Deutscher Bundestag
Finanzausschuss

Wortprotokoll
der 113. Sitzung

Finanzausschuss
Berlin, den 15. Mai 2017, 12:00 Uhr
Berlin, Paul-Löbe-Haus
E 400

Vorsitz: Ingrid Arndt-Brauer, MdB

Öffentliche Anhörung

Einziger Tagesordnungspunkt **Seite 12**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

BT-Drucksachen 18/11493, 18/11927

sowie zu dem zum Gesetzentwurf gesondert eingebrachten Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE.

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Unterschriftsliste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energie- und Stromsteuergesetzes"
- BT-Drucksache 18/11493 - sowie zu dem zum Gesetzentwurf gesondert eingebrachten Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE.

Montag, 15. Mai 2017 (12.00 bis 14.00 Uhr)

arepo consult

Rieseberg, Sarah .....

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

Haverkamp, Kristina .....

Kolb, Ole .....

Deutscher Verband Flüssiggas e. V.

Dr. Stücke, Andreas .....

Forum Ökologisch-Soziale-Marktwirtschaft e. V. (FÖS)

Mahler, Alexander .....

Prof. Dr.-Ing. Heinze, Thomas

Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes .....

Prof. Dr. Ismer, Roland

Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg .....

Prof. Dr. Löschel, Andreas
Westfälische Wilhelms-Universtität Münster

Mineralölwirtschaftsverband e. V.
Prof. Küchen, Christian

Abend, Jürgen

Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V. / Bundesverband Freier Tankstellen
Graf Bülow, Axel

Dr. Dagger, Steffen

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.
Kühn, Elmar

Verband der Chemischen Industrie e. V.
Nitz, Tara

Zukunft ERDGAS e. V.
Dr. Kehler, Timm

Meyer, Peter

Unterschriftsliste der Teilnehmer mitberatender Ausschüsse

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energie- und Stromsteuergesetzes"
- BT-Drucksache 18/11493 - sowie zu dem zum Gesetzentwurf gesondert eingebrachten
Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE.

Montag, 15. Mai 2017 (12.00 bis 14.00 Uhr)

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

.....

.....

.....

.....

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

.....

.....

Andreas Jung

.....

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

.....

.....

.....

.....

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

H. Behrens

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Haushaltsausschuss

Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

Montag, 15. Mai 2017, 12:00 Uhr

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
CDU/CSU		CDU/CSU	
Feiler, Uwe		Brackmann, Norbert	
Flosbach, Klaus-Peter		Brehmer, Heike	
Güntzler, Fritz		Brinkhaus, Ralph	
Gutting, Olav		Durz, Hansjörg	
Hauer, Matthias		Harbarth Dr., Stephan	
Horb, Margaret		Helfrich, Mark	
Karliczek, Anja		Hirte, Christian	
Koob, Markus		Hirte Dr., Heribert	
Kudla, Bettina		Kalb, Bartholomäus	
Lerchenfeld, Philipp Graf		Lenz Dr., Andreas	
Michelbach Dr. h.c., Hans		Linnemann Dr., Carsten	
Middelberg Dr., Mathias		Mattfeldt, Andreas	
Murmann Dr., Philipp		Nick Dr., Andreas	
Radwan, Alexander		Riebsamen, Lothar	
Schindler, Norbert		Selle, Johannes	
Steffel Dr., Frank		Viesehon, Thomas	
Stetten, Christian Frhr. von		Wanderwitz, Marco	
Tillmann, Antje		Whittaker, Kai	

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
SPD		**SPD**	
Arndt-Brauer, Ingrid	Ingrid Arndt-Brauer	Hartmann, Sebastian	
Binding (Heidelberg), Lothar	L. Binding	Jantz-Herrmann, Christina	
Daldrup, Bernhard		Krüger Dr., Hans-Ulrich	
Hakverdi, Metin		Lauterbach Dr., Karl	
Junge, Frank		Mindrup, Klaus	
Kiziltepe, Cansel		Poß, Joachim	
Petry, Christian		Post, Florian	
Ryglewski, Sarah		Sawade, Annette	
Schwarz, Andreas		Schneider (Erfurt), Carsten	
Zimmermann Dr., Jens		Vöpel, Dirk	
Zöllmer, Manfred		Ziegler, Dagmar	
DIE LINKE.		**DIE LINKE.**	
Claus, Roland		Lay, Caren	
Karawanskij, Susanna		Schlecht, Michael	
Pitterle, Richard		Wagenknecht Dr., Sahra	
Troost Dr., Axel		Zdebel, Hubertus	

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
BÜ90/GR		**BÜ90/GR**	
Gambke Dr., Thomas		Andreae, Kerstin	
Haßelmann, Britta		Dröge, Katharina	
Paus, Lisa	Paus	Hajduk, Anja	
Schick Dr., Gerhard		Kindler, Sven-Christian	

Ministerium bzw. Dienststelle (bitte in Druckschrift)	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amts-bezeichnung
Bundesrechnungshof	FRIEGE, LARS		MinR
Bundeswirtschaftsm	MILANIN, OLGA		RRin
BMF	MILDENBERGER Tanja		Mdgin
BMF	GERMELMANN		ORR
BMF	Ackermann		ORRin
BMF	Rissmann		MR
BMWi	Peters, Dirk		RR

Bundesrat

Land	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amts-bezeichnung
Baden-Württemberg			
Bayern	Heizer	Heizer	RDin
Berlin			
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg			
Hessen	BERKER	P. M	ROR'in
Mecklenburg-Vorpommern			
Niedersachsen	Hoock	Hoock	RR'in
Nordrhein-Westfalen			
Rheinland-Pfalz			
Saarland	BERGER	Berger	RR
Sachsen	Schu	[illegible]	RD
Sachsen-Anhalt			
Schleswig-Holstein	Sob	[illegible]	RR
Thüringen			

Unterschriftsliste
Fraktionsmitarbeiter

Name	Fraktion	Unterschrift
Stephan Rochow	CDU/CSU	.....
Christian Schmetz	CDU/CSU	.....
Udo Weber	CDU/CSU	.....
Silvia Marenow	CDU/CSU	.....
Stephan Teuber	SPD	.....
Gerald Steininger	SPD	.....
Dirk Klimach	SPD	.....
Sandra Schuster	DIE LINKE.	.....
Christoph Sauer	DIE LINKE.	.....
Joris Rebensburg	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....
Daniel Detzer	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....

Beginn der Sitzung: 12.00 Uhr

Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

BT-Drucksachen 18/11493, 18/11927

sowie zu dem zum Gesetzentwurf gesondert eingebrachten Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Guten Tag allerseits. Ich begrüße alle Anwesenden zur 113. Sitzung des Finanzausschusses, zu unserer öffentlichen Anhörung.

Ich begrüße vor allem die Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand für die Beratung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes“ (BT-Drucksachen 18/11493, 18/11927) sowie zu dem zum Gesetzentwurf gesondert eingebrachten Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. 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 wieder und werden Bestandteil des Protokolls zur heutigen Sitzung. Sie können davon ausgehen, dass die Kollegen, die gleich die Fragen stellen werden, diese auch gelesen haben. Sie müssen sie also nicht noch einmal vortragen.

Ich begrüße die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses und soweit anwesend auch die der mitberatenden Ausschüsse.

Für das Bundesministerium der Finanzen darf ich die Unterabteilungsleiterin, Frau Ministerialdirigentin Tanja Mildenberger, sowie weitere Fachbeamte begrüßen.

Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder.

Soweit anwesend, begrüße ich die Vertreter der Bild-, Ton- und Printmedien.

Und nicht zuletzt darf ich die Gäste auf der Tribüne begrüßen und hoffe, dass wir alle eine interessante Anhörung erleben werden.

Zum Thema der heutigen Anhörung: Der vorliegende Gesetzentwurf sieht im Wesentlichen vor, die Steuerbegünstigung für Erdgas bis Ende 2026 zu verlängern, die sich aber ab dem Jahr 2024 sukzessive verringert. Darüber hinaus werden zwingende Vorgaben des Rechts der Europäischen Union in nationales Recht umgesetzt. Schließlich wird das Stromsteuergesetz über Öffnungsklauseln und Ermächtigungsgrundlagen an die Erfordernisse der neueren technischen Entwicklungen angepasst.

Die Fraktion DIE LINKE. schlägt in ihrem Änderungsantrag vor, die Steuerbegünstigung von Autogas nicht bis zum 31.12.2018 auslaufen zu lassen, sondern ebenfalls wie die von Erdgas befristet zu verlängern, weil eine abrupte Beendigung für die Verbraucher untragbar sei. Die verlängerte Förderung soll durch die Streichung der Dieselsubventionen finanziert werden.

Zum Ablauf der Anhörung: Für diese Anhörung ist ein Zeitraum von zwei Stunden vorgesehen, also bis ca. 14.00 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 und Ihnen als Sachverständigen zur Antwort zu geben. Ich darf deshalb alle ganz herzlich um kurze Fragen und knappe Antworten bitten.

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 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 alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es zu keinen Störungen kommt.

Wir beginnen mit der Anhörung. Erster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist der Kollege Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Guten Morgen. Vielen Dank für die Erteilung des Wortes, Frau Vorsitzende.

Meine Frage geht an Herrn Prof. Dr. Ismer und an den Mineralölwirtschaftsverband. Die Vorbemerkungen der Frau Vorsitzenden hatten wir ja schon in den Protokollen und in der Vorberichterstattung. Aber konkret nachgefragt: Meine Herren, wie beurteilen Sie den Gesetzentwurf insgesamt? Kann er die angestrebten Ziele dem Grund nach erreichen und setzt er diese auch punktgenau um, gerade wenn es darum geht, die Steuerbegünstigungen aus dem Jahr 2014 dem novellierten EU-Beihilferecht und der EU-Energiesteuerrichtlinie anzugleichen? Das Stromsteuergesetz wird ja an die Erfordernisse der technologischen Entwicklung, insbesondere im Fahrzeugbereich und bei den Speichermedien, angepasst (Entlastungsmöglichkeiten für Elektro- und sogenannte Plug-In-Hybridfahrzeuge, die im öffentlichen Nahverkehr eingesetzt werden). Zudem schafft der Gesetzesentwurf die Ermächtigungsgrundlage für eine elektronische Kommunikation zwischen den Wirtschaftsbeteiligten und der Verwaltung im Energiesteuer- und Stromsteuerbereich. Er verlängert ferner die Steuerbegünstigung für als Kraftstoff verwendetes Erdgas über das Jahr 2018 hinaus. Dazu gibt es noch später im Fragekatalog eine Stellungnahme von mir. Das wäre meine Bemerkung. Die Frage habe ich ja schon am Anfang gestellt.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Prof. Dr. Ismer, bitte.

Sv **Prof. Dr. Roland Ismer** (Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg): Vielen Dank für die Frage. Ich möchte mich in meiner Antwort im Wesentlichen auf die beihilferechtlichen Fragen konzentrieren, weil das auch das Gebiet meiner Expertise in diesem Bereich ist. In den letzten Jahren war das Beihilferecht sehr dynamisch und wirft immer noch unterschätzte Herausforderungen auf, auf die der nationale Gesetzgeber antworten muss. Das sind zwingende Vorgaben des Unionsrechts. Die Sanktionen bei Verstößen gegen das Beihilferecht sind bekanntermaßen drakonisch. Dementsprechend ist es grundsätzlich zu begrüßen, dass das Beihilferecht aufgenommen wird und umgesetzt werden soll.

Die meisten Regelungen scheinen mir mit Blick auf das Beihilferecht gelungen. Dementsprechend möchte ich mich auf einen Bereich fokussieren, in dem wir noch Schwierigkeiten haben. Das sind die

Regelungen, die wir sowohl im § 2a des Stromsteuergesetzes als auch in § 3b des Energiesteuergesetzes finden. Dort geht es jeweils im Absatz eins um die Sperre für Unternehmen, die Beihilferückforderungen nicht nachgekommen sind. Das ist unproblematisch. Das ist durch die Rechtsprechung gedeckt, da gibt es eine entsprechende Verpflichtung.

Im Absatz zwei haben wir darüber hinaus ein Verbot, Beihilfen an „Unternehmen in Schwierigkeiten“ zu gewähren. Da ist mir, ehrlich gesagt, unklar, ob wir das wirklich so machen müssen. Zunächst einmal – was heißt das in der Praxis? Das bedeutet, dass Unternehmen, die in Schwierigkeiten sind, überhaupt nicht von Beihilfen profitieren könnten. Da stellt sich die Frage, ob das richtig ist. Die Teleologie der Norm ist eigentlich, dass nicht übermäßig Rettungsbeihilfen gewährt werden sollen. Hier geht es aber gar nicht um Rettungsbeihilfen, sondern um andere Beihilfen, die anderen Marktteilnehmern ebenfalls gewährt werden.

In den europäischen Regelungen, die dem ganzen zugrunde liegen, findet man eine Gruppenfreistellungsverordnung, mit der Fälle festgelegt werden, mit denen sich die Kommission im Rahmen des Beihilferechtsgenehmigungsverfahrens nicht beschäftigen muss, weil sie als akzeptabel gelten. Wenn wir uns diese Regelung genauer anschauen, dann sind wir in einem relativ technischen Bereich, wo wir auch nach Ausschöpfung aller den Sachverständigen zur Verfügung stehenden Quellen unsicher sind, ob wir wirklich die im Gesetzentwurf vorgesehene Versagung machen müssen. Als Sachverständiger würde ich anregen, dass man hilfsweise eine Regelung einschiebt, die Unternehmen in Schwierigkeiten vergleichbare Beihilfen gewährt, diese aber von einer Genehmigung durch die Kommission abhängig macht. Die Kommission kann uns dann entweder mitteilen, dass keine Genehmigung nötig ist, weil der Fall nach wie vor von der Freistellungsverordnung erfasst ist, oder sie kann uns belehren, dass das Unternehmen zwar von der Freistellungsverordnung nicht erfasst ist, dass es aber trotzdem akzeptabel ist.

