

An die Vorsitzende des
Finanzausschusses des
Deutschen Bundestages
Dr. Birgit Reinemund, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
vanDurchwahl
-270Mail-Adresse
vanscheidt@vda.deDatum
22.06.2012

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2203/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom – Ratsdok.-Nr. 9270/11 (EU-Energiesteuerrichtlinie)

Sehr geehrte Frau Dr. Reinemund,

im Namen unseres Präsidenten Herrn Matthias Wissmann möchten wir uns für die Einladung zum Fachgespräch zur geplanten Revision der EU-Energiesteuerrichtlinie vielmals bedanken.

Aus Sicht der Automobilindustrie spielt die Kraftstoffbesteuerung eine wichtige Rolle. Hier darf es nicht dazu kommen, dass im Zuge der Neufassung der EU-Energiesteuerrichtlinie der Steuersatz für den Dieselmotorkraftstoff drastisch erhöht wird. Dies wäre mit erheblichen industrie- und klimapolitischen Bedenken verbunden. Auch darf es nicht dazu kommen, dass bei den Heizstoffen eine erhebliche Verschärfung der Besteuerung eintritt und sich dadurch die Energie- und Produktionskosten der Unternehmen erhöhen. Dadurch können sich für die deutschen Automobilhersteller (incl. der deutschen Automobilzulieferer) erhebliche Wettbewerbsnachteile ergeben.

EU-Energiesteuerrichtlinie

Am 13. April 2011 hatte die EU-Kommission den Entwurf für die Neufassung der EU-Energiesteuerrichtlinie vorgelegt. Der Vorschlag beinhaltet eine Aufspaltung der bestehenden Kraftstoffmindeststeuersätze in eine CO₂- und eine Energiekomponente. Zudem ist ab 2013 eine deutliche Erhöhung des Dieselmotorkraftstoffsteuersatzes geplant, wobei bis zum 1.1.2023 auch das so genannte Äquivalenzprinzip zwingend umgesetzt werden soll. Der Steuersatz für Diesel würde dann generell über dem Steuersatz für Benzin liegen.

1. Grundsätzliche Umkehrung der Struktur der Mineralölbesteuerung

Nach dem Kommissionsvorschlag käme es zu einer grundsätzlichen Umkehrung der Struktur der Mineralölbesteuerung und zu einer Erhöhung des Steuersatzes für Dieselmotorkraftstoffe. Bedenklich ist vor allem, dass Dieselmotorkraftstoffe in allen EU-Staaten, d.h. auch in den Staaten, die mit den Steuersätzen über den Mindestsätzen liegen, dauerhaft höher besteuert würden als Ottomotorkraftstoffe. Es soll das so genannte Äquivalenzprinzip (generelle Angleichung der Steuersätze auch oberhalb der Mindestsätze) Anwendung finden. Dies soll spätestens bis zum 1.1.2023 erfolgen. In Deutschland müsste bei einer Übertragung der geplanten Besteuerungssystematik auf das aktuell national geltende Energiesteuerrecht der Steuersatz für Diesel um 60 % auf 0,75 €/l angehoben werden, wogegen der Steuersatz für Ottomotorkraftstoffe unverändert bei 0,65 €/l bliebe.

Energieerzeugnis	EU-Mindeststeuersätze (geplant)		
	Energiever- brauchsteuer	CO ₂ -abhängige Steuer	Gesamt ca.
Benzin	9,6 €/GJ	0,02 €/kg CO ₂	0,359 €/l
Diesel			0,412 €/l

Energieerzeugnis	Energiesteuer (DE)		
	heute	geplant ca.	Änderung
Benzin	0,657 €/l	0,657 €/l	-
Diesel	0,475 €/l	0,751 €/l	+60 %

Gegen diese Erhöhung des Dieselsteuersatzes bestehen schwerwiegende steuersystematische, belastungs-, klima- und beschäftigungspolitische Bedenken. Neben dem Äquivalenzprinzip ist insbesondere zu kritisieren, dass der Kommissionsvorschlag die Marktposition der europäischen Automobilindustrie schwächt, was mit negativen beschäftigungspolitischen Folgen verbunden wäre und dass der Richtlinienvorschlag die Erreichung der Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen gefährden würde.

- Der Dieselmotor ist effizienter als ein Ottomotor. So ist sein Verbrauch um ca. 25 bis 30 Prozent niedriger. Dieser Effizienzvorsprung drückt sich auch in niedrigeren CO₂-Werten aus.
- Eine Verschärfung der Dieselbesteuerung würde zu einem erheblichen Rückgang des Dieselanteils in der europäischen Fahrzeugflotte führen. Die Preiselastizität der Nachfrage nach Dieselfahrzeugen bei einer Erhöhung des Preises für Dieselmotorkraftstoff ist hoch: Eine Preiserhöhung führt zu starker Nachfrageverringering.

