

Finanzausschuss
Wortprotokoll
94. Sitzung

Mittwoch, den 27.06.2012, 14:30 Uhr
Sitzungsort: Berlin, Paul-Löbe-Haus
Sitzungssaal: E 400

Vorsitz: Dr. Birgit Reinemund, MdB

TAGESORDNUNG:

ÖFFENTLICHES FACHGESPRÄCH

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom

KOM(2011)169 endg.; Ratsdok.-Nr: 9270/11

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Experten, ich danke Ihnen, dass Sie sich Zeit genommen haben, uns heute bei der 94. Sitzung des Finanzausschusses, einem öffentlichen Fachgespräch, zu unterstützen. Vor allen danke ich für ihr Verständnis, dass wir es kurzfristig um einen halbe Stunde verschieben mussten. Wir hatten heute die Regierungserklärung der Kanzlerin. Die Debatte läuft noch, ist noch nicht ganz fertig. Von daher denke ich, dass auch die Kollegen der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN jeden Moment noch auftauchen werden. Herzlichen Dank, dass Sie dafür Verständnis haben.

Unser heutiges Thema ist der „Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom“ – KOM (2011) 169 endg.; Ratsdok. 9270/11 –.

Ich danke Ihnen ganz herzlich, dass Sie heute Ihren Sachverstand zur Verfügung stellen. Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab ihre schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Die Stellungnahmen finden sich auch im Internetauftritt des Finanzausschusses und werden Bestandteil des Protokolls der heutigen Sitzung.

Ich begrüße, soweit anwesend, auch die Kolleginnen und Kollegen der mitberatenden Ausschüsse, für die Bundesregierung die Beamten des Bundesministeriums der Finanzen. Ländervertreter habe ich bisher noch nicht entdeckt. Sie mögen sie sich zu erkennen geben, dann begrüße ich sie gerne auch.

Der vorliegende Vorschlag zur Änderung der Energiesteuerrichtlinie aus dem Jahre 2003 zielt darauf ab, erstens eine einheitliche Behandlung von Energiequellen im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie und somit wirklich gleiche Bedingungen für Energieverbraucher unabhängig von der genutzten Energiequelle zu gewährleisten; zweitens einen passenden Rahmen für die Besteuerung erneuerbarer Energien zu schaffen und drittens einen Rahmen für den Rückgriff auf die CO₂-Besteuerung als Ergänzung zu dem vom Emissionshandelssystem ausgehenden CO₂-Preissignal zu schaffen, wobei Überschneidungen zwischen beiden Instrumenten zu vermeiden sind.

Noch kurz zum Ablauf für die, die nicht ganz regelmäßig bei uns sind: Für das Fachgespräch, ist ein Zeitraum von eineinhalb Stunden vorgesehen, also bis ca. 16.00 Uhr.

Nach unserem bewährten Verfahren sind höchstens zwei Fragen an einen Sachverständigen bzw. jeweils eine Frage an zwei Sachverständige zu stellen. Ziel ist es dabei, möglichst

vielen Kolleginnen und Kollegen die Gelegenheit zur Fragestellung sowie Ihnen als Sachverständigen zur Antwort zu geben, d. h., ich bitte um kurze, prägnante Statements. Da haben wir alle deutlich mehr davon. Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn Ihrer Frage die Sachverständige oder den Sachverständigen zu nennen, an den sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die Fraktionen werden gebeten, ihre Fragesteller, auch die der mitberatenden Ausschüsse, im Vorhinein über die Obfrau oder den Obmann des Finanzausschusses bei mir anzumelden.

Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen. Ich darf Sie bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende ihrer Redebeiträge wieder auszuschalten. Wir beginnen mit der ersten Fragerunde. Für die Fraktion der CDU/CSU bitte ich Herrn Abg. Flosbach.

Abg. Klaus-Peter Flosbach (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine erste Frage richtet sich an den Verband der Automobilindustrie und an den Bundesverband der Deutschen Industrie. Durch den Vorschlag der Europäischen Kommission werden in die Energiebesteuerung eine Energieverbrauchs- und eine CO₂-Komponente eingeführt. Sogleich ging die Diskussion über den Kosten-Nutzen-Vorteil von Dieselfahrzeugen los. Könnten Sie uns bitte schildern, welche Auswirkungen dies gerade auf die Marktposition deutscher Autohersteller hätte.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Für den Verband der Automobilindustrie hat Herr Faber das Wort. Bitte!

Sv Gerd Faber (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank, für diese Frage. Der Vorschlag sieht letztlich vor, dass der Diesel insgesamt teurer wird. Der Dieselsteuersatz wird um 60 Prozent steigen, liegt dauerhaft höher als der Benzinsteuersatz, d. h., er erhöht sich um 28 Cent pro Liter. Und die Auswirkungen – davon gehen wir aufgrund der Preiselastizität, die im Markt besteht, aus; das haben wir auch bei den Preisveränderungen im Bereich der Kraftstoffe gemerkt – werden nicht nur bei uns in Deutschland, sondern auch bei den französischen Hersteller wie auch bei den italienischen Hersteller sein, dass der Dieselanteil in Deutschland in etwa auf die Hälfte zurückgeht und sich damit letztlich auch der Vorsprung, den die deutsche Industrie gerade im Dieselpbereich hat, nicht mehr so am Markt verwirklichen kann. Das bedeutet auch für uns, dass wir in die Gefahr geraten, dass die CO₂-Werte, die im Durchschnitt 2015 in Höhe von 130 Gramm und später im Jahr 2020

in Höhe von 90 Gramm erreicht werden sollen, nicht mehr erreicht werden können, denn gerade, wenn man auf 2011 abstellt, wo wir ganz konkrete Zahlen haben, ist es ceteris paribus gesehen so, wenn seinerzeit bereits dieses Regime, was vorgeschlagen ist, bestanden hätte und der Dieselanteil wäre um die Hälfte runtergegangen, wir anstelle von dem, was wir erreicht haben, 145 Gramm CO₂ pro Kilometer, einen erhöhten Wert, einen um 4,3 Gramm CO₂ pro Kilometer höheren Anteil gehabt hätten. Wir hätten also nie diesen Wert erreicht. Und wir gehen auch davon aus, dass wir, wenn dieses Regime jetzt so kommen würde, diese Ziele, die gesetzt worden sind, die CO₂-Reduktionsziele im Jahre 2015 nicht erreichen werden, und auch nicht im Jahre 2020.

Man muss natürlich auch feststellen, dass gerade wir in Deutschland von Seiten der Industrie in den letzten Jahren hohe Investitionen in die Dieselmotorisierung gesteckt haben. Und wenn dies in der Tat auf Dauer gilt, denn dieses Äquivalenzprinzip bedeutet ja einen dauerhaften Zwangsabstand vom Dieselsteuersatz zum Benzinsteuersatz, dann werden diese Vorleistungen letztlich desavouiert, dann werden diese zunichte gemacht werden. Und gerade die deutsche Wirtschaft, die deutsche Automobilindustrie hat auf dem Weltmarkt, was die Dieselkompetenz angeht, einen Vorsprung, einen großen Vorsprung, natürlich auch einschließlich der französischen Industrie, der italienischen Industrie. Es besteht auf dem europäischen Markt, auf dem Weltmarkt ein Wettbewerbsvorsprung in Bezug auf die Dieselkompetenz. Dieser würde natürlich aufgrund des Regimes, was vorgeschlagen ist, was wir ablehnen, zunichte gemacht.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Es folgt Herr Welling für den BDI.

Sv Berthold Welling (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.): Danke, Frau Vorsitzende, Herr Flosbach. Herr Faber vom Verband der Automobilindustrie hat es schon treffend beschrieben. Ich möchte vielleicht noch einmal den Grundsatz erläutern: Es geht darum, dass man im Rahmen der letzten drei Bundesregierungen versucht hat, die Dieseltechnologie zu fördern, vor dem Hintergrund, dass man eine CO₂-Ausstoßminderung im Rahmen des Kfz-Betriebs erreichen wollte bzw. dass man in diesem Rahmen den CO₂-Ausstoß bei Automobilen mindern wollte. Dieses Instrument kann aufrechterhalten bleiben, auch nach den Vorschlägen der Energiesteuerrichtlinie, wenn die zukünftige Bundesregierung bereit ist, bei der Benzinbesteuerung deutlich nachzulassen. Das ist dieses „Komma wenn“. Wenn das nicht der Fall ist, haben wir ein Ungleichgewicht zwischen der CO₂-ausstoßarmen oder -geringeren Kraftstoffart Diesel gegenüber der stärkeren CO₂-Emission beim Benzin. Das liegt daran, dass mit der Energiesteuerrichtlinie ein Äquivalenzprinzip verbunden ist. Mit anderen Worten: Es soll eine Gleichbesteuerung vorgenommen werden. Und dann ist es aufgrund der Umstellung auf den Energiegehalt – nicht nur auf das Erzeugnis, sondern auf den Energiegehalt –, aufgrund dessen, dass Diesel

einen höheren Energiegehalt hat, so, dass natürlich dort die Steuer ansteigt, d. h., die Bemessungsgrundlage wird höher. Das ist der Hintergrund dieser bisherigen Kritikpunkte, die wir haben. Das heißt, wir möchten eigentlich den CO₂-Ausstoß mindern, sehen aber mit der Energiesteuerrichtlinie durch das Äquivalenzprinzip die Gefahr, dass das – in Anführungszeichen – gegenüber Diesel „nicht so CO₂-verträgliche“ Benzin auf einmal gegenüber der CO₂-ausstoßärmeren Kraftstoffart privilegiert wird. Und das kann eigentlich nicht im Sinne des Erfinders sein. Ziel sollte vielmehr sein, dass der Förderkatalog bzw. die Möglichkeit der Förderung, wie bei den bisherigen Bundesregierungen, weiterhin bestehen bleibt. Und das ist nur möglich, indem ich entweder Diesel gegenüber Benzin absenke, oder Benzin nach oben setze. Das in der gebotenen Kürze.

Vielleicht noch ein letzter Nachsatz – Entschuldigung, wenn ich dazu jetzt noch eine Minute benötige –: Nochmal wegen des Übergangszeitraums. 2023 gilt natürlich als Übergangszeitraum. Wenn man denkt: Das sind jetzt knapp mehr als 10 Jahre! Es wird doch sicherlich möglich sein, die Technologien entsprechend anzupassen! Wenn sie alleine nur daran denken, dass sie einen Fahrzeugwechsel, der mittlerweile kurzfristiger ist, einen Fahrzeugwechsel haben, vielleicht alle sechs, alle sieben Jahre, dann ist die Produktion für 2023 schon vorgeplant. Mit anderen Worten: Die Technologien für 2023 finden jetzt statt! Und damit sind die Übergangsfristen für einen Produktionswechsel für den Produktionszyklus in der Automobilindustrie natürlich zu kurzfristig. Das vielleicht nur als kleine Hintergrundinformation. Danke schön.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Nächste Fragestellerin für die Fraktion der SPD ist Frau Abg. Arndt-Brauer.