Wenn wir nichts tun und diesen Punkt so belassen, wie er jetzt im Gesetzentwurf steht, haben wir das Problem, dass die Steuerbegünstigungen erheblich krisenverschärfend wirken werden, weil Unternehmen in Schwierigkeiten gegenüber Unternehmen, die nicht in Schwierigkeiten sind, am Markt massiv benachteiligt werden, weil sie die allen anderen Wettbewerbern offen stehenden Beihilfen und Vergünstigungen nach dem Energiesteuer- und dem Stromsteuergesetz nicht bekommen. Ich denke, dass wir da nachbessern sollten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Prof. Küchen, bitte.

Sv **Prof. Dr. Christian Küchen** (Mineralölwirtschaftsverband e. V.(MWV)): Vielen Dank für die Frage, Herr Schindler. Wir haben die beihilferechtlichen Fragen in ausgiebigen Diskussionen auch mit dem Bundesfinanzministerium erörtert.

Der wichtige Aspekt für unsere Branche, speziell mit Blick auf die Raffinerien, ist der § 26. Hier sind wir der Auffassung, dass die Besteuerung über das erforderliche Maß hinausgeht. Es geht dort um die Besteuerung von Erdgas im Herstellungsbetrieb. Die meisten Mitgliedstaaten besteuern Erdgas nicht, wenn es zur Herstellung von Mineralölprodukten in Raffinerien eingesetzt wird. Die machen das ohne beihilferechtliche Genehmigung. In Deutschland will man das anders regeln. Aufgrund der Gesetzesvorschläge aus dem Jahr 2011 können wir nachvollziehen, dass man sich hier bemüht. Aber ich glaube, der Gesetzesvorschlag schöpft die Möglichkeiten nicht aus, die beihilferechtlich gegeben sind, um eine minimale Belastung der Mineralölindustrie in Deutschland im Vergleich zu den anderen Mitgliedstaaten zu erreichen.

Insbesondere geht es hier um die Worte „Energieerzeugnisse müssen selbst hergestellt werden“. Es kann durchaus sein, dass auf dem Raffineriegelände andere Unternehmen das mit dem gleichen Zweck tun. Es geht auch um die Frage, dass es ausschließlich um die Herstellung von Energieerzeugnissen geht. Mineralölproduktion ist eine Kuppelproduktion - wir stellen in Raffinerien auch Produkte her, die nicht Energieerzeugnisse sind. Ein Beispiel dafür sind die Schmierstoffe. Aus unserer Sicht kann es nicht sein, dass hier Unklarheiten auftreten.

Ein weiterer Punkt, den auch das Finanzministerium in der Vergangenheit schon mal selbst ins Gespräch gebracht hat, ist, dass die Vermischung von fremdbezogenen Energieerzeugnissen, hier explizit Erdgas, mit selbst hergestellten Energieerzeugnissen, das ist in der Raffinerie weitgehend Raffineriegas, was in der Produktion anfällt, nicht als Herstellung gilt. Das führt dazu, dass hier ein Besteuerungstatbestand greift, der zu einer Zusatzbelastung für die Raffinerien im internationalen Wettbewerb führt, den man aus unserer Sicht anders regeln kann. Wir haben in unserer Stellungnahme Vorschläge dazu unterbreitet.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Binding.

Abg. **Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Ich richte meine Frage an einen Vertreter der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) und an den Verein Zukunft ERDGAS.

Mit besonderem Blick auf die Schadstoffemissionen würde mich interessieren, welche Gründe für die Weiterführung der Steuerbegünstigung von Erdgas sprechen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Haverkamp, bitte.

Sve **Kristina Haverkamp** (Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)): Vielen Dank, Frau Vorsitzende und Herr Binding.

Erdgas weist von allen fossilen Kraftstoffen das günstigste Kohlenstoff-Wasserstoff-Verhältnis auf. Das bedeutet, dass Erdgas deutlich schadstoffärmer verbrennt als insbesondere Benzin und Diesel. Es gibt unterschiedliche Studien. Ich glaube, dass Herr Dr. Kehler von Zukunft ERDGAS an dieser Stelle berufener ist als ich, Zahlen zu nennen. Die Ergebnisse der Studien weichen deutlich voneinander ab, je nachdem, ob man einzelne Modelle vergleicht, ob man einen Durchschnitt vergleicht, ob man Euro-5 oder Euro-6 vergleicht, Pkw oder Lkw. Aber ganz klar ist von der Tendenz her, dass man beim CO_2 einen spürbaren Vorteil hat. Man hat einen noch sehr viel spürbareren Vorteil bei Feinstaub und bei NO_X, was natürlich auch mit Blick auf die Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission eine große Rolle spielt.

Gleichzeitig haben wir in der Erdgasmobilität, anders als aktuell noch bei der batterieelektrischen Mobilität, eine weite Range. Es gibt insgesamt ungefähr 25 Modelle von Automobilen, die alles abdecken - ob das der VW up! im Kleinstwagenbereich oder der Audi A4 in der gehobenen Mittelklasse ist. Die Wagen haben eine durchschnittliche Reichweite von 500 Kilometern, manche gehen bis an die 800 Kilometer ran. Das heißt, sie haben Features, die der Verbraucher, der Autofahrer, auch haben will. Damit haben wir hier eine sehr attraktive, bewährte Lösung für die Umweltprobleme lokaler Natur, die wir im Augenblick sehen. Wir haben aber auf der anderen Seite eben auch höhere Kosten. Die Anschaffungskosten liegen deutlich über den Kosten vergleichbarer Modelle. Wenn das nicht durch die Erdgassteuerermäßigung wettgemacht wird, schreckt der Verbraucher zurück. Wir haben in den letzten Jahren auch gesehen, was das für die Infrastruktur bedeutet. Im Jahr 2014 hatten wir 920 Erdgastankstellen, mittlerweile sind es nur noch 870, weil auch das Vertrauen im Markt auf die Verlängerung sukzessive nachgelassen hat.

Mit anderen Worten: Mit der Ermäßigung ist die Erdgasmobilität, glaube ich, wirklich eine Lösung für akute Probleme. Ohne die Ermäßigung wird sie keine Zukunft haben.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Dr. Kehler, bitte.

Sv **Dr. Timm Kehler** (Zukunft ERDGAS e. V.): Ganz herzlichen Dank. Den Ausführungen von Frau Haverkamp möchte ich nur noch einzelne Fakten hinzufügen. Ansonsten teile ich natürlich die Einschätzung.

Wie eine jüngst von der Europäischen Erdgasfahrzeuge-Vereinigung veröffentlichte Studie zeigt, liegen die CO_2-Vorteile des rein fossilen Treibstoffes bei 23 Prozent gegenüber Benzin und bei 7 Prozent gegenüber Diesel. Wir haben aber hier in Deutschland seit geraumer Zeit eine nennenswerte Beimischung von Biomethan. Das ist auch ein Vorteil dieses Energieträgers, dass man ihn beliebig durch erneuerbares Gas ersetzen kann - sei es aus Reststoffen, sei es aus Biomasse in Form von Biomethan oder in Form von aus Ökostrom erzeugtem synthetischen Erdgas, wie es beispielsweise Audi oder andere Energieversorgungsunternehmen im Rahmen ihrer Pro-Autogas-Projekte zeigen.

Durch diese sukzessive Beimischung kann die CO_2-Bilanz dieses Treibstoffes weiter aufgebessert werden. Wir hatten in den letzten Jahren Beimischungsverhältnisse von durchschnittlich 20 Prozent, die sich letztendlich dann auch auf die CO_2-Bilanz positiv auswirken.

Bei den Feinstäuben haben wir bei Erdgas als Kraftstoff fast keine Emissionen. Das heißt, hier ist ein Vorteil von 99 Prozent gegenüber dem Benzindirekteinspritzer zu sehen. Gegenüber Diesel haben wir einen 96-prozentigen Vorteil von Stickoxiden, was auch regelmäßig dazu führt, dass in Echtfahrsituationen die Erdgasfahrzeuge die Euro-6-Grenzwerte spürbar und deutlich unterschreiten. Das belegen auch jüngste Straßenmessungen des ADAC. Diese Vorteile gelten nicht nur für Pkw, sondern für Nutzfahrzeuge gleichermaßen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist der Kollege Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Vielen Dank. Meine Frage geht an den Verband der Chemischen Industrie und noch einmal an Sie, Herr Prof. Dr. Ismer. Am Gesetzesentwurf selbst, aber insbesondere am ursprünglichen Referentenentwurf, hagelte es ja hefige, deutliche Kritik. Meine Damen und Herren, Sie können auch mal loben, dass der Abstimmungskampf zwischen Bundeswirtschaftsministerium und Bundesfinanzministerium in diesem letzten halben bzw. Dreivierteljahr ja auch den großen Interessen der Industrie entgegengekommen ist. Es wurde ja insbesondere hinsichtlich des im Referentenentwurf vorhandenen Kumulierungsverbots vorgetragen, dass die Absenkung der Höchstförderintensität über das europarechtlich gebotene Maß hinausgeht. Mit der Streichung des Kumulierungsverbotes ist diese Kritik überwiegend verstummt.

Und jetzt meine Frage: Sehen Sie weiterhin die Gefahr, dass der Gesetzesentwurf über die europarechtlich erforderlichen Vorgaben hinausgeht und damit Wettbewerbsnachteile für die inländische Wirtschaft durch höhere Energiepreise entstehen könnten?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Nitz, bitte.

Sve **Tara Nitz** (Verband der Chemischen Industrie e. V.(VCI)): Vielen Dank für die Frage.

Ja, das sehen wir weiterhin, insbesondere mit dem § 3b Energiesteuergesetz und § 2a Stromsteuergesetz. Darauf ist ja auch Herr Prof. Dr. Ismer vorhin schon eingegangen. Was befürchten

wir? In der bisherigen Praxis, die sich in der Verwaltung etabliert hat, können bei Unternehmen, die de facto nicht in Schwierigkeiten sind, weiterhin Beihilfen gewährt werden. Aber durch die jetzige Formulierung in den beiden Paragraphen können diese Unternehmen überhaupt keine Anträge auf Erteilung einer Beihilfe mehr stellen.

Die Kriterien, die durch die jetzige Formulierung zur Bewertung eines Unternehmens in Schwierigkeiten durch die Verwaltung zur Anwendung kommen würden, sind unseres Erachtens zu eng. Die europäischen Richtlinien in diesem Bereich würden eigentlich mehr Spielraum geben. So ist zu befürchten, dass zum Beispiel Unternehmen, bei denen die Hälfte des Stammkapitals aufgebraucht ist, als Unternehmen in Schwierigkeiten eingestuft werden. Wenn das wirklich Verwaltungspraxis würde, hätten wir hier in der deutschen Wirtschaft auf einmal ganz viele Unternehmen in Schwierigkeiten bzw. plötzlich sehr viele Insolvenzverfahren zu befürchten. Und wir wissen ja, dass das de facto nicht so ist. In diesem Bereich sehen wir also noch erheblichen Verbesserungsbedarf.

Ein anderer Punkt, der sich auch in den beiden Paragraphen wiederfindet, ist, dass die Unternehmen unverzüglich Änderungen an das Hauptzollamt weitergeben müssen, wenn sie sich auf einmal als Unternehmen in Schwierigkeiten wiederfinden. Solche unverzüglichen Mitteilungen können aber von den Unternehmen nicht einfach unterjährig mitgeteilt werden. So etwas bezieht sich immer auf den Jahresabschluss und kann nicht einfach mal am 15. März oder am 16. April geschehen. Also, diese „unverzügliche Mitteilung“ bringt einfach auch praktische Schwierigkeiten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Prof. Dr. Ismer, bitte.

Sv **Prof. Dr. Roland Ismer** (Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg): Ich hatte ja schon skizziert, dass auch ich nach wie vor Probleme mit § 3b Abs. 2 und 2a sehe.

Mit Blick auf die sonstigen Änderungen: Die Beseitigung des Kumulierungsverbots trägt Einwänden Rechnung, die auch aus der Wissenschaft geäußert wurden. Insofern denke ich, dass der Entwurf verbessert worden ist. Aber das ist, glaube ich, vielleicht nicht die Zielsetzung der heutigen Anhörung, sondern die Frage ist, wie man den Gesetzesvorschlag weiter verbessern kann.

Ich sehe neben § 3b bzw. 2a Stromsteuergesetz einen Punkt bezüglich des § 5 Abs. 4 Stromsteuergesetz, das betrifft das Thema „Speicheranlagen“. Wenn wir da rangehen, sollten wir versuchen, eine Lösung zu finden, die technologieneutral ist. Da steht jetzt „Batterien“ drin. Wir werden sehen, dass die Speicheranlagen im Kontext der Integration der erneuerbaren Energien sehr wichtig sein werden. Sie sind insbesondere auch im Smart Grid-Kontext wichtig und könnten uns den Netzwerkausbau ersparen. Da sollten wir also nochmal ran.

