

EINE BESSERE VERWENDUNG ÖFFENTLICHER GELDER: DIE ABSCHAFFUNG DER TREIBSTOFF-SUBVENTIONEN IN DER EU FISCHEREI. KURZFASSUNG

Die EU Fischereiflotte wurde zwischen 2010 und 2020 mit 0,8-15,7 Milliarden Euro von Kraftstoffsteuern befreit. Der EU Green Deal und das Fitfor55-Paket verpflichten die Industrie ihre Emissionen zu senken und Subventionen für fossile Brennstoffe zu reduzieren. In dem Vorschlag für eine überarbeitete Richtlinie zur Energiebesteuerung (ETD) wird ein Steuersatz von nur 0,036 Euro pro Liter für Kraftstoff in der Fischereiindustrie vorgeschlagen, dieser Satz ist ca. 20 Mal niedriger als durchschnittliche Steuersätze im Straßenverkehr (0,67 Euro pro Liter). Die Abschaffung der Treibstoffsubventionen bedeuten jedoch nicht zwangsläufig eine Verringerung der Gesamtunterstützung für den Fischereisektor: 17 alternative Subventionen übertreffen die Treibstoffsubventionen mit einem durchschnittlichen

verbesserten ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Einfluss von 188% gegenüber Treibstoffsubventionen. Mit einer Steuer von 0,33 Euro pro Liter im Jahr 2019 (der in der Verordnung des Rates über die Besteuerung von Energieerzeugnissen festgelegte Mindeststeuersatz für Kraftstoffe) hätte die EU die Gehälter von 20,000 FischerInnen für ein Jahr oder 6,000 Projekte zur Energieeinsparung und Dekarbonisierung bezahlen können. Das bedeutet, dass 0,036 Euro pro Liter nicht den Preis der CO₂ Verschmutzung widerspiegeln und nicht ausreichen, um einen gerechten Wandel zu einer umweltfreundlichen und CO₂-armen EU Fischerei zu unterstützen. Die Abschaffung der Kraftstoffsubventionen ist ein notwendiger erster Schritt für einen gerechten Wandel zu einer umweltfreundlichen und CO₂-armen EU Fischerei.

Steuerbefreiungen für die EU Flotte

Der Bericht veranschaulicht, dass die EU Flotte im Jahr 2019 bei einem niedrigsten Steuersatz (0,036 Euro pro Liter) von Zahlungen in Höhe von 71 Mio. Euro befreit wurde, während dieser Betrag bei 0,33 Euro pro Liter 653 Mio. Euro, und bei 0,67 Euro pro Liter 1,3 Mrd. Euro betragen hätte. Für die kleine EU Flotte hätte sich dieser Betrag auf 3,1 Mio. , 28 Mio. bzw. 57 Mio. Euro belaufen.

Referenzjahr 2019	Litres	Steuern von 0,036 Euro pro Liter in Euro	Steuern von 0,33 Euro pro Liter in Euro	Steuern von 0,67 Euro pro Liter in Euro	Tonnen CO ₂
KLEINE FLOTTE	84,804,624	3,085,428	28,283,087	57,423,237	231,194
GROSSE FLOTTE	1,956,540,055	71,229,515	652,937,220	1,325,660,417	4,953,048

HINWEIS: Die Zahlen für den von der Kommission vorgeschlagenen Steuersatz in der überarbeiteten Energiesteuerrichtlinie betragen 0,0351 €/Liter (oder 3,51 Cent/Liter) – eine Differenz von 0,09 von 1 Cent pro Liter zu den Zahlen, die im Bericht aufgeführt werden (€ 0,036/Liter). Dies beruht auf unterschiedlichen Umrechnung von Gigajoule auf Liter für Schifftreibstoff. Die Zahlen im Bericht sind nicht aktualisiert, um dies zu berücksichtigen, auf Grund der geringen Differenz, did die von der Kommission vorgeschlagenen Steuereinnahmen nicht wesentlich beeinflussen.



Mit alternativen Subventionen Gutes tun

Anstatt Kraftstoffsteuerbefreiungen, könnten Steuereinnahmen alternative Subventionen mit besseren positiven ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen finanziert werden (Abbildung A). Im Jahr 2019 hätten mit einem Steuersatz von 0,33 Euro pro Liter gleichzeitig zahlreiche Maßnahmen zur Sicherheit zu See (5,049), Projekte zum Schutz aquatischer Arten (3,267) und Initiativen für die Berufsausbildung (3,172) finanziert werden können. Gleichzeitig hätten auch kostspieligere Projekte zur Energieeinsparung und -dekarbonisierung (99) und Fischereimanagementprojekte (86) subventioniert werden können.

