

Berlin, 3. Juni 2025

Schiffskraftstoffe im Energiesteuergesetz

Die Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen für die gewerblichen See- und Binnenschifffahrt nimmt stetig zu. Das resultiert im Wesentlichen aus den europäischen Klimazielen für den Seeverkehr. Dementsprechend stellt auch der Wissenschaftliche Dienst des Bundestags in seiner Dokumentation „Alternative Kraftstoffe für Binnenschiffe“ vom 16. Oktober 2024 fest: „Rund 80 bis 90 % des Welthandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Da die Schifffahrt etwa 2,6 % bis 3 % der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortet, haben sich die Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) im Jahr 2023 darauf geeinigt, den Verbrauch fossiler Brennstoffe „bis oder um“ das Jahr 2050 zu beenden. Für die Binnenschifffahrt enthält die Mannheimer Erklärung eine Absichtserklärung zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt. Für Seeschiffe mit einer Bruttoraumzahl über 5000 ist auch die Verordnung für die Verwendung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im Seeverkehr (sog. „FuelEU Maritime“) relevant. Zudem ist seit 2024 der Seeverkehr Teil des Emissionshandelssystems der Europäischen Union (EU-ETS).“¹

In Deutschland sind die Kraftstoffmengen für die Seeschifffahrt bereits seit 2016 rückläufig (siehe Abbildung²).

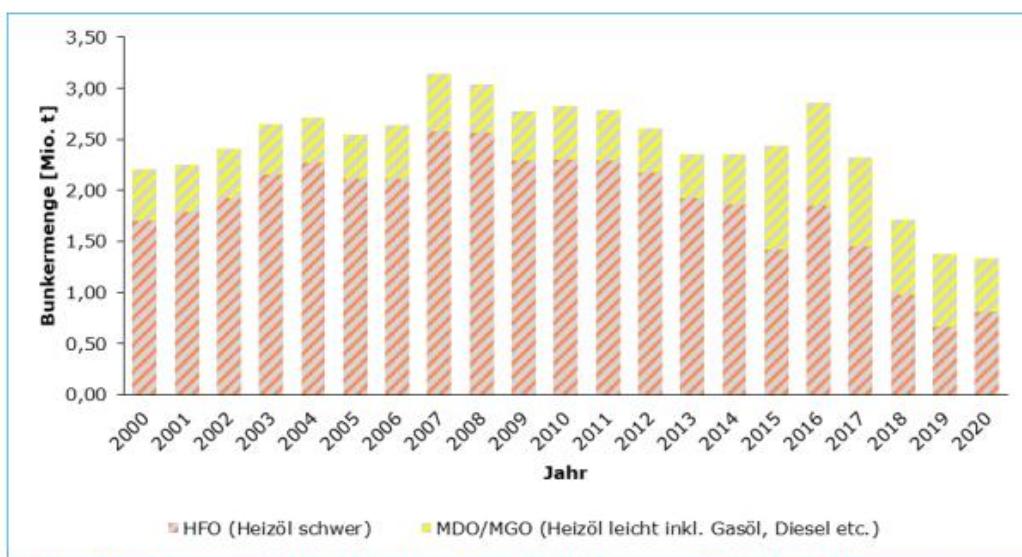


Abbildung 8 | Bunkermengen in den deutschen Häfen durch die Hochseeschifffahrt [Mio. t]

¹ Wissenschaftliche Dienste Deutscher Bundestag, Alternative Kraftstoffe für Binnenschiffe, AZ WD 5-3000 -141/24 vom 16.10.2024, Einleitung, Seite 4.

² Potenzialstudie zu Betankungsinfrastrukturen für kohlenstoffarme und erneuerbare Schiffskraftstoffe in Deutschland, RAMBOLL im Auftrag der NOW GmbH, April 2024, Abbildung 8 Seite 25.

Das hängt u.a. mit den sehr limitierten Möglichkeiten der direkten steuerfreien Abgabe von Kraftstoffen an die gewerbliche Schifffahrt in Deutschland zusammen. Die einschlägigen Regelungen des Energiesteuergesetzes sowie der Verordnungen und der Verwaltungsvorschriften sind nicht mehr zeitgemäß und berücksichtigen alternative Kraftstoffe oder Kraftstoffgemische nicht. Im Ergebnis führt es dazu, dass diese neuen emissionsarmen Kraftstoffqualitäten nur versteuert abgegeben werden können und der Verwender nachgelagert einen Antrag auf Erstattung der Energiesteuer stellen kann. Dieses Verfahren ist jedoch im europäischen und internationalen Umfeld nicht wettbewerbsfähig, so dass z.B. Kreuzfahrtschiffe ihren alternativen Kraftstoff steuerfrei und ohne den Umweg über ein Erstattungsverfahren in Dänemark, UK oder Niederlande, statt erst einmal versteuert mit nachgelagerter Erstattung in Deutschland beziehen.

Die nachfolgenden Regelungen des Energiesteuergesetzes sowie Verordnungen und Verwaltungsvorschriften müssen dringend überarbeitet werden, damit Deutschland in der Lage ist, zur Erreichung der Klimaziele beizutragen und weiterhin am internationalen Wettbewerb teilnehmen kann.