Es gibt noch einige Punkte, bei denen eine objektive rechtliche Unsicherheit besteht. Es gibt laufende Verfahren beim Europäischen Gerichtshof, wo wir noch nicht mal Schlussanträge haben. Das heißt, in der jetzigen Situation müssen wir einerseits auf das Beihilferecht reagieren, was der Entwurf jetzt besser macht als der Referentenentwurf. Wir werden aber trotzdem eine Beobachtungspflicht haben, weil wir sehen müssen, wie Verfahren ausgehen und ob wir noch nachjustieren müssen.

Also, die direkte Antwort auf Ihre Frage: Den Einwänden ist weitgehend Rechnung getragen. Die Normen haben wir angesprochen. Jenseits dessen gibt es ein paar kleinere technische Verbesserungen. Wenn wir gerade dabei sind, das Thema „Speicher“ aufzunehmen, sollten wir das technologieneutral tun. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Für uns als LINKE steht das Thema „Gleichbehandlung“ bzw. „Ungleichbehandlung“ der Flüssiggaskraftstoffe im Zentrum dieser Anhörung. Wir sind der Meinung, dass, wie schon im Jahr 2000 ursprünglich angedacht, die Ungleichbehandlung zwischen CNG (Compressed Natural Gas) und LPG (Liquid Petroleum Gas) richtigerweise beendet wurde und man 2006 zu einer Gleichbehandlung kam.

Nach unserem Dafürhalten gibt es bei diesem Thema jetzt wieder einen Rückschritt, insbesondere vor dem Hintergrund der neuen Erkenntnisse bezüglich der Dekarbonisierung des Verkehrssektors und der Frage, wie man möglichst schnell und zügig zu einer Entlastung bezüglich CO_2 und Stickoxidbelastung kommt, auch angesichts der jüngsten Vorfälle, auf die wir zu reagieren haben.

Darum meine Fragen zunächst an Herrn Prof. Dr. Heinze: Bitte erläutern Sie noch einmal, welchen Beitrag LPG als Kraftstoff leisten kann, der insbesondere für die Reinhaltung der Luft eine Rolle spielt, also wie die CO_2-Bilanz dieses Kraftstoffes aussieht. Bitte gehen Sie in diesem Zusammenhang auch kurz darauf ein, inwieweit es ein Beitrag sein kann, quasi als Brückentechnologie, der Dekarbonisierung des Verkehrswesens näher zu kommen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Prof. Dr. Heinze, bitte.

Sv **Prof. Dr.-Ing. Thomas Heinze** (Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes): Vielen Dank für die Frage. Wir haben gerade Flüssiggas bezüglich dieser Emissionsvorteile untersucht. Wir haben Messungen durchgeführt, die aufzeigen, dass wir im gesamten Zyklus 15 bis 20 Prozent CO_2 einsparen können. Gleichzeitig gibt es kein NO_X-Problem bei der Verwendung von LPG in Fahrzeugen, da dies überwiegend in Ottomotoren verwendet wird. Somit konnten wir feststellen, dass der NO_X-Ausstoß im Vergleich zu dieselbetriebenen Fahrzeugen um den Faktor 50 oder größer niedriger ist. Weiterhin kann man sagen, dass Flüssiggas bezüglich seiner Verwendung im Motor besondere Eigenschaften hat. Wir sehen das als einen der besten Kraftstoffanteile im Erdöl. Es führt zu einer sehr guten Gemischbildung, was wiederum zur Folge hat, dass die Partikelemission um den Faktor 100 abgesenkt werden kann, insbesondere bei modernen Motoren wie Direkteinspritzern.

Weiterhin spielt die Oktananzahl des Kraftstoffes eine Rolle. Das heißt, wir haben hier Möglichkeiten, den motorischen Wirkungsgrad zu steigern, was letztendlich natürlich einen positiven Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch hat.

Soweit meine Aussagen zu diesen Möglichkeiten, einen umweltfreundlichen Kraftstoff mit in der Runde behalten zu wollen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächste Fragestellerin für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Fragen gehen an Herrn Mahler vom FÖS und an Herrn Prof. Dr. Löschel von der Universität Münster. Anlass für dieses Gesetz waren ja auf der einen Seite die wettbewerbsrechtlichen, EU-rechtlichen Fragen. Aber das andere ist ja auch, dass wir in der Steuerpolitik in diesem Bereich auch die Klimaschutz-Gesichtspunkte mit berücksichtigen sollten. Deshalb frage ich Sie beide vor diesem Hintergrund der klimapolitischen Zielen der Bundesregierung und den internationalen Herausforderungen: Wie schätzen Sie derzeit insgesamt die gegenwärtige Förderpolitik und konkret diesen Gesetzesentwurf ein? Welchen Beitrag, meinen Sie, leistet er? Oder leistet er vielleicht sogar einen Beitrag in die falsche Richtung?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank für die Einladung, hier sprechen zu können, und für die Frage.

In einer Marktwirtschaft, in der wir uns befinden, sind Preise natürlich ein mächtiges Signal und Steuern und Abgaben sind die Instrumente des Gesetzgebers, hierauf Einfluss zu nehmen. Da ist es auf jeden Fall sinnvoll, diese Steuern und Abgaben, diese Preissignale, auf bestehende Ziele auszurichten.

Frau Paus, Sie haben ja gerade schon angesprochen, dass sich die Bundesregierung zu den Klimazielen bekannt hat und auch in der Begründung dieses Gesetzentwurfes auf das Ziel der CO_2-Reduktion eingegangen ist. Wenn man sich nun die Energiesteuer als Ganzes und auch die hier geplanten Änderungen im Speziellen anschaut, dann zielt die Energiesteuer weder in der jetzigen Form noch nach diesen vergleichsweise kleinen Änderungen in eine einheitliche Richtung, sondern liegt eigentlich quer zu diesen Zielen der Bundesregierung. Hauptgrund hierfür ist, dass die Energiesteuer keiner umweltpolitischen Logik folgt. Das sieht man, wenn man sich die CO_2-Preise anschaut, die die Energiesteuer implizit vorgibt. Es gibt zwischen den verschiedenen Energieträgern keinen einheitlichen CO_2-Preis. Das heißt, CO_2-Emissionen werden in Abhängigkeit vom Energieträger unterschiedlich besteuert, was das Preissignal verzerrt. Da mag es sicher positiv sein, wenn man bestehende Subventionen abbaut, wie es bei Flüssiggas und Erdgas der Fall sein wird. Aber es ist vor allem die erhebliche steuerliche Besserstellung von Diesel gegenüber Benzin, die dazu führt, dass die Energiesteuer in der jetzigen Ausgestaltung den Klimazielen entgegenwirkt.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Prof. Dr. Löschel, bitte.

Sv **Prof. Dr. Andreas Löschel** (Westfälische Wilhelms-Universität Münster): Vielen Dank für die Frage. Sie wollten wissen, wo wir aktuell bei der Umsetzung der Energiewende im Verkehrsbereich stehen. Zum Monitoring der Energiewende machen wir jährlich eine Bestandsaufnahme unter Federführung des BMWi und einer unabhängigen Expertenkommission, der ich vorstehe. Wir sehen in der Umsetzung natürlich große Probleme, insbesondere was die verschiedenen Zielsetzungen im Bereich der Energieeffizienz, aber auch der Treibhausgas-Ziele, angeht. Vor diesem Hintergrund haben wir uns dafür ausgesprochen, auch hier die verschiedenen Preisbestandteile von Energie noch einmal systemisch unter die Lupe zu nehmen. Das betrifft nicht nur die Frage der Erneuerbare-Energien-Umlage, sondern beispielsweise auch Fragen der Netzentgelte und ähnliches. Und es betrifft auch die Frage, wie ein langfristiger, sinnvoller Rahmen für die Transformation des Energiesystems aussieht. Aus unserer Sicht ist so ein langfristiger Rahmen durch zwei Dinge gekennzeichnet: durch die Erreichung des Oberzieles, nämlich die Reduktion der Emissionen von Treibhausgasen, und durch ein entsprechendes Instrument, und das ist eben eine CO_2-Besteuerung.

Sie hatten gefragt, wie der Gesetzentwurf dazu steht. Ich denke, er spricht das an, aber die Möglichkeiten, hier konsequenter auf die Frage der Ausstöße von Treibhausgasen zu setzen, und sich dann auch zu überlegen, welche komplementären Instrumenten denn im Verkehrsbereich nötig wären, werden nicht voll ausgeschöpft.

Gibt es auch eine Zielsetzung für den Primärenergieverbrauch? Die Entwicklungen in diesem Bereich sind sogar gegenläufig. Der Primärenergieverbrauch sinkt nicht, sondern er steigt. Also offensichtlich gibt es hier einen großen Nachsteuerungsbedarf.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Der nächste Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Binding.

Abg. **Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Ich möchte den Herrn Prof. Dr. Heinze noch einmal etwas fragen, und dann den Deutschen Verband Flüssiggas.

Zunächst meine Frage an Herrn Prof. Dr. Heinze. Sie hatten eben schon mal etwas die Abgaswerte bei Autogas im Vergleich zu Diesel und Benzin dargestellt. Mich würden aber noch einmal allgemeinere Gründe interessieren, warum es günstig wäre, die Steuerbegünstigung für Autogas fortzusetzen. Das ist ja unser Gedanke. Es wäre toll, wenn Sie mir gute Argumente geben, wie wir die Verlängerung dieser Steuerbegünstigung begründen können, natürlich mit besonderem Blick auch auf die Umweltsituation, die Abgaswerte.

Und ich würde gern den Deutschen Verband Flüssiggas fragen, welche Punkte für eine Verlängerung der Steuerbegünstigung eine Rolle spielen, mit besonderem Blick auf die unterschiedlichen Szenarien, die vom IVL (Institut für Vegetationskunde und Landschaftsökologie) Heidelberg dargestellt werden. Denn wenn ich das sogenannte „hohe Szenario“ nehme, wird es ja teuer, nehme ich ein mittleres, wird es etwas günstiger. Und das würde uns hinsichtlich der fiskalischen Konsequenzen sehr helfen zu entscheiden, in welche Richtung wir gehen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Prof. Dr. Heinze, bitte.

Sv **Prof. Dr.-Ing. Thomas Heinze** (Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes): Vielen Dank für die Frage, Herr Binding. Einen Punkt möchte ich hier noch mal erwähnen. Bei der Verwendung von Kraftstoffen in Fahrzeugen spielt die Energiedichte eine ganz zentrale Rolle. Das heißt, letztendlich ist dann natürlich auch die Reichweite abhängig von der Energiedichte. Bei Autogas haben wir einen flüssigen Kraftstoff mit einer vergleichsweise hohen Energiedichte, wie wir sie von Benzin und Diesel kennen. Das macht das Ganze in der Anwendung um einiges einfacher, sowohl beim Tanken als auch bei der Einlagerung des Kraftstoffes im Fahrzeug.

Die anderen Aspekte hatte ich schon weitgehend dargestellt. Zur Gemischbildung: Dieser Phasenwechsel aus der flüssigen Phase in die Gasphase, den wir erzeugen können, führt zu einer sehr guten Gemischbildung und ist letztendlich eine sehr gute Basis, um einen emissionsarmen Betrieb darzustellen.

Das Thema NO_x hatte ich soweit angesprochen. Das ist eigentlich mehr eine Frage des Wechsels des Brennverfahrens hin zum Ottomotor. Auch hier ist LPG, zumeist in Ottomotoren verwendet, ein prädestinierter Kraftstoff.

Zum Thema „Brückentechnologie“ war mir gerade noch etwas aufgefallen. Wenn wir in Richtung moderne Motoren wie Direkteinspritzer denken, müssen wir beim LPG auch die Technologie weiterentwickeln. Ich sehe hier eigentlich auch viele Ansätze, wie den bereits erwähnten Phasenwechsel aus dem flüssigen in den gasförmigen Zustand. Das sind Themen, die wir auch bei LNG (Liquefied Natural Gas) sehen. Das heißt, Lerneffekte, die wir aus der Anwendung dieses Kraftstoffes haben, werden sicherlich in Zukunft weitere Verwendung finden.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Dr. Stücke, bitte.

Sv **Dr. Andreas Stücke** (Deutscher Verband Flüssiggas e. V. (DVFG)): Ich bedanke mich auch für die Einladung und für die Frage. Herr Binding, Sie hatten gesagt, Sie bräuchten noch ein paar Argumente, warum es mit Autogas weitergehen soll. Ich denke, vielleicht ist es gut, sich das IVL-Gutachten anzuschauen, das ja für das Bundesministerium der Finanzen der Grund war, Autogas ab 2019 nicht weiter zu fördern. Dieses Gutachten weist ein paar Besonderheiten auf, die es wert sind, erwähnt zu werden. Dieses Gutachten liegt seit Dezember 2015 vor. Es steckt voller

negativer Kommentare, was die ökologische Qualität von LPG angeht.