Mit Blick auf Bereiche, die für die EU von entscheidender Bedeutung sind, hätte das Steuereinkommen in die Förderung von 20,328 Arbeitsplätzen für FischerInnen für ein Jahr oder in 6,527 Initiativen zur Energieeinsparung und Dekarbonisierung investiert werden können.

Die vollständige Analyse und Beschreibungen der alternativen Subventionen finden Sie [hier](#).

Steuerbefreiungen für die spanische Flotte und alternative Subventionen

Im Jahr 2019 hätte ein Steuersatz von 0,33 Euro Einnahmen in Höhe von 193 Mio. Euro erzielt (Abbildung B). Diese Einnahmen hätten zu gleichen Teilen auf sechs alternative Subventionen aufgeteilt werden können: Unterstützung von 3% der Gehälter spanischer FischerInnen sowie Berufsbildungsinitiativen für 9% aller FischerInnen. Darüber hinaus hätten damit Dekarbonisierungsmaßnahmen für 1%, regenerative Praktiken für 2% und umweltfreundliche Fischereiausrüstung für 4% der Flotte finanziert werden können. Im Durchschnitt haben diese alternativen Subventionen eine Verbesserung des Einflusses

von 192% gegenüber Treibstoffsubventionen (diese Verbesserung bleibt für Frankreich und Deutschland gleich).

Steuerbefreiungen für die französische Flotte und alternative Subventionen

Im Jahr 2019 hätte ein Steuersatz von 0,33 Euro Einnahmen in Höhe von 109 Mio. Euro erzielt (Abbildung C). Diese Steuereinnahmen hätten zu gleichen Teilen auf sechs alternative Subventionen aufgeteilt werden können: Unterstützung von 7% der Gehälter der französischen FischerInnen sowie Berufsbildungsinitiativen für 19% aller FischerInnen. Außerdem hätten damit Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und zur Förderung der Dekarbonisierung für 1%, regenerative Praktiken für 2% und umweltfreundliche Fischereiausrüstung für 3% der Flotte finanziert werden können.

Steuerbefreiungen für die deutsche Flotte und alternative Subventionen

Im Jahr 2019 hätte ein Steuersatz von 0,33 Euro zu Einnahmen in Höhe von 12 Mio. Euro geführt (Abbildung D). Diese Steuereinnahmen hätten zu gleichen Teilen auf sechs alternative Subventionen aufgeteilt werden können und damit die Unterstützung von 6% der Gehälter der deutschen FischerInnen sowie Berufsbildungsinitiativen für 16% aller FischerInnen bezahlt. Darüber hinaus hätten die Mittel zur Senkung des Energieverbrauchs und zur Förderung der Dekarbonisierung für 1%, zur Einführung regenerative Praktiken für 1% und zur Anschaffung umweltfreundlicher Fischereiausrüstung für 2% der Flotte verwendet werden können.

