



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

FÖS e.V. · Schwedenstraße 15a · 13357 Berlin

Vorstand/ Board

Dr. Anselm Görres (Vorsitz)
Dipl.-Vw. Kai Schlegelmilch
(Stellv. Vorsitz, derzeit ruhend)
Florian Prange M.Sc.
(Schatzmeister)
Dipl.-Vw. Helen Lückge
Dipl.-Vw. Bettina Meyer
Dipl.-Ing. Uwe Nestle

18.04.2012

Ihre Stimme für den Bericht des ECON-Ausschusses zur Revision der EU-Energiesteuerrichtlinie bei der Abstimmung im Plenum am 18. April 2012

Geschäftsführung/ Management

Dipl.-Vw. Damian Ludewig

Beirat des FÖS/ Advisory Board

Dr. Gerhard Berz
Prof. Dr. H.-C. Binswanger, CH
Dr. Martin Bursík,
Stellv. Ministerpräsident a.D., CZ
Prof. Dr. Frank Convery, IRE
Dr. Henner Ehringhaus, CH
Dr. Franz Fischler, EU-
Agrarkommissar a.D., AT
Sven Giegold, MdEP
Josef Göppel, MdB
Prof. Dr. Hartmut Graßl
Dr. Barbara Hendricks, MdB
Prof. Dr. Gebhard Kirchgässner, CH
Dr. Paul E. Metz, NL
Prof. Janet E. Milne, USA
Yannis D. Paleocrassas,
Finanzminister a.D., GR
Christine Scheel
Matthias Max Schön
Prof. Dr. Norbert Walter
Prof. Dr. E. U. von Weizsäcker
Prof. Dr. Wolfgang Wiegard
Anders Wijkman MdEP, S
Prof. Dr. Angelika Zahrt

Sehr geehrte Frau Abgeordnete,

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

während der kommenden Plenartagung in Straßburg wird das Europäische Parlament über den sogenannten Lulling-Bericht zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom – kurz EU-Energiesteuerrichtlinie – abstimmen.

Mit dem Vorschlag kann die EU die rhetorische Ebene der Debatte um einen dringenden **Haushaltskonsolidierungsbedarf in ihren Mitgliedstaaten** verlassen. Der historisch bisher einmaligen doppelten Herausforderung der parallelen Bewältigung der schweren Finanz- und Klimakrise kann sie praktische Weichenstellungen entgegensetzen.

Hinzu kommt eine bessere Kohärenz innerhalb der Richtlinie, aber vor allem auch in ihrer Funktion, das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) ohne Überlappungen und Lücken zu ergänzen. Diese existieren derzeit leider und führen damit zu Wettbewerbsverzerrungen.

Das Europäische Parlament hat die Dringlichkeit in Sachen Haushaltskonsolidierungsbedarf und Kampf gegen den Klimawandel erkannt. Der o.g. Bericht gibt, trotz noch deutlicher umweltpolitischer Verbesserungspotentiale, der EU und ihren Mitgliedstaaten ein wirksames Mittel an die Hand, diese beiden oft als schwierig vereinbar geltenden **Ziele kosteneffektiv miteinander zu koppeln: Wirtschaftliche Klugheit und ökologische Verantwortung können so ihre Synergien entfalten.**

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)/Green Budget Germany (GBG)* fordert Sie auf, mit Ihrer Zustimmung zum Bericht ein wegweisendes Signal für ein auf die EU-2020-Ziele ausgerichtetes Europa zu senden. Sie können Impulse für eine innovative und kohärente Steuerpolitik setzen, die das Potential hat, Haushalte zu konsolidieren und den wiederholt beschlossenen Strukturwandel hin zu einer Green Economy nachhaltig einzuleiten.