Über eine EU-Richtlinie kamen acht Monate vorher neue Werte auf den Markt, die dieses Gutachten hätte zur Kenntnis nehmen können. Die Standardwerte-EU-Richtlinie sieht LPG bezüglich seiner ökologischen Qualität zwischen CNG und LNG, also auf Augenhöhe. Ein Gutachten, das diese Werte nicht zur Kenntnis nehmen will, ist schon irritierend. Die Werte waren acht Monate alt. Das ist das eine.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass das IVL-Gutachten auf Seite 50 die zukünftige Marktrelevanz von erneuerbarem LPG für unwahrscheinlich hält. Monate später hat die dena Bio-LPG eine richtig gute Zukunft prognostiziert. Die Produktion von Biopropan wird in den kommenden Jahren deutlich steigen und kann bei entsprechender Marktnachfrage mehrere Terawattstunden betragen. Das betrifft jetzt erst mal den Wärmemarkt, das ist richtig. Aber biogenes Flüssiggas wird im Entwurf der 38. Bundesemissionsschutzverordnung jetzt auch zum ersten Mal erwähnt. Das kommt auf den Markt, die Prognose des IVL ist falsch. Im August läuft Biopropan als Produkt zum ersten Mal in Deutschland ein. Das geht also los.

Sie haben mich nach den Szenarien gefragt. Auch hier sind die Annahmen des IVL zumindest lückenhaft, denn den größten Einfluss auf das zukünftige Schicksal von Gaskraftstoffen hat eigentlich die Frage, wie die steuerliche Spreizung zwischen konventionellen Kraftstoffen und Gaskraftstoffen in Zukunft aussehen wird. Jetzt wird die Spreizung zu Lasten von Autogas verkleinert, also ein Energieträger, ein Kraftstoff, der eine Lösung des Problems darstellt, wird verteuert, während konventionelle Kraftstoffe, die diese Probleme provozieren, unberührt bleiben. Und das in einer Situation, in der die Bundesrepublik steckt, mit zwei Vertragsverletzungsverfahren bezüglich Luftschadstoffwerten.

Um nicht missverstanden zu werden: Wir plädieren nicht für eine Steuererhöhung für konventionelle Kraftstoffe. Für die Zukunft sollte es aber sicher so sein, dass die Spreizung zwischen Gaskraftstoffen insgesamt und den konventionellen Kraftstoffen nicht verkleinert wird. Insofern plädieren wir natürlich an den Deutschen Bundestag, den Beschluss aus dem Jahr 2015 umzusetzen und der Empfehlung des Bundesrates vom 31. März 2017 zu folgen. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Der nächste Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist der Kollege Jung.

Abg. **Andreas Jung** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage zum § 60 Energiesteuergesetz. Die Frage richtet sich an Herrn Graf Bülow und an Herrn Kühn. Der Gesetzentwurf sieht ja die Streichung des § 60 Energiesteuergesetz vor. Der Paragraph wurde damals angesichts einer Steuererhöhung eingeführt, um mittelständische Tankstellen bei einem Zahlungsausfall zu entlasten. Der Hintergrund für den Vorschlag der Streichung liegt in europarechtlichen Bedenken. Bislang ist es so, dass die Zahlungsausfälle in den im Gesetz geregelten Fällen vom Fiskus übernommen werden. Das soll in Zukunft allenfalls im Einzelfall noch so erfolgen. Meine Frage wäre: Wenn so verfahren wird, wie vorgeschlagen, der Paragraph also gestrichen wird, welche Auswirkungen hätte das auf die mittelständischen Tankstellenbetreiber und auch auf den Wettbewerb innerhalb der Tankstellenbranche?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Graf Bülow, bitte.

Sv **Axel Graf Bülow** (Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V. (MEW) / Bundesverband Freier Tankstellen e. V. (bft)): Vielen Dank für die Frage. In der Tat ist dieser Paragraph seinerzeit 1991 im Zuge der Finanzierung der Wiedervereinigung eingeführt worden, weil zu dieser Zeit der Benzinpreis um 25 Prozent stieg. Das hätte die mittelständischen

Betriebe überfordert, weil sie ja für die Ware, die sie einkaufen, immer Sicherheiten gegenüber ihren Vorlieferanten stellen müssen. Wenn jetzt heute umgekehrt die vorhandene Steuerbefreiung im Konkursfall wegfallen würde, würde das bedeuten, dass man den Teil der Energiesteuer, der heute oft Preisbestandteil ist, auf die Sicherheitsleistung aufschlagen müsste. Und das bedeutet heute nicht eine Erhöhung von 25 Prozent, sondern von mehr als 50 Prozent, weil der Steueranteil einfach entsprechend hoch ist. Das würde die mittelständischen Mineralölfirmen, insbesondere Tankstellen, Einzeltankstellen, aber auch Mineralölfirmen, die mehrere Tankstellen betreiben, deutlich überfordern, weil es nicht darstellbar ist, dass man heute einfach im normalen Geschäftsbetrieb die Sicherheiten eines solchen Unternehmens um das Doppelte erhöht. Es wird auch nicht möglich sein, dieses im Rahmen einer – übrigens sehr üblichen – Warenkreditversicherung abzusichern, weil auch dafür natürlich die Firmen entsprechende Bonitätsnachweise führen müssen, und das gelingt in dieser Höhe in den seltensten Fällen. Das heißt mit anderen Worten: Wenn wir den § 60 streichen, dann würden die mittelständischen Mineralölfirmen entweder nur noch die Hälfte einkaufen können, das Zahlungsziel müsste verkürzt werden, oder die Menge müsste verkürzt werden. Das würde erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen, weil natürlich ein größerer Mengenbezug und ein längeres Zahlungsziel einen durchaus großen Wettbewerbsnachteil gegenüber den anderen Mineralölfirmen bedeuten würde.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Kühn, bitte.

Sv **Elmar Kühn** (UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Es wurde ja auch vorgetragen, dass man nach Billigkeitsgrundsätzen Anträge stellen könnte. Das ist aber gerade in diesem Fall hier nicht gegeben, denn die Zahlungsunfähigkeit des Kunden stellt gerade keinen Billigkeitsgrund nach der Abgabenordnung dar. Man hätte also gar keine Möglichkeit mehr, sondern müsste das zusätzliche Ausfallrisiko durch eine Versicherung ausgleichen. Es darf vielleicht noch darauf hingewiesen werden, dass zwar der Mineralölhandel Steuerschuldner ist, aber nicht Steuerträger – das ist ja der Endverbraucher. Wir ziehen hier eine Steuer ein. Das machen wir schon gerne, aber jetzt sollen wir noch dafür voll haften. Das ist bei der Höhe der Beträge für viele mittelständische Unternehmen einfach nicht möglich. Deshalb plädieren wir dafür, den § 60 beizubehalten. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist Herr Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Meine Frage geht noch einmal an den Mineralölwirtschaftsverband und an den Verband der Chemischen Industrie. Mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung soll der Eigenverbrauch unionsrechtskonform auf den Umfang der nach Richtlinie obligatorisch vorgesehenen Steuerbegünstigung für selbst hergestellte Energieerzeugnisse zurückgeführt werden. Inwieweit kann dies in der Praxis zu Abgrenzungsschwierigkeiten führen, meine Damen und Herren? Ist eine solche Einengung der Voraussetzung gesetzlich notwendig? Welche Möglichkeiten hat der nationale Gesetz- und Verordnungsgeber, Wettbewerbsnachteile zu Lasten deutscher Raffinerien im Rahmen des geltenden EU-Rechts zu begrenzen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Prof. Küchen, bitte.

Sv **Prof. Dr. Christian Küchen** (Mineralölwirtschaftsverband e. V. (MWV)): Vielen Dank für die Frage, Herr Schindler.

Wie ich eingangs schon kurz darstellte, handelt es sich um eine Zusatzbelastung für deutsche Raffinerien, die im internationalen Umfeld nicht

existiert. Wir halten es für sehr gut möglich, dass man eine Regelung trifft, die den beihilferechtlichen Anforderungen gerecht wird, die aber weniger umfassend den Eigenverbrauch von fremdbezogenen Energieerzeugnissen zur Besteuerung hinzuzieht. Ich habe ja schon einmal gesagt, es handelt sich in der Praxis darum, dass in Raffinerien selbst hergestellte Energieerzeugnisse, also insbesondere Raffineriegas, das in vielen Prozessen anfällt, in den Feuerungsanlagen verwendet werden, und diesen wird – erstens, weil es nicht genug ist, zweitens, weil man einen bestimmten Energiegehalt der Brennstoffe braucht - in der Praxis Erdgas zugemischt. Üblicherweise haben wir Ringleitungen, und es wird so viel Erdgas zugemischt, dass die benötigte Energiemenge vorhanden ist und auch entsprechend der Heizwert für die einzelnen Anlagen richtig eingestellt werden kann. Dies sehen wir als eine notwendige Herstellungshandlung eines neuen Produktes an, und die kann man aus unserer Sicht steuerfrei stellen.

Es wird diskutiert, was ich auch nachvollziehen kann, dass hier Missbrauch betrieben werden kann, indem man beispielsweise 99 Prozent Erdgas ein Prozent selbst hergestelltes Produkt beimischt. Wir würden sagen, dass man das regeln könnte, indem man zum Beispiel festlegt, wenn im Jahresmittel ein Mindestanteil an definitiv selbst hergestellten Raffineriegas von beispielsweise 30 Prozent im Gemisch enthalten ist, dann handelt es sich hier nicht um eine missbräuchliche Nutzung. Wir hätten dann hier eine Regelung, die zu einer deutlich reduzierten Belastung der Raffinerien im internationalen Vergleich führt, die aber immer noch eine Mehrbelastung zur Besteuerung im Ausland darstellt. Das wäre eine Möglichkeit, die aus unserer Sicht absolut sinnvoll und angeraten wäre, um die Wettbewerbsnachteile deutlich zu reduzieren.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Über welches Volumen in der Belastung deutschlandweit reden wir da?

Sv **Prof. Dr. Christian Küchen** (Mineralölwirtschaftsverband e. V. (MWV)): Mit dem derzeitigen Gesetzentwurf reden wir über eine Größenordnung von 10 bis 20 Millionen Euro, je nach Energiekosten oder Steueransatz und Mengen, die zugeführt werden, weil wir da auch schwankende Anteile haben. Und wie wir das von den Standorten einschätzen können, würde die mit unserem Vorschlag auf wenige Millionen Euro zurückgeführt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber zu sagen, dass diese Zusatzbelastungen zu vielen anderen hinzukommen, die wir ja haben – Umweltkosten, Emissionshandelskosten und so weiter. Am Ende kann man sagen, einige Millionen machen nicht den Unterschied. In der Summe können sie es aber schon machen. Das ist eben die Frage, wie wir den Industriestandort und den Raffineriestandort Europa bewerten und perspektivisch ausgestalten. Aus unserer Sicht sollten wir hier nicht Zusatzbelastungen aufkommen lassen, die in anderen Ländern nicht vorhanden sind.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Und wie viele Raffinerien haben wir in Deutschland?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Schindler, Sie kommen heute mindestens noch viermal dran, vielleicht können Sie dann noch einmal nachfragen.

Sv **Prof. Dr. Christian Küchen** (Mineralölwirtschaftsverband e. V. (MWV)): Wir haben 13 Standorte.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Frau Nitz, bitte.

Sve **Tara Nitz** (Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI)): Ich will einfach mal an einem Beispiel darstellen, was wir für Probleme mit der jetzigen

Formulierung haben oder woraus sich bei unseren Unternehmen in der chemischen Industrie Probleme ergeben können.

Bei der ersten jetzt gewählten Formulierung des „Selbstherstellens“, die dazu gekommen ist, müssen Sie sich vorstellen, Sie haben einen Chemiestandort, so wie man sich das vorstellt, mit den verschiedenen Anlagen. Auf diesem Standort gibt es aber im energiesteuerrechtlichen Sinne verschiedene Herstellerbetriebe, obwohl es das gleiche Unternehmen an einem Standort ist. Wenn man jetzt dieses „selbst“ mit aufnehmen würde, würde das bedeuten, dass der eine Herstellerbetrieb an dem Standort das Energieerzeugnis nicht zu dem anderen Herstellerbetrieb auf dem gleichen Standort liefern könnte bzw. es dann keine Befreiung mehr gegeben würde.

Eine weitere Tatbestandsvoraussetzung ist die „ausschließliche Verwendung“ im Zusammenhang mit der Erzeugung von Energieerzeugnissen. Wenn Sie sich das Cracken in der Chemie anschauen: Das ist mit der energieintensivste Prozess, den wir haben. Da wird Rohbenzin aufgespalten. Das Ergebnis des Crackens ist, dass zu 96 Prozent Kohlenwasserstoffe entstehen, die energiesteuerbefreit sind, und zu vier Prozent, zwangsläufig mit dem Prozess verbunden, Wasserstoff entsteht. Mit der jetzigen Formulierung wird das dazu führen, dass der gesamte Prozess des Crackens nicht energiesteuerbefreit sein könnte, obwohl einfach prozessbedingt dieser Wasserstoff dazu gehört.

Letztlich ist das Mischen von Energieerzeugnissen auch ökologisch sinnvoll. Es wird ja als ökologisch sinnvoll erachtet, dass Restgase als entstehende Kuppelprodukte einer energetischen Verwendung zugeführt werden. Aber die Prozesse in der chemischen Industrie sind hoch technologisiert, und da ist es einfach nötig, dass bei diesen Restgasen bestimmte Heizwerte entstehen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, bei diesen Energieerzeugnissen bestimmte Bestandteile von Erdgas beizumischen. Es ist also aus ökologischer Sicht gerade gewollt, diese Mischung durchzuführen, und das sollte dann nicht in eine Belastung der chemischen Industrie umgedreht werden, weil es ja auch in anderen Ländern steuerfrei gestellt wird. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Binding.