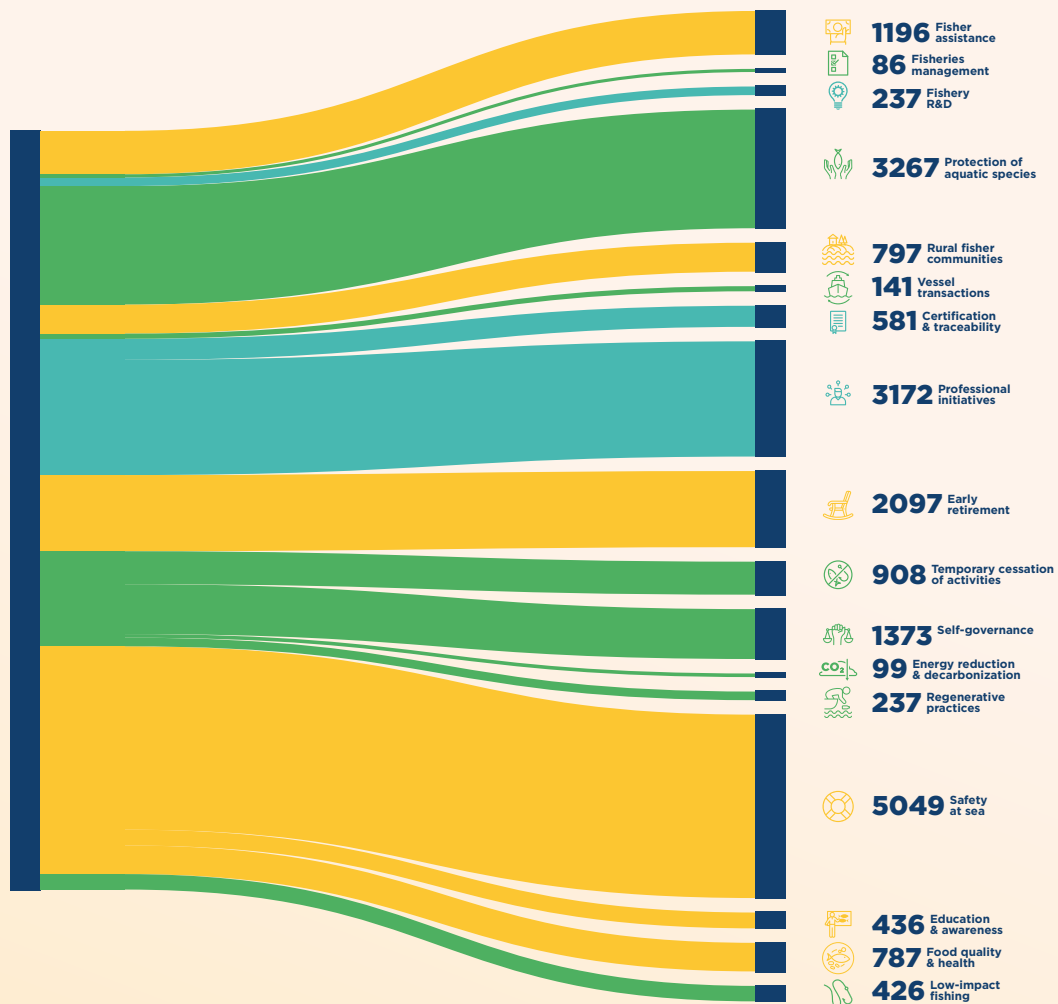


Abbildung A. Die **Kraftstoffsteuern** könnten gleichmäßig auf 17 alternative Subventionen verteilt werden. Die Anzahl der Initiativen für jede Subvention, die mit 0,33 Euro pro Liter Steuer finanziert werden könnten, ist neben der Subvention angegeben. Die Farben kennzeichnen Subventionen mit ökologischem (grün), mit sozialem (gelb) und mit wirtschaftlichem Schwerpunkt (blau).



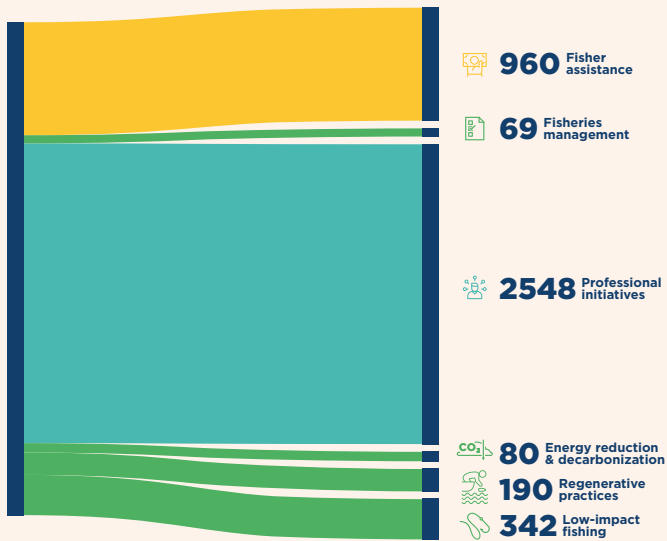
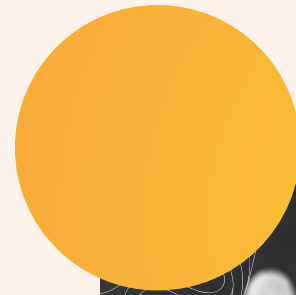


Abbildung B. Spanische Kraftstoffsubventionen könnten gleichmäßig auf ausgewählte alternative Subventionen verteilt werden. Eine Steuer von 0,33 Euro pro Liter hätte im Jahr 2019 193 Mio. Euro an Steuern generieren können. Die Zahlen neben den Subventionen und die Dicke der Verbindungen beziehen sich auf die Anzahl der Initiativen, die finanziell unterstützt werden könnten. Die Farben kennzeichnen Subventionen mit ökologischem Schwerpunkt (grün), sozialem Schwerpunkt (gelb) und wirtschaftlichem Schwerpunkt (blau).