Abg. Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage zur Gesamteinschätzung des Vorhabens. Da wir leider heute Morgen im Finanzausschuss keine Zeit hatten, konnte ich die Bundesregierung nicht nach dem letzten ECOFIN-Rat vom vergangenen Freitag fragen. Deshalb möchte ich gerne Befürworter der ursprünglichen Energiesteuerrichtlinie befragen, und zwar das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft und Herrn Prof. Dr. Dudenhöffer. Es war ja letzten Freitag so, dass fast alle Mitgliedstaaten das Äquivalenzprinzip abgelehnt haben. Und bei der CO₂-Komponente gab es geteilte Auffassungen. Sehen Sie denn eine Möglichkeit, dass man mit einer Anpassung oder anderen Überzeugungsmechanismen die Energiesteuerrichtlinie in der ursprünglich beabsichtigten Form noch retten kann? Oder glauben Sie, das Ganze ist damit eigentlich erledigt?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Das Wort hat Frau Küchler, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft.

Sve Swantje Küchler (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V.): Vielen Dank, für die Frage. Dieses Äquivalenzprinzip war natürlich ein Kernstück des Kommissionsvorschlags. Wenn das so überhaupt nicht kommt, also vollständig abgelehnt wird, dann wird auch die Wirkung der neuen Richtlinie eine ganz andere sein. Sie wird in ihrer Wirkung weit weniger zum Klimaschutz und zur Energieeffizienz beitragen, als das ursprünglich vorgesehen war. Also: Die Ziele der Reform würden dann nicht erreicht werden. Die Besteuerung würde sich einfach nicht mehr, wie es ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen war, an den Klimaschutzziele orientieren, nämlich dass die einzelnen Energieträger nach den CO₂-Emissionen gleich behandelt werden und dass ein eindeutiges CO₂-Preissignal erreicht wird. Das gilt natürlich weiterhin – muss man dazu sagen – für die Mindestsätze. Es gilt nur für die Besteuerung darüber. Nur wenn wir jetzt höhere Steuersätze haben als die Mindestsätze, wie wir es z. B. in Deutschland haben, dann verliert die Richtlinie in der Richtung ihre Wirkung. Die Klimaschutzziele müssten dann auf anderem Wege erreicht werden. Man hätte also im Prinzip die Chance vertan, den Mitgliedstaaten mit dieser Richtlinie ein Instrument an die Hand zu geben, um Klimaschutz erreichen zu können, neben dem Emissionshandel.

Man muss natürlich nicht unbedingt an dem Äquivalenzprinzip in der Form festhalten, wie es die Kommission vorgeschlagen hat. Man kann sich auch abgestufte Varianten denken, dass man meinetwegen nicht sagt, „Es muss zu 100 Prozent durch den CO₂-Gehalt abgedeckt werden!“. Man könnte sich auch vorstellen, dass es sich vielleicht prozentual weniger danach richten kann. Zumindest sollten aber die derzeitigen Subventionen für die Energieträger, die klimaschädlicher sind, abgeschafft werden, sodass die Besteuerung – nehmen wir mal das Beispiel von Benzin und Diesel – von Diesel mindestens so hoch werden müsste wie Benzin. Das wären aus meiner Sicht noch denkbare Alternativen oder mögliche Kompromisse, wenn das Äquivalenzprinzip im derzeitigen Vorschlag abgelehnt wird.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Prof. Dudenhöffer hat das Wort.

Sv Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer (Universität Duisburg-Essen): Ich würde mich in etwa anschließen. Ich glaube, was man braucht, sind dann irgendwo auch Kompromisse. Schauen sie, die Argumente, die jetzt vorgetragen worden sind, von Herrn Faber und von Herrn Welling, die stimmen einfach so nicht. Also: Bis 2023 würden die Technologien nicht umgesetzt werden, weil der Diesel für das Jahr 2023 gerade produziert wird. Das ist ja völliger Unsinn. Wir haben alle die Hybridtechnologie in den Schubladen. Einzelne Hersteller in Deutschland bauen sie. Wir können mit kleinen Benzinmotoren – Dreizylinder, das machen jetzt gerade alle, einige sogar Zweizylinder – sofort umsteuern. Und wenn wir

dann noch CO₂ dazu nehmen, dann kommen wir auch aus dem Dilemma heraus, was wir letzte Woche mit dieser WHO-Studie¹ gehört haben, dass Diesel eben karzinogen ist. Und dieses karzinogene sollte man wirklich nicht auf die leichte Schulter nehmen, auch deshalb, weil wir in früheren Zeiten ähnliche Studien hatten, das waren nur keine Langzeitstudien. Also: Rußpartikel, auch in kleineren Größen, scheinen Probleme zu verursachen.

Wir haben nur in Europa einen Dieselanteil, der derzeit bei 55 Prozent liegt. Wenn sie nach Amerika gehen, ist Diesel im Pkw ein Fremdwort. Wenn sie nach Japan gehen, ist Diesel im Pkw ein Fremdwort. Wenn sie nach Indien gehen, wenn sie nach China gehen, wenn sie in die Zukunftsmärkte gehen, werden sie feststellen, dass dort andere Technologien deutlich stärker in der Umsetzung sind. Das heißt, wenn wir heute beim Diesel bleiben und die Chance bis 2023 – das ist ja eine riesen Zeitperiode, die wir haben. Die Technologien haben wir! – nicht nutzen, um umzusteuern, dann werden wir in das große Problem fallen, dass wir der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie Schaden zufügen. Wo werden denn heute Batterien gebaut und entwickelt? Doch nicht bei den großen deutschen Automobilzulieferern, wie etwa Bosch. Dort ist man zu stark in der Dieseltechnologie! Dort ist man gut im Diesel, aber man verpasst andere Dinge, weil der Diesel künstlich geboomt wird, mit 21 Cent Steuervorteil in Deutschland an der Tankstelle. Damit gehen wir in den Trend, dass wir künstlich zu viel Dieselnachfrage produzieren, dass wir überhöhte Dieselpreise haben und dass Alternativstrategien, wie z. B. Methan, also Erdgas, oder optimierte Hybride überhaupt nicht ins Rennen kommen. Also: Wir sollten die Chancen nutzen, die die EU-Kommission mit den Möglichkeiten, Kompromisse zu suchen, hat, dass wir – so, wie es eben gesagt worden ist – aus der Subventionierung von dem Diesel herausgehen. Dafür fehlen uns Steuereinnahmen. Da setzen wir extrem falsche Anreize. Die, die heute für Diesel kämpfen, kämpfen aus einer Welt von gestern. Weil man heute zufällig gut ist, will man am Diesel festhalten, obwohl wir morgen die Letzten sein könnten. Das ist ein Fehler, industriepolitisch ein sehr großer Fehler für Deutschland, für die deutsche Automobilindustrie. Deshalb sollte man die EU-Kommission unterstützen, um mit der Energiesteuerrichtlinie nach vorne zu gehen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herzlichen Dank. Das Wort hat Herr Abg. Krestel von der Fraktion der FDP.

Abg. Holger Krestel (FDP): Guten Tag. Ich richte meine Frage an Herrn Körner von BASF, der zugleich für den Verband der Chemischen Industrie hier anwesend ist, sowie an Herrn Raczek von Kali und Salz AG. Und zwar würde mich interessieren: Wie beurteilen Sie aus Ihrer Sicht die systematische Umsetzbarkeit der Energiesteuerrichtlinie? Und: Inwieweit

¹ International Agency for Research on Cancer (IARC) der World Health Organization (WHO): Diesel Engines Exhaust Carcinogenic, Presseerklärung Nummer 213 vom 12. Juni 2012 (http://press.iarc.fr/pr213_E.pdf).

liegt Ihrem Urteil nach eine Doppelbesteuerung durch die geplante CO₂-Komponente in der Energiebesteuerung vor?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Körner hat das Wort.

Sv Jan Körner (BASF SE): Vielen Dank, für die Frage. Die Umsetzbarkeit der Revision der Energiesteuerrichtlinie mit der Einführung eines CO₂-Elements trifft uns vor allem bei den Ersatzbrennstoffen. Sie müssen sich vorstellen: Wir haben eine große thermische Vernichtung von Chemieabfällen, aber auch Siedlungsabfällen, auch um damit Energie, die wir in unseren Werken brauchen, zu erzeugen. Das ist bereits heute am Rande der Machbarkeit. Das Bundesfinanzministerium hat nun entsprechende Regelungen erlassen, dass hochkalorische Abfälle im Grundsatz erst mal zu besteuern sind. Und allein bei denen den Energiegehalt zu ermitteln, grenzt schon an die schlichte Machbarkeit. Das können sie praktisch kaum durchführen. Und mit dem CO₂-Element würde es völlig unmöglich werden.

Nun ist unglücklicherweise der Richtlinienvorschlag so, dass zunächst eine Ausweitung des Anwendungsbereiches der Richtlinie erfolgt und anschließend befreit wird. Das heißt, sie müssen erst einmal ermitteln, was ihr CO₂-Steuerelement ist, um es anschließend befreien zu können. Da stoßen wir, ehrlich gesagt, gerade bei den Ersatzbrennstoffen an unsere Grenzen, zumal auch die Energiesteuerrichtlinie im vorliegenden Entwurf auf Alkohole zu Heizzwecken ausgeweitet wird. Das sind eben Produkte, die im chemischen Prozess zwischendrin anfallen, die bisher nicht der Besteuerung unterliegen, und deswegen jetzt auch mühsam ermittelt werden müssten. Und es kommen auch Stoffe unter die Energiesteuerrichtlinie, die noch nie drin waren, wie z. B. Kohlenmonoxid. Also: Großer Problempunkt bei der praktischen Umsetzbarkeit der Richtlinie, wenn sie denn so käme, wie gedacht.

Daneben ist natürlich auch die Doppelbesteuerung ein Punkt. Man sagt immer seitens der Kommission, man will ein sog. Level Playing Field herstellen zwischen den Sektoren, die dem Emissionszertifikatehandel unterliegen, und denen, die dem nicht unterliegen. Da muss ich sagen: Die Chemie steht beispielsweise nicht im Wettbewerb zum Transportgewerbe. Es ist so! Chemie sind chemische Produkte, Transportgewerbe sind Dienstleistungen. Nichtsdestotrotz ist auch der Transport ein wesentlicher Teil unserer Wertschöpfung. Wenn wir da noch über ein CO₂-Element belastet werden, wird die Situation im internationalen Wettbewerb für uns auch nicht besser. Und wir sind zur Zeit leider eben noch auf Binnenschiffe und Lkw zum Transport von Chemikalien angewiesen. Die Bahn verfügt da nur begrenzt über Kapazitäten. Und auch da ist eben nicht ersichtlich, dass Diesel in naher Zukunft abgelöst werden würde.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Raczek hat das Wort.

Sv Marko Raczek (K + S Aktiengesellschaft): Recht herzlichen Dank für die Frage. Natürlich kann ich mich im Wesentlichen oder in allen Punkten Herrn Körner nur anschließen. Die Aufteilung oder Ermittlung einer zusätzlichen CO₂-Komponente ist praktisch unmöglich oder nur sehr schwer durchführbar. Deswegen denke ich, wenn eine CO₂-Komponente eingeführt werden würde, dann könnte es nur ein Mischsteuersatz sein, also nicht die „CO₂-Steuer add on“, sondern sie müsste in dem jetzigen Steuersatz enthalten sein.