1. Direkte Steuerbefreiung aller Kraftstoffe für die gewerbliche Schifffahrt nach § 27 Abs. 1 EnergieStG

Die aktuelle Regelung nach § 27 Abs. 1 EnergieStG ermöglicht nur für bestimmte Gasöle und Schweröle sowie Gemische mit einem maximalen Anteil von 30% Biodiesel eine direkte steuerfreie Abgabe als Schiffskraftstoffe. Alternative Schiffskraftstoffe, wie z.B. grünes Methanol oder auch Gemische mit mehr als 30% Biodiesel, können derzeit nur versteuert in Deutschland als Schiffskraftstoff abgegeben werden. Der Verwender hat hierfür dann die Möglichkeit, nach § 52 EnergieStG einen Antrag auf Steuererstattung zu stellen. Das ist in einem internationalen Markt ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil, weil die direkte Steuerbefreiung für den Verwender schon administrativ erheblich einfacher handhabbar ist und er finanziell auch nicht in Vorleistung gehen muss.

Forderung:

§ 27 Abs.1 EnergieStG sollte für alle Energieerzeugnisse Anwendung finden, die an die gewerbliche Schifffahrt abgegeben werden, so dass Deutschland auch für Bunkerkraftstoffe im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig bleibt und dadurch zur Dekarbonisierung der Schifffahrt beiträgt. Zudem hätte diese Anpassung des § 27 Abs. 1 EnergieStG keine Auswirkungen auf die Steuereinnahmen von Deutschland, da die Entlastungsmöglichkeit nach § 52 EnergieStG bereits heute vorsieht, dass für alle Schiffskraftstoffe eine Steuererstattung vom Verwender nachgelagert beantragt werden kann. Der „Umweg“ über die nachgelagerte Erstattung sollte aufgegeben werden.

2. Erleichterung bei der Kennzeichnungspflicht für Schiffskraftstoffe

Es besteht für Gasöle und Gemische mit Biodiesel oder HVO (KN 27101943-27101948 und KN 27102011 bis 2710 2019), die steuerfrei als Schiffskraftstoff abgegeben werden dürfen, analog zum ermäßigt besteuerten Heizöl eine Kennzeichnungspflicht. Die bestehende Kennzeichnungspflicht verhindert aktuell, dass Gemische aus fossilen und biogenen Anteilen steuerfrei an die gewerbliche Schifffahrt in Deutschland abgegeben werden können. Und stellt damit einen echten Wettbewerbsnachteil dar.

Die Höhe des biogenen Anteils im Kraftstoff variiert und wird vom Kunden, d.h. dem Schiffseigner bestimmt. Deshalb ist eine individuelle Mischung und deren Kennzeichnung pro Lieferung in einem Tanklager (=Steuerlager) aufgrund der knappen Tankkapazitäten nicht möglich. Die Mischungen können somit nur im Bunkerboot durchgeführt werden. Eine homogene Kennzeichnung des Gemischs mittels einer Kennzeichnungsanlage ist im Bunkerboot jedoch nicht möglich.

Forderung:

Die Kennzeichnungspflicht sollte sich bei Gemischen, die bis zu 50% biogene Anteile enthalten, ausschließlich auf den fossilen Anteil beschränken. Das Bunkerunternehmen hätte dann die Möglichkeit im Bunkerboot gekennzeichnetes Gasöl mit Biokraftstoffen oder synthetischen Kraftstoffen gemäß Kundenwunsch individuell zu mischen. Bei einem Gemisch, welches mindestens 50% gekennzeichnetes Gasöl enthält, kann der chemische Markierstoff ACCUTRACE weiterhin uneingeschränkt nachgewiesen werden.

3. Zulassung von Bunkerbooten als Steuerlager

Die permanent steigende Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen in der gewerblichen Schifffahrt aufgrund der europäischen Vorgaben (wie FuelEu Maritime Verordnung und ETS) erfordern in Deutschland ein Steuerlager für Bunkerboote. Denn nur mit der Erlaubnis als Steuerlager dürfen im Bunkerboot, u.a. Biokraftstoffe zum fossilen Kraftstoff beigemischt werden. Die Höhe des biogenen Anteils im Kraftstoff variiert und wird vom Kunden bestimmt. Deshalb ist eine individuelle Mischung pro Lieferung in einem Tanklager (=Steuerlager) aufgrund der knappen Tankkapazitäten nicht möglich.

Gemäß Nr. 3 Absatz 26a der DV-Steuerlager (DOK 2016/0323227) dürfen Bunkerboote als Steuerlager zugelassen werden. Absatz 26a führt dazu aus, dass die Bunkerboote üblicherweise nur in dem räumlich begrenzten Gebiet von Häfen eingesetzt werden. Es kommt jedoch in der Praxis regelmäßig vor, dass eine Abgabe von Kraftstoffen an Schiffe auch außerhalb des Hafens erfolgt, in dem das Bunkerboot beladen wird (z.B. Verladung in Rostock – Auslieferung in anderen Häfen). Dieser Umstand führt aktuell dazu, dass Anträge auf eine Steuerlagererlaubnis für ein Bunkerboot abgelehnt werden.

Forderung:

Es sollte für die Zulassung eines Bunkerboots als Steuerlager unschädlich sein, wenn es auch außerhalb des Ladehafens Kraftstoffe an die gewerbliche Seeschifffahrt abgibt, solange es nicht ausschließlich der Fall ist und es in einem Hafen einen festen Liegeplatz hat.

Für Gespräche und/oder Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.