



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

BRÜSSELER IMPULSE FÜR KLIMASCHUTZ UND SUBVENTIONSABBAU

STELLUNGNAHME ZUR ANHÖRUNG IM FINANZAUSSCHUSS
DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES AM 27. JUNI 2012

**zum Richtlinienvorschlag der EU-Kommission COM(2011) 169
für eine Änderung der Richtlinie 2003/96/EG (EU-Energiesteuerrichtlinie)**

Das FÖS unterstützt ausdrücklich die Vorschläge der EU-Kommission zur intelligenten Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen. Die Orientierung an den spezifischen CO₂-Emissionen und am Energiegehalt beseitigt die gegenwärtig ungleiche Behandlung von Energieträgern und schafft Anreize für den Einsatz umweltfreundlicherer Heiz- und Kraftstoffe. Das Konzept setzt wegweisende Impulse für eine innovative und kohärente Steuerpolitik, die das Potential hat, Haushalte zu konsolidieren und den wiederholt beschlossenen Strukturwandel hin zu einer Green Economy nachhaltig einzuleiten.

1. **Energieeffizienz, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit - Warum wir eine ambitionierte Revision der Europäischen Energiesteuerrichtlinie brauchen**

Die Europäische Energiesteuerrichtlinie aus dem Jahr 2003 hat einen ersten Rahmen zur Annäherung der Energiesteuern in den unterschiedlichen Europäischen Mitgliedstaaten geschaffen. Die geltenden Mindestsätze sind jedoch so niedrig, dass sie keine wesentliche Abmilderung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten gebracht hat. **Dies hat auch große Nachteile für Deutschland, wo die Steuern vergleichsweise höher sind.** Durch den Tanktourismus in unsere Nachbarländer entgehen uns wertvolle Steuereinnahmen.

Der vorliegende Richtlinienvorschlag gibt der Bundesrepublik Deutschland und den anderen Europäischen Mitgliedstaaten ein wirksames Mittel zur Hand, Haushaltskonsolidierung und den Kampf gegen den Klimawandel aufkommensneutral und kosteneffektiv miteinander zu koppeln und damit wirtschaftliche Klugheit und ökologische Verantwortung miteinander zu verbinden.¹ Viele Ungerechtigkeiten in der bisherigen Steuerstruktur könnten zugunsten eines funktionierenden Binnenmarktes und der klaren Reduktion von Treibhausgasen sowie Anreizen zu Energieeffizienz, der Unterstützung innovativer erneuerbarer Energien und Mobilitätskonzepten genutzt werden.

2. **Mindeststeuersätze nach CO₂- und Energiegehalt für klare Preissignale**

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht vor, dass mit der einheitlichen Besteuerung nach Energiegehalt und CO₂-Emissionen **endlich Wettbewerbsgleichheit zwischen den einzelnen Energieträgern** in

¹ zu den volkswirtschaftlichen Vorteilen der CO₂-Besteuerung als Mittel zur Haushaltskonsolidierung: Vivid Economics, „CO₂-Besteuerung und Haushaltskonsolidierung: Die Chancen von CO₂-Preisen zur Reduzierung von Haushaltsdefiziten in Europa“, Bericht erstellt für die European Climate Foundation und Green Budget Europe, Mai 2012. http://www.foes.de/pdf/2012-06-21_VIV_Carbon_Min_DE_v1.pdf

einem Verwendungsbereich hergestellt wird. Gegenwärtig werden paradoxerweise die Energiequellen, die am meisten die Umwelt verschmutzen, am geringsten besteuert. Für die CO₂-abhängige Besteuerung soll künftig ein Betrag von 20 €/t CO₂ gelten. Hinzu kommt eine allgemeine Energieverbrauchsteuer auf Grundlage des Energiegehalts, mit einem Mindeststeuersatz von 9,60 €/GJ für Kraftstoffe und 0,15 €/GJ für Heizstoffe.

Von dieser Regelung bleibt Deutschland größtenteils unberührt, weil es diese Mindestgrenze längst einhält (vgl. Darstellung im Anhang). Nachbarländer, die bisher in großem Stil vom grenzüberschreitenden Tanktourismus profitiert haben, müssen hingegen nachziehen: So würden zum Beispiel unsere Nachbarländer Polen und Luxemburg, die heute Dieselsteuern von 28 Ct/l und 30 Ct/l erheben, den neuen Mindeststeuersatz von 41 Ct/l anwenden - in Deutschland liegt der Steuersatz seit 2003 bei 47 Ct/l.