Im Grunde kann ich jetzt für mein Unternehmen nur sagen: Wir stehen nicht im Wettbewerb in Europa, sondern im außereuropäischen Wettbewerb. Energiesteuersätze aufgrund des Äquivalenzprinzips: Auch wir setzen Dieselfahrzeuge ein. Das sind vornehmlich Flur-Förderfahrzeuge unter Tage. Wir haben unter Tage erhebliche Strecken zurückzulegen, haben keine Möglichkeit, andere Technologien zu nutzen, wie z. B. Strom oder Gas. Unter Tage sehr gefährlich. Kann sich jeder denken. Deswegen lehnen wir das Äquivalenzprinzip ganz strikt ab. Ich meine, in der Richtlinie steht zwar drin, die finanziellen Auswirkungen bleiben jedem Land selbst überlassen. Aber, wenn die Richtlinie auch vorsieht, das Äquivalenzprinzip zwingend einzuführen, auch oberhalb der Mindeststeuersätze, kann ich das aus meiner Sicht nicht nachvollziehen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Für die Fraktion DIE LINKE. hat das Wort Frau Abg. Dr. Höll.

Abg. Dr. Barbara Höll (DIE LINKE.): Danke, Frau Vorsitzenden. Ich habe zwei Fragen an Herrn Lottsiepen. Sie haben noch einmal dargelegt, dass nach der letzten Orientierungsaussprache im ECOFIN der Richtlinienvorschlag in wesentlichen Punkten gescheitert ist. Deshalb möchte ich sie noch einmal fragen: Was ist im Richtlinienvorschlag Ihrer Meinung nach das fortschrittlichste Element? Und: Wie müsste jetzt, nach dem Scheitern dieses Vorschlages in grundlegenden Sachen, statt dessen auf EU-Ebene weitergegangen werden mit der Energiebesteuerung? Ich denke, das ist ein Kernpunkt, auch für die reale Orientierung unserer politischen Handlungsmöglichkeiten.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Lottsiepen, Verkehrsclub Deutschland e. V.

Sv Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Vielen Dank, für die Frage. Als ich gestern den Bericht las, die Orientierungsdebatte bei ECOFIN am letzten Freitag, dem 22. Juni, fragte ich auch im Wissen, was heute diskutiert wird, so ein bisschen, was diese Diskussion an dem Punkt „Äquivalenzprinzip“ überhaupt noch soll, weil es die Autoindustrie oder der BDI und andere Industrievertreter verschiedener Länder ja geschafft

haben, durch ihre Lobbyarbeit in der letzten Zeit dafür zu sorgen, dass sich bis auf vier Länder, die sich noch für das Äquivalenzprinzip aussprachen, alle ändern dazu kritisch geäußert haben. Und auch in der Zusammenfassung der Kommission sah man nur noch wenig Chancen, daran was zu machen. Und heute hören wir vom Vertreter des VDA und des BDI flammende Reden gegen das Äquivalenzprinzip, als hätte es diesen letzten Freitag nie gegeben, als hätten sie da nicht schon längst erfolgreich dagegen lobbyiert. Dann kam Herr Dudenhöffer. Er hat eigentlich alle Vorteile aufgezählt, die dafür sprechen, dieses Äquivalenzprinzip einzuführen. Also: Das stärkste Argument dafür ist einfach mal Ehrlichkeit. Dann werden wirklich der Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoß besteuert. Herr Dudenhöffer hat ausgeführt, dass die deutsche Autoindustrie sehr einseitig auf den Dieselantrieb gesetzt hat, obwohl tatsächlich auf dem Weltmarkt nur 25 Prozent Diesel tatsächlich verkauft wird. Also: Man könnte einige Fehlsteuerungen, die gelaufen sind, korrigieren, vor allen Dingen, wenn wir wirklich den langen Zeitrahmen sehen, der in der Richtlinie vorgesehen war, bis 2023. Da wurde auch schon im Vorfeld drüber geredet, dass man diese Frist sogar noch ein bisschen ausdehnen könnte. Also: Hier werden heute Horrorszenarien gezeichnet, die leider, muss man fast sagen, der Realität entbehren. Und dass der VDA davon ausgeht, dass automatisch auf den Satz, der heute für Benzin genommen wird, nochmal ein Satz für Diesel aufgeschlagen wird, finde ich ganz erstaunlich. Das ist die Hoffnung mancher Ökologen, aber schwer durchsetzbar. Deshalb fand ich es ein bisschen merkwürdig, dass Sie das an die Wand malten. In ferner Zukunft werden wir so etwas vielleicht haben, aber wir sind doch alle realpolitisch genug, um zu wissen, dass das in den nächsten Jahren so keine Chance hat.

Frau Abg. Dr. Höll, Sie fragten, was denn dann jetzt am Wichtigsten zu tun ist. Wenn es noch eine Chance gibt, das Äquivalenzprinzip durchzusetzen, liefern wir gerne alle Argumente, aber das sieht zur Zeit wirklich sehr schlecht aus. Jetzt ist es ganz wichtig, die Mindeststeuersätze anzugehen, ambitionierte Mindeststeuersätze. Deutschland leidet ganz erheblich darunter, dass viele Menschen, die in diesem Land fahren, im Ausland tanken, der sog. Tanktourismus. Deutschland hat dadurch vier Mrd. Euro weniger Steuereinnahmen, als ihm eigentlich zustände. Länder wie Luxemburg profitieren extrem. Luxemburg kassiert durch seine niedrige Energiesteuer 600 Mio. Euro mehr, weil die Leute zu diesem niedrigen Steuersatz in Luxemburg tanken. Wir reden – heute im Bundestag die großen Debatten – über die Finanzwirtschaft. Wie ist Europa zu retten? Wie können wir da auch steuerlich weiter kommen? Und gleichzeitig leisten wir es uns – und auch einige andere Länder –, dass uns da Steuereinnahmen entgehen, weil wir einfach ein sehr ungerechtes System haben. Deshalb fordert der Verkehrsclub Deutschland die Bundesregierung auf und bittet das Parlament, dahingehend auf sie einzuwirken, dass sie sich für ambitionierte Mindeststeuersätze einsetzt. Die sollten sich mindestens – also auch realpolitisch, nicht das was wir uns als Ökologen in der Wundertüte wünschen – für einen Mindeststeuersatz einsetzen, der dem

entspricht, den wir heute in Deutschland haben. Es ist unsere Forderung, unser Appell an die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, denn entweder wir reden über Klimaschutz, oder wir lassen es. Wenn wir daran nichts ändern, wenn wir an dieser Besteuerung nichts ändern, dann wird Klimaschutzpolitik einfach unglaubwürdig.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Nächste Fragestellerin ist Frau Abg. Paus für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Entschuldigen Sie mein Zuspätkommen, aber ich dachte, wir fangen nach der Regierungserklärung an. Da die noch lief, war ich noch im Plenum. Das ist keine Nichtachtung dieser Veranstaltung, zumal wir mit initiiert haben, dass es dieses Fachgespräch gibt. Wir als Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben diesen Entwurf der Europäischen Kommission sehr begrüßt. Wir fanden ihn sehr klug und sehr differenziert, auch in seinen Entwicklungsmöglichkeiten und -perspektiven sehr ambitioniert. Wir waren darüber tatsächlich nahezu begeistert und sind umso enttäuscht, dass sich die Verhandlungen darüber als so schwierig darstellen. Und momentan ist auch noch nicht wirklich klar, wann und zu was für einem Abschluss es bei der Energiesteuerrichtlinie kommen wird.

Da das alles im Prozess ist, habe ich jetzt wirklich eine Erkenntnisfrage. Und zwar würde ich sie zum einen nochmal an Herrn Dudenhöffer und an den Verband der Automobilindustrie richten. Das Äquivalenzprinzip ist ja sehr umstritten. Herr Lottsiepen hat gerade nochmal gesagt, wie wahrscheinlich das ist oder nicht. Ich erbitte, auch wenn es inzwischen eine erste Runde gegeben hat, von Ihnen noch einmal eine Einschätzung darüber, wie sich dieses Äquivalenzprinzip auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Autoindustrie auswirken würde – und eben tatsächlich von den beiden Polen. Gerade wenn ich mir überlege, ich hätte sie tatsächlich, die Energiesteuerrichtlinie mit dem Äquivalenzprinzip auf der einen Seite und die weiter angescharfte EU-Verordnung mit CO₂-Grenzwerten für die Fahrzeugflotte auf der anderen Seite. Dazu bitte die Auskunft von der Automobilindustrie und von Herrn Dudenhöffer. Wir gucken auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Entwicklung der Automobilindustrie.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dudenhöffer, bitte.

Sv Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer (Universität Duisburg-Essen): Die Wettbewerbsstärke der deutschen Automobilindustrie würde nochmal ausgebaut werden. Wir haben einen Zeithorizont bis zum Jahr 2023. Bis zum Jahr 2023 werden wir viele Änderungen in den Antriebsarten in der Welt sehen. Wenn man, wie in China, meinetwegen in den Großstädten – die haben 300 Städte, die mehr als einer Millionen Einwohner haben, die größte,