- Die Erhöhung der Steuerbelastung für Dieselmotoren und die damit verbundenen Nachfragerückgänge bei Diesel-Modellen gefährden die Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen. Dies ist eine widersprüchliche Politik, die den Grundsatz der Kohärenz verletzt. Denn die Kommission spricht sich an anderer Stelle für die Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge mit konventionellen Verbrennungsmotoren aus, wozu vor allem die Dieselfahrzeuge zählen.
- Die Erhöhung des Dieselseuersatzes würde die Automobilindustrie auch ökonomisch belasten. Die europäische Automobilindustrie hat in den vergangenen 15 Jahren in erheblichem Umfang in Forschung und Entwicklung sauberer und energieeffizienter Dieselmotoren („Clean Diesel“) investiert und sich dadurch einen weltweiten Vorsprung erarbeitet. Eine höhere Steuerbelastung des Diesels würde die Investitionen vergangener Jahre entwerten und die Position europäischer Automobilhersteller auf den globalen Märkten schwächen.

Der VDA begrüßt daher den Beschluss des Europäischen Parlaments vom 19. April 2012, mit dem das Äquivalenzprinzip und die sich daraus ergebende drastische Erhöhung des Dieselseuersatzes klar abgelehnt wurden.

2. Gravierende Änderungen bei der Heizstoffbesteuerung

Im Bereich der Heizstoffbesteuerung müsste in Deutschland bei Umsetzung des Richtlinienvorschlages für den gewerblichen Energieverbrauch eine Anpassung der nationalen Besteuerung an die geänderten Mindeststeuersätze erfolgen. In Deutschland wird im Rahmen eines 2-stufigen Entlastungsverfahrens Unternehmen des Produzierenden Gewerbes eine Absenkung ihrer Energiesteuerbelastung für Heizstoffe bis zu einem verbleibenden Mindestbetrag ermöglicht (Energiesteuerbelastung nach Entlastung gem. §§ 54 u. 55 EnergieStG).

Nationale Energiesteuersätze für Heizstoffe (Auszug)

Heizstoff	Einheit	Nationale Energiesteuer (Regelsatz)	Energiesteuer (Prod. Gewerbe)	Energiesteuer (Prod. Gewerbe)
		Aktuell	Aktuelle Steuerbelastung	Neue geplante steuerliche Belastung
Gasöl (Heizöl EL)	€/1000 Liter	61,35	41,41	60,40
Erdgas	€/MWh	5,5	2,07	4,60

Da die nach geltendem Recht verbleibenden Mindestbeträge die geplanten Mindeststeuersätze deutlich unterschreiten (Heizöl EL: -18,99 €/1000 Liter; Erdgas: -2,53 €/MWh) sowie eine Absenkung der Energiesteuerbelastung unter die in der EnergieStRL definierten Mindeststeuersätze im Grundsatz nicht zulässig ist, müsste eine Reduzierung bei den Entlastungsverfahren erfolgen. Hierbei müsste das Entlastungsvolumen für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes erheblich verringert werden, um

22.06.2012

van

Seite 4

im Ergebnis eine Angleichung der bei den Unternehmen verbleibenden Energiesteuerbelastung an die neuen Mindeststeuersätze zu erreichen. Dies hätte in Deutschland für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes einen gravierenden Anstieg der Energiesteuerbelastung zur Folge.

Ferner dürfte sich die im Änderungsentwurf geplante Beschränkung steuerlich begünstigter Verwendungszwecke (Metallerzeugung, thermische Abluftreinigung, Stromerzeugung, Kraft-Wärme-Kopplung, u. a.) auf den Energiesteueranteil auch auf die in Deutschland gewährten Entlastungsmöglichkeiten auswirken. Dadurch würden Unternehmen in Bezug auf steuerlich begünstigte Energieverbräuche zusätzlich mit der CO₂-Steuer belastet werden (Heizöl EL: 54,00 €/1000 Liter; Erdgas: 4,04 €/MWh).

Insgesamt dürften die vorgeschlagenen Änderungen der EnergieStRL zu einem erheblichen Anstieg der Energie- und Produktionskosten bei Unternehmen führen. Energiesteuerrechtliche Entlastungsmöglichkeiten, die in Deutschland im nationalen Recht aus umwelt- bzw. wirtschaftspolitischen Gründen implementiert wurden (z. B. dezentrale Stromerzeugung, Erhalt der internationale Wettbewerbsfähigkeit, u. a.), könnten durch die Einführung einer nicht entlastungsfähigen CO₂-Mindeststeuer in Bezug auf das Entlastungsvolumen nur noch sehr stark eingeschränkt genutzt werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich aus dem vorliegenden Entwurf für eine Revision der EU-Energiesteuerrichtlinie nicht nur beim Dieselmotorkraftstoff, sondern auch bei den Heizstoffen eine erhebliche Verschärfung der Besteuerung ergeben würde. Dies wäre mit einem sehr starken Anstieg der Energie- und Produktionskosten bei Unternehmen verbunden. Dadurch würde für die deutschen Automobilhersteller (incl. der deutschen Automobilzulieferer) ein erheblicher Wettbewerbsnachteil entstehen, der nicht akzeptiert werden kann.

Daher sollte auf das Äquivalenzprinzip und auf die CO₂-Steuer, die zudem mit erheblichen Komplizierungen einhergehen würde und im Widerspruch zur Koalitionsvereinbarung steht, verzichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE



RA Klaus Bräunig
Geschäftsführer



Hans-Joachim Vanscheidt
Leiter Abteilung Steuern und Zölle