In eigener Sache möchten wir Sie darauf hinweisen, dass **Green Budget Europe*** ab sofort mit einer eigenen Repräsentanz in Brüssel präsent ist. Dr. Constanze Adolf leitet diese und freut sich auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit Ihnen. Sie würde sich sehr freuen, wenn Sie für ein Gespräch zur Verfügung stehen, um diverse fiskalische Aspekte diverser Politiken zu besprechen und Gemeinsamkeiten zu identifizieren, bei denen GBE Sie unterstützen kann.

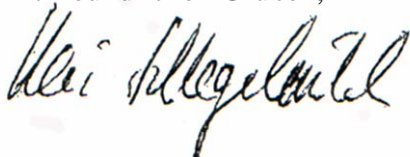
Mögliche gemeinsame Interessensgebiete könnten zum Beispiel sein:

- EU-Energiebesteuerung
- Finanztransaktionsteuer
- Optimierung des Emissionshandels
- Abbau umweltschädlicher Subventionen
- EU-Budgetfinanzierung
- Konsequente Ziele und Umsetzung des Fahrplans für ein ressourcenschonendes Europa, insbesondere der ökofiskalischen Ansätze.
- Verabschiedung der EU Energieeffizienz-Richtlinie mit verbindlichen Zielen
- Grenzausgleich für Klimaschutzinstrumente

Kontakt: Green Budget Europe • Dr. Constanze Adolf • constanze.adolf@green-budget.eu •

M: +32 486 66 65 79 • F: +49 30 76 23 99159 • www.green-budget.eu

Mit freundlichen Grüßen,



Kai Schlegelmilch
Direktor Internationale/EU-Politik des FÖS – Vize-Präsident GBE



Jacqueline Cottrell
GBE Project Manager

* Das **Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)** ist ein überparteilicher und unabhängiger Think Tank, der 1994 gegründet wurde. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung einer pragmatisch konzipierten Ökologischen Finanzreform (ÖFR), die unsere ökologische Zukunftsfähigkeit, unseren sozialen Zusammenhalt ebenso nachhaltig verbessert wie unsere ökonomische Wettbewerbsfähigkeit. Dazu erarbeiten wir Vorschläge zur ökologischen Ausrichtung des Steuer- und Finanzsystems, z.B. durch Energie- und Ressourcensteuern, und zur Weiterentwicklung marktwirtschaftlicher Steuerungsinstrumente vor allem in den Bereichen Subventionsabbau und Emissionshandel.

Green Budget Europe ist die europäische Plattform innerhalb des FÖS. Sie vereinigt Experten aus Politik, internationalen Organisationen, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, um die Erfolgsgeschichte des FÖS auf europäischer Ebene fortzuschreiben. Im Kontext des Bedarfs an einer nachhaltigen fiskalischen Konsolidierung in vielen Ländern beraten wir zurzeit in einem EU-Projekt Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Polen, Spanien und Ungarn in Bezug auf Energiebesteuerung und Emissionshandel.

ANHANG: EINIGE SENSIBLE BEREICHE DES RICHTLINIENVORSCHLAGS

Zur Erinnerung: Die Besteuerungsgrundlagen für Energieerzeugnisse und elektrischen Strom beruhen weitgehend auf historisch gewachsenen Strukturen, die sich zumeist rationalen Kriterien entziehen. Das politische Vabanquespiel, das einige Energieerzeugnisse politisch gewollt steuerlich bevorzugt, hat zu Wettbewerbsverzerrungen geführt, die vom Steuerzahler jährlich teuer bezahlt werden müssen und die zu empfindlichen finanziellen Einbußen in den angeschlagenen Staatskassen der EU-Mitgliedsstaaten führt.

Energieeffizienz, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit –

Warum wir eine ambitionierte Revision der Europäischen Energiesteuerrichtlinie brauchen

Als Antwort auf die Wirtschafts- und Finanzkrise, die derzeit Europa heimsucht, sind kosteneffiziente Instrumente dringend erforderlich, damit die Europäische Union eine wettbewerbsfähige Solidaritäts- und Verantwortungsgemeinschaft werden kann. Ein Europa also, das weitgehend **unabhängig von teuren Energieimporten ist, neue Arbeitsplätze schafft, Innovationsanreize für mehr Energieeffizienz setzt und den konsequenten Ausbau Erneuerbarer Energien** vorantreibt.

