

Lfd.-Nr.:	79			
Bezeichnung der Steuervergünstigung	Steuerbegünstigung für Energieerzeugnisse, die in der Binnenschifffahrt verwendet werden			
Ziel	Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse der auf anderen Wasserstraßen verkehrenden Schifffahrt an die aufgrund internationaler Verträge für das Rheinstromgebiet geltende Abgabenbefreiung. Die Maßnahme soll zur Erhaltung des Anteils der Binnenschifffahrt an der Gesamtbeförderungsleistung, zur Entlastung der Schienen- und Straßeninfrastruktur sowie zur Emissionsminderung im Güterverkehr beitragen.			
Rechtsgrundlage	§§ 27 Absatz 1, 52 Absatz 1 EnergieStG			
Status / Befristung	unbefristet			
Finanzielles Volumen	2021	2022	2023	2024
Steuermindereinnahmen (Schätzung in Mio. Euro)	122	115	115	115
Finanzierungsschlüssel	Bund: 100 Prozent			
Art der Subvention	Erhaltungshilfe			
Maßnahme	Steuerbegünstigt im Rahmen einer Steuerbefreiung bzw. Steuerentlastung sind in der Binnenschifffahrt verwendete Energieerzeugnisse, die für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen oder für die gewerbsmäßige Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden. Energieerzeugnisse für in der gewerblichen Schifffahrt eingesetzte Schiffe, die auf dem Rheinstromgebiet und auf bestimmten anderen Wasserstraßen verkehren, sind z. Zt. aufgrund internationaler Abkommen von Abgaben befreit; der Verkehr auf anderen Wasserstraßen ist gleichgestellt. Eine räumliche Abgrenzung der Begünstigung wäre auch wegen der vielfachen Übertrittsmöglichkeiten im Binnenwasserstraßennetz in der Praxis nicht oder nur mit kostspieligem Verwaltungsaufwand möglich.			
Nachhaltigkeit der Maßnahme	Die Maßnahme betrifft insbesondere das Prinzip Nr. 4.a einer nachhaltigen Entwicklung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – nachhaltiges Wirtschaften stärken; den notwendigen Strukturwandel wirtschaftlich erfolgreich sowie ökologisch und sozial verträglich gestalten – und unterstützt vor allem die Indikatorenbereiche 8.3 – wirtschaftliche Zukunftsvorsorge – und 8.4 – wirtschaftliche Leistungsfähigkeit – sowie 11.2.a und 11.2.b – Mobilität. Die Subvention dient dazu, den Anteil der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung zu sichern. Vgl. Ausführungen zur Nachhaltigkeit im Forschungsgutachten „Evaluierung von Steuervergünstigungen“ (s. u.).			
hier insbesondere Klimaschutzwirkung	Die Auswirkungen auf die Indikatorenbereiche 3.2a und b – Luftbelastung – und 13.1.a – Klimaschutz – sind differenziert zu bewerten. So trägt ein höherer Anteil von Binnenschiffen beim Gütertransport zur Einsparung von Energie und CO ₂ -Emissionen bei. Kritisch zu beurteilen sind jedoch die Wirkungen in Bezug auf den übrigen Schadstoffausstoß. Im Hinblick auf den Beschluss der Bundesregierung zum Klimaschutzplan 2050 vom 14. November 2016 wird eine klimafreundliche Fortentwicklung des Steuer- und Abgabensystems angestrebt.			
Degression	Wegen der bestehenden Abkommen und der unterschiedlichen Besteuerung des Schiffsverkehrs in der Gemeinschaft kann ein Subventionsabbau nur in Zusammenarbeit mit den anderen EU-Staaten und Vertragsstaaten erfolgen.			

Evaluierungen	<p>Die Maßnahme wurde im Rahmen des Forschungsgutachtens „Evaluierung von Steuervergünstigungen“ durch das FiFo Köln in Kooperation mit ZEW Mannheim, ifo München und dem Fraunhofer Institut für Angewandte Informationstechnik (FIT) im Jahr 2019 mit der Gesamtbewertung „gut“ evaluiert (vgl. Kapitel 6.4).</p> <p>Aus Sicht der Gutachter entfalte die Vergünstigung insofern positive Effekte, als dass sie eine ökologisch und verkehrlich sinnvolle Alternative zu Schiene und Straße merklich begünstige, so zu deren Wettbewerbsfähigkeit beitrage und die seit 200 Jahren bestehende Freiheit der Rheinschifffahrt auf unkomplizierte Art fördere. Unter den heutigen Umständen und der Berücksichtigung international abgestimmter Alternativen sei die vollständige Steuerbefreiung auf Diesel für Binnenschiffe aus subventions- und umweltpolitischer Sicht trotzdem diskutabel. Sie versäume, Anreize für eine schnellere Umstellung auf den alternativen Treibstoff LNG zu schaffen und binde enorme Mittel, die zielgerichteter für die Umstellung der Branche auf die zukünftigen Anforderungen der Güterbeförderung eingesetzt werden könnten. Daher sollten aus Sicht der Studienautoren die europäischen Gespräche zu einer Weiterentwicklung des Straßburger Abkommens und gegebenenfalls einer Überführung in einen harmonisierten EU-Mindeststeuersatz unter Streichung der fakultativen Steuerbefreiung wiederaufgenommen werden.</p> <p>An der Maßnahme wird unverändert festgehalten, da diese den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff unterstützt und Treibhausgasemissionen gesenkt werden, indem die Warenbeförderung nicht auf der Straße erfolgt.</p>
Ausblick	<p>Auf europäischer Ebene wird derzeit im Rahmen der Verhandlungen der Novellierung der Energiesteuerrichtlinie ein koordiniertes Vorgehen bei der Bepreisung der Binnenschifffahrt geprüft.</p>