

STELLUNGNAHME ZUM GESETZENTWURF EINES ZWEITEN GESETZES ZUR ÄNDERUNG DES ENERGIESTEUER- UND DES STROMSTEUERGESETZES - BT-DRUCKSACHE 18/11493

Energiesteuern an Klimazielen ausrichten

Konsistenz und Technologieneutralität, statt industriepolitischer Sonderregelungen

Der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung eines zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes regelt die steuerlichen Begünstigungen von Erdgas (CNG/LNG) und Flüssiggas (LPG) als Kraftstoffe. Diese laufen nach der bestehenden Gesetzgebung 2018 aus. Im Gesetzentwurf der Bundesregierung würde die Steuerbegünstigung von Erdgas als Kraftstoff bis Ende 2023 unverändert weitergeführt und dann bis Ende 2026 abgeschmolzen. Die Steuerbegünstigung von Flüssiggas würde wie geplant 2018 auslaufen.

Konsistentes Zielmodell notwendig

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft sieht in staatlich induzierten Preisbestandteilen, wie der Energiesteuer, ein effektives und effizientes Instrument einer nachhaltigen und wirtschaftliche Energie- und Klimapolitik. Die Förderung und Besteuerung einzelner Erzeugungs-, Verbrauchs-, und Vermarktungsformen ist entscheidend für die Wirtschaftlichkeit, das künftige Strom- und Energiemarktdesign sowie die Kopplung der unterschiedlichen Sektoren (Strom, Wärme, Verkehr) untereinander. Bisher sind weder die regulären Steuersätze für Strom und Energie (Kraft- und Heizstoffe), noch die vielen Ausnahmeregelungen für verschiedene Verbrauchsbereiche und Anwendungsfälle konsistent ausgestaltet. Auch der konkrete Gesetzentwurf zielt nur auf Einzelfälle, anstatt eine **systematische Überprüfung und Neukonzeption anhand eines konsistenten Zielmodells** zu verfolgen.

Das übergeordnete Ziel aller Energie- und klimapolitischen Maßnahmen muss die Erreichung der Klimaziele aus Paris (UNFCCC 2015) sein. Diese setzen eine fast **vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors** bis 2050 voraus, die nur mit strukturellen Veränderungen der Infrastruktur und hohen Investitionen in Fahrzeug- und Kraftstofftechnologie erreicht werden kann. Viele dieser Veränderungen und Investitionen müssen frühzeitig angestoßen werden, weil sie erst mittel- bis langfristig Wirkung zeigen können.

Das Äquivalenzprinzip mit sektorübergreifendem CO₂-Preis – Mehr Logik in der Energiesteuer