Abg. **Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Ich möchte die arepo consult befragen. Was halten Sie davon, weitere Ausnahmetatbestände bei der Stromsteuer zur Herstellung von Industriegasen vorzusehen?

Meine zweite Frage ist ein bisschen zukunftsgerichtet. Wie müsste aus Ihrer Sicht die Energiebesteuerung in Deutschland aussehen, um unsere selbst gesteckten Klimaziele zu erreichen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Rieseberg, bitte.

Sve **Sarah Rieseberg** (arepo consult): Danke schön. Ich habe jetzt nicht sofort einen Vorschlag zum Gesamtenergiesteuerrecht dabei. Den kann ich Ihnen aber erstellen.

Lassen Sie mich mit der Industriegasherstellung beginnen. Die Frage kommt ja aus dem Zusammenhang, dass es Forderungen der Industriegashersteller gab, § 9b der Stromsteuer wieder einzuführen. Die Industriegasindustrie erhält bereits den Spitzenausgleich. Der Spitzenausgleich bedeutet, dass die Stromsteuer für diese Unternehmen um 90 Prozent reduziert wird. Das heißt, dass sie 2,05 Euro pro Megawattstunde zahlen. Jetzt ist die Frage, ob 2,05 Euro eine Belastung ist, mit der die Industriegasindustrie umgehen kann. In meinen Augen ja, vor allem im Hinblick darauf, dass wir ja auch möchten, dass weitere Energieeffizienzmaßnahmen in diesem Bereich durchgeführt werden.

Wenn Sie sich jetzt allerdings die Stellungnahme des Industriegasverbandes anschauen, werden Sie darin finden, dass die Industriegasindustrie fünf Euro zahlt. Erlauben Sie mir, darauf kurz einzugehen, weil das ein wenig verwirrend sein kann, wenn ich behaupte, es sind zwei Euro und die Industriegashersteller sagen, es sind fünf. Das resultiert daraus, dass mit der ökologischen Steuerreform eine Lenkungssteuer eingeführt wurde und es da eine Verbindung zu den Rentenversicherungsbeiträgen gibt. Das ist ein bisschen kompliziert und wirkt ein wenig unnatürlich. Aber die Idee war ja, dass man die Kosten für Arbeitnehmer reduziert und die Kosten für den Stromeinsatz erhöht. Die Industriegashersteller zahlen fünf Euro, weil durchschnittlich die Entlastung bei den Rentenversicherungsbeiträgen drei Euro ausmacht. Wenn Sie jetzt die Steuer noch weiter senken, beispielsweise auf null, heißt dass, dass diese Unternehmen, dadurch, dass sie ja auch rentenversicherungstechnisch begünstigt sind, am Ende weniger zahlen als vor der ökologischen Steuerreform. Ich bin mir nicht sicher, wie Sie da politisch argumentieren wollen, und auch nicht, ob das europarechtlich geht. Sicherlich kann uns Herr Prof. Dr. Ismer sagen, ob das beihilferechtlich überhaupt möglich wäre.

Wir sollten die Industriegashersteller, aber auch insgesamt die energieintensive Industrie, in dem Kontext sehen, dass sie auch bei allen anderen Strompreisbestandteilen stark profitieren. Sie zahlen keine oder kaum EEG-Umlage und werden durch individuelle Netzentgelte auch fast komplett bei den Netzentgelten begünstigt. Das geht zu Lasten anderer Industrieunternehmen. Gerade der Mittelstand leistet diese Zahlungen, die die energieintensive Industrie nicht zahlt. Bei der Netzinfrastruktur soll man den Standort Deutschland auch nicht zu schlecht reden. Wir haben mit das beste Netz, die beste Stromqualität und eine enorm hohe Stromversorgungssicherheit, die Sie vielleicht auch nicht in allen Ländern, wo der Strom billig ist, unbedingt vorfinden werden.

Die zweite Frage steht damit im Zusammenhang. Wir werden unsere Klimaschutzziele 2020 nicht erreichen. Wenn man das Energiesteuerrecht schon anfasst, wäre es in diesem Zusammenhang in meinen Augen sehr wichtig, dass man das im Hinterkopf behält und überlegt, wo es noch Anreizmöglichkeiten für Energieeffizienz gibt. Dazu wäre es notwendig, dass man die Branchensubventionsliste aufmacht, die wir im Energiesteuerrecht vorliegen haben. Dort kann man sehen, dass alle Betriebe der Land- und Forstwirtschaft und des produzierenden Gewerbes eine Steuerermäßigung erhalten. Diese Unternehmen stehen nicht zwingend im internationalen Wettbewerb. In der Liste, die wir auch im EEG benutzen, ist verzeichnet, welche Branchen das sind. Die Anwendung dieser Liste würde bedeuten, dass man die Subventionstatbestände einschränkt und damit auch Raum für mehr Energieeffizienz und damit für die Senkung von CO_2 und anderen Emissionen schafft.

Wie sicherlich auch die anderen Kollegen, wie Herr Prof. Dr. Löschel oder auch das FÖS sagen würden, wäre es, wenn man das Energiesteuerrecht anfasst, prinzipiell sinnvoll, die Dieselbesteuerung zu überprüfen und generell zu prüfen, wie der CO_2-Gehalt gerade im Kraftstoffbereich aussieht. Wir haben keinen Emissionshandel für den Verkehrssektor. Der Verkehrssektor steht sehr schlecht da. Wir haben höhere Emissionen als 1990. Das heißt, in den letzten 27 Jahren ist nicht wirklich viel passiert. Und darum wäre es dringend notwendig, sich das jetzt, kurz bevor wir die Latte unserer Klimaschutzziele reißen, noch mal anzuschauen und grundsätzlich zu hinterfragen, ob wir nicht eine durchgängige CO_2-Besteuerung im Kraftstoffbereich brauchen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Das werden wir in dieser Legislaturperiode nicht mehr schaffen, befürchte ich. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist wieder Herr Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Ja, Frau Rieseberg, ich bin ja Bauer, weil Sie auch die

Landwirtschaft erwähnten. Der Steuersatz auf Agrardiesel ist in Deutschland der höchste in der Europäischen Union. Das sehe ich, wenn ich beispielsweise nach Österreich oder nach Frankreich schaue. Aber das ist jetzt nicht meine Frage, sondern nur eine leise Korrektur.

Frau Nitz, die Frage geht an Sie. Nachdem Frau Rieseberg das so vorgetragen hat, hätten wir auch gern die andere Seite gehört. Im Rahmen der Ende 2010 begonnenen Revision des Stromsteuergesetzes wurde vom Bundestag zunächst eine Entlastung der Industriegasherstellung bei Überschreitung eines Anteils der Stromkosten von über 50 Prozent an den Herstellungskosten angestrebt. Die entsprechende Regelung wurde jedoch bereits im Pränotifizierungsverfahren wegen beihilferechtlicher Bedenken von der Bundesregierung zurückgezogen und folglich nicht ins Gesetz aufgenommen. Für das Nichtvorliegen einer Beihilfe ist unter anderem Voraussetzung, dass die Regelung nicht selektiv im Sinne des EU-Beihilferechts ist. Deshalb meine Frage: Wie bewerten Sie die Erfolgsaussichten der heutigen Durchführung eines vollständigen Notifizierungsverfahrens für einen Befreiungstatbestand des ursprünglich vorgesehenen § 9 Stromsteuergesetz und wie bewerten Sie die Selektivität einer Regelung wie dem ursprünglich pränotifizierten § 9c Stromsteuergesetz?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Nitz, bitte.

Sve **Tara Nitz** (Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI)): Vielen Dank für die Frage. Vielleicht ganz kurz zu den Industriegasen allgemein, weil gerade eben gesagt wurde, die würden nicht im internationalen Wettbewerb stehen. Industriegase werden nicht einfach mit dem Zweck hergestellt, Industriegase zu produzieren, sondern sie sind Bestandteil in ganz vielen Wertschöpfungsketten. Sie sind essenzieller Bestandteil bei der Stahlproduktion, bei der Metallproduktion und bei vielen Prozessen der chemischen Industrie. Sie stehen also auch im internationalen Wettbewerb.

Zu Ihrer Frage der Erfolgsaussichten einer Notifizierung. Wir schätzen die Erfolgsaussichten als positiv ein, wenn ein neuer Anlauf unternommen würde, eine entsprechende Regelung bei der Europäischen Kommission zu notifizieren. Zum einen sehen wir, dass in anderen Mitgliedstaaten eine entsprechende Stromsteuerbefreiung für solche Prozesse, bei denen die Stromkosten einen Anteil von mehr als 50 Prozent an den Produktionskosten haben, erfolgt. Da reden wir auch über europäischen Wettbewerb. Spanien und Frankreich haben beispielsweise ähnliche Regelungen. Wir beziehen uns da auf die Regelungen in der Energiesteuerrichtlinie, die ausdrücklich bestimmte Prozesse und Verfahren ausnehmen, wenn die Mitgliedstaaten das wollen. Dazu gehören unter anderem die Stromverwendung bei der Elektrolyse, mineralogische Verfahren und chemische Reduktionsverfahren.

Ein Aspekt, der auch in dieser Aufzählung genannt wird, ist der Tatbestand, wenn der Stromkostenanteil für ein Produkt 50 Prozent oder mehr beträgt. Wir haben jetzt zu diesem speziellen Tatbestand noch keine Auslegungspraxis der EU-Kommission. Wir hatten nur das Pränotifizierungsverfahren, was aber dann abgebrochen wurde. Wenn die Diskussionen mit der EU-Kommission weiter laufen würden, weiß man nicht, wie sich letzten Endes die Meinungsbildung der EU-Kommission darstellen würde. Darüber hinaus gibt es auch keine Rechtsprechung dazu.

Aber eines ist all diesen Prozessen gemein, nämlich der Stromverwendung für die Elektrolyse sowie der Stromverwendung für mineralogische Verfahren und chemische Reduktionsverfahren: Entlastungen von der Stromsteuer sind in diesen Fällen keine Beihilfe und sind so auch von der EU-Kommission genehmigt worden. Der Tatbestand, den wir jetzt im Rahmen der Industriegase vorschlagen, beträfe ebenfalls einen stromintensiven Prozess. Deshalb müsste die EU-Kommission, der gleichen Logik folgend, auch zu dem Ergebnis kommen, dass das nicht von der Energiesteuerrichtlinie umfasst ist

und deshalb als Nichtbeihilfe freigestellt werden könnte. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE ist Herr Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende.

Ich bleibe nochmal beim Verkehrssektor. Es wurde eben schon von Frau Rieseberg darauf hingewiesen, dass die Fortführung der bestehenden verkehrspolitischen Initiativen dazu führen wird, dass wir im Verkehrssektor die Klimaschutzziele nicht einhalten können. Darum sehe ich an dieser Stelle einen doch ziemlich großen Handlungsdruck, und meine Frage an Herrn Mahler und an Frau Rieseberg in diesem Zusammenhang wäre, wo in dieser Problematik die steuerrechtlichen Möglichkeiten liegen. Sie haben es erwähnt, wir müssten zu einer CO_2-Besteuerung kommen, um einen emissionsärmeren Verkehr zu erreichen. Ich möchte Sie bitten, das zu erläutern und nochmal zu ergänzen, weil wir uns sicherlich auf diesen Weg begeben müssen, um wirklich die bestmöglichen Anreize zu setzen, die wir als Gesetzgeber geben können, um eine nachhaltige Verringerung der Emission im Verkehrssektor zu erreichen.

Bitte erwähnen Sie in Ihren Antworten auch noch einmal die Frage der schädlichen Wirkung der Subventionierung von Dieselkraftstoff, und ich möchte Sie auch bitten, den Zusammenhang kurz zu erwähnen, ob wir es eigentlich mit einem einheitlichen Handlungsrahmen zu tun haben.

Ist Ihr Vorschlag, den Sie in Ihren Stellungnahmen machen, zu einer CO_2-Besteuerung zu kommen vom Zeitrahmen her derjenige, auf den wir uns konzentrieren müssen, oder kann unter Umständen nicht doch – Stichwort LPG Einsatz – auch durch eine Brückentechnologie eine Reduzierung erreicht werden. Ich denke da insbesondere an den Einsatz im öffentlichen Nahverkehr.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank für die Frage. Wenn wir uns die eingesetzten Kraftstoffe im Verkehrssektor heute anschauen, dann spielen die gasförmigen Kraftstoffe eine sehr geringe Rolle, und das wird sich auch mit Fortlaufen von Subventionen wahrscheinlich nicht großartig ändern. Sprich, wenn man die Energiesteuer anfasst, um Klimaziele zu erreichen, dann sind es vor allem die Kraftstoffe Benzin und Diesel, die in ein Verhältnis miteinander gebracht werden müssen, und Diesel ist heute der, gesamtgesellschaftlich gesehen, teuerste Kraftstoff. Die externen Kosten bei Diesel sind am höchsten. Wenn ich einen Liter Diesel verbrenne, kommt mehr CO_2 raus, als wenn ich einen Liter Benzin verbrenne. Es ergibt auch mehr Feinstaub. Das hat sich zwar gebessert, aber es bestehen immer noch Nachteile, insbesondere wegen der Stickoxide, die jedes Jahr tausende von Menschenleben indirekt kosten, beziehungsweise diese Menschenleben verkürzen. Gleichzeitig existiert die bestehende Besserstellung von Diesel gegenüber Benzin. Das Umweltbundesamt berechnet diesen Vorteil auf circa sieben Milliarden Euro pro Jahr. Solange diese Besserstellung besteht, ist es unwahrscheinlich, dass es einen Shift in die gewünschte Richtung gibt, also zu mehr Energieeffizienz und zu geringeren Gesundheitskosten. Das heißt, aus einer umweltökonomischen Perspektive ist es sinnvoll, vor allem diese beiden Kraftstoffe in ein richtiges Verhältnis zueinander zu setzen. Neben dem CO_2-Ausstoss sind die immensen Gesundheitskosten zu beachten, die bei der bestehenden Dieseltechnologie auftreten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Frau Rieseberg, bitte.