3. Vereinfachte Abgrenzung zum Emissionshandel

Mit Einführung der CO₂-Komponente wird die **Abgrenzung von Energiesteuern und Emissionshandel geregelt**, wo es bisher zu Verzerrungen und Überschneidungen kam. Es ist deshalb ein sinnvoller Vorschlag der EU-Kommission, dass Unternehmen nur eine CO₂-abhängige Steuer auf Energie zahlen müssen, wenn sie nicht am Emissionshandel teilnehmen. Dadurch ist sichergestellt, dass jeder Energieverbraucher ein klares Preissignal hat und an den externen Kosten der CO₂-Produktion beteiligt wird.

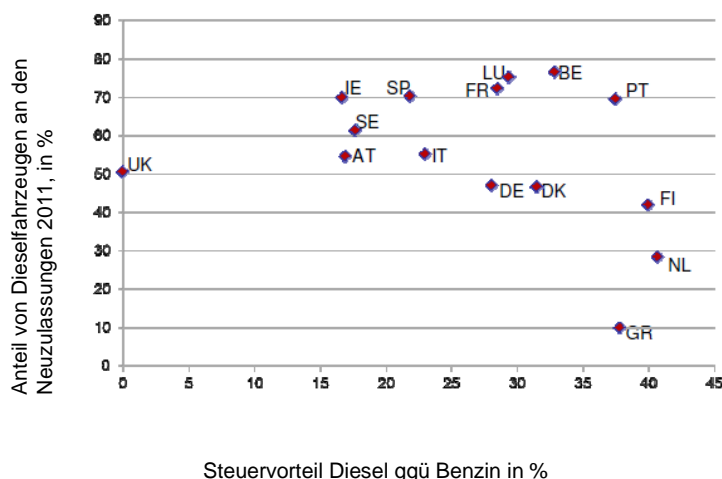
4. Ökonomische und Ökologische Konsistenz: Steuerliche Gleichbehandlung aller Energieträger

Auch in Ländern, in denen die neuen Mindestsätze schon lange eingehalten werden, werden Fehlreize zukünftig beseitigt: Nach einer langen Übergangsfrist bis zum Jahr 2023 sollen die Energiesteuersätze so angepasst werden, dass sie das Verhältnis der Mindeststeuersätze widerspiegeln („Äquivalenzprinzip“). Durch die Ausrichtung der Steuern an CO₂-Emissionen und Energiegehalt wird erreicht, dass die Klimakosten, die durch die Verbrennung der Treibstoffe verursacht werden, langfristig gerecht durch die Energiesteuern abgebildet werden. **Die Ungerechtigkeiten und Verwerfungen des bisherigen Steuersystems für klimafreundliche Energieträger werden beseitigt.** Die lange Anpassungsphase ermöglicht es den Verbrauchern, sich auf die neuen Regeln einzustellen.

5. Auslaufen der Dieselsubvention

In Deutschland liegt der Steuersatz auf einen Liter Diesel mit derzeit 47 Cent deutlich unter dem für Benzin mit 65 Cent. Im Verkehrsbereich wird ein Liter Diesel ab dem Jahr 2023 höher als Benzin zu besteuern sein, um so den höheren Energiegehalt je Liter zu reflektieren. Die EU-Kommission schlägt also sehr lange Übergangsfristen für eine sozial- und wettbewerbsverträgliche Einführung vor.

Abbildung 1: Steuervorteil und Anteil von Dieselfahrzeugen an den Neuzulassungen, Quelle Oil Bulletin / ACEA



schlägt also sehr lange Übergangsfristen für eine sozial- und wettbewerbsverträgliche Einführung vor.

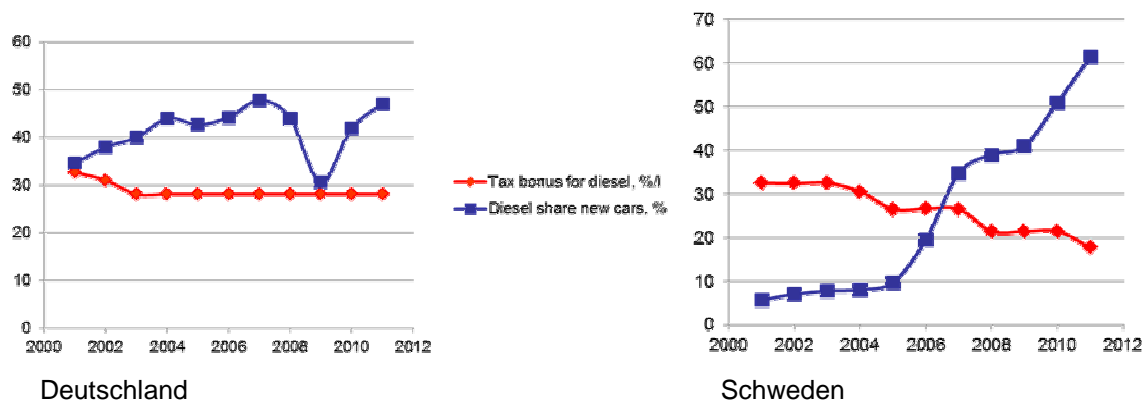
Letztlich stellen die seit Jahrzehnten ermäßigten Dieselsteuern eine umweltschädliche Subvention und damit Verschwendung von Steuergeldern dar, die sich Deutschland heute nicht mehr leisten kann. Der höhere Energiegehalt und die niedrigeren Steuersätze schaffen bisher einen doppelten Vorteil für

