz der Gleichmäßigkeit der Besteuerung gemäß Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes. Die entzogenen Gelder schaden im Ergebnis dem pro Ladungstonne vergleichsweise klimafreundlichen Schiffsverkehr.
7. Nach dem [28. Subventionsbericht](#) der Bundesregierung (2019-2022, S. 450) betrifft die Steuerbegünstigung insbesondere die Nummern 4.a und 4.b der Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie - Strukturwandel wirtschaftlich erfolgreich, ökologisch und sozial tragfähig sowie generationengerecht gestalten – und unterstützt die Indikatorenbereiche 8.3 und 8.4 - wirtschaftliche Zukunftsvorsorge und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Deutsche Häfen dienen der Förderung umweltfreundlicher Landverkehrsträger wie Schienenverkehr und Binnenschifffahrt. Ohne leistungsfähige und kostengünstig arbeitende Hafenbetreiber würde der innergemeinschaftliche Verkehr mit Deutschland vermehrt über die Straße abgewickelt (vgl. Randziffer 20 der Staatlichen Beihilfe N 643/2006 für Deutschland – Europäische Kommission – K(2008)481 endg. vom 27. Februar 2008).

Das konkrete Datum des im Gesetzentwurf angestrebten Auslaufens der Förderung, also der 30. Juni 2024, ist dem Auslaufen der beihilferechtlichen Grundlage, der AGVO, geschuldet.

Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, sollte sich die Förderung entsprechend verlängern, schon um die Kohärenz mit den sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen und politischen Vorgaben zu gewährleisten.

Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, so sollten Ersatzinstrumente zur Unterstützung der Transformationsprozesse in der deutschen Seehafenwirtschaft geschaffen werden.

Wir erwarten, dass der Gesetzgeber entsprechende Formulierungen in den Gesetzentwurf aufnimmt.

Wir möchten Sie dringend ersuchen, unsere Hinweise im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen. Mit einer Veröffentlichung unserer Stellungnahme erklären wir uns einverstanden. Der ZDS ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lutz Köhner', is centered on the page. The signature is written in a cursive, flowing style.

Lutz Köhner

Geschäftsführer