Sve **Sarah Rieseberg** (arepo consult): Ich werde mich nicht noch einmal zu Diesel äußern. Das war absolut einleuchtend, was dazu gesagt wurde. Ich bin der Meinung, dass die Ausnahmen für Erdgas und Flüssiggas nicht hinreichend sind, um wirklich langfristig anzuzeigen, wohin die Reise gehen soll. Das heißt, dass dem Verkehrssektor, den Verbrauchern und der Industrie nicht deutlich signalisiert wird, dass wir in absehbarer Zeit eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors vorhaben. Ich will nicht sagen, dass man die Industrie oder die Verbraucher damit ökologisch gängeln sollte, sondern es geht dabei auch vor allen darum, den Industriestandort Deutschland anzupassen und sich von bestimmten Verbrennungsmotoren weg zu bewegen. Das ist eine Anpassung, die in Bezug auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit extrem wichtig ist. Denn am Ende werden bestimmte Märkte, die für unsere Autobauer relevant sind, wegfallen, weil bestimmte Arten von Verbrennungsmotoren in diesen Märkten nicht mehr zugelassen sein werden. Das hat vor allem mit der Luftbelastung zu tun, aber eben auch langfristig damit, was man für eine Industriestrategie in bestimmten Märkten fährt. Daher wäre es extrem wichtig, sich diesen Sektor anzugucken und die Steuern systematisch nach CO_2-Gehalt der Kraftstoffe zu staffeln.

Ein anderer Punkt ist, dass man natürlich nicht allein durch das Energiesteuerrecht die Verkehrswende herbeiführen kann, sondern dass auch ganz viele andere Aspekte und Rahmenbedingungen, beispielsweise das Tankstellennetz oder Ähnliches, gegebenenfalls durch andere Maßnahmen noch zu adressieren sind. Das heißt, man kann sich nicht allein auf eine angemessen Besteuerung verlassen. Das ist nicht ausreichend, um die Verkehrsrevolution hin zu Erdgas oder Flüssiggas zu verursachen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächste Fragestellerin für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Dr. Verlinden.

Abg. **Dr. Julia Verlinden** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Frage richtet sich an Herrn Prof. Löschel und an Herrn Mahler. Wir haben ja als Energiepolitiker eine Herausforderung. Wir diskutieren über verschiedene Heizungstechniken, über verschiedene Fahrzeugtechniken, und relevant für den Klimaschutz ist der Brennstoff, der jeweils verfeuert wird. Oft diskutieren wir darüber, ob Elektrofahrzeuge das Beste sind, aber sie sind nur ein Klimaschutzbeitrag, wenn auch tatsächlich Ökostrom verwendet wird. Bei einer Gasheizung ist es dasselbe. Ob jetzt Biogas, Erdgas oder Power-to-Gas darin fließt, ist ein großer Unterschied für das Klima.

Herr Prof. Löschel hatte uns im Wirtschafts- und Energieausschuss aus dem Gutachten der Experten zum Monitoringbericht Energiewende berichtet, und Herr Prof. Löschel hat noch einmal bewusst darauf hingewiesen, dass eine CO_2-Bepreisung im Rahmen einer Energiebepreisung ganz technologieneutral wirken kann. Also das, was viele Menschen aus der Branche uns immer wieder auch als Wunsch mitgeben: dass die Politik technologieneutral sein soll.

Auch Herr Mahler hatte darauf hingewiesen, dass die Energiesteuern, wie sie im Augenblick ausgestaltet sind, keiner klimapolitischen Logik folgen, weil sie abhängig vom Brennstoff unterschiedliche CO_2-Preise verursachen. Deswegen wüsste ich gerne von Ihnen beiden, von Herrn Mahler und von Herrn Prof. Löschel, welche Gesetzesänderungen Sie konkret vorschlagen würden. Mir ist klar, dass Sie hier kein ausgefeiltes, fertiges Konzept vorstellen können, aber vielleicht können Sie uns sagen, welche Kriterien oder welche Leitplanken für ein besseres Energiesteuergesetz hilfreich wären, um sektorübergreifend – dieses Stichwort kam jetzt auch mehrfach – den CO_2-Preis nicht nur im Verkehr, sondern auch in den anderen Sektoren konsistent zu machen. Welche Ausnahmen wären aus Ihrer Sicht weiterhin gerechtfertigt und welche nicht?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Prof. Dr. Löschel, bitte.

Sv **Prof. Dr. Andreas Löschel** (Westfälische Wilhelms-Universität Münster): Vielen Dank für die Frage.

Vielleicht darf ich noch mal an das anknüpfen, was ich vorhin gesagt habe. Die Betrachtung aus der Klimaperspektive macht es sinnvoll, dass man tatsächlich ausgehend von dem Brennstoff einheitliche CO_2-Preise über alle Technologien und über alle Sektoren hinweg erhebt. Das wäre ein sinnvoller Rahmen, unter dem man operieren könnte. Diese Preise würden natürlich im Laufe der Zeit ansteigen müssen, denn gegeben den langfristigen Zielsetzungen, die wir haben, werden Preise nur dann auch die Ziele erreichen können, wenn sie weit höher sind als alles, was wir gerade besprechen.

Es ist das konsistent, hier einheitliche Preise zu nehmen. Die Frage ist dann: „Reicht das aus?“ Aus der Klimaperspektive: ja. Aber vielleicht gibt es andere Gründe, warum einheitliche CO_2-Preise ein Problem sein können. Ein Beispiel könnte die Frage der anderen Luftschadstoffe sein, die durch CO_2-Besteuerung nicht adressiert wird. Dazu wird man sich zusätzliche Instrumente ausdenken müssen. Es wird ja auch die Frage der Infrastruktur angesprochen. Das ist auch ein ganz zentrales Problem. Aber das systemische Problem ist, wenn man all diese verschiedenen Dinge in ein CO_2-Preissignal hineinarbeitet, dann hat man wirklich große Probleme, die Transformation noch hinzubekommen, weil einfach nicht mehr klar ist, warum man das eigentlich macht. Ein reiner Verweis darauf, dass es hier auch Infrastrukturprobleme gibt, ist aus meiner Sicht nicht ausreichend, sondern es geht darum, tatsächlich einheitliche CO_2-Preise zu erheben, die im Zeitverlauf ansteigen. Dann wird klar: Es gibt hier eine Transformation. Es gibt weitere Probleme: technische Fragen, Infrastruktur, Luftschadstoffe. Da benötigt man komplementäre Instrumente, die dann entwickelt werden müssten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Ich kann das eben gesagte nur unterstreichen. Der Umwelt ist es egal, aus welchem Sektor eine Tonne CO_2 emittiert wird. Deswegen ist es sinnvoll, über alle Technologien, über alle Sektoren, einen einheitlichen CO_2-Preis festzulegen. Das lässt sich auch ohne Probleme in bestehende Systeme wie den Emissionshandel einbinden. Großbritannien hat einen entsprechenden Mindestpreis von 30 Euro, der dann mit den Emissionshandelskosten verrechnet wird. Also da existiert auf jeden Fall Spielraum.

Dann ist es natürlich so, dass in den unterschiedlichen Sektoren Steuern und Abgaben unterschiedliche Finanzierungsaufgaben haben. Da gebe ich meinem Vorredner ebenfalls Recht. Das heißt, alles nur über den CO_2-Preis zu machen, wäre sicherlich nicht ausreichend. So sind beispielsweise die Steuern und Abgaben auf einen ein Liter Heizöl etwas anders als auf einen Liter Benzin. Der Liter Heizöl muss nicht die Straßen mitfinanzieren, was der Liter Benzin natürlich sollte. Deswegen schlagen wir vor, neben einem einheitlichen sektorübergreifenden, im Zeitverlauf ansteigenden CO_2-Preis für alle Kraftstoffe und Energieträger, eine zweite Komponente einzuführen, die sich nach dem Sektor richtet. Beispielsweise könnte man den Energiegehalt im Kraftstoffbereich besteuern und so eben die Finanzierungsaufgaben adressieren, also den Bau von Straßen, bzw. die entsprechende Investitionslücken, die hier vorliegen. Sollte es jemals soweit kommen, dass andere Finanzierungsinstrumente zur Verfügung stehen würden, die besser dafür geeignet sind – beispielsweise eine intelligente Straßenmaut, ähnlich wie sie im LKW- Bereich schon gang und gäbe ist, wo die Straßennutzung in Abhängigkeit von gefahrenen Kilometern pro Fahrzeug, Gewicht und weiteren Eigenschaften bepreist wird, und auch weitere externe Kosten wie Luftschadstoffe, Lärm, oder Feinstaub berücksichtigt werden könnten – , dann wäre es sicher auch eine Möglichkeit, diesen energiespezifischen Preisbestandteil entsprechend abzusenken. Aber grundsätzlich ist es logisch und sinnvoll, wenn man die Klimaziele ernst nimmt, einen

konsistenten, im Zeitverlauf anwachsenden CO_2-Preis über alle Sektoren festzusetzen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist Herr Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Ich habe Fragen zum Themenkomplex § 46 Energiesteuergesetz, Steueraussetzungsverfahren. Meine Frage geht an Sie, Herr Prof. Küchen und an den Bundesverband der freien Tankstellen.

Sie fordern Regelungen für das Verbringen versteuerter Energieerzeugnisse zu gewerblichen Zwecken in Steuerlager anderer Mitgliedstaaten und für die Ausfuhr solcher Erzeugnisse, um Doppelbesteuerung im Abgangs- und Bestimmungsmitgliedstaat zu vermeiden. Gegen eine solche Regelung werden zum Teil europarechtliche Bedenken vorgetragen. Meine Frage: Warum werden für den Bereich „Energieerzeugnisse“ Änderungen in § 46 Energiesteuergesetz benötigt? Benötigen auch andere EU-Mitgliedsstaaten vergleichbare Änderungen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Prof. Küchen, bitte.

Sv **Jürgen Abend** (Mineralölwirtschaftsverband e. V. (MWV)): Ja, ich darf für Herrn Prof. Küchen antworten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Abend, ja?

Sv **Jürgen Abend** (Mineralölwirtschaftsverband e. V.): Ja, Herr Abend. Vielen Dank für die Frage, Herr Schindler.

Also warum brauchen wir Regelungen in diesem Bereich? Die wichtigsten Argumente sind, dass Energieerzeugnisse unter der aktuellen Konstruktion des § 46 in bestimmten Fällen doppelt besteuert werden. Das entspricht nicht den Grundsätzen und Grundprinzipien einer Verbrauchsbesteuerung. Die Doppelbesteuerung führt zu Wettbewerbsnachteilen für nationale Wirtschaftsbeteiligte und die Energiesteuer hat in diesem Fall eine reine Sanktionswirkung, wofür eigentlich Mittel des Ordnungsrechts zur Verfügung stehen.

Lassen Sie mich bitte ein paar Argumente aufgreifen, die immer ins Feld geführt werden, die auch insbesondere der Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf zu entnehmen sind. Auch die Bundesregierung stimmt dem Anliegen zu, dass Doppelbesteuerung vermieden werden sollte, sagt aber, an dieser Stelle könnte daraus eine Ausweitung der Entlastungregelung resultieren. Das sehen wir nicht so, weil es nicht dazu kommt. Es soll erstmal der Normalzustand wiederhergestellt werden. Viel wichtiger ist aber, ob die Energiesteuer in diesen Fällen überhaupt entstanden ist, denn sie basiert lediglich auf einer Fiktion. Die Steuer entsteht normalerweise, wenn ein Energieerzeugnis als Kraft- oder Heizstoff verwendet worden ist.

Das Ganze nennt sich das Steueraussetzungsverfahren. Das ist relativ festgelegt, europaweit geregelt und weitgehend harmonisiert. Die anderen Mitgliedsstaaten teilen die Auffassung der Bundesregierung nicht. Warum? In diesem Verfahren bleiben die Waren immer unter steuerlicher oder zollamtlicher Überwachung. Das heißt, es passiert mit diesen Waren nichts. Die Administrationen der Mitgliedstaaten haben jederzeit die Kontrolle über die Waren.

Ich will Ihnen, damit das deutlich wird, zwei Beispiele nennen. Zunächst: Eine deutsche Raffinerie möchte gekennzeichnetes Heizöl in einen anderen Mitgliedstaat befördern, wo das angefordert worden ist und eröffnet das Excise Movement and Control System (EMCS)-Verfahren.

Dieses wurde ordnungsgemäß eröffnet, und der Empfänger des Steuerlagers im anderen Mitgliedsstaat stellt auf einmal fest, er hat nicht gekennzeichnetes Heizöl bekommen, es ist ungekennzeichnet. Er sagt aber: „Ich nehme das trotzdem auf, ich kann es selbst noch kennzeichnen, ich habe eine Kennzeichnungsanlage, ich brauche auch unter Umweltaspekten das Ganze nicht zurückzuschicken und mir noch mal gekennzeichnetes Öl schicken lassen."