Dieselmotoren gegenüber Benzin, so dass sich auch das Kaufverhalten und der Fokus der Automobilhersteller auf die Dieselsechnologie den letzten Jahren zementiert haben.

Kritiker bemängeln, dass die Anhebung der Dieselsteuer um acht bis neun Cent pro Liter verheerende Auswirkungen auf den Dieselmotor haben würde und indirekt die Bemühungen um eine höhere Kraftstoffeffizienz der EU PKW-Flotte aushebeln würde.² Diese Befürchtung ist allerdings unbegründet, wie ein Vergleich der Europäischen Steuersätze und der Marktanteile von Dieselfahrzeugen belegen. Der Vorteil der niedrigeren Kraftstoffkosten durch die per se effizienteren Dieselmotoren bleibt zudem erhalten.

Abbildung 1 veranschaulicht, dass es keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen einer geringeren Dieselbesteuerung und dem Anteil an Dieselfahrzeugen bei Neuzulassungen gibt. Die Erklärung liegt in der Ausgestaltung anderer Steuern wie z.B. der Verkaufssteuer, der jährlichen KFZ-Steuer oder der Dienstwagenbesteuerung. Diese haben einen viel höheren Einfluss auf die Kaufentscheidung zwischen einem Benzin- und einem Dieselfahrzeug, wie die Beispiele aus Deutschland und Schweden belegen.

Abbildung 2:
Steuervorteil und Anteil von Dieselfahrzeugen an den Neuzulassungen 2000-2011 in Deutschland und Schweden,
Quelle Oil Bulletin, Swedish Transport Authority



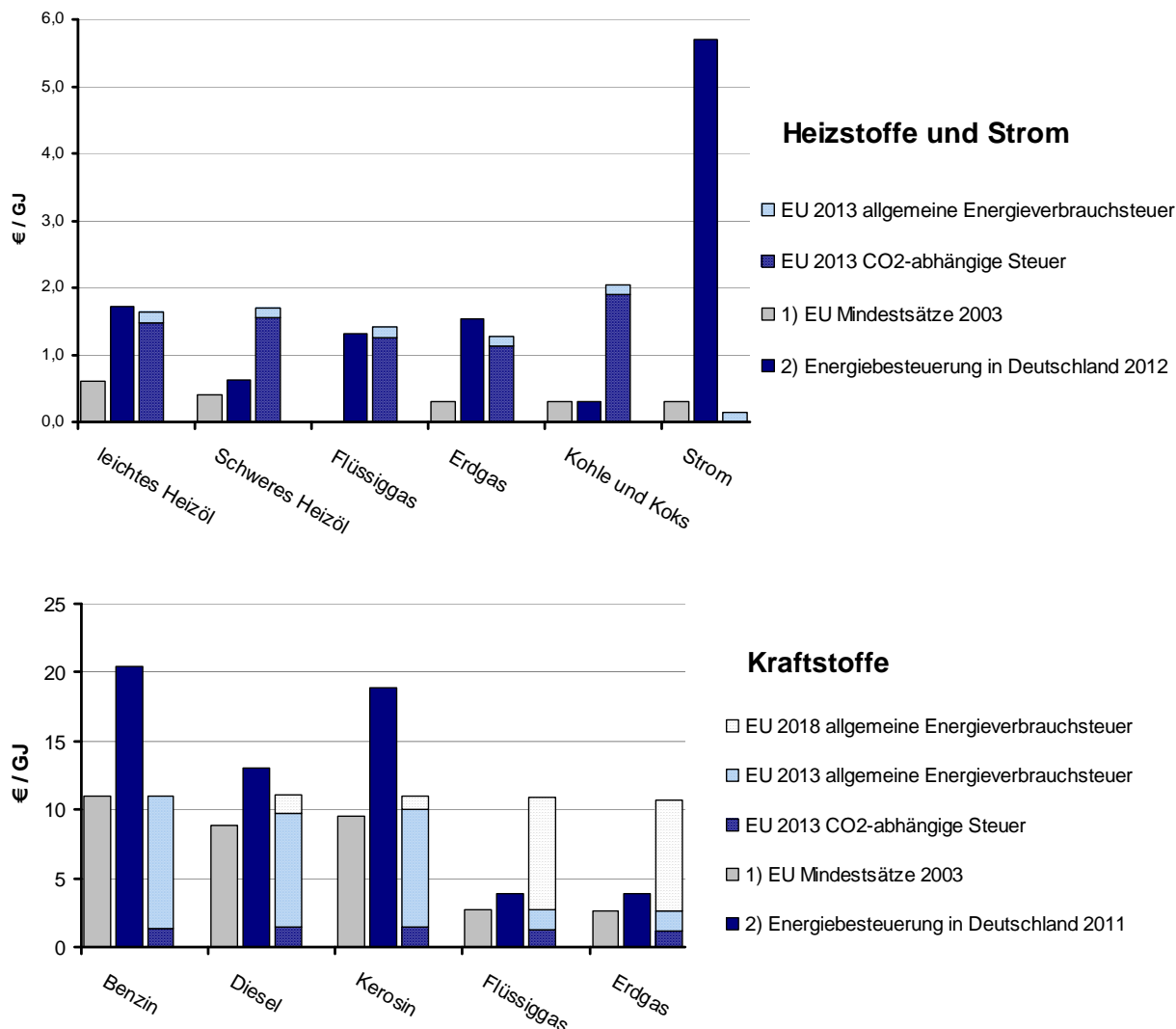
Zudem bedeutet die Angleichung der Steuersätze nicht, dass die Energiesteuer auf Diesel zwangsweise um 60 Prozent auf 75 Ct/l erhöht werden muss. Dies wurde von Kritikern des Kommissionsvorschlag teilweise so dargestellt. Denkbar ist beispielsweise auch eine aufkommensneutrale Änderung, bei der der Dieselsteuersatz um 12 Cent erhöht und der Benzinsteuersatz um 11 Cent gesenkt würde. Geprüft werden sollte, ob sich aus der neuen Energiesteuerrichtlinie evtl. ein Anpassungsbedarf bei der Kraftfahrzeugsteuer ergibt, wo Dieselfahrzeuge nach der gegenwärtigen Regelung benachteiligt werden. Beispielsweise könnte auch die KfZ-Steuer neben der Orientierung am Hubraum künftig noch stärker am CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs bemessen werden.