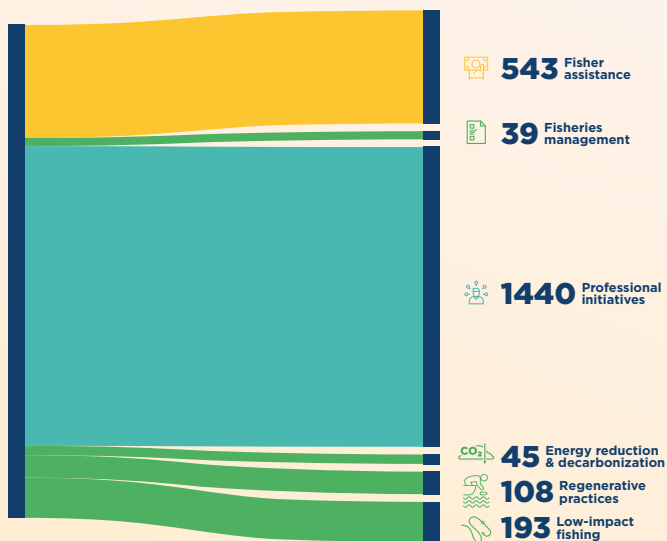


Abbildung C. Französische Kraftstoffsubventionen könnten gleichmäßig auf ausgewählte alternative Subventionen verteilt werden. Eine Steuer von 0,33 Euro pro Liter hätte im Jahr 2019 109 Mio. Euro an Steuern generieren können. Die Zahlen neben den Subventionen und die Dicke der Verbindungen beziehen sich auf die Anzahl der Initiativen, die finanziell unterstützt werden könnten. Die Farben kennzeichnen Subventionen mit ökologischem (grün), sozialem (gelb) und wirtschaftlichem Schwerpunkt (blau).

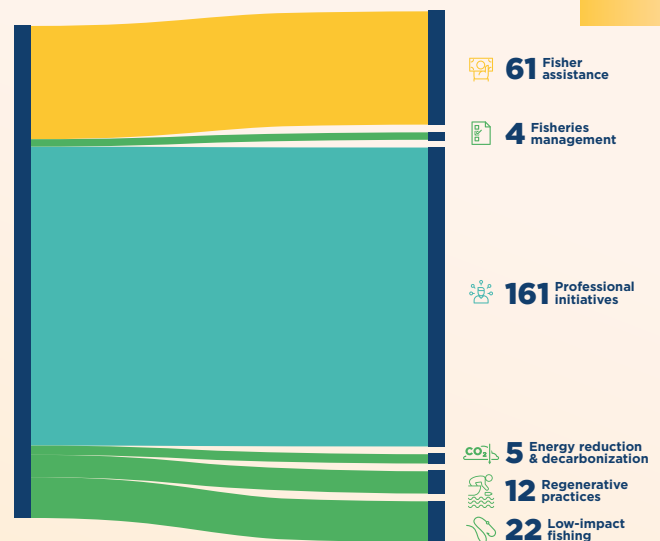


Abbildung D. Deutsche Kraftstoffsubventionen könnten gleichmäßig auf ausgewählte alternative Subventionen verteilt werden. Eine Steuer von 0,33 Euro pro Liter hätte im Jahr 2019 12 Mio. Euro an Steuern generieren können. Die Zahlen neben den Subventionen und die Dicke der Verbindungen beziehen sich auf die Anzahl der Initiativen, die finanziell unterstützt werden könnten. Die Farben kennzeichnen Subventionen mit ökologischem (grün), sozialem (gelb) und wirtschaftlichem Schwerpunkt (blau).

Autorinnen:

Dra Laura G Elsler
Selbständige Beraterin, Stockholm, Sweden

Dra Maartje Oostdijk
Selbständige Beraterin, Reykjavik, Iceland



Our Fish

ClientEarth⁺



NoFuelSubsidies

stopfossilfuelsubsidies.eu