Was wären Ursachen für eine solche Situation? Da hat einfach ein Mensch einen Fehler gemacht, und das soll auch heute noch passieren, habe ich mir sagen lassen. Also es könnte ein Defekt an der Kennzeichnungsanlage sein. Oder es könnte auch beim Beladen die Ware aus dem falschen Tank gekommen sein, weil irgendwo einer einen falschen Knopf gedrückt hat, und das Öl nicht aus dem gekennzeichneten Tank gekommen ist, sondern aus dem Tank, wo die Waren noch nicht gekennzeichnet worden sind. Also es ist lediglich ein anderes Produkt ausgewiesen worden. Im IT-Verfahren EMCS macht der Empfänger so etwas kenntlich und sagt: „Ich habe hier andere Ware bekommen, aber ich habe sie aufgenommen." Und beide Zollverwaltungen sowohl hier in Deutschland als auch in dem anderen Mitgliedstaat haben darüber die Aufsicht und sagen: „Ja, das ist dort auch so angekommen." In Deutschland wird aber jetzt die Fiktion vorgenommen und gesagt: „Da war etwas nicht ordnungsgemäß. Da hat einer einen Verfahrensfehler gemacht. Wir erheben hier die Energiesteuer." Und so, wie der § 46 Energiesteuergesetz konstruiert ist, wird diese Energiesteuer in Deutschland nicht zurückerstattet. Der andere Mitgliedsstaat sagt aber: „Im Steuerlager soll keine Steuer entstehen. Ich habe das auch überwacht, es ist nichts passiert. Was Deutschland macht, ist mir egal." Der nationale Wirtschaftsbeteiligte hat hier zu zahlen und kriegt dieses Geld nicht zurück. Es handelt sich dabei um hohe Summen.

Das andere Beispiel ist genauso: Jemand liefert eine Benzinkomponente ins Ausland und der Empfänger analysiert das genau und stellt leicht abweichende Eigenschaften von der zugesagten Lieferung fest. Das macht eine andere Zolltarifnummer erforderlich und damit auch einen anderen Produktcode im IT-Verfahren EMCS. Deutschland sagt wieder: „Hier wurde der falsche Produktcode verwendet. Da ist ein Fehler gemacht worden." Fiktion: War alles nicht ordnungsgemäß! Die Steuer wird ohne Erstattungsmöglichkeit erhoben. Das führt zu einer Doppelbesteuerung.

In der Gegenäußerung wurde auch gesagt, es sei die Aufgabe des Beteiligten, eine ordnungsgemäße Durchführung des Steueraussetzungsverfahrens sicherzustellen. Es kommt ihm eine aktive Rolle zu. Das ist alles vollkommen richtig. Die deutsche Wirtschaft, insbesondere unsere Branche, unternimmt erhebliche Anstrengungen und verbessert kontinuierlich ihre Arbeitsabläufe. Hier geht es aber um ein Massenverfahren. Ich will Ihnen nur mal eine Zahl geben, die Sie selber gerne hochrechnen können: Eine große Gemeinschaftsraffinerie im Süden Deutschlands hat pro Tag circa 1 300 Ablieferungen von Energieerzeugnissen. Mit Tankkraftwagen, mit Schiffen und mit Zügen. Rechnen Sie das auf das Jahr hoch, und Sie bekommen ein Gefühl, wie viele Verfahren insgesamt eröffnet werden.

Dass Menschen Fehler machen, die im Bereich von unter einem Prozent der ganzen Ablieferung liegen, das ist klar. Wenn die Lieferung aber nicht als Kraft- oder Heizstoff missbräuchlich verwendet worden ist, und das ist nachweisbar, dann hat der deutsche Staat, nach unserer Auffassung, keinen Anspruch auf Energiesteuer. Und wenn gesagt wird: „Hier hat der Wirtschaftsbeteiligte einfach schlampig gearbeitet!", dann steht das Ordnungsrecht zur Verfügung. Die nationale Energiesteuer kann doch nicht dazu dienen, den Wirtschaftsbeteiligten zu disziplinieren. Da gibt es andere Mittel, und insofern ist sie nicht verhältnismäßig.

Zur Verhältnismäßigkeit hat jüngst der Europäische Gerichtshof in mehreren Urteilen gesagt, dass, wenn die Energiesteuer rein aufgrund formaler

Vorschriften erhoben wird, zumindest in den dargestellten Fällen der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt wird.

Wir sind der Auffassung, dass durch diese Vorgehensweise, insbesondere durch die nachträgliche Fiktion, eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten deutscher Unternehmen hervorgerufen wird. Wenn die Bundesregierung in der Gegenäußerung sagt, eine Ausweitung der Entlastungsmöglichkeit in § 46 EnergieStG könnte dazu führen, dass die auf Wettbewerbsgleichheit angelegten engen Regelungen des Steueraussetzungsverfahrens bei verbrauchsteuerpflichtigen Waren durch einen allgemeinen Heilungstatbestand für dem Wirtschaftsbeteiligten zuzurechnende Unregelmäßigkeiten unterlaufen würde, dann sagen wir: „Nein, durch diese Fiktion kommen wir erst zu diesen Wettbewerbsverzerrungen!“

Vielleicht ein letzter Punkt noch. Die Gegenäußerung sagt auch, es stehen ja noch Billigkeitsregelungen und großzügige weite Regelungen bei der Korrektur des Verfahrens zur Verfügung. Aus unserer Sicht ist das nicht zutreffend. Diese Argumentation greift nicht. Die Billigkeit im Steuerrecht soll Fälle sachgemäß regeln, die der Gesetzgeber aufgrund pauschalierender Regelungen, die notwendiger Weise erforderlich sind, nicht gesehen hat. Hier ist es aber eine bewusste Entscheidung des Gesetzgebers, das so zu handhaben. Also kann die Billigkeit hier nicht greifen, und der deutsche Beteiligte muss Wettbewerbsnachteile erleiden. Haben Sie vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Graf Bülow, bitte.

Sv **Axel Graf Bülow** (Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V. (MEW)/ Bundesverband Freier Tankstellen e. V. (bft)): Das war umfassend, was die rechtliche Bedeutung angeht. Ich wollte es nur noch einmal um eine wettbewerbsrechtliche Bemerkung ergänzen. Der Mittelstand, also wir als freie Tankstellen, kaufen ja nicht nur bei Raffineriegesellschaften, sondern wir kaufen eben auch bei internationalen oder in Deutschland tätigen Großhändlern und die sind natürlich genauso betroffen und wettbewerbsmäßig sogar noch mehr betroffen als große Raffineriegesellschaften, weil sie natürlich von solchen Fällen überproportional belastet werden. Und da der internationale Wettbewerb für uns als freie Tankstellen von äußerster Bedeutung ist – denn ohne das Angebot aus dem Ausland, also aus den internationalen Märkten, hätten wir hier einen abgeschotteten Markt –, legen wir sehr großen Wert darauf, dass auch mittelständische Handelsfirmen am Wettbewerb teilnehmen können und nicht benachteiligt werden. Ich denke, dass eine solche Regelung die mittelständischen Handelsfirmen noch mehr benachteiligt als große Raffineriegesellschaften, bedingt durch die Größenordnung der anstehenden Fälle. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Binding.

Abg. **Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Ich möchte noch mal die dena und den Verein Zukunft ERDGAS zu der Idee von Volkswagen befragen, eine große Initiative zum Ausbau der Erdgasmobilität anzukündigen. Und meine Frage ist erstens, ist es sinnvoll, und zweitens, was müssten wir politisch tun, damit andere Automobilkonzerne folgen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Frau Haverkamp, bitte.

Sve **Kristina Haverkampf** (Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)): Danke schön. Die Initiative von Volkswagen begrüßen wir sehr. Man wird natürlich sehen müssen, welche Taten folgen. Was kann man tun, damit Taten und weitere Hersteller folgen? Es gibt zwei ganz wichtige Aspekte. Das eine sind Preissignale, das ist mehrfach genannt worden. Da gibt es zwei Möglichkeiten: Die eine

ist, man verbilligt das umweltfreundliche Fahren mit Gas, das andere ist, man verteuert das klimafeindliche, das umweltfeindliche Fahren. Auch da gibt es Möglichkeiten, ob bei den Dieselsubventionen oder beim Emissionshandelssystem (ETS). Ich will da auch wirklich keine Empfehlung aussprechen. Ich möchte allerdings schon darauf hinweisen, dass es neben dem energiepolitischen Dreieck aus Nachhaltigkeit, Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit, auch noch einen Gesichtspunkt gibt, der in den nächsten Jahren mit zunehmenden Anteil von Erneuerbaren eine immer stärkere Rolle spielen wird: Das ist die Frage der öffentlichen Akzeptanz. Das ist gerade im Automobilbereich sehr wichtig. Deshalb ist das ein Sektor, den man, obwohl ich sicher bin, dass die Klimaziele nicht zuletzt wegen der Automobilität in Gefahr sind, mit sehr viel Fingerspitzengefühl anfassen muss, damit man nicht irgendwann quasi in den Rückwärtsgang gezwungen wird.

Der andere Punkt, den ich für fast noch bedeutsamer halte, betrifft die politische Rückendeckung. Wenn ich sehe, was im Augenblick an neuen Modellen angekündigt wird von Mercedes, von Volkswagen, welche Kooperationen es gibt, auch bei der Errichtung von Ladestationen und zwar auch über das hinaus, was durch das 300 Millionen-Programm der Bundesregierung gefördert wird, obwohl wir ein, im Vergleich zur Erdgas-Mobilität, geradezu vernachlässigbaren Bestand an E-Mobilität haben, fragt man sich, woher das kommt. Das kommt daher, dass die Bundesregierung sich ganz klar hinter die Batterieelektrik gestellt hat, und das ist ein Signal, welches die Hersteller mitnehmen, und das setzen sie auch um. China als großer Exportmarkt spielt sicherlich auch eine Rolle. Aber ich glaube, die Entschlossenheit der Bundesregierung, auch koalitionsübergreifend zu sagen, diese Technologie möchten wir unterstützen, ist für die Umsetzung von den Marktteilnehmern entscheidend. Wenn man ein ähnliches Commitment für die Erdgasmobilität bekommen könnte, würde sich in diesem Bereich noch eine Menge tun. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Dr. Kehler, bitte.

Sv **Dr. Timm Kehler** (Zukunft ERDGAS e. V.): Danke. Die Unterstützung von Erdgas als Kraftstoff durch einen niedrigen Steuersatz zeigt tatsächlich sehr deutlich, welche Herausforderungen in der Gestaltung von CO_2-basierten Steuern liegen. Wir erkennen, dass trotz niedriger Steuern die Marktanteile für Erdgas als Treibstoff aktuell bei 0,3 und weniger Prozent liegen. Das heißt, man benötigt sicherlich noch mehr Unterstützung, um die Initiative von Volkswagen, die wir äußerst begrüßen, weiter in den Markt einzuführen.

Preissignale für CO_2 sind sicherlich entscheidend, allerdings müssen wir auch feststellen, dass andere Randbedingungen, wie beispielsweise die Preisauszeichnung, von entscheidender Bedeutung sind. Das ist etwas, was wir in der Marktforschung auch immer wieder feststellen, wenn der günstige Preis beim Kunden tatsächlich nicht ankommt: Bei einem Preisauszeichnungsverfahren, das den Preis für Erdgas als Treibstoff optisch vergleichsweise teuer erscheinen lässt, fehlt das emotionale Kaufsignal, obwohl rational mit einem günstigen Steuersatz ein Kaufsignal gegeben wäre. Das Gleiche ist auch noch einmal hervorzuheben für den Aspekt der Infrastrukturentwicklung. Wir sehen auch eine Notwendigkeit für die Begünstigung der Steuer auf Erdgas als Treibstoff damit tatsächlich auch die Tankstellenbetreiber gestützt werden. Die Vorlaufinvestitionen, die nicht unerheblich für den Aufbau und den Erhalt einer Infrastruktur sind, damit bei entsprechenden kritischen Marktgrößen auch ein selbsttragendes System entstehen kann, betonen wir als Grundaussage in der Diskussion. Der Betrieb einer Erdgastankstelle ist in sich tatsächlich auch wirtschaftlich und muss nicht ein Dauersubventionstatbestand sein, sofern tatsächlich eine ausreichende Zahl von Kraftstoffen hinterlegt ist.

Wie gesagt, den Vorstoß von Volkswagen, der ja den gesamten Konzern umfasst, vom kleinsten PKW bis zum LKW und Bus, dem schließen wir

uns vollständig an. Wir sehen als Branche auch die Verpflichtung, die Infrastruktur aufzubauen und hoffen, dass diese Initiative des Konzerns einerseits dem Aspekt der Luftreinhaltung geschuldet ist, aber anderseits eben auch tatsächlich der CO_2-Reduktion Rechnung trägt, indem die CO_2-Vorteile von Erdgas eine Anrechnung in der Volkswagen CO_2-Bilanz finden werden. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist Herr Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Meine Frage geht noch einmal an Sie, Herr Prof. Ismer. Im Gesetzentwurf wird vorgesehen, dass die Steuerentlastungen für KWK-Anlagen bei den gewährten Investitionsbeihilfen anzurechnen sind. Wir hatten in der Koalition das Thema „1. Januar 2018“ als Stichtag schon im Entwurf abgearbeitet, aber halten Sie die Anrechnung von gewährten Investitionsbeihilfen für europarechtlich zwingend, beziehungsweise wie müssen die Änderungen ausgestaltet werden? Sollte das zum Beispiel nur für Neuanlagen gelten, um den Unternehmen in ihrer getroffenen wirtschaftlichen Disposition ausreichend Rechnung zu tragen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Prof. Dr. Ismer, bitte.