Kurzum: **Die Befürchtung, die von der EU Kommission geforderte technische Neutralität würde den Markt für dieselbetriebene Fahrzeuge zerstören, ist ungerechtfertigt.** Zudem sollte anzunehmen sein, dass sich die Automobilindustrie im globalen Wettbewerb besonders im Hinblick auf die asiatische Konkurrenz weit ins Abseits manövriert, sollte sie 2023 noch keine weitreichenden innovativen Mobilitätskonzepte vorgelegt haben.

² VdA Kommentar zur Energiesteuerrichtlinie vom 5.5.2011.
http://www.vda.de/files/abt_steuern/VDA_EU-EnergiesteuerRI_06_05_2011_doc.pdf

6. Anhang

Wirkung der vorgeschlagenen Mindeststeuersätze auf die Energiebesteuerung für Heizstoffe, Strom und Kraftstoffe in Deutschland (Regelsteuersätze), eigene Berechnung



Vorschlag der EU-Kommission zur Energiebesteuerung ab dem Jahr 2013/2018 im Vergleich 1) zu den geltenden EU Mindestsätzen und 2) zur deutschen Energiebesteuerung

Analyse:

- Dunkelblaue Balken: Die geltenden Energiesteuersätze (bezogen auf den Energiegehalt) sind in Deutschland derzeit sehr unterschiedlich und bewirken Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Energieträgern.
- Graue Balken: Die Mindestsätze, die in der geltenden EU-Richtlinie seit 2003 festgelegt sind, liegen deutlich unter den deutschen Steuersätzen.
- Die von der Kommission vorgeschlagenen Mindestsätze (rechte Balken) erfordern in Deutschland nur in wenigen Fällen eine Anpassung: Bei den Heizstoffen ist nur bei schwerem Heizöl sowie bei Kohle und Koks eine deutliche Erhöhung der deutschen Energiesteuersätze erforderlich. Diese kommen allerdings auf dem Wärmemarkt kaum noch zur Anwendung, so dass sich die neuen Mindestsätze insgesamt nur in geringem Maße auswirken.
- Bei den Kraftstoffen ist langfristig eine Anpassung der deutschen Steuersätze für Erd- und Flüssiggas notwendig. Eine schrittweise Anpassungen bis zum Jahr 2018 erleichtert den Übergang.