



Deutsche Bahn AG • Potsdamer Platz 2 • 10785 Berlin

Herrn
Eduard Oswald, MdB
Vorsitzender des
Finanzausschusses
des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutsche Bahn AG
Leiter Politische Beziehungen
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
www.db.de

RA Jürgen Illing
Telefon 030 297-62175
Telefax 030 297-62084
Juergen.Illing@bahn.de

10.05.2006

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, zum Entwurf des Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes Stellung zu nehmen.

Für den energieeffizienten gleichwohl energieintensiven Schienenverkehr ist das Gesetzesvorhaben von erheblicher Bedeutung. In Übereinstimmung mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) regen wir an, im Rahmen des Energiesteuergesetzes bestehende Nachteile für den Schienenverkehr im Bereich Steuern und Abgaben auf Energie abzubauen. Die detaillierte Erörterung unserer Position entnehmen Sie bitte unserer Stellungnahme in der Anlage zu diesem Schreiben.

Der Hauptgeschäftsführer des VDV, Herr Prof. Dr.-Ing. Müller-Hellmann, erhält eine Kopie dieses Schreibens.

Bei der Anhörung am 17. Mai 2006 wird die DB AG durch die Herrn Michel, Abteilung Verkehrspolitik, und Herrn Dr. Baentsch, DB Energie, vertreten.

Es würde uns im Interesse des Verkehrsträgers Schiene freuen, wenn unsere Anregungen im laufenden Gesetzgebungsverfahren Berücksichtigung finden könnten.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USI-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Dr. Werner Müller
Vorstand:
Hartmut Mehdorn,
Vorsitzender

Dr. Norbert Bensele
Dr. Otto Wiesheu
Stefan Garber
Roland Höltnisch

Dr. Karl-Friedrich Rausch
Diethelm Sack
Margret Suckale

Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes (EnergieStG-E)

„Mehr Verkehr auf die Schiene“ ist ein gemeinsames Ziel der Schienenverkehrsunternehmen und der Politik. Die Umsetzung dieses Ziels erfordert neben unternehmerischen Anstrengungen eine geeignete Ausgestaltung der fiskalischen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Verkehrsmarkt. Durch die Umsetzung der EU-Energiesteuer-Richtlinie können bestehende Wettbewerbsnachteile des energie- und CO₂-effizienten Schienenverkehrs abgebaut und seine Position im Wettbewerb der Verkehrsträger gestärkt werden. Sollen auch im Verkehrsbereich die klimapolitischen Ziele Deutschlands erreicht werden, ist eine Entlastung der Schiene von umwelt- und verkehrspolitisch kontraproduktiven Belastungen erforderlich.

Die Energiebesteuerung ist im preissensiblen Transportmarkt besonders wettbewerbsrelevant. Die Stromsteuer und der Ökosteueraufschlag auf die Mineralölsteuer – sowie weitere Klimaschutzabgaben belasteten den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene im Jahr 2005 mit 249 Mio. EUR. Unter Einbezug der Mineralölsteuer addiert sich die Gesamtbelastung alleine für das Unternehmen DB AG für 2005 durch Energiesteuern und –abgaben auf rund 382 Mio. EUR.

In ihrer derzeitigen Form erschwert die Energiebesteuerung die Wettbewerbssituation des gesamten Schienenverkehrs gegenüber den von Energiesteuern nicht belasteten Verkehrsträgern erheblich. Sowohl das Binnenschiff wie auch der Luftverkehr sind von jeglicher Energiebesteuerung einschließlich der Ökosteuer freigestellt. Die herrschende Wettbewerbsverzerrung wird im derzeitigen Stand des Gesetzentwurfs durch die unterschiedliche Besteuerung der im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger nicht abgebaut. Im Gegenteil sieht der Entwurf in §§ 27 und 52 eine Neuregelung vor, die zu einer weiteren Ausdehnung der Steuerentlastung für Schifffahrt und Luftverkehr um 32 Mio. EUR jährlich führen würde, ohne dass auch der Schienenverkehr entsprechend entlastet wird.

Die EU-Energiesteuer-Richtlinie vom 27.10.2003 unterstreicht die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, den Schienenverkehr ganz oder teilweise von Energiesteuern zu befreien. Der Entwurf für ein neues EnergieStG soll die EU-Energiesteuer-Richtlinie vom 27.10.2003 in deutsches Recht umsetzen. Die Richtlinie ermöglicht den Mitgliedsländern durch Art. 15 lit. e), Steuerbefreiungen für die Verwendung von Energieerzeugnissen und Strom im Eisenbahn-, U-Bahn, Straßenbahn- und Oberleitungsbusverkehr zu gewähren. Nahezu alle Mitgliedstaaten der EU machen von dieser Möglichkeit bereits heute Gebrauch.

Im Koalitionsvertrag ist unter dem Stichwort „Faire Wettbewerbsbedingungen und Harmonisierung“ explizit formuliert, dass in Deutschland bestehende Harmonisierungsspielräume zur Entlastung der Verkehrswirtschaft ausgeschöpft werden sollen. Hier besteht die Chance, die Energiebesteuerung des Schienenverkehrs den Regelungen in den europäischen Nachbarländern anzugleichen und eine Entlastung der Schiene bei der Ökosteuer zu erreichen. Die Weiterentwicklung der energiepolitischen Rahmenbedingungen sollte eine verstärkte Lenkungswirkung zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsträger anstreben, um die klimapolitischen Ziele auch im Verkehrsbereich zu erreichen.

Mit dem europäischen Emissionshandel ist zum 1. Januar 2005 ein neues Klimaschutzinstrument eingeführt worden. Die Bahn ist der einzige Verkehrsträger, der schon heute vom Emissionshandel wesentlich betroffen ist. Obwohl die Anlagen der DB AG nicht unmittelbar dem Emis-

sionshandel unterliegen, ist die Bahn aufgrund ihres hohen Strombedarfs und der Einbeziehung der Kraftwerke der Energiewirtschaft mittelbar in erheblichem Umfang vom Emissionshandel betroffen. Da kein anderer Verkehrsträger dem Emissionshandel unterliegt, führt dieses Instrument zu einer Ungleichbehandlung der im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger und zu einer Benachteiligung des besonders umweltfreundlichen Schienenverkehrs. Der Emissionshandel verursacht seit seiner Einführung 2005 einen erheblichen Anstieg der Strompreise. Auf der Grundlage des gültigen Zuteilungsgesetz 2007 verteuert sich der Strombezug der DB AG hierdurch um rund 50 Mio. EUR jährlich. Eine Beteiligung des übrigen Verkehrssektors am Emissionshandel ist bisher nicht vorgesehen, weshalb die einseitige Belastung des Schienenverkehrs bis auf weiteres fortbestehen wird.

Vor diesem Hintergrund sollten bestehende Nachteile der Schiene bei der Energiebesteuerung und einseitige Belastungen des elektrisch betriebenen Schienenverkehrs aus dem Emissionshandel bei der Ausgestaltung des Energiesteuergesetzes Berücksichtigung finden. Dies kann durch die Absenkung der Ökosteuerlast der Schiene erfolgen.

In einem ersten Schritt sollte die Belastung zumindest auf das Niveau des Jahres 2003 zurückgeführt werden und die Erhöhung des Stromsteuersatzes für die Schienenbahnen des Jahres 2004 und die reduzierte Erstattung für den Nahverkehr bei der Ökosteuer auf Mineralöl zurückgenommen werden.

In weiteren Schritten sollte im Rahmen einer Klimaschutzvereinbarung eine weitere Senkung der Energiesteuerbelastung vorgenommen werden. Mit ihrem Klimaschutzprogramm strebt die DB AG bis 2020 eine Verminderung der spezifischen CO₂-Emission der Traktion um weitere 15 % gegenüber 2002 an. Dies wird durch energieeffizientere Fahrzeuge und Energieanlagen, verbesserte Infrastruktur und erhöhte Auslastung der Fahrzeuge gelingen.

Bis 2020 ist eine Senkung um bis zu 25 Prozent gegenüber 2002 denkbar. Hierfür sind weitergehende Maßnahmen erforderlich, die zusätzliche Kosten verursachen. Solche weiteren Maßnahmen kann die DB AG allerdings nur bei einer wesentlichen energiesteuerlichen Entlastung ergreifen, was in einer verbindlichen Selbstverpflichtung fixiert werden sollte. Damit könnte die Bahn als einer der größten Energieverbraucher in Deutschland eine noch bedeutendere Rolle zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele einnehmen.