



DIW Berlin • Postanschrift 14191 Berlin

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1

11011 Berlin

DIW Berlin
Königin-Luise-Straße 5
14195 Berlin
Tel. +49 (0)30 897 89-0
Fax +49 (0)30 897 89-200
postmaster@diw.de
www.diw.de**Abteilung
Energie, Verkehr, Umwelt**

Prof. Dr. Claudia Kemfert

Abteilungsleiterin

Tel. +49 (0)30-897 89-663
Fax +49 (0)30-897 89-113
ckemfert@diw.de

Berlin, 13. Oktober 2006

Ihr Geschäftszeichen: PA 7 – 16/2709

Stellungnahme des DIW Berlin zur

Öffentlichen Anhörung zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Biokraftstoffquote durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Änderung energie- und stromsteuerrechtlicher Vorschriften

beim Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 18. Oktober 2006

Bearbeitet von Dominika Kalinowska und Hartmut Kuhfeld

Die Besteuerung von Biokraftstoffen ist gerechtfertigt und notwendig

Die Mineralölsteuer ist die ertragreichste Verbrauchssteuer in Deutschland und hat mit Abstand den höchsten Anteil an den Abgaben des Straßenverkehrs.¹ Die Höhe der Steuersätze ist historisch mit der Finanzierung der Straßeninfrastruktur verknüpft (Verkehrsfinanzgesetz von 1955, Straßenbaufinanzierungsgesetz von 1960), auch heute ist ein Teil des Mineralölsteueraufkommens für das Straßenwesen bzw. für sonstige verkehrspolitische Zwecke zweckgebunden. Die Lkw-Maut deckt (bislang) nur einen Teil der Kosten der Infrastruktur für den Schwerlastverkehr.

Daneben ist die Mineralölsteuer als verbrauchsabhängige Abgabe unmittelbar mit dem Durchschnittsverbrauch und der Nutzungsintensität des Kfz verknüpft. Sie kann so ein höheres Kostenbewusstsein der Kraftfahrer bewirken und eine lenkende Wirkung in Richtung Verbrauchsminderung ausüben. Durch die geringere Besteuerung von Dieselmotor, verstärkt durch den bisherigen steuerfreien Absatz von kostengünstigem Bio-Diesel sind diese Impulse bei Kraftfahrzeugen mit Diesel-Motor niedriger als bei Kfz mit Benzin-Antrieb. Dies dürfte mit dazu geführt haben, dass der Durchschnittsverbrauch von neuzugelassenen Diesel-Pkw wieder steigt.

¹ U. Kunert, H. Kuhfeld: Reform der Pkw-Besteuerung überfällig: Die Initiative der EU-Kommission zeigt den richtigen Weg. In: Wochenbericht 72 (2005), 49, S. 745-752.



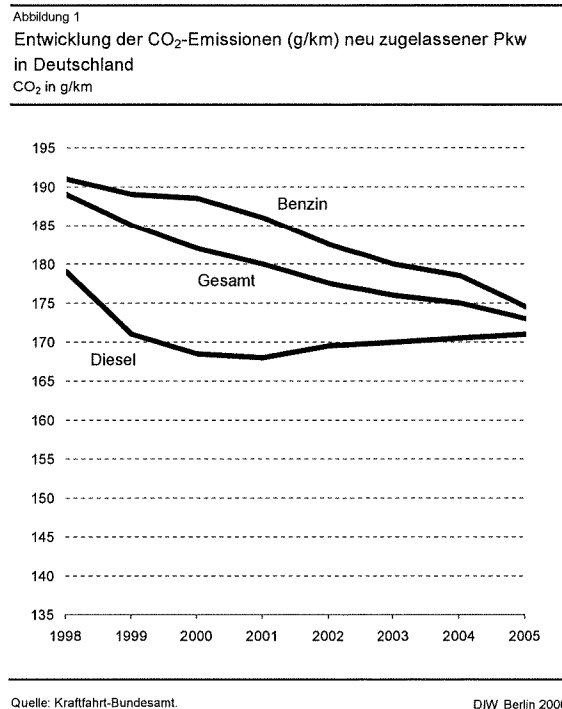
Die Mineralölsteuer im Verkehrsbereich hat also zwei Effekte:

- Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, wegen der teilweisen Aufhebung des Non-affektationsprinzips,
- Verbrauchs- und verkehrsmindernde Lenkungswirkung mit der Reduzierung aller externen Effekte des Verkehrs (Unfälle, Lärm, Abgase, Emissionen von Klimagasen).

Biokraftstoffe unterscheiden sich von anderen Kraftstoffen nur im letzten Punkt darin, dass die CO₂-Emissionen klimaneutral erfolgen. Alle anderen Begründungen für eine höhere Besteuerung von Kraftstoffen zur Fortbewegung gelten für Bio- und andere Kraftstoffe gleichermaßen.

Daher ist die Besteuerung nichtmineralischen Biokraftstoffs als ein Mineralöl im Sinne des Energiesteuergesetzes gerechtfertigt. Fahrzeuge, die mit Biokraftstoffen betrieben werden, nutzen ebenso wie andere Fahrzeuge die Verkehrsinfrastruktur und verursachen Unfälle, Lärm und Abgase.

Eine ermäßigte Besteuerung ist nur insoweit gerechtfertigt, als nichtmineralische Biokraftstoffe im Vergleich zu den mineralischen Kraftstoffen zu einer Reduktion von klimarelevanten Emissionen führen (bezogen auf den gesamten Kohlenstoffkreislauf). Insoweit die Mineralölsteuererhöhungen der letzten Jahre derartige Klimaschutzziele verfolgen („Ökologische Steuerreform“), sind entsprechend reduzierte Steuersätze zu begründen.



Biokraftstoffquoten sind sinnvoll

In den letzten Jahren ist der Einsatz von Biokraftstoffen, ganz überwiegend als Bio-Diesel, sprunghaft gestiegen. Dies hat positive Effekte auf die CO₂-Bilanz des Verkehrs. Diese Erfolge sollten nicht infrage gestellt werden. Die Einführung einer Biokraftstoffquote ist geeignet, weiterhin einen steigenden Absatz von Biokraftstoffen sicher zu stellen.

Optionen aus technischen Weiterentwicklungen offen halten

Von entscheidender Bedeutung dafür, dass Deutschland auch weiterhin eine führende Rolle beim Einsatz nachwachsender Rohstoffe im Straßenverkehr einnehmen kann, ist eine flexible Ausgestaltung der Quoten und Abgaben. Die Forschung zur energetischen Verwertung von



Biomasse ist in einer dynamischen Entwicklung.² Die energetische Verwertung der gesamten Pflanze (Biokraftstoffe der zweiten Generation, BtL) könnte mittelfristig der nur am Ölertrag basierten Kraftstoffherstellung unter CO₂-Gesichtspunkten überlegen sein, auch wenn die dabei gewonnenen Energieträger nicht so gut für herkömmliche Motoren der Kraftfahrzeuge geeignet sind.

Die Quoten zur Verwendung im Verkehr sollten daher den technischen Entwicklungen angepasst werden können.

C. Kreyf

² Eine Übersicht gibt: D. Kalinowska: Alternative Kraftstoffarten im Straßenverkehr. In: Wochenbericht 72 (2005), 5, S. 87-94.