Chongqing mit 31 Millionen –, die Umweltprobleme heute sieht, weiß man ganz genau, dass es in China so nicht weiter gehen kann. Deshalb hat China die Elektromobilität stark ins Spiel gebracht. Wenn wir nach Indien schauen: Ebenfalls ein Riesenzukunftsmarkt. Da fährt man nicht mit Diesel, da fahren Tuk-Tuks² auch nicht als Zweitakter, sondern die fahren mit Erdgas, mit CNG³. Das heißt, die sind uns ebenfalls weit voraus. Erdgas hat wunderbare Abgaseigenschaften im Vergleich zum Diesel. Und wenn wir jetzt dran denken, wo die Märkte von morgen und übermorgen liegen: Die liegen nicht in Westeuropa, weder für VW, noch für BMW, noch für Mercedes und Porsche, sondern die liegen im asiatischen Bereich, die liegen in Amerika und die liegen dann zum Teil in neuen Ländern, die noch dazu kommen. Und wenn wir jetzt schauen, wie da die Motorisierung morgen und übermorgen ist, dann erweisen wir uns ein Bärendienst, wenn wir mit falschen Subventionen unsere Industrie in eine Technologie treiben, die im Weltmarkt morgen und übermorgen schwer verkäuflich ist. Toyota hat den Hybrid erfunden. Toyota hat heute 3 Millionen Hybridfahrzeuge weltweit verkauft. Das geht weiter. Ohne die Dieselsubvention hätten die Deutschen gute Chancen gehabt, vor Toyota den Hybrid in den Markt zu bringen. Das heißt, unsere Subventionen blockieren die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie. Wir haben Zeithorizonte bis 2023. Die Technologie ist bei den deutschen Unternehmen vorhanden. Jeder baut mittlerweile Hybrid. Die sind zwar noch schlechter als die Hybrides der Toyotas und der Hyundais, aber wir sind auf dem Weg dahin. Am Freitag wird BMW eine große Vereinbarung mit Toyota vorstellen. Der Toyota-Chef kommt nach Deutschland, nach München, zum BMW-Chef, und die stellen die Kooperation über Hybride in der Zukunft vor. Das heißt, die Technologie wechselt sich aus. Und genau diese Technologie brauchen wir morgen und übermorgen, um exportfähig zu sein. Wir beschneiden unsere Exportfähigkeit, wenn wir blind in eine alte Technologie, in eine rußige Technologie investieren, die man zwar ein bisschen optimiert hat, aber die es mit der WHO- und anderen Studien in der Zukunft sehr schwer haben wird. Glauben Sie denn im Ernst, in fünf Jahren können Sie in Amerika noch einen Diesel verkaufen, wenn das Vorurteil oder das Ergebnis von WHO-Studien kursiert, dass der Diesel karzinogen ist. Das Fahrzeug, die Technologie wird es sehr, sehr schwer haben und wird sich nicht durchsetzen können mit diesen Ergebnissen. Deshalb sollte man alles dazu tun, dass sich die Automobilindustrie in Deutschland weiter so zukunftsfähig macht, wie sie es schon heute, im jetzigen Zustand ist. Und dazu gehört es, dass man ihr die Chance gibt, in alternative Antriebe reinzugehen. Ich habe mir mal eine Zahl aufgeschrieben: In Deutschland sind derzeit, in den ersten fünf Monaten, 0,4 Prozent von allen Fahrzeugen, die verkauft wurden, Hybride. Toyota und Honda haben einen Marktanteil von 80 Prozent an diesen verkauften Fahrzeugen in Deutschland. Also: Wir verpassen die Welt, wenn wir weiterhin von dem Diesel träumen

² Autorikschas

³ Compressed Natural Gas (CNG), komprimiertes Erdgas.

und unsere Industrie weiter mit falschen staatlichen Subventionen in den Diesel stürzen. Das umgekehrte wäre besser.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Jetzt bin ich gespannt auf Herrn Faber für den VDA.

Sv Gerd Faber (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank, Frau Abg. Paus, für die Frage. Das war eben auch ein Horrorszenario, was ich gehört habe – umgekehrt. Ich kann nur sagen, der „Clean Diesel“, der saubere Diesel, zählt heute zu den effizientesten und auch zu den saubersten Antrieben, die wir haben. Die klassischen Schadstoffemissionen dieser Neufahrzeuge, die bereits heute den künftig verbindlichen Euro 6-Standard erfüllen, sind um 98 Prozent niedriger als die eines Euro 0-Pkw Anfang der 90er Jahre. Damit werden aus unserer Sicht trotz weiter steigender Fahrleistungen die Emissionen des Straßenverkehrs insgesamt um bis zu 94 Prozent zurückgehen. Und wir erreichen in Deutschland, in Europa – das sagten wir bereits eingangs, als Sie noch der Kanzlerin zugehört haben und noch nicht hier waren. Ich wiederhole es. – die Ziele 130 Gramm Euro-2015 bzw. 90 Gramm 2020, was ja angesagt ist, nicht ohne den Diesel. Das heißt, den Diesel zu verteufeln und die Dieseltechnologie zu verteufeln, ist wirklich nicht am Platz. Und es wird auch so sein, dass in Zukunft die Dieseltechnologie dazu führt, dass der Diesel weniger verbraucht, effizienter ist als der Benziner. Es wird natürlich auch Diesel-Hybrid geben. Es wird nicht nur Benziner-Hybrid geben, es wird Diesel-Hybrid geben. Und wir sollten immer auf alle möglichen Technologien setzen, nicht aufgrund eines Äquivalenzprinzips, aufgrund eines Zwangsabstands bei den Kraftstoffsteuersätzen – eben zwischen Benzin und Diesel – den Diesel verteuern und damit aufgrund der Preiselastizität dem die Hand reichen, was wir sehen. Wir sehen ja, was passiert, wenn sich an den Tankstellen die Preise entsprechend ändern. Natürlich wird dann der Verkauf oder der Dieselanteil zurückgehen. Und damit wird dann auch ...

– Zwischenruf –

Sv Gerd Faber (Verband der Automobilindustrie e. V.): Das ist ein gutes Stichwort! Wir haben natürlich gerade in Deutschland einen Wettbewerbsvorteil. In Bezug auf die Dieseltechnologie sind gerade die deutschen Hersteller in der Welt an der Spitze, auch weil dort sehr stark investiert worden ist. Und wenn hier dieses EU-Regime käme, dann würde natürlich der Anteil von Diesel zurückgehen. Damit würde dann auch die Technologie entwertet. Die ganzen Investitionen, die von der Automobilindustrie geleistet worden sind, würden entwertet werden. Wir gehen davon aus, dass der Dieselanteil um die Hälfte sinken würde. Das ist unsere Vermutung.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Frau Abg. Lips für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Patricia Lips (CDU/CSU): Wir sind schon richtig schön in dem Thema drin, in einem Teil der Richtlinie, der für die Öffentlichkeit natürlich besonders interessant ist. Und da liegt natürlich auch sehr stark ein Fokus drauf, weil es den Bürger betrifft. Aber darüber hinaus gibt es auch diejenigen Verbände, die da mit ihren Mitgliedsunternehmen sehr konkret unterwegs sind, im wahrsten Sinne des Wortes. Deswegen geht meine Frage an den Deutschen Speditions- und Logistikverband: Wie ist Ihre Einschätzung zu dem zuletzt Gesagten? Sie haben es ja mitverfolgen können. Wie ist ihre Stellungnahme dazu? Wie schätzen Sie die Bedeutung auch unter Berücksichtigung des Zeitrahmens und vielem anderen mehr ein?

Darüber hinaus eine Frage – ich weiß nicht, ob Sie sie beantworten können –: Sie kennen ja nur bedingt Ländergrenzen in Ihrem Gewerbe. Haben Sie Einschätzungen von partnerschaftlichen Unternehmen innerhalb der EU oder darüber hinaus, vor allem innerhalb Europas, wie andere Länder diese Richtlinie, wenn sie denn käme, sehen? Ich weiß nicht, ob Sie dazu eine Einschätzung abgeben können, aber vielleicht haben Sie ja über die Grenzen hinweg mit den Kollegen Kontakt.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Frau Henze hat das Wort.

Sve Daniela Henze (Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.): Vielen Dank, für die Frage. Grundsätzlich gehen wir auch davon aus, dass die Dieselpreise, wenn diese Richtlinie umgesetzt würde, um 60 Prozent steigen werden. Das wäre in unseren Augen verheerend. Wir haben im letzten Jahr, in 2011 durchschnittlich schon um 15,9 Prozent höhere Energiekosten gehabt. Und man muss sagen, dass die Energiekosten in unserer Branche einen Anteil von bis zu 30 Prozent der Gesamtkosten ausmachen, also fast ein Drittel. Die Speditions- und Logistikbranche hat 2009 einen enormen Einbruch durch die Finanz- und Wirtschaftskrise erlitten. Die Frachtraten sind um bis zu 15 Prozent gesunken. Wir haben heute immer noch nicht das Niveau von 2008 erreicht. Wir haben im letzten Jahr Frachtratensteigerungen erzielen können. Sie lagen um die 6 Prozent. Diese werden aber durch die Kostensteigerungen aufgeessen, nicht nur Energiekosten, sondern auch Personal-, Wartungs- und Fuhrparkkosten. Das ist keine subjektive Meinung. Das können sie alles im Jahresbericht 2011 vom Bundesamt für Güterverkehr nachlesen. Das heißt: Die Gewinnmargen sind sehr eng. Die Ertragslage kann kaum verbessert werden.

Unsere Unternehmen sind sehr daran interessiert, die grüne Logistik voranzutreiben. Das heißt, viele Unternehmen schulen ihr Personal auf ökologische Fahrweisen. Viele

Unternehmen kaufen die emissionsärmsten Nutzfahrzeuge. Aber gerade diese Investitionsbereitschaft wird natürlich durch Kostensteigerungen weiter eingeschränkt. Natürlich werden in den meisten Fällen Energiekostensteigerungen an die Auftraggeber weitergereicht. Aber der Verhandlungsspielraum sinkt natürlich, um dann weitere Frachtenratensteigerungen zu erzielen, um tatsächlich den Ertrag zu verbessern. Wir haben einen europäischen Dachverband, CLECAT⁴, in Brüssel, der sich auch in dem Sinne gegen die Richtlinie ausgesprochen hat, dass diese – zumindest in Deutschland zu erwartenden Kostensteigerungen, in anderen Ländern werden sie nicht so vehement ausfallen – im Grunde weder ökonomisch noch ökologisch zielführend ist.

Zum Thema Tanktourismus: Das ist natürlich sicher ein Problem für unsere Branche. Da sind wir auch für jede Lösung offen. Nur: Die vorliegende Richtlinie behebt nicht das Problem, dass trotzdem individuell von den Ländern eine Steuersystematik geschaffen werden kann, wo natürlich weiter Steuerunterschiede vorliegen werden.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Für die Fraktion der SPD hat das Wort Frau Abg. Kumpf.

Abg. Ute Kumpf (SPD): Ute Kumpf, ich bin Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und würde gerne den Vertreter des ADAC fragen, wie er diese Richtlinie im Hinblick auf den Verbraucher einschätzt, weil es natürlich erhebliche Veränderungen bedeuten würde, auch was die Belastung mit Kosten anbelangt. Wie beurteilen Sie aus Ihrer Kompetenz heraus die Folgen, wie dies auf den Verbraucher durchschlägt?

Und: Die Technologieführerschaft bei Diesel wurde von der Seite der Industrie schon dargestellt. Wie können entsprechende Maßnahmen aus Ihrer Einschätzung heraus auch hemmend sein? Herr Dudenhöffer sagt, dass wir Neutechnologien nicht zum Zuge kommen lassen, können oder dürfen oder sollen, weil wir an den alten Konzepten festhalten und die Frage von Elektromobilität und von hybriden Fahrzeugen damit nicht beschleunigen, weil wir ein Beharrungsvermögen an alten Konzepten haben.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Albrecht hat das Wort für den ADAC.

Sv Jürgen Albrecht (ADAC e. V.): Danke für die Fragen. Es ist natürlich so, dass die dem vorliegenden Entwurf zugrunde liegende Verteuerung für uns aus Verbrauchersicht eine sehr, sehr wichtige Rolle spielt. Es wurde auch schon im Verlauf der Sitzung mehrfach angesprochen, dass hier davon ausgegangen werden muss, dass wir „on top“ auf die hohe

⁴ CLECAT European Organisation for Forwarding and Logistics

Steuerlast, die wir in Deutschland als Endverbraucher von Kraftstoffen im Pkw-Bereich, und nicht nur im Pkw-Bereich haben, eine Zusatzbelastung für den wachsenden Anteil von Dieselfahrzeugen und deren Halter befürchten müssen. Die rein theoretische Möglichkeit, dass man die Steuersätze für Benzin absenkt und auf der anderen Seite eine leichte Anhebung des Dieselsteuersatzes vornimmt, reicht sicherlich nicht für eine Akzeptanz dieser Maßnahmen aus. Nach aller Erfahrung in der Vergangenheit muss man mit der angesprochenen, sehr deutlichen Verteuerung für Diesel rechnen. Die Ungerechtigkeit, die wir heute ja selber bei der Besteuerung empfinden und die im Ergebnis den bereits zweimal angesprochenen Tanktourismus oder – umfassender gesprochen – die Grauiporte von nicht in Deutschland versteuerten Kraftstoffen nach Deutschland zur Folge haben, besteht gerade in dem hohen Belastungsniveau, das die Kraftstoffnachfrage in Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern hat. Daraus folgen der Tanktourismus und die Grauiporte. Und wir befürchten bei einer Umsetzung dieser Richtlinie eine weitere, sehr deutliche Verteuerung des Diesel-Pkws. Und: Die CO₂-Vorteile aufgrund der Energieeffizienz des Dieselmotors stehen ganz klar im Raum. Wir müssten eine im Grunde durchaus berechnigte Diskussion über die zukünftige Gestaltung der Energiebesteuerung oder – umfassender – der Kfz-Besteuerung in Europa führen, sicherlich auf Grundlage von verlässlichen Rahmenbedingungen für den Verbraucher, für den Steuerzahler, für denjenigen, der letzten Endes bezahlen muss. Und diese Voraussetzungen sind momentan eigentlich nicht gegeben. Es ist schade, dass man diese Diskussion letzten Endes unter der Überschrift „Verteuerung“ führen muss, aber es ist unausweichlich. Von daher lehnen wir den zur Diskussion stehenden Entwurf in dieser Form ab.

Was andere Technologien angeht, wird man letzten Endes sagen müssen, dass der Verbraucher auf Grundlage eines Portfolios von angebotenen Technologien, Fahrzeugen und Konzepten auswählen wird. Gerade die Nischen-Technologien im Bereich „Erdgas/Autogas“ bedürfen sicherlich für einen bestimmten Zeitraum der Etablierung am Markt, die ja noch keineswegs abgeschlossen ist, eine gewisse steuerliche Begünstigung. Und dann müssen sie irgendwann aus dieser Nische herauswachsen und marktfähig werden. Wir sind grundsätzlich immer dafür, dass der Verbraucher die Wahlfreiheit hat. Mich hat diese schon fast ein wenig emotionale Diskussion über den Diesel schon ein bisschen verwundert. Das ist eine Möglichkeit, die in Frage kommt, für den einen oder andern, und das Benzinkonzept ist das andere, große Konzept, das weiterhin 70 Prozent des Pkw-Bestands in Deutschland beinhaltet. Und beide haben ihre Berechtigungen. Wir brauchen keine Bevormundung! Wir haben heute im deutschen Steuersystem hinsichtlich des Kfz-Verkehrs eine Sonderregelung hinsichtlich des Diesel-Pkws. Er zahlt 18 Cent weniger Energiesteuer je Liter, da kommt noch die Umsatzsteuer drauf, liegen wir bei knapp 22 Cent. Dieser Vorteil der Besteuerung wird allerdings ausgeglichen durch einen sehr starken Nachteil bei der Kfz-Besteuerung. Ich möchte nochmal darauf hinweisen, es liegt ja auch schon ein bisschen länger zurück: Diese

unterschiedliche Behandlung der verschiedenen Pkw-Sorten ist nicht wegen des Pkws eingeführt worden, sondern aus anderen Gründen. Das geht ganz klar in Richtung Lkw. Und solange man diese Diskussion über die Gestaltung des Steuersystems für den Pkw im Vergleich zum Lkw nicht dergestalt zum Ende bringt, dass man da eine Gleichbehandlung hat, braucht man eigentlich nicht über eine Aufstockung des Dieselsteuersatzes sprechen. Insofern wäre das erst einmal die Vorstufe, die wir eigentlich noch vor uns haben. Und es ist so – da muss ich Herrn Prof. Dudenhöffer widersprechen –: Wir haben keine Subventionierung des Diesel-Pkws. Wir haben eine Ungleichbehandlung, die sich im Mittel ausgeleicht. Natürlich orientiert sich der mündige und rechnende Verbraucher an diesen Rahmenbedingungen. Das führt dazu, dass jemand, der viel fährt, häufig einen Diesel wählt und dass jemand, der wenig fährt, fast immer einen Benziner fährt. Aber das ist das Ergebnis dieser Ungleichbehandlung. Das ist keine Subvention.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Die nächsten Fragen kommen von Herrn Abg. Flosbach von der Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Klaus-Peter Flosbach (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Frage richtet sich an die Deutsche Energie-Agentur und an die Energieintensiven Industrien. Die Kommission geht davon aus, dass die CO₂-Emissionen bei der Annahme des Richtlinienentwurfes zurückgehen. Nun schreibt die Bundesregierung in ihrer Bewertung, dass die Wechselwirkung mit anderen umweltschädlichen Klimagasen von der Kommission noch nicht untersucht worden sei. Könnten Sie uns etwas zu der ökologischen Bewertung des Kommissionsvorschlags sagen und – in Richtung der Energieintensiven Industrien – auch noch mal zu den besonderen Auswirkungen auf ihre Industrie?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Das Wort hat Herr Jung, für die Deutsche Energie-Agentur.

Sv Andreas Jung (Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)): Vielen, herzlichen Dank. Die Frage, inwieweit mit der Richtlinie ökologische Ziele besser erreicht werden können, wäre natürlich im Detail zu prüfen. Man muss, denke ich, bei der Richtlinie insgesamt sehen, dass sie – grundsätzlicher – zunächst einmal ein Harmonisierungsvorschlag sein soll. Das ist sicherlich ein richtiger Ansatz, wenn man sich die Frage der Mindestbesteuerung anschaut. Die Frage ist dann immer: Wie weit geht man in die Gestaltungsspielräume der einzelnen Mitgliedsstaaten hinein, um dann auch die einzelnen Lenkungswirkungen zu erzielen. Da wird man sicherlich aufpassen müssen, dass man nicht zu viel macht, denn, wenn man sich das anschaut, gibt es eine Fülle von Maßnahmen auf europäischer Ebene, was die ökologischen Lenkungswirkungen angeht, allen voran der Emissionshandel, viele andere Dinge, Energieeffizienz-Richtlinie, Erneuerbare-Energien-Richtlinie, Also: Es gibt hier

eine weitreichende Zielsetzung. Und es gibt dementsprechend auch sehr weitreichende Zielsetzungen der Bundesregierung. Braucht man nicht zu erwähnen: Energiewende. Wenn man das ganze Paket ausrollt, sieht man Schritt für Schritt, wo sich die Energiewirtschaft und die Energieversorgung hin entwickeln soll: In Richtung mehr erneuerbare, mehr Nachhaltigkeit. Ob das jetzt – ich sage mal: im Detail – noch durch eine solche Richtlinie verstärkt werden kann, müsste geprüft werden. Aus unserer Sicht wäre es wichtig, den Mitgliedsstaaten in solchen Dingen den Spielraum für Gestaltungen zu geben, damit sie das, was sie national als Energiekonzept haben und was sie an Beschlüssen gefasst haben, auch durchsetzen und umsetzen können. Die gehen ja in dieselbe Richtung. Ich glaube das wäre bei der Richtlinie das Wichtigste, dass man diese Gestaltungsspielräume nicht zu stark einengt.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Rothermel, bitte.

Sv Dr. Jörg Rothermel (Die Energieintensiven Industrien): Vielen Dank, für die Frage. Um letztendlich die Auswirkungen bzw. die Konsequenzen aus einer solchen Richtlinie, aus diesem Vorhaben für die Energieintensiven Industrien beurteilen zu können, muss man sich nochmal die Frage stellen, „Was ist denn eigentlich der Sinn?“ oder „Was steht als Sinn dahinter?“. Und das soll ja eine Lenkungswirkung, eine zusätzliche Lenkungswirkung entfalten, um am Ende Energie einzusparen bzw. CO₂ zu mindern. Und dann muss man sich die Frage stellen, „Ist ein solches zusätzliches Instrument vor dem Hintergrund, dass wir gerade für den industriellen Bereich den Emissionshandel in Europa haben, der eigentlich alles abdeckt und genauso abdeckt, wie es erforderlich ist, überhaupt noch notwendig?“. Wir stehen heute schon vor dem Problem, dass wir über mehrere Instrumente immer wieder auf das gleiche Ziel zugreifen. Es wurde gerade eben genannt: Neben dem Emissionshandel machen wir auch noch Energieeffizienzbetrachtungen. Wir diskutieren ja auch gerade die Energieeffizienzrichtlinie, wo entsprechende Vorgaben noch mal kommen sollen. Parallel dazu diskutieren wir die erneuerbaren Energien, den Ausbau der erneuerbaren Energien, was letztendlich noch mal das gleiche Ziel hat. Und wir diskutieren die Probleme, die daraus entstehen, dass das eine auf das andere einwirkt und wir am Ende nicht mehr wissen, wie wir noch sinnvoll das Gesamtsystem gestalten können. Dadurch, dass wir Energieeffizienz betreiben, mit zusätzlichen Kosten, die daraus entstehen, und dadurch, dass wir erneuerbare Energien ausbauen, mit zusätzlichen Kosten, die daraus entstehen, wirken wir natürlich gleichzeitig wieder auf die CO₂-Emissionen ein, die den Preis bei den Zertifikaten billiger machen. Dann diskutieren wir wieder, „Wir müssen den Preis anheben!“, um wieder mehr Energieeffizienz und mehr erneuerbarer Energien zu erreichen. Und das gleiche wird der Fall sein, wenn wir jetzt hier noch mal zusätzlich eine steuerliche Komponente einführen, insbesondere eine CO₂-Steuerkomponente, die dann noch mal auf das Gleiche einwirkt und dieselben Effekte hervorruft. In der Vergangenheit konnten wir auch immer darlegen, dass

eine Lenkungswirkung aus solchen Instrumenten zumindest mal im industriellen Bereich überhaupt gar nicht erfolgt ist. Die Energieeffizienzsteigerung, die Energieeinsparung und die Treibhausgasminderungen waren immer, in den letzten Jahrzehnten, unabhängig davon, wie viel letztendlich über solche Instrumente aufgeschlagen worden ist – einfach deswegen, weil die Energiekosten für uns ohnehin schon ein so hohes Level erreicht haben, dass das schon vollkommen ausreichend ist, um entsprechende Effizienzmaßnahmen, Minderungsmaßnahmen in der Industrie in die Wege zu leiten. Und zusätzliche Instrumente, die das Ganze verteuern, schöpfen dann nur noch die entsprechenden Gewinne ab, die dazu notwendig wären, um entsprechende Investitionen in neue Technologien zu machen, die dann wiederum tatsächlich das Ziel erreichen, Minderungen und Effizienzsteigerungen durchzuführen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Das Wort hat Frau Abg. Lips für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Patricia Lips (CDU/CSU): Meine Fragen gehen an den Zentralverband des Handwerks, durchaus etwas umfassender zu beantworten. Sie sind auf der einen Seite auf der Straße unterwegs, auf der anderen Seite sind Sie aber auch durch die Gewerke oder durch die Art des Handwerks, das Sie ausüben, sehr stark mit Energie befasst: Heizungsbau, ..., wie man das auch alles nennen mag. Über alles hinweg: Wie sieht denn der Zentralverband des Deutschen Handwerks diese Richtlinie?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Frau Schlewitz hat das Wort.

Sve Simone Schlewitz (Zentralverband des Deutschen Handwerks e.V.): Vielen Dank, für die Frage. Hinsichtlich unserer Flotte, sage ich mal, sieht es im Moment so aus, dass wir im Prinzip bei den leichteren Nutzfahrzeugen unterwegs sind, also zu einem sehr großen Anteil, so in etwa zu 84 Prozent. Das heißt, schwerere Nutzfahrzeuge werden bei uns zu etwa 14 Prozent verwendet. Und gerade bei den schwereren Nutzfahrzeugen, das heißt also bei denen, die über 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht haben, kommen wir im Moment vom Diesel nicht weg. Das Problem haben die Kollegen hier auch: Bei diesen schweren Fahrzeugen ist der Diesel, wenn ich das so sagen darf, im Moment alternativlos. Und bei den leichteren Nutzfahrzeugen gibt es durchaus die Möglichkeit, auf das Benzin auszuweichen. Bei uns ist das, einer Umfrage, die wir vor kurzem gemacht haben, zufolge so, dass der Bestand unserer Flotte gar nicht so alt ist. Die Fahrzeuge haben im Durchschnitt ein Alter von drei bis sieben Jahren, das heißt, wir wechseln auch kontinuierlich und achten auch auf Energieeffizienz. Da muss man sich dann bei so einer Richtlinie überlegen: Natürlich wäre eine Verteuerung des Dieselpreises oder eine Erhöhung des Steuersatzes um 60 Prozent ein harter Schlag für die Betriebe. Da kann man dann nicht in dieser Technologie verharren. Das

ginge gar nicht. Sondern man muss sich dann überlegen: Was macht man alternativ, gerade im Bereich der leichteren Nutzfahrzeuge wie Pritschenwagen und Werkstattwagen? Wenn man das nicht tut, entzieht das natürlich den Betrieben die nötigen Mittel, um Investitionen in andere Energieeffizienzmaßnahmen im Betrieb durchzuführen, sei es beispielsweise im Werkstattgebäude, oder in andere Technologien, auch bei der Heizung. Ich meine, wir sind genauso betroffen. Und das sind alles Dinge, die wir uns dann überlegen müssen. Also: Da sind wir – sage ich mal – genauso Verbraucher, wie alle anderen auch. Da muss man dann sehen, was man zumindest im Bereich der leichteren Nutzfahrzeuge unternimmt.

Ich wollte gerne auch noch einmal den Bereich des Tankstellentourismus oder Tanktourismus ansprechen, der uns auch betrifft, denn einige unserer Betriebe, gerade im Bereich des Kfz-Gewerbes, sind gekoppelt mit Tankstellen. Wir beobachten schon seit Jahren, dass es ein großes Problem ist, dass wir im grenznahen Bereich ein sehr großes Tankstellensterben haben. Das würde eben im Bereich des Diesels, der da bisher gar nicht so stark betroffen war – das war eher wohl im Bereich des Benzins zu sehen –, noch verschärft werden. Also. Auch an diesem Punkt sind wir betroffen! Und in Bezug auf die Gewerke – Sie sagten ja, wir sind auch im Sanitärengewerbe unterwegs und bauen Heizungen! – ist es natürlich auch wichtig zu wissen, wie wird denn künftig mit der Besteuerung von Heizstoffen umgegangen. Es gibt die Möglichkeit, sich nach diesem Änderungsvorschlag zu entscheiden: Schlage ich die CO₂-Komponente nochmal auf oder splitte ich diesen Steuersatz auf? Und im Moment ist es ja so, dass der Mindeststeuersatz für Heizöl etwas unter unserem Steuersatz liegt. Wir liegen da also noch drüber. Da müsste man dann von unserer Seite aus schon darauf dringen, dass das nicht aufgeschlagen wird, sondern dass unser Satz entsprechend gesplittet wird. Vielen Dank.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Nächster Fragesteller ist Herr Abg. Krestel für die Fraktion der FDP.

Abg. Holger Krestel (FDP): Ich richte meine Frage an Herrn Welling vom Bundesverband der Deutschen Industrie sowie – wo wir das dann vielleicht noch branchenspezifischer hören – an Herrn Körner vom Verband der Chemischen Industrie bzw. von der BASF. Es gibt ein Szenario der EU-Kommission, wonach die Steuermehreinnahmen durch die Mitgliedsstaaten ausschließlich zur Senkung der Sozialabgaben für Arbeitnehmer verwendet werden und daher keine wirtschaftlichen Folgekosten entstehen. Halten Sie das für realistisch? Und wenn nicht: Mit welchen Folgekosten rechnen Sie denn dann?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Welling, bitte.

Sv Berthold Welling (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.): Frau Vorsitzende, Herr Abg. Krestel. Es gibt keine Konvexität zwischen einer Steuerbelastung und der unmittelbaren Verwendung. Das heißt also: Es gibt keine Zwangsverwendung, sondern die Steuereinnahmen können frei verwendet werden. Das ist die Eigenart von Steuern. Es handelt sich hier nicht um Gebühren oder sonstige Abgaben, sondern es ist hier eine Steuer. Insofern ist jedes Land frei für die Entscheidung. Sollte es zu einer Mittelverwendung zur Absenkung der Sozialversicherungsbeiträge kommen, hätte die Arbeitgeberseite – für die ich jetzt nicht spreche, sondern ich spreche für die Industrie – sicherlich nichts dagegen einzuwenden. Auf der anderen Seite muss man natürlich immer genau schauen, wer wodurch begünstigt wird. Also: Die Erhöhung der Energiesteuern auf der einen Seite und die Senkung der Sozialversicherungsabgaben auf der anderen Seite sind nicht deckungsgleich mit Blick auf die Adressaten der Energiesteuern bzw. der Arbeitgeberseite. Soll heißen: Ein Unternehmen, das höhere Energiesteuern hat, muss nicht zwangsläufig im gleichen Umfang durch die Absenkung der Sozialversicherungsbeiträge profitieren. Das ist natürlich – Herr Rothermel, sie nicken deswegen! – ein besonderes Thema für die energieintensiven Unternehmen. Wir haben den gleichen Aspekt schon beim Spitzenausgleich: Der Spitzenausgleich soll für die energieintensiven Unternehmen eine Abfederung für die nicht vorhandene Entlastung über die Sozialversicherungsabgaben und die überproportionale Belastung durch die Energiesteuern bringen. Und dieser Spitzenausgleich beispielsweise – nur informandi causa – wird gerade zwischen den drei Ressorts verhandelt. Und ich bin teilweise sehr überrascht, wie sich die eine oder andere Fachebene gegenüber der politischen Entscheidung verhält. Mit anderen Worten: Bestimmte Einigungen werden zwar als Lippenbekenntnis mit auf den Weg gegeben, aber letztlich nicht umgesetzt.

Zwischenruf **Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Was meinen Sie damit?

Sv Berthold Welling (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.): Was ich damit ausdrücken will, ist, dass es durchaus Einigungen zwischen Ressorts gibt, diese Einigungen allerdings komischerweise immer wieder kurzfristig widerrufen werden aus irgendwelchen Gründen, und das auf Fachebene. Es ist sicherlich schon eine Frage, ob diese politische Entscheidung nicht ggf. stichhaltiger ist und ggf. auch die Fachebene mit eingebunden werden sollte. Das ist das, was ich damit meine.

Zwischenruf **Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Sv Berthold Welling (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.): Ich weiß nicht, ob das jetzt Gegenstand ist. Ich kann es Ihnen erläutern. Um das ganze Szenario hier zu beschreiben, müsste ich jetzt aber weiter ausholen. Es geht nur um den Ansatz. Zwei kleine anderen

Anmerkungen: Prof. Dudenhöffer, wir haben niemals behauptet, dass jetzt etwas produziert wird für 2023. Ich habe nur gesagt, dass der Investitionszyklus und die Fahrzeugflotten, die einen Wechsel von sechs bzw. sieben Jahren haben, dass die Investitionen und die Technologie jetzt geplant werden für 2023. Ich glaube, das ist ein geringfügiger Unterschied. Der zweite Punkt ist – auch von den Argumenten –: Ich verstehe das, dass man sagen möchte, man möchte gern den Weltmarkt sehen und den geringen Anteil an Diesel. Wir haben glücklicherweise in Europa einen sicherlich etwas höheren Dieselanteil. Wir haben in Europa aber auch einen ganz anderen CO₂-Ausstoß bei der Flotte. Und das darf man nicht vergessen, bei aller Kritik an der Dieseltechnologie, die Sie jetzt verdammen, die übrigens aus der gleichen Richtung vor zehn oder 20 Jahren als Heilmittel gesehen wurde, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Diesen Wechsel der Technologie gibt es natürlich immer, und ich glaube, dass man gut beraten ist, auf den einen oder anderen zu hören, der den Markt gut einschätzen kann, weil er mitten im Kerngeschäft ist – Ich kann es mir nicht anmaßen! Ich habe da kein Überblick, aber ich kann zumindest die fachlichen Komponenten zusammenzählen. –, dass der eine oder andere durchaus auf Technologien setzt und – sagen wir mal – auf die Alternativen im Rahmen des Antriebs setzt, um dort zumindest zu einem CO₂-ärmeren Ausstoß auf der einen Seite zu kommen, z.B. über Dieseltechnologie, und gleichzeitig das andere nicht unterlässt, das heißt den Hybridantrieb.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Körner.

Sv Jan Körner (BASF SE): Vielen Dank für die Frage. Zunächst einmal: Die Steuermehreinnahmen werden von der Kommission selber in einer Kommunikation an die Mitgliedstaaten auf 40 Mrd. Euro für 2020 geschätzt, wenn das System vollständig etabliert wäre bzw. wenn man die bestehenden Steuersätze aufteilen würde, also das CO₂-Element aus den bestehenden Steuersätzen runter rechnet – immer noch 20 Milliarden Euro –. Das ist also die Summe, über die wir da sprechen. Das Szenario, dass diese recyclet werden – wie man das immer so schon im Impact Assessment bezeichnet –, halte ich angesichts der Regierungserklärung der Bundeskanzlerin von vorhin für eher unwahrscheinlich, denn vermutlich werden alle Mitgliedstaaten zusätzliche Steuereinnahmen verwenden, um ihre öffentlichen Schulden zurückzufahren. Das liegt jetzt – würde ich sagen – als Szenario näher. Aber auch das hat die Kommission gerechnet. Es ist sogar in den Unterlagen, die uns zur Verfügung gestellt wurden, im zweiten Teil des Impact Assessments auf der Seite 49 drin. Was passiert, wenn ich jetzt nicht recycle? Da steht zum Beispiel drin: Das Bruttosozialprodukt wird sich in 2020 senken. Der Mehrwert, den die energieintensiven Industrien schaffen, wird sich senken. Was festzustellen ist, ist, dass insbesondere Haushalte mit beschränkter Liquidität – sprich: die ärmeren Haushalte – massiv in ihrem Einkommen betroffen sein werden. Im Großen und Ganzen ist das aus Sicht der Energieintensiven Unternehmen, aber auch aus Sicht der Bevölkerung keine gute Idee, wenn es nämlich nicht

zu diesem Recycling der Einnahmen kommt. Und das ist das wahrscheinliche Szenario, das uns bevorsteht. Im Übrigen ist der Vorschlag eigentlich – was das CO₂-Steuerelement betrifft – überflüssig, denn jeder Mitgliedstaat kann heute seine nationalen Steuersätze oberhalb der Mindeststeuersätze festlegen, wie er möchte. Niemand hindert einen Mitgliedstaat dabei, Emissionsfaktoren zu berücksichtigen. Das haben z. B. die Dänen gemacht: Die Dänen haben ursprünglich eine CO₂-Steuer eingeführt. Dann haben sie festgestellt, es gibt beihilferechtliche Probleme. Dann haben sie gesagt: Na gut! Das nennen wir jetzt nicht mehr CO₂-Steuer. Das ist jetzt eine Energiesteuer im Sinne der Richtlinie. Und schon lief alles. Aus dem Aspekt heraus Bedarf es eigentlich gar nicht einer Neuregelung der Richtlinie.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächster Fragesteller ist Herr Abg. Scheelen für die Fraktion der SPD.

Abg. Bernd Scheelen (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Steuern haben in der Regel zwei Aufgaben: Die eine ist, sie sollen Aufkommen generieren. Die zweite ist, sie sollen auch steuern. Deswegen möchte ich gerne noch einmal eine Frage zu der Steuerbegünstigung von Biokraftstoffen stellen. Ich würde sie gerne an Herrn Prof. Dudenhöffer und an den Vertreter der Deutschen Energie-Agentur stellen. Bisher ist es möglich, Biokraftstoffe bis 2023 steuerlich zu begünstigen. Mich würde interessieren, ob Sie dafür eintreten, das zu verlängern, dass die Mitgliedstaaten also auch nach 2023 die Chance hätten, Biokraftstoffe steuerlich zu begünstigen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Prof. Dudenhöffer hat das Wort.

Sv Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer (Universität Duisburg-Essen): Das ist natürlich eine schwierige Frage. Übrigens, eine Anmerkung zu dem, was vorher gesagt worden ist: Wir würden die CO₂-Werte nicht erreichen, wenn wir kein Diesel mehr hätten. Das stimmt natürlich überhaupt nicht, denn mit Erdgas haben Sie deutlich bessere CO₂-Bilanzen. Sie haben 20 Prozent weniger als beim Benzinmotor.

– Zwischenruf –

– Aber die Leute kaufen es ja nicht! –

Sv Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer (Universität Duisburg-Essen): Die Frage ist: Warum kaufen sie das nicht? Wenn Sie Diesel so subventionieren und alles in den Diesel rein treiben, dann wird es halt auch schwer, die Leute davon zu überzeugen, davon wegzugehen. Dadurch, dass wir falsche steuerliche Anreize setzen, dadurch, dass wir etwas

subventionieren, was niemand nachvollziehen kann, lenken wir die Industrie in eine falsche Richtung, setzen falsche Anreize, sorgen dafür, dass energieineffizient produziert wird.

Jetzt noch einmal zu Ihrer Frage mit den Biokraftstoffen: Ich glaube, wir müssen das sorgfältig abwägen, aber grundsätzlich sollte – auch langfristig – ein System etabliert werden, was keine falschen Anreize setzt. Deshalb ist diese Idee der Energiebesteuerung richtig. Man kann in Übergangszeiten immer dafür plädieren, dass dieses Infant Industry-Argument ein bisschen unterstützt wird, was meinetwegen fünf Jahre mit fördern. Aber im Grundsatz glaube ich, dass es richtig ist, wenn wir die Preise so setzen, dass die Industrie die energiesparendste Version umsetzt. Das ist eine gute Ausrichtung, das ist eine Ausrichtung, bei der wir alle in unserer Volkswirtschaft gewinnen. Jeder Einzelne von uns gewinnt davon, wenn wir es so machen, wie bisher. Und wenn man jetzt Angst hat, dass Handwerker oder Spediteure – was ich ja nachvollziehen kann – schwierigere Dieselpreise plagen würden, dann muss man überlegen, dass man eine Übergangszeit hat, dann muss man überlegen, wie man das gestalten kann. Wir haben noch gar nicht über Maut im Straßenverkehr gesprochen. Selbstverständlich ist das auch ein Lenkungsinstrument, bei dem solche stärkere Förderungen von einzelnen Branchen natürlich immer benutzt werden sollten oder benutzt werden könnten. Grundsätzlich sollte gelten: Lassen Sie uns das machen, was am besten für die Nachhaltigkeit der Industrie, was am besten für unsere Portemonnaies ist: Das sind gleiche Steuersätze, die auf den Energiegehalt ausgerichtet sind.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Jung hat das Wort für die Deutsche Energie-Agentur.

Sv Andreas Jung (Deutsche Energie-Agentur GmbH, dena): Vielen Dank. Wir sehen in der Tat durchaus gute Chancen für Biotreibstoffe am Markt und sehen dies auch als wichtigen Schritt hin zu einer stärker nachhaltigen Mobilität. Große Chancen versprechen wir uns vor allem von Biomethan im Zusammenhang mit Erdgas. Wir sind auch sehr stark dran, mit Autoindustrie, mit der Gaswirtschaft und anderen Stakeholdern das Thema „Erdgasmobilität“ nach vorne zu bringen. Hier sehen wir vor allem für das Biomethan eine große Chance. Insofern wäre es natürlich wünschenswert, die richtigen Rahmenbedingungen dafür zu bekommen. Wir haben bei Erdgas im Moment noch eine Steuervergünstigung. Die wird diskutiert. Es wäre auch sicherlich sinnvoll, solche Dinge zu verlängern. Man kann hier zusätzliche Biomethan-Komponenten mit einbringen und darüberhinaus natürlich auch über weitere Maßnahmen zum Thema „Biotreibstoffe“ diskutieren. Uns ist natürlich bekannt, dass da ein gewisser Konflikt zwischen verschiedenen Maßnahmen besteht: Steuern einerseits, Ordnungsrecht andererseits, Stichwort „Quotenverpflichtungen“ in dem Bereich. Insgesamt unterstreicht die Situation an der Stelle ein bisschen das, was ich eingangs oder in meiner ersten Stellungnahme gesagt habe: Ich glaube, wichtig ist, dass den Mitgliedstaaten Spielräume im Rahmen der Richtlinie eingeräumt werden, die Maßnahmen zu setzen, die

aus ihrer Sicht vernünftig und richtig sind. Da könnten gerade Biomethan und Biotreibstoffe insgesamt hier in Deutschland sicherlich günstige Rahmenbedingung vertragen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Die Union hat ihre Fragen zugunsten der kleinen Fraktionen zurückgestellt. Dann hat Frau Abg. Bulling-Schröter für die Fraktion DIE LINKE. das Wort.

Abg. Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE.): Danke schön, Frau Vorsitzende. Ich habe zuerst eine Frage an den Verkehrsclub Deutschland, Herrn Lottsiepen. Ich habe jetzt mehrfach gehört, dass Dieselmotoren im Vergleich zu Benzinmotoren so viel umweltfreundlicher sind. Die Bundesregierung sagt: Das wird auch in Zukunft so sein. Dazu würde ich gerne Ihre Meinung hören.

Dann habe ich noch eine Frage an das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. Und zwar: Inwieweit werden Endverbraucherinnen und Endverbraucher durch diesen Richtlinienvorschlag steuerlich stärker oder schwächer gegenüber den Unternehmen belastet? Wir haben gerade in der Ökosteuerfrage sehr große Disparitäten, was Unternehmen und Otto-Normalverbraucher betrifft. Könnte es sein, dass auch hier in diesen Fragen wieder – ich sage mal – die Kleinen für die Großen bezahlen?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Lottsiepen hat das Wort.

Sv Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Der Verkehrsclub Deutschland hat überhaupt keine Aktien im Spiel, welcher Antrieb der richtige ist. Wir haben da auch keine Emotionen im Spiel. Entscheidend ist allein die Energieeffizienz und was hinten raus kommt, also sprich: In dem Fall vor allen Dingen CO₂. Natürlich müssen wir auch über Partikel reden, aber durch die Partikelfiltertechnik, die wir ja gegen die Autoindustrie durchgesetzt haben – Sie hat sich sehr lange dagegen gewehrt, manche wissen das noch. –, ist der Diesel tatsächlich sauber geworden. Wir haben nichts gegen den Diesel. Der Diesel ist für manche Anwender durchaus rational. Wer viel fährt, der ist mit Diesel bestens unterwegs. Aber: Wo ist denn der Dieselantrieb heute überhaupt die allerbeste Wahl? Die ist es dann, wenn man mit sehr großen, luxuriösen Fahrzeugen auf Bundesautobahnen oder anderen Straßen extrem schnell unterwegs ist. Da hat der Diesel seine größten Vorteile. Leider hat die deutsche Industrie auf kleine Benziner verzichtet. Auch da war die deutsche Industrie mal führend. War sie mal! Die deutsche Industrie hat auch den Hybridantrieb erfunden, aber dann nicht umgesetzt. Darauf haben sie nicht gesetzt, sondern wirklich auf die Richtung von großen Rennreiselimousinen. Ein paar Fakten noch dazu: Inzwischen ist der CO₂-Ausstoß von Dieselfahrzeugen in Deutschland höher als der von Benzinern, ganz klar aus dem Grund, weil Dieselfahrzeuge überwiegend große Fahrzeuge sind. Dann: Was

heute noch mehrfach in der Diskussion drin war, dass wir die steuerliche Ungleichbehandlung oder Subventionierung, die wir heute für den Diesel haben, weiter brauchen, um die deutsche Autoindustrie zu schützen, die ja beim Diesel so stark ist, ist auch nicht so ganz richtig, denn schauen wir mal in unsere Nachbarländer, schauen wir mal nach Großbritannien: Großbritannien hat einen viel höheren Steuersatz für Diesel als Deutschland. Großbritannien ist das einzige Land der EU, wo der Steuersatz für Diesel gleich dem für Benzin ist. Und – Oh Wunder! –: Wir haben dort bei Neufahrzeugen einen Anteil von 50 Prozent für den Diesel. Warum weiß keiner so genau. In den Niederlanden ist die Spreizung zugunsten des Diesels – Man könnte auch sagen: Die Subventionierung des Diesels – noch deutlich höher als in Deutschland, aber der Anteil von Fahrzeugen mit Dieselantrieb, der in den Niederlanden gekauft wird, ist mit 28 Prozent viel, viel niedriger als in Deutschland. Da sind also viele andere Rahmenbedingungen, mit denen sich der Gesetzgeber auch beschäftigen muss, wie Kfz-Steuer, wie Kauf-Steuer, die dort Anreize geben. Und das, was heute teilweise gesagt wurde, dass nur durch die Höhe des Energiesteuersatzes auf Kraftstoffe die deutsche Autoindustrie gerettet werden kann, ist einfach nicht richtig. Wenn es so wäre, wäre das ziemlich peinlich.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Frau Küchler hat das Wort.

Sve Swantje Küchler (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V.): Vielen Dank auch für diese Frage. Sie hatten nach der Belastung der Endverbraucher gefragt. Auf diese Frage gibt es natürlich nicht eine Antwort, sondern man muss sich das differenziert anschauen, zumal der Vorschlag in der Richtlinie auch mehrere Aspekte hat. Schauen wir uns erst einmal den Vorschlag zu den Mindestsätzen an: Die Mindestsätze an sich haben auf Deutschland kaum Auswirkung. Die würden erst einmal bedeuten, dass andere europäische Nachbarn ihre Steuern anheben müssen. Das ist natürlich aus deutscher Sicht erst einmal ein großer Vorteil oder hätte große Vorteile für Deutschland, z. B. um den Tanktourismus einzugrenzen. Eventuell könnte es geringe Anpassungen bei den Entlastungsregelungen für die Industrie geben. Die bekommt heute den Spitzenausgleich, der in dieser Runde auch schon angesprochen wurde. Da gibt es zum Teil Rückerstattungen von bis zu 90 Prozent eines Teils der Steuerlast. Da müsste man dann genauer schauen. Es könnte sein, dass da ein geringer Teil abgeschmolzen werden muss. Für die anderen Verbraucher, die privaten Haushalte, hat der Vorschlag keine Auswirkungen. So viel zu den Mindestsätzen.

Wenn wir jetzt darüber hinausgehen und uns das Äquivalenzprinzip angucken, müsste es natürlich auch in der deutschen Steuerstruktur Änderungen geben. Es ist aber keinesfalls gesagt, dass die Belastungen insgesamt steigen müssen. So eine Reform könnte man auch aufkommensneutral gestalten. Wir haben heute öfter mal gehört: Bei Diesel müsste es eine 60-prozentige Erhöhung geben. Das stimmt so nicht! Der Vorschlag sieht nicht vor, dass der

Diesel- an den Benzinsteuersatz angepasst werden müsste, sondern es muss nach CO₂ und Energiegehalt gerechter besteuert werden. Man könnte also Diesel auch ganz leicht anheben, Benzin leicht absenken. Dann hätte man das Verhältnis, das der Kommissionsvorschlag vorsieht, auch erreicht. Ich freue mich auch, dass ich durch diese Frage mit einem Vorurteil aufräumen konnte.

Ein Thema war auch noch der Emissionshandel, die Überschneidung mit dem Emissionshandel. Wir haben gehört: Der Emissionshandel erreicht schon die Klimaziele. Deshalb brauchen wir gar kein zusätzliches Lenkungsinstrument. Tatsächlich deckt der Emissionshandel aber nur etwa die Hälfte der CO₂-Emissionen ab. Genau da hat der Vorschlag der Kommission auch den Vorteil, dass er endlich mal eine klare Angrenzung zwischen Energiebesteuerung und Emissionshandel schafft, eben genau dadurch, dass er diesen CO₂-Teil aufgreift.

Zu den Belastungen für die privaten Haushalte: Da sind insgesamt keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Dann würde ich noch das Wort an Frau Abg. Paus für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geben.

Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank. Ich möchte die gleichen beiden Personen fragen, Frau Kückler vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft und Herr Lottsiepen vom Verkehrsclub Deutschland, aber zu einem anderen Punkt. Frau Kückler würde ich gerne fragen, wie Sie den Vorschlag der Kommission zum Thema „Kombination aus Klimapolitik mit Haushaltskonsolidierung“ einschätzt. Mit anderen Worten: Welchen Effekt hat es auf Haushaltsdefizite und volkswirtschaftliche Entwicklungen, wenn die Mitgliedstaaten ihre Steuereinnahmen nicht durch Mehrwertsteuererhöhung finanzieren, sondern z. B. ihre Steuereinnahmen stärker auf Energieprodukte ausrichten?

An Herrn Lottsiepen hätte ich noch einmal die Frage – Stichwort Tanktourismus –: Wie schätzen Sie es ein, wenn denn die Energiesteuerrichtlinie käme – zumindest mit einheitlichen Mindeststeuersätzen – und all die Versuche, Ausnahmen zu generieren, tatsächlich abgewehrt werden könnten? Welche Effekte würden Sie dem dann insgesamt und speziell dem Thema „Tanktourismus“ zumessen?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Frau Kückler, bitte.

Sve Swantje Kückler (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V.): Danke sehr. Danke, dass ich das Thema auch noch einmal ansprechen kann, denn wir haben gehört: Wenn die

Einnahmen zur Haushaltskonsolidierung verwendet werden würden, dann hätte das ganz negative Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung. Das mag so sein, wenn man diese Vorgehensweise isoliert betrachtet, aber man muss auch immer sehen, was die Alternativen sind. Wenn sich die Mitgliedstaaten entscheiden, zusätzliche Einnahmen, die ihnen aus der Änderung der Energiebesteuerung entstehen mögen, für Haushaltskonsolidierung zu verwenden, dann brauchen sie natürlich keine alternativen Maßnahmen zu ergreifen, oder es wird vermieden, dass beispielsweise Mehrwertsteuersätze angehoben werden müssen, Sozialabgaben erhöht werden müssen. Von daher ist das Instrument einer Energie- und CO₂-Besteuerung eigentlich auch für die Haushaltskonsolidierung sehr wirksam, wenn man es mit den Alternativen vergleicht, die man in solchen Fällen hat. Wir haben genau in dieser Frage eine Studie anfertigen lassen, die auch im Netz verfügbar ist⁵. Da ist genau das rausgekommen, dass gerade für das Wachstum und für die Auswirkungen auf die Industrie, auf die Wirtschaft, die Besteuerung von Energie und CO₂ wirksamer und besser ist als alternative Maßnahmen, um Haushalte zu konsolidieren. Hier möchte ich natürlich noch einmal betonen: Die Einnahmen müssen nicht zur Haushaltskonsolidierung verwendet werden. Sie können beispielsweise auch für die Absenkung der Sozialversicherungsbeiträge verwendet werden. Sollte man sich aber für die Haushaltskonsolidierung entscheiden, dann vermeidet man damit auch Maßnahmen, die für Wachstum viel schädlicher sein können.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Lottsiepen, bitte.

Sv Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Höhere Mindeststeuersätze haben natürlich den Vorteil, dass in den Ländern, wo die Steuersätze heute sehr niedrig sind, die Anreize erhöht würden, mehr energieeffiziente Fahrzeuge zu kaufen, oder auch dass Änderungen im Verhalten der Menschen dazu führen würden, dass sie spritsparender fahren. Vielleicht ist es sogar einen Einstieg in die Verkehrswende, die wir ja alle wollen, wenn wir Klimaschutz ernst nehmen. Dass es einmal gleiche Steuersätze in Europa geben wird, ist ein Traum, den wir vielleicht noch erleben werden, aber es ist in der jetzigen Runde der Gesetzgebung gar nicht angesagt, dass die Steuersätze verpflichtend sind. Wir würden natürlich im Sinne des Klimaschutzes dafür plädieren, dass sie höher werden, aber in vorher ganz klar kommunizierten Steigerungsraten. Für den Tanktourismus haben die Mindeststeuersätze aber eben doch eine erhebliche Wirkung. Wenn man Beispiele nimmt wie Luxemburg – was ich vorhin auch schon einmal brachte –, dann lohnt sich die Fahrt nach Luxemburg schlicht und ergreifend, vor allen Dingen beim Diesel. Sie lohnt sich dann

⁵ Vivid Economics, Carbon taxation and fiscal consolidation: the potential of carbon pricing to reduce Europe's fiscal deficits, report prepared for the European Climate Foundation and Green Budget Europe, May 2012 (http://www.foes.de/pdf/2012-05_CETRIE_Carbon_Pricing_Report_web.pdf); Executive Summary: http://www.foes.de/pdf/2012-05_CETRIE_Carbon_Pricing_Executive_Summary.pdf; In Kürze seien ausgewählte Teile der Studie und das Executive Summary auf Deutsch erhältlich, für weitere Informationen vgl. <http://www.foes.de/internationales/green-budget-europe/gbe-projekte/?lang=de>

wahrscheinlich immer noch, weil die Luxemburger wahrscheinlich nur den Mindeststeuersatz nehmen werden, aber es lohnt sich halt weniger, wenn man weniger spart. Und dann werden weniger Leute fahren. Tanktourismus ist ja nicht nur schlecht für die Einnahmen unseres Staates, sondern Tanktourismus ist ja ökologisch schlecht, weil dadurch eben mehr CO₂ emittiert wird. Eine andere Frage, die, denke ich, auch einmal angegangen werden muss, ist einfach, dass die LKW riesige Mengen von Kraftstoff quer durch Europa fahren. Noch einmal zur Thematik Diesel: LKW werden auf absehbare und lange Zeit, vielleicht noch mit ein paar ergänzenden Techniken dazu mit Diesel fahren. Da muss man auch mal aus Gründen der Steuergerechtigkeit ran gehen, dass man dafür sorgt, dass nicht riesige Tanks unter die Fahrzeuge gebaut werden und immer mit dem günstigsten, billigsten Sprit quer durch Europa gefahren wird.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Wir sind eigentlich am Ende der Zeit angekommen. Wir haben noch einen Sachverständigen, der noch gar nicht zu Wort gekommen ist. Wenn Sie alle einverstanden sind und Sie möchten, Herr Bohne, würde ich Ihnen noch einmal das Schlusswort geben, was Ihnen so auf der Seele brennt– vielleicht maximal drei Minuten –.

Sv Jochen Bohne (Handelsverband Deutschland – Der Einzelhandel e. V.): Ich kann es eigentlich relativ kurz machen. Auch unsere Bedenken richten sich auf den Diesel und auf die Dieselsebesteuerung. Die Einzelhändler sorgen sich ganz schlicht und einfach darum, dass die Transportkosten durch eine höhere Dieselsebesteuerung steigen. Natürlich wird im Handel viel transportiert, natürlich mit LKW. Die fahren mit Diesel. Und das auch noch auf absehbare Zeit. Ausweichmöglichkeiten bestehen wenig. Vor dem Hintergrund muss man sich dann eigentlich auch fragen, ob der Lenkungszweck, der eigentlich erzielt werden soll, nicht ein bisschen verpufft. Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herzlichen Dank. Ich danke Ihnen allen für den interessanten Austausch und dass Sie uns Ihr Wissen und Ihre Zeit zur Verfügung gestellt haben. Ich beende die Sitzung. Bis zum nächsten Mal. Herzlichen Dank.

Ende der Sitzung: 16:04 Uhr

Dr. Birgit Reinemund, MdB

Vorsitzende