Dies wurde jüngst durch eine Studie von VIVID Economics bestätigt (s. angehängtes Executive Summary). Die Untersuchungen bestätigen Energiesteuern **klare Wachstumspotentiale bei geringerer Regressivität** im Vergleich zur Anhebung von Mehrwert- oder Lohnsteuern. Rund 40 Milliarden Euro könnte die Energiesteuer jährlich in die Kassen der Mitgliedstaaten bringen. Dieses Geld könnte für die dringend notwendigen Strukturanpassungen genutzt werden und so direkt den Bürgerinnen und Bürgern zugute kommen, die zudem Anreize erhalten, ihr Energieverbrauchsverhalten zu ändern. Viele Ungerechtigkeiten in der bisherigen Steuerstruktur könnten zugunsten **eines funktionsorientierten Binnenmarktes** und der klaren **Reduktion von Treibhausgasen** sowie Anreizen zu **Energieeffizienz und** der Unterstützung innovativer erneuerbarer Energien und Mobilitätskonzepten genutzt werden. Dies sind nachhaltige Voraussetzungen für ein Grünes Wachstum, da sie den dafür notwendigen **Strukturwandel** durch die Generierung von Einnahmen für die Mitgliedstaaten vorantreiben kann.

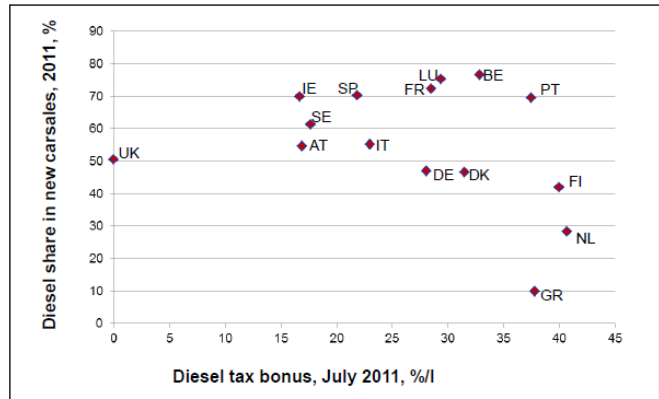
1. Stellt die geforderte technische Neutralität eine Bedrohung der Diesel-Technologie dar?

Um einen effektiveren und einheitlicheren Anreiz für einen effizienten Energieverbrauch zu schaffen und bestehende Steuerverzerrungen zwischen den Energieprodukten abzuschaffen, schlägt die Europäische Kommission vor, alle Brennstoffe zunächst nach ihrem Energiegehalt einheitlich zu besteuern. Die geplante CO₂ Komponente würde zusätzlich die Umweltaspekte berücksichtigen: Die Verbrennung der verschiedenen Brennstoffe verursacht unterschiedliche Emissionen, was automatisch umweltfreundlichere und vor allem erneuerbare Energiequellen auch im Hinblick auf ihre Versorgungssicherheit hin bevorzugen würde.

Für sämtliche Heiz- und Kraftstoffe würden **einheitliche Mindeststeuersätze** festgelegt, die von den Mitgliedstaaten individuell auch höher ausgestaltet werden können.

Für Kraftstoffe sieht der Kommissionsvorschlag eine Übergangsfrist bis 2023 vor. Der ECON Ausschuss möchte diese Frist der Einführung der sog. „technischen Neutralität“ bis 2025 hinausschieben.

Eine wichtige Konsequenz der „technischen Neutralität“ wäre eine Anhebung des Steuersatzes für Dieseldieselkraftstoff, da Diesel einen höheren Energiegehalt pro Liter aufweist. Derzeit liegt der Steuersatz für Diesel in allen EU-Mitgliedstaaten unter dem des Ottokraftstoffs. Die einzige Ausnahme bildet Großbritannien, wo beide Kraftstoffe gleich besteuert werden.



