

Abgaben für Wasserkraft und Schifffahrt

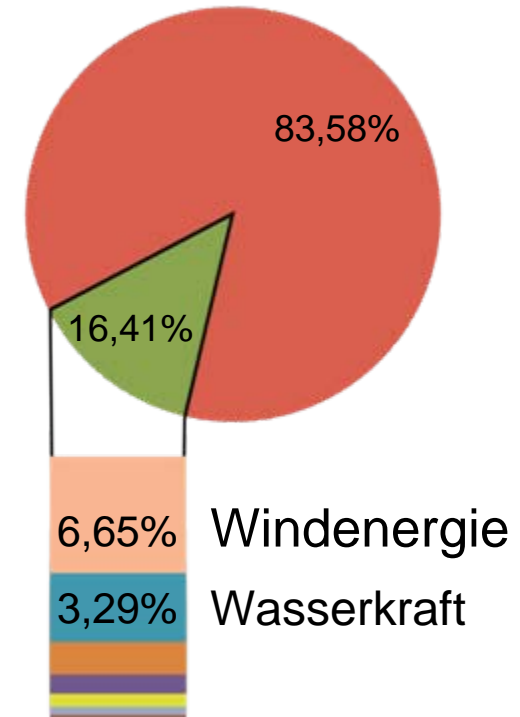
Dr. iur. Katharina Kern

ABGABEN FÜR WASSERKRAFT

I. Status quo & Perspektiven

- zweitgrößter Produzent regenerativer Energien
 - 7300 WKA in Dtl. (3,3 % BSV)
 - hohe Investitions- und niedrige Betriebskosten (1-5 %)
 - Stromgestehungskosten von 2,5-22 Ct/KWh
- ökologische und soziale Funktionen

■ nicht erneuerbare Energieträger



ABGABEN FÜR WASSERKRAFT

I. Status quo & Perspektiven

- signifikante Eingriffe in Gewässerökologie und angrenzenden Naturraum
- morphologische Veränderungen & Nutzbarmachung der Wasserkraft ist **Wassernutzung**
(Art. 2 Nr. 39 WRRL)

WASSERKRAFT

II. Anknüpfungspunkte

- Steuerung bzw. Ausgleich der ökologischen Auswirkungen durch ökonomische Instrumente?
- Bepreisung der Nutzung der Ressource Wasser ?

Neuzulassung
von WKA

Betriebung von
Altanlagen

fortlaufende
Wassernutzung

WASSERKRAFT

II.1 Abgabe auf Neubau von WKA

- umfangreiche ordnungsrechtliche Regelungen zur Sicherung gewässerökologischer Anforderungen
 - **Verschlechterungsverbot** (§ 27 WHG)
 - **Mindestwasserführung** (§ 33 WHG)
 - **Gewässerdurchgängigkeit** (§ 34 WHG)
 - Maßnahmen für **Fischpopulation** (§35 WHG)

WASSERKRAFT

II.1 Abgabe auf Neubau von WKA

- Eingriffsregelung (§§ 13 ff BNatSchG)
 - Eingriff
 - Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichspflichten
 - **Ausgleichsabgabe** als Kompensation
- geringes Lenkungsvermögen
 - einmalige Ja/Nein-Entscheidungen
 - kaum Neubau

 **kein Bedürfnis nach Abgabe**

- ordnungsrechtliche Regelungen zur Anpassung von Altanlagen
 - **nachträgliche Anordnungen**
(§§ 70 I, 13 I WHG)
 - **Gewässerdurchgängigkeit, Fischpopulation**
(§§ 34 II, 35 II WHG)
- kein Lenkungspotential



kein Bedürfnis nach Abgabe

II.3 Abgabe auf fortlaufende Wassernutzung

- Wassernutzung als individueller, abschöpfungsfähiger Sondervorteil (“Wasserpfeffig-Entscheidung”)
- Vorteilsabschöpfungsabgabe rechtlich zulässig

- **Wertungswidersprüche** wegen EEG-Förderung:
 - Abnahme- und Übertragungspflichten
 - Vergütungspflichten
 - Verbesserung des ökologischen Zustandes
- Anstieg der Stromgestehungskosten
- Verlust der Anreizwirkung zur Verbesserung der Gewässerökologie