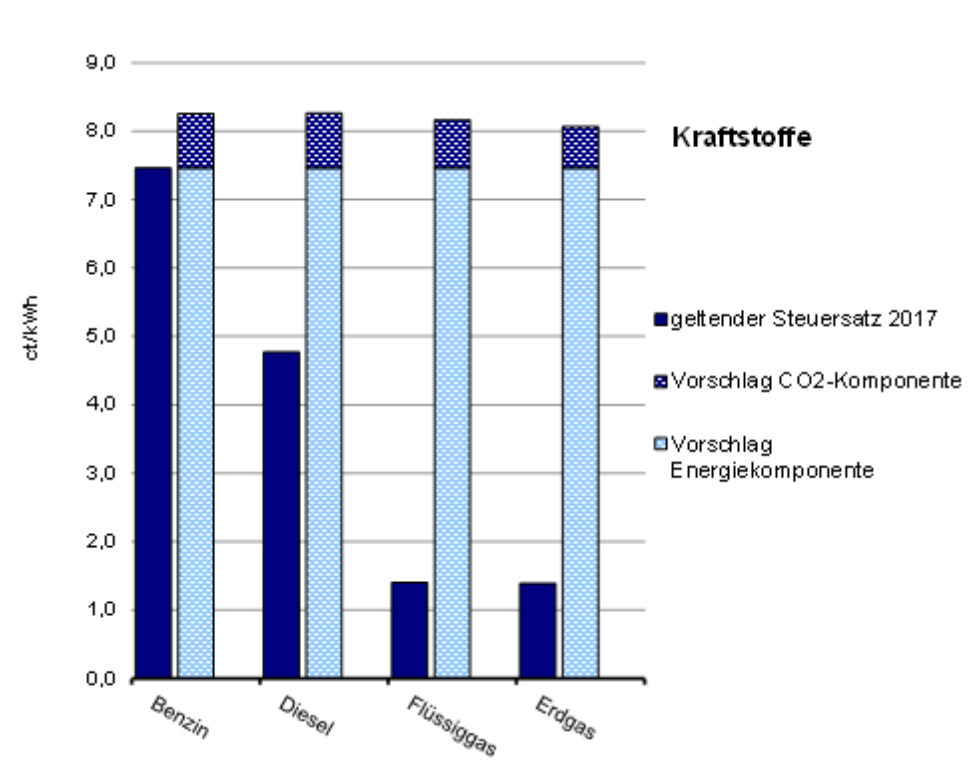
Die derzeitigen Steuersätze der Energiesteuer vernachlässigen die unterschiedlichen chemischen und physikalischen Eigenschaften der Kraft- und Heizstoffe und stehen daher in keinem geordneten Verhältnis zueinander. Der Staat verzerrt aufgrund dieser inkohärenten Besteuerung die relativen Preise der Energieträger zueinander und greift damit aktiv in den Wettbewerb ein. Der Staat sollte solche Eingriffe in den Markt vermeiden und in der Besteuerung möglichst technologieneutral vorgehen, ohne ungerechtfertigte Kostenvorteile für einzelne Kraftstoffe zu schaffen. Das kann nur gewährleistet werden, wenn alle Steuersätze der Energiesteuer gemäß dem **Äquivalenzprinzip** in ein sinnvolles Verhältnis zueinander gesetzt werden. Bei der Besteuerung von Energie kann nur der Energiegehalt und der damit eng verbundene CO₂-Gehalt eine sinnvolle Vergleichsgröße sein. So wird ein Anreiz zur Verringerung von CO₂-Emissionen und zur Steigerung der Energieeffizienz geschaffen. Der Vorschlag folgt damit der Argumentation des Vorschlags der EU-Kommission vom April 2011 zur Reform der Europäischen Energiesteuerrichtlinie (Diemer 2011), sowie der Empfehlung des Umweltbundesamtes (UBA 2016).

Das FÖS spricht sich hierbei für **einen sektorübergreifenden CO₂-Preis** von zunächst 30 Euro pro Tonne aus, der im Zeitverlauf auf mindestens 80 Euro/t ansteigt um die Klimakosten angemessen zu internalisieren. Da die Schadenskosten unabhängig davon entstehen, welcher fossiler Energieträger eingesetzt wird, empfiehlt sich ein einheitlicher, sektorübergreifender Satz.

Die **Bepreisung des Energiegehaltes** sollte innerhalb eines Sektoren einheitlich erfolgen. Zwischen den Sektoren ist eine Unterscheidung sinnvoll, um die spezifischen Finanzierungsaufgaben (z.B. Infrastruktur-

kosten) und weitere externe Kosten (bspw. Luftschadstoffe) der verschiedenen Sektoren zu adressieren. Würde der bestehende Steuersatz von Benzin (umgerechnet 7,46 ct/kWh) als Referenzpunkt festgesetzt, ergibt sich das in Abbildung 1 dargestellte Verhältnis der Kraftstoffe. Das Preisniveau von Benzin läge damit weiterhin innerhalb des europäischen Durchschnitts. Der Gesamtpreis von Dieselläge, bei ansonsten unveränderter Preisstruktur, damit unter dem Niveau von 2013.

Abbildung 1: Steuersätze auf Kraftstoffe (mit CO₂- Satz von 30 Euro/tCO₂)



Eine Anpassung der Besteuerung der Energiekomponente kann perspektivisch erfolgen, wenn alternative Finanzierungsinstrumente zum Tragen kommen, die spezifische Schadens- und Infrastrukturkosten dem/der Nutzer_in anlasten. Das FÖS sieht hier langfristig eine intelligente Maut als geeignetes Instrument an (FÖS 2016). Auch für den in die Lkw-Maut integrierten Güterverkehr könnte ein geringerer Satz angesetzt werden.

Andere Steuern im Straßenverkehr, insbesondere die Kfz-Steuer, müssten in Folge ebenfalls technologie-neutral ausgestaltet werden.

Effektiver Klimaschutz durch Abbau des Dieselpriwilegs

Im Ergebnis würde die steuerliche Begünstigung von Diesel abgebaut werden. Dies wäre aus ökologischer Perspektive zu begrüßen. Die derzeitige milliardenschwere Besserstellung von Dieselmotoren konterkariert sämtliche Anstrengungen zur CO₂-Reduktion im Straßenverkehr, wie die Förderung alternativer Technologien. Ein Abbau dieser Subvention ist auch vor dem Hintergrund hoher Gesundheitskosten durch Stickoxidemissionen zu empfehlen (FÖS/IKEM 2016).

Auch die Steuersätze auf Flüssig- und Erdgas würden deutlich steigen. Dennoch hätten sie einen leichten Steuervorteil gegenüber Benzin und Diesel, der dem geringen CO₂-Ausstoß Rechnung trägt. Da Erdgas gegenüber Flüssiggas Umweltvorteile aufweist, ist eine unterschiedliche Zeitachse bei der Anpassung der Steuersätze, bzw. dem Abbau der Vergünstigungen, begründbar.

Der inflationsbedingten Abwertung entgegenwirken

Als Mengensteuern ausgestaltet, verlieren die nominal festgelegten Energiesteuersätze fortlaufend an realem Wert. Da viele der Steuersätze seit mittlerweile 13 Jahren nicht mehr angepasst wurden, haben sich die geringeren jährlichen Veränderungen zu großen Verlusten kumuliert. Tatsächlich hat die Inflation seit 2003 rund 14 % des realen Wertes aufgezehrt. Die Einnahmeausfälle des Staates sind immens und müssen an anderer Stelle gegenfinanziert werden. Denn die Ausgabenseite des Haushalts hängt zum Großteil an realen Werten und Kosten. Auch das Preissignal der Steuern verliert an Lenkungswirkung, da es im Verhältnis zu den Preisen des durchschnittlichen Warenkorb immer weiter abnimmt.

Der inflationsbedingten Abwertung der Energiesteuer muss Rechnung getragen werden. Eine automatische Anpassung der Steuersätze an die Inflationsrate anhand einer **Indexierung** würde dem Wertverlust bei administrativ minimalem Aufwand entgegenwirken (FÖS 2015).

Kontakt

Alexander Mahler
 Stellv. Geschäftsführer | Leiter Verkehrs- & Agrarpolitik
 Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)
 Schwedenstraße 15a
 D-13357 Berlin
 Telefon +49-30-76 23 991-30
 E-Mail alexander.mahler@foes.de

Quellen

Diemer, R. (2011): Revision of the EU Energy Tax Directive - technical press briefing. Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/docs/body/review_of_regulation_en.pdf.
 Letzter Zugriff am: 14.9.2016.

FÖS (2015): Steuervergünstigung für Dieselkraftstoff - Kurzanalyse für Greenpeace. Abrufbar unter: <http://www.foes.de/pdf/2015-11-Steuerverguenstigung-Dieselmkraftstoff.pdf>. Letzter Zugriff am: 18.10.2016.

FÖS (2016): Eine intelligente Straßenmaut – effizient und nachhaltig. Abrufbar unter: <http://www.foes.de/pdf/2016-10-Themenpapier-Roadpricing.pdf>. Letzter Zugriff am: 16.3.2017.

FÖS, IKEM (2016): Umweltwirkungen von Diesel im Vergleich zu anderen Kraftstoffen. Bewertung der externen Kosten der Dieselmtechnologie im Vergleich zu anderen Kraftstoffen und Antrieben. Abrufbar unter: www.foes.de/pdf/2016_05_Umweltwirkung%20Diesel.pdf. Letzter Zugriff am: 29.6.2016.

UBA (2016): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland - Aktualisierte Ausgabe 2016. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-2016>.
 Letzter Zugriff am: 6.1.2017.

UNFCCC (2015): Paris Agreement. Abrufbar unter: http://unfccc.int/files/home/application/pdf/paris_agreement.pdf. Letzter Zugriff am: 12.7.2016.