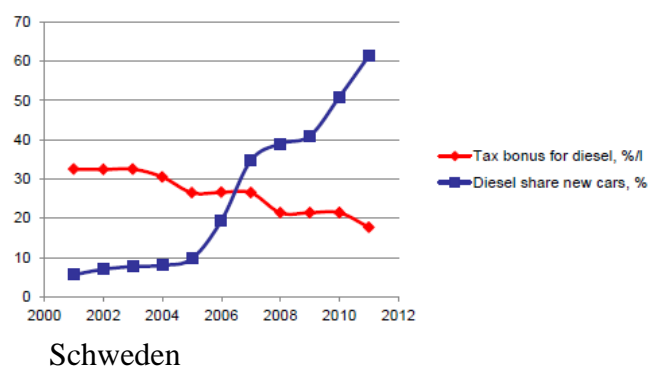
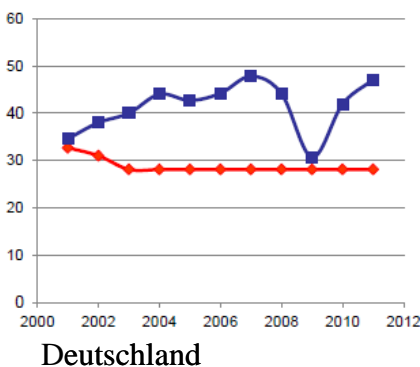
Kritiker bemängeln, dass die Anhebung der Dieselsteuer um acht bis neun Cent pro Liter verheerende Auswirkungen auf den Dieselmotor haben würde und indirekt die Bemühungen um eine höhere Kraftstoffeffizienz der EU PKW-Flotte aushebeln würde. Dem deutschen Verband der Automobilindustrie (VdA) zufolge würde allein die Angleichung der Besteuerung von Otto- und Dieseldieselkraftstoff einen dramatischen Verkaufseinbruch bei Autos nach sich ziehen.¹

Wenn man sich allerdings die Zahlen anschaut, ist diese Befürchtung unbegründet. Wie die obestehende Übersicht veranschaulicht, gibt es keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen einer geringeren Dieseldieselbesteuerung und dem Anteil an Dieselfahrzeugen bei Neuzulassungen.

Ein Vergleich zwischen Großbritannien und den Niederlanden veranschaulicht dies eindrücklich: in Großbritannien werden Dieseldiesel- und Ottokraftstoff gleichhoch besteuert. Jedes zweite Auto ist ein Dieseldiesel.

In den Niederlanden liegt die Steuer auf Ottokraftstoffen 40 Prozent über der Dieseldieselbesteuerung. Allerdings ist hier nur jedes fünfte Auto ein Dieseldiesel.

Die Erklärung liegt in der Ausgestaltung anderer Steuern wie z.B. der Verkaufssteuer, der jährlichen KFZ-Steuer oder der Dienstwagenbesteuerung. Diese haben einen viel höheren Einfluss auf die Kaufentscheidung zwischen einem Benziner und einem Dieseldieselauto, wie die Beispiele aus Deutschland und Schweden belegen:



¹ VdA Kommentar zur Energiesteuerrichtlinie vom 5.05.2011. http://www.vda.de/files/abt_steuern/VDA_EU-EnergiesteuerR1_06_05_2011_doc.pdf (letzter Zugriff: 4.04.2012)

2009 ist der Anteil der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Dieselmotoren in Deutschland von 50 auf 30 Prozent zurück gegangen. In dieser Zeit gab es jedoch keine Änderungen in der Dieselbesteuerung. Die Erklärung liegt vielmehr in der Struktur der sogenannten „Abwrackprämie“ der Bundesrepublik Deutschland, die in der finanziellen Krise die Nachfrage nach Neuwagen sichern sollte.