WASSERKRAFT

III. Fazit

- **Neubau von WKA**
 - kein Bedürfnis nach Abgabe
- **Betrieb von Altanlagen**
 - keine Bedürfnis
- **Fortlaufende Wassernutzung**
 - Vorteilsabschöpfungsabgabe rechtlich möglich, Wertungswidersprüche

ABGABEN FÜR SCHIFFFAHRT

I. Status quo & Perspektiven

- wichtiger Verkehrsträger
- circa 7.350 Kilometer Binnenwasserstraßen
(75% Flüsse, 25% Kanäle)
- Unterhaltung, Aus-/Neubau ist Hoheitsaufgabe
des Bundes

ABGABEN FÜR SCHIFFFAHRT

I. Status quo & Perspektiven

- **Schifffahrt umweltverträglich?**
 - signifikante ökologische Auswirkungen
 - Neu- / Ausbau, Unterhaltung
 - Gewässerverunreinigungen durch Betrieb
- morphologische Veränderungen & Indienstnahme als Wasserweg ist **Wassernutzung**
(Art. 2 Nr. 39 WRRL)

- Steuerung bzw. Ausgleich der ökologischen Auswirkungen durch ökonomische Instrumente?

Abgabe auf Gewässerausbau

- Abgabenschuldner =
Vorhabenträger

Abgabe auf Indienstnahme des Gewässers

- Abgabenschuldner =
Indienstnehmer

- kein Bedürfnis, fehlende Lenkungswirkung
- umfangreiche gewässerökologische Regelungen:
 - Gewässerausbau
(§14 WaStrG)
 - Selbstreinigungsvermögen des Gewässers, Bewahrung der natürl. Lebensgrundlagen
(§12 VII WaStrG)
 - WHG-Bewirtschaftungsziele
 - Eingriffsregelung

SCHIFFFAHRT

III.1 Abgabe auf Gewässerausbau

- Bund hat Entscheidungsgewalt als Vorhabenträger
- keine „Reparaturabgabe“ zur ex-post-Korrektur
- einmalige Ja-/Nein-Entscheidungen

- **aktuelle Erhebung von Schifffahrtsabgaben**
(Befahrungsabgaben, Schleusengebühren, Brückengelder)
 - **keine flächendeckende Erhebung**
(Rhein, Donau, Elbe und Oder sind abgabefrei)
 - **Aufkommen ca. 60 Mio. Euro für Bauvorhaben im Verkehrsbereich**

- **Ökologisierung** bestehender Schifffahrtsabgaben
 - Finanzierung gewässerökologischer Unterhaltung & betriebsbedingter Umweltkosten
(Lärm-, Luft- oder Wasserverschmutzung)
 - keine Lenkungswirkung bezüglich bestehender gewässermorphologischer Beeinträchtigungen
- flächendeckende Benutzungsgebühren
- Vereinbarkeit mit nationalem und europäischem Recht
(Art. 74 Nr. 21, 34 GG; SRÜ; Art. 56 ff, 90 ff AEUV; VO 1365/96)

Herausforderungen:

- Internationale Verträge bei **grenzüberschreitenden Flüssen**
 - z.B. Verbot von Abgaben, die „lediglich auf die Tatsache der Beschiffung“ gründen (Rev. Rheinschifffahrtsakte)
 - Erfassung ökologischer Abgaben?
 - anreinerbezogenes Gesamtkonzept

- **Verlagerungseffekte** auf Schiene/Straße:
 - Einnahmeverluste des Bundes
 - Zunahme des Schwerlastverkehrs in Ballungsräumen verkehrspolitisch problematisch
 - keine Ausnutzung bestehender Infrastruktur
- Gesamtkonzept für alle Transportinfrastruktursysteme

SCHIFFFAHRT

IV. Fazit

- Abgabe auf Gewässerausbau
 - nicht sinnvoll
- Ökologisierung von Infrastrukturabgaben
 - sinnvoll
 - verkehrspolitische Effekte & internationale Verträge problematisch

ABGABEN FÜR WASSERKRAFT UND SCHIFFFAHRT

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !