

Stellungnahme des VDA zum

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes

Der Verband der Automobilindustrie unterstützt in vollem Umfang die Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Industrie zu dem vorliegenden Gesetzentwurf. Er beschränkt sich daher im Folgenden auf diejenigen Punkte, die von unmittelbarer Relevanz für die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie im Hinblick auf deren Produktionsprozesse sind sowie auf die für die künftige Entwicklung der Mobilität in Deutschland entscheidende Frage der Förderung von regenerativen Kraftstoffen:

Zu § 13 Ausfuhr von Kraftstoffen (Energieerzeugnisse) in Neufahrzeugen („soq. Erstbefüllung“)

Trotz einer ausdrücklichen Stellungnahme der EU Kommission, dass eine Steuerfreiheit für Kraftstoffe in Neuwagen („Erstbefüllung“) bei Ausfuhren in Drittländer der Regelungskompetenz der Mitgliedstaaten überlassen bleibt, und trotz der Tatsache, dass andere Mitgliedstaaten ihren Automobilherstellern eine derartige Kraftstoffsteuerbefreiung gewähren, enthält der vorliegende Entwurf bedauerlicherweise keine dahingehende nationale gesetzliche Regelung.

Aus Wettbewerbsgründen müssen auch Hersteller in Deutschland diese Steuerbegünstigung in Anspruch nehmen können. Wir halten daher eine Energiesteuerbefreiung für diese Kraftstoffmengen für erforderlich, die im Rahmen der Erstbefüllung vom Hersteller für Lieferung von Neufahrzeugen in Drittländer eingesetzt werden.

Zu § 46 Steuerentlastung beim Verbringen aus dem Steuergebiet

Die vorgeschlagenen Regelungen für § 13 EnergieStG sollten auch für das Verfahren nach § 46 gelten (Steuerentlastung beim Verbringen aus dem Steuergebiet in Drittländer).

Zu § 27 Steuerbefreiung bei Entwicklungs- und Herstellungsprozessen von Kraftfahrzeugen

Im Rahmen einer Gleichbehandlung mit Automobilherstellern in anderen EU-Staaten und anderen Verkehrsmitteln (Schiffen, Luftfahrzeugen) benötigen wir eine steuerliche Gleichbehandlung bei der Entwicklung und Herstellung von Kraftfahrzeugen. Daher müsste in Paragraph 27 des Entwurfs eine ausdrückliche Regelung aufgenommen werden, die eine Steuerbefreiung für verwendete Kraftstoffe vorsieht, die im Rahmen von Entwicklungs- und Herstellungsprozessen von Kraftfahrzeugen (u.a. Motoren-Test- und Motorprüfstände) eingesetzt werden.

Zu § 52 Steuerentlastung für Schiff- und Luftfahrt

Die vorgeschlagenen Regelungen für § 27 EnergieStG sollten auch für das Verfahren nach § 52 gelten (Steuerentlastung bei Entwicklungs- und Herstellungsprozessen von Kraftfahrzeugen).

Zu § 50 Steuerentlastung für Biokraft- und Bioheizstoffe

Grundsätzlich ist es richtig, mit dem europäischen Recht nicht vereinbare Fördervolumina auf das zulässige Maß zu begrenzen.

Durch die Einführung einer Zwangsquote soll die Biokraftstoffquote der Europäischen Union erfüllt werden und zugleich für diese Quoten eine steuerliche Förderung ausgesetzt werden. Die vom BMF angedachte Quote schreibt jedoch lediglich ein Mengenziel vor. Damit wird aber die unterschiedliche ökologische Leistung der verschiedenen alternativen Kraftstoffe ebenso wenig berücksichtigt wie langfristige industriepolitische Gesichtspunkte und die Frage der Kostenbelastung der Autofahrer.

Drei negative Effekte sind zu erwarten:

- Das absehbare Resultat einer allein auf einen Mindestanteil biologischer Kraftstoffe gerichteten rechtlichen Vorgabe wäre, dass in Deutschland zwar Investitionen im Bereich der heute verfügbaren Biokraftstoffe - insbesondere beim Biodiesel - getätigt werden. Dagegen würden in der Produktion gegenwärtig (noch) teurere, dabei aber ökologisch vorzugswürdige Alternativen, wie die Biokraftstoffe der „2. Generation“ nicht zum Zuge kommen, wenn hinreichend wirksame Anreize für die Investition in eine industrielle Produktion fehlen. Hierzu macht das o.g. Eckpunktepapier jedoch nur die Aussage, dass bis 2015 eine degressive, EU-rechtskonforme Begünstigung erfolgen soll. Über deren Höhe und Umfang fehlen aber Aussagen.
- Zugleich ist zu erwarten, dass ein einfacher Beimischungszwang ohne steuerliche Flankierung unmittelbar zu einem Preisschub am Kraftstoffmarkt führt, da die Mehrkosten der beigemischten Kraftstoffe bei identischer Besteuerung 1:1 in den Kraftstoffpreis eingehen. Damit würde das Ziel der Erhöhung des Anteils regenerativer Kraftstoffe aber politisch belastet, zumal die Steuerpolitik im Hinblick auf die Mineralölbesteuerung auch mit ökologischen Gesichtspunkten begründet wird. Zugleich wird die ohnehin schwache Nachfrage im privaten Pkw-Markt weiter unter Druck gesetzt.
- Eine unterschiedliche steuerliche Behandlung der Biokraftstoffe im Rahmen der Beimischungsverpflichtung (Versteuerung nach dem Regelsatz) und der Reinkraftstoffsorten (nach ermäßigtem Satz oder ggf. volle Befreiung) verstößt gegen das Prinzip der Gleichbehandlung.

Grundsätzlich ist ein marktwirtschaftlicher Ansatz über Preissignale, der die als förderungswürdig erachteten Kraftstoffe deutlich begünstigt, einer gesetzlichen Quotierung vorzuziehen. Eine differenzierte steuerliche Förderung ist aber selbst bei einer gleichzeitigen Vorgabe von Beimischungsquoten erforderlich, um zu verhindern, dass

höhere Preise regenerativ erzeugter Kraftstoffe zu einer linearen Preissteigerung an der Zapfsäule führen.

2. Vorschlag des VDA

Die deutsche Automobilindustrie sucht ein Fördersystem, welches die Qualität und die Umweltaspekte von Biokraftstoffen stärker berücksichtigen soll. Es soll kosteneffizient sein und die gegebene Haushaltssituation durchaus in Rechnung stellen, Preissteigerungen für den Autofahrer aber weitgehend vermeiden. Das Ziel der deutschen Automobilindustrie ist zugleich ein Wettbewerb unter den Biokraftstoffen unter den Gesichtspunkten der Kosten und der ökologischen Leistung. Dies führt zu einer steuerlichen Förderung, die sich an klaren und einheitlichen Kriterien orientiert:

- Hauptbewertungskriterium sollte die CO₂-Bilanz der jeweiligen Biokraftstoffe sein - unter Berücksichtigung der gesamten Herstellung vom Rohstoff bis hin zum Tank.
- Neben den Auswirkungen auf das Klima als wichtigstem Faktor sollten dabei außerdem die Flächeneffizienz bzw. die Ertragsperspektive der Kraftstoffe, die Konsequenzen hinsichtlich regionaler Verfügbarkeit und der Beitrag zur Energiesicherheit sowie die Auswirkungen auf die Artenvielfalt berücksichtigt werden.
- Je günstiger die Bewertung eines Biokraftstoffes ausfällt, desto höher sollte eine steuerliche Förderung ausfallen.
- Auf dieser Basis sollte ein möglichst einfaches und überschaubares System mit wenigen Klassen der Besteuerung etabliert werden.
- Der durch die Vermeidung einer Überförderung im Sinne des EU-Rechts gesetzte Spielraum sollte im Interesse der Verbraucher voll ausgeschöpft werden.
- Reinkraftstoffe und Beimischung müssen steuerlich gleich behandelt werden.

3. Rahmenbedingungen

Die deutsche Automobilindustrie ist sich darüber im Klaren, dass ein solches Förderkonzept in das Gesamtkonzept der Mineralölsteuer eingebettet sein muss. Der finanzielle Rahmen der Förderung muß überschaubar sein und sollte in bestimmten Zeitabständen, spätestens aber zu einem vorab definierten Zeitpunkt, etwa dem Jahr 2015, neu justiert bzw. ggfs. beendet werden. Zugleich ist das Kriterium der Investitionssicherheit auch für die heute am Markt befindlichen Kraftstoffe, insbesondere Bioethanol zu gewährleisten, da diese Kraftstoffe bereits heute dazu geeignet sind, die allgemeine Akzeptanz von Biokraftstoffen zu stärken, einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduzierung zu leisten und die schrittweise Abkehr von fossilen Kraftstoffen zu beginnen. Beides ist aber nur in einer langfristig angelegten Konzeption zu erreichen.

Der Vorteil eines solchen Fördersystems wäre, dass heute noch teure aber vielversprechende Biokraftstoffe in einen fairen Wettbewerb mit den etablierten Biokraftstoffen treten könnten. Dies würde den Weg zu einer zukünftig hohen Substitutionsquote von Erdöl, einer effektiven Nutzung der bestehenden Ressourcen und Flächen und einer hohen CO₂-Reduktion im Straßenverkehr ebnen. Zugleich würde gewährleistet, dass die (noch) in Relation zu fossilen Kraftstoffen höheren Produktionskosten durch die steuerliche Förderung abgefangen werden und damit eine weitere Erhöhung des

Anteils regenerativer Kraftstoffe tendenziell als stabilisierendes bzw. dämpfendes Moment bei künftigen Ausschlägen der Rohölpreise wirken kann.

Um eine verstärkte Markteinführung regenerativer Kraftstoffe zu gewährleisten ist es nicht erforderlich, die gegenwärtige Struktur der Besteuerung von Kraftstoffen und Fahrzeugen im Verhältnis Otto/Diesel grundsätzlich zu verändern. Im Gegenteil würde dies erhebliche wirtschaftliche und politische Risiken bedeuten. Die Besteuerung fossiler Diesel- und Ottokraftstoffe sollte daher unverändert bleiben.

4. Forschung und Entwicklung

Mittelfristig, d.h. für den Zeitraum nach 2010, kommt neben optimierten Verfahren bei der Erzeugung von Biokraftstoffen auch dem Wasserstoff als Kraftstoff und der auf seine Nutzung ausgerichteten Fahrzeugtechnologie und Infrastruktur eine wichtige Rolle für die langfristige Entlastung der Umwelt zu. Parallel zur Förderung der heute verfügbaren Biokraftstoffe ist daher neben steuerlichen Fördermaßnahmen die Förderung von F&E bis hin zur großtechnischen Marktreife für die ganze Spanne zukunftssträchtiger Kraftstoffe wichtig.

Die in Art. 15 Abs. 1 a Energiesteuerrichtlinie und in § 66 Abs. 1 Zif. 2 des Entwurfs des Energiesteuergesetzes enthaltene Ermächtigungsgrundlage für die Steuerbefreiungsmöglichkeit von F&E Aktivitäten im Bereich zukunftssträchtiger Kraftstoffe sollte daher zwingend in der neuen EnergieStV umgesetzt werden.

5. Weiteres Vorgehen

Der VDA sucht den Dialog mit allen Beteiligten und fordert die Bundesregierung auf, diesen Prozess zu initiieren. Wir sehen für diesen Ansatz eine hohe Konsensfähigkeit und fordern daher die Bundesregierung zur schnellen Bildung einer Arbeitsgruppe der zuständigen Ressorts auf, die im Dialog mit den beteiligten Partnern und unter Berücksichtigung der u.a. finanziellen Rahmenbedingungen einen expliziten Vorschlag für eine steuerliche Förderung von Biokraftstoffen erarbeiten soll. Auch der im Rahmen des von der Bundeskanzlerin geleiteten Energiegipfels verabredete Dialog kann hierfür genutzt werden.

Der VDA geht davon aus, dass ein tragfähiges Konzept und eine auf diesem basierende Gesetzgebung bis Jahresende formuliert werden kann. Bis dahin sollte der Status Quo der steuerlichen Behandlung alternativer Kraftstoffe beibehalten werden.