In Schweden wurde die jährliche KFZ-Steuer 2005 umstrukturiert. Ziel war es, den Kraftstoffverbrauch zu senken. Das Ergebnis war eine steigende Nachfrage nach Dieselmotoren. Trotz der damit einher gehenden Halbierung der Steuervorteile für Dieselfahrzeuge ist der Anteil der zugelassenen Neuwagen mit Dieselmotor auf 60 Prozent gestiegen.

Kurzum: Die Befürchtung, die von der EU Kommission geforderte und vom ECON Ausschuss unterstützte technische Neutralität würde den Markt für dieselbetriebene Fahrzeuge zerstören, ist ungerechtfertigt. Zudem sollte anzunehmen sein, dass sich die Automobilindustrie im globalen Wettbewerb besonders im Hinblick auf die asiatische Konkurrenz weit ins Abseits manövriert, sollte sie 2028 noch keine weitreichenden innovativen Mobilitätskonzepte vorgelegt haben.

2. Schränkt die technische Neutralität die Steuerhoheit der Mitgliedstaaten ein?

Wir leben in einer äußerst mobilen Gesellschaft. Benzin kann in einem Mitgliedstaat der EU getankt und in einem anderen verbraucht werden. Dies ist der einfache Mechanismus, den einige Mitgliedstaaten nutzen, um ihre Einnahmen aus Benzinsteuern erheblich zu erhöhen, in dem sie Autofahrer aus angrenzenden Mitgliedstaaten mit geringeren Steuerabgaben als in den Nachbarstaaten anlocken. Dieses System entwickelt einen Wettlauf um die günstigsten Benzinpreise und einen enormen Preisdruck nach unten. In der Folge ist es dem Großteil der Mitgliedstaaten kaum mehr möglich, Benzinsteuern zu nutzen, um CO₂ Emissionen in einer kosteneffizienten Art zu reduzieren.

Um dieses zu ermöglichen, sieht der Kommissionsvorschlag zunächst eine nur geringe Erhöhung der Steuerrate für Dieseldieselkraftstoffe vor. Sehr viel entscheidender zur Sicherung der Steuerhoheit nicht nur der „Benzin-Steuerstaaten“ ist die Einführung der technischen Neutralität, die laut ECON Bericht von 2025 an auch Energieerzeugnisse, die für den Transport vorgesehen sind, mit einbezieht (s.o.). Dies würde es vielen Mitgliedstaaten, unter anderem Deutschland, ermöglichen, die Steuer auf Diesel in einer konzertierten Aktion zu erhöhen und so **Tank-Tourismus nachhaltig einzudämmen**.

3. Warum sollten Heizstoffe privater Haushalte in die CO₂ Besteuerung aufgenommen werden?

Die Europäische Kommission sieht in ihrem Vorschlag weiterhin vor, dass es Mitgliedstaaten erlaubt bleiben soll, Heizstoffe für die private Nutzung von einer CO₂ Besteuerung auszunehmen. Der ECON-Ausschuss sprach sich klar dagegen aus und schlägt vor, dass jegliche Energieträger, also auch private Heizstoffe, mit einer CO₂ Steuer belegt werden sollen.

Wir unterstützen die Position des ECON Ausschusses. Würde man Haushalte von der CO₂ Steuer ausnehmen, würde dies Anreize schaffen, die Produktion von Brennstoffen auch aus dem EU-ETS System auszunehmen, was zu Marktverzerrungen führen würde. Die Befreiung von Energiesteuern würde zudem in erster Linie reichen Haushalten mit hohem Energieverbrauch zugute kommen, während der gesamte Sektor der privaten Haushalte in einer hohen Energieabhängigkeit gefangen bliebe.

Um den sozialen Auswirkungen gerecht zu werden, sollten allerdings explizite Maßnahmen für benachteiligte Haushalte in Form von Zuschüssen, Einkommenssteuersenkung usw. ergriffen werden.