Sv **Prof. Dr. Roland Ismer** (Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg): Vielen Dank für die Frage.

Mein Verständnis war immer, dass uns die Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien der Kommission in der Tat verbieten, eine Überförderung herzustellen und strukturell trägt die Anrechnung anderer gewährter Vergünstigungen dieser Forderung Rechnung. Die Frage ist jetzt, wenn ich Sie richtig verstanden habe, einerseits zukunftsgerichtet. Da würde ich davon ausgehen, dass wir das machen müssen. Die Frage ist, ob sich für die Vergangenheit etwas anderes ergeben kann. Die Schwierigkeit liegt darin, dass wir im deutschen Verfassungsrecht tendenziell bei so etwas Dispositionsschutz gewähren würden. Das Bundesverfassungsgericht ist sehr weitgehend beim Schutz des Vertrauens auf den Bestand gesetzlicher Regelungen. Auch bei Förderungsregelungen.

Das Unionsrecht hingegen ist eher feindlich gegenüber einem solchen Vertrauen, wenn es um Beihilfen geht. Die Frage ist also hierbei, ob wir unionsrechtlich einen Vertrauenstatbestand haben, der uns erlaubt, das für die Zukunft fortzuführen, was in der Vergangenheit begünstigte Anlagen angeht. Insofern finde ich es, das ist eine vorläufige Antwort, zutreffend, aber ich würde noch mal nachgucken.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Binding.

Abg. **Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Ich würde gerne noch mal den Verband der Chemischen Industrie fragen: Welche Hoffnungen und Befürchtungen hegen Sie mit Blick auf die Standortfrage und mit Blick auf die Beschäftigung, wenn der Gesetzentwurf so zum Gesetz wird?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Frau Nitz, bitte.

Sve **Tara Nitz** (Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI)): Das ist eine sehr weitgehende Frage. Ich kann jetzt keine Zahlen nennen, wie sich das auf die Arbeitsplätze auswirkt, wenn der Gesetzgebungsvorschlag unverändert so beschlossen wird. Aber anknüpfend an das, was ich vorhin gesagt hatte, dass die Kriterien, die jetzt zur Bewertung eines Unternehmens in Schwierigkeiten zur Anwendung kommen würden und die unseres Erachtens nicht eins zu eins mit dem EU-Beihilfenrecht im Einklang sind, könnte das tatsächlich bei manchen Unternehmen nachteilige Folgen haben.

Wir hatten eine ähnliche Situation bereits gehabt, als das EEG-Beihilfeverfahren eröffnet worden ist. Sie können sich vielleicht noch daran erinnern, dass das im Vorfeld bei den Unternehmen zu einer Krise geführt hat, da sie nicht wussten, ob sie den Bescheid über die Befreiung vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) bekommen. Wir hatten bei uns in der chemischen Industrie eine Reihe von Unternehmen, die nicht mehr hätten produzieren können, wenn sie den Bescheid über die Befreiung nicht noch kurz vor Weihnachten, zwei Tage vor der Eröffnung des Beihilfeverfahrens, bekommen hätten. Das war auch mit den Wirtschaftsprüfern etc. nicht abgesprochen. Wenn diese Beihilfen oder auch Nichtbeihilfen wegfallen, ist es für energieintensive Unternehmen teilweise unmöglich, die Produktion aufrechtzuerhalten. Ich will jetzt nicht sagen, dass sich das hier auf alle Regelungen bezieht. Aber in Bezug auf die Industriegase, die wir vorhin angesprochen haben, sehen wir einfach, dass die deutschen Unternehmen im europäischen Wettbewerb fünf- bis zehnfach höhere Strompreise als ihre Wettbewerber zahlen. Diese Wettbewerbsnachteile bleiben dann weiter aufrechterhalten. Wie gesagt, die Industriegase betreffen nicht nur die chemische Industrie, sondern sie werden auch in der Stahlindustrie, der Metallindustrie und ganz vielen anderen energieintensiven Branchen eingesetzt.

Wir sehen daher noch Verbesserungsbedarf, um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen aufrechtzuerhalten. Aber ich kann Ihnen jetzt nicht damit drohen, dass Arbeitsplätze wegfallen, wenn der Gesetzentwurf unverändert so beschlossen wird.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächster Fragesteller, Herr Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Meine Frage geht noch mal an Herrn Dr. Dagger und Herrn Dr. Stücke zum Thema Autogas. Wir haben mit Verkehrsminister Dobrindt hart gerungen, dass es eine Gegenfinanzierung für die andere Förderung gibt. Hier soll der Schnitt gemacht werden, am 31.12.2018 ist Schluss. Es gibt ernsthafte Überlegungen über ein Entgegenkommen auch bei diesem Thema. Allerdings wird sich Bundesfinanzminister Dr. Schäuble an dieser Stelle sehr zugeknüpft verhalten. Wir suchen innerhalb der Koalition und in diesen Tagen auch mit der Opposition nach einem möglichen Kompromissweg. Wie könnte der aus Ihrer Sicht aussehen, wenn man es zeitlich streckt? Es gibt unterschiedliche Szenarien, die schon gerechnet wurden, über die Steuermindereinnahmen. Irgendwann soll eine Subvention oder Unterstützung vom Grundsatz her auslaufen. Hier ist das eben der 31.12.2018. Das tut weh, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Dr. Dagger, bitte. Oder beantworten Sie das, Graf Bülow?

Sv **Axel Graf Bülow** (Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V. (MEV) / Bundesverband Freier Tankstellen (bft)): Zu den Szenarien sollte der Deutsche Verband Flüssiggas e. V. etwas sagen, aber zu den Auswirkungen an Tankstellen kann ich natürlich etwas sagen. Die Tankstellen für Autogas sind sehr zahlreich in unseren Netzen enthalten. Sie bestehen aber nur deshalb, weil es eben diese Steuervergünstigung gibt. Wenn man sie Ende 2018 beenden würde, würde die Attraktivität dieses Kraftstoffes aus unserer Sicht gegen Null gehen. Das heißt, die bestehenden Fahrzeuge wird es dann noch geben, aber es würde keiner auf die Idee kommen, sich noch ein neues Auto mit dieser Antriebsart zu kaufen. Damit wäre dieser umweltfreundlichere Kraftstoff vom Markt verschwunden. Wir haben das bei anderen Kraftstoffen auch schon erlebt. Ich denke beispielsweise an reinen Biodiesel und andere Dinge, die mit großem Hype und Förderung auf den Markt gebracht wurden und dann wieder aus dem Markt ausschieden, weil sich die Steuergesetzgebung verändert hatte.

Vielleicht noch ein Hinweis zu der Anmerkung, dass eine Förderung irgendwann einmal auslaufen müsse: Das ist richtig. Allerdings denke ich auch

an andere gasförmige Kraftstoffe, die seit fast 20 Jahren solche Förderungen haben und diese auch weiterhin brauchen. Diese könnten ansonsten nicht am Markt bestehen bleiben, weil der Verbraucher sie noch nicht ausreichend akzeptiert und offenbar die Produktionskosten für solche Autos immer noch höher als die für herkömmliche Autos sind. Wenn man diese Kraftstoffe haben will und sie für umweltfreundlicher als anderer erachtet, dann muss man eben auch die Konsequenzen ziehen und diese Kraftstoffe steuerlich so stellen, dass sie wettbewerbsfähig sind. Das ist aus unserer Sicht die einzige Möglichkeit, LPG am Markt zu halten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Herr Dr. Stücke, bitte.

Sv **Dr. Andreas Stücke** (Deutscher Verband Flüssiggas e. V. (DVFG)): Herr Schindler, es ist richtig, dass das ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg zwei oder drei Szenarien durchgerechnet hat. Das eine ist das teure, das andere wird als mittleres Szenario betrachtet. Wir glauben, dass das teure Szenario von unrealistischen Annahmen ausgeht. Es ist zu optimistisch für die weitere Entwicklung der Versorgung mit Gaskraftstoffen. Es ist richtig, dass man die Zahl von Gasfahrzeugen sehr schnell in die Höhe schnellen lassen kann, wenn man zum Beispiel dem italienischen Modell folgt, wo der Kauf von Gasfahrzeugen subventioniert worden ist. Diese Idee wird in Deutschland aber nicht verfolgt. Insofern muss man unter den gegenwärtigen Bedingungen eher von einer stagnierenden Entwicklung ausgehen. Insofern glauben wir, dass das Szenario, wie es im BMF gesehen wird, zu optimistisch und auch zu teuer ist.

Sie haben gefragt, ob es Kompromisse gibt, was die Zahl der Jahre angeht, in denen eine Förderung noch stattfinden kann. Darüber wird man sprechen. Der Bundesrat hat sich eindeutig positioniert und sieht keine Differenzierung zwischen CNG und LPG vor. Das Modell, was jetzt im Energiesteuergesetz für CNG vorgesehen ist, sieht eine Abstufung ab 2024 vor. Solche Stufen wären selbstverständlich auch für LPG machbar. Der Bundesfinanzminister hat im Gegenzug für die Förderung von LPG eine einzigartige Infrastruktur mit 7.000 Tankstellen bekommen. Es gibt keinen anderen alternativen Kraftstoff in Deutschland, der das zu Wege gebracht hätte. Um diese Infrastruktur zu schützen oder am besten noch weiter auszubauen, wäre ein weiterer Steuervorteil für LPG das richtige Modell. Insofern plädieren wir dafür, dass zwischen CNG und LPG bei der Formulierung im Energiesteuergesetz nicht unterschieden wird.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Um den Punkt noch mal aufzugreifen, den Sie angesprochen haben, ob wir an dieser Stelle unterschiedlich behandeln müssen oder nicht. Wir haben einen Antrag eingebracht, der über den Gesetzentwurf der Bundesregierung hinausgeht und fordert, dass wir mehr Sicherheit für die Verbraucherinnen und Verbraucher brauchen, die sich vor einiger Zeit oder jetzt aktuell auf eine Umstellung des Antriebs eingestellt haben und diese Umstellung sozusagen auch noch im normalen Betrieb des Fahrzeugs abschreiben können. Gleichwohl haben wir uns bei der Vorbereitung dieses Änderungsantrages schon darauf eingelassen, für LPG einen verkürzten Subventionszeitraum in den Antrag aufzunehmen, den wir allerdings ökologisch begründen. Aus ökologischer Sicht sehen wir nämlich Nachteile gegenüber dem Erdgas. Gleichwohl halten wir dieses sofortige Aussteigen aus der Förderung oder Belassen der alten Gesetzgebung für nicht weiter fortführbar und nicht tragfähig. Darum gibt es diesen Antrag.

Ich würde aber gerne noch mal Argumente aus Ihrer Sicht, Herr Heinze und Herr Mahler, hören, damit wir den Diskussionsprozess, den Herr Schindler angekündigt hat, unter Umständen auch mit diesen Argumenten befruchten können. Wir haben gehört, dass gasförmiger Kraftstoff keine Rolle spielt, dafür ist der Marktanteil zu gering. Wenn wir wirklich eine Entlastung der Umwelt im

Verkehrssektor haben wollen, müssen wir uns auf Diesel und Benzin konzentrieren. Das war auch unsere Argumentation, dass wir relativ schnell in der Lage wären, zu erheblichen Entlastungen insbesondere in Städten zu kommen. Wenn wir beispielsweise eine Offensive starten würden, LPG-getriebene Fahrzeuge und Busse im öffentlichen Personennahverkehr einzusetzen, könnte das die Stickoxidproblematik erheblich entlasten.

Darum meine Frage an Sie, ob es helfen kann, dass wir mit einem entsprechend geänderten Gesetzentwurf diese Entwicklung unterstützen können. Ich würde auch ganz gerne noch mal aus Ihrer Sicht, Herr Heinze und Herr Mahler, erfahren, ob es gerechtfertigt ist zu sagen, dass man Erdgas und LPG unterschiedlich behandelt. Wie bewerten Sie, wenn Sie das mitaufnehmen wollten, insbesondere auch die anderen Strategien der Bundesregierung, was die Entlastung des Verkehrssektors betrifft, d.h. die E-Mobilitätsoffensive und auch die angesprochene Offensive von Volkswagen, jetzt noch mal eigenständig mit Erdgasmodellen auf den Markt zu kommen. Wir brauchen ein paar Argumente, mit denen wir auch den Bundesfinanzminister überzeugen können, wenn wir auch aus Ihrer Sicht überzeugen sollen, dass es da zu einer weiteren Entlastung der LPG-Nutzer kommen muss.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Prof. Dr. Heinze, bitte.

Sv **Prof. Dr.-Ing. Thomas Heinze** (Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes): Ich möchte hier einmal auf ein Beispiel zu sprechen kommen. Es gab schon einmal eine breite Verwendung von LPG-Bussen in Wien im Linienverkehr. Das heißt, dass die Technologie grundsätzlich existiert, aber sie konnte sich dort leider nicht halten. Aus kostentechnischen Gründen war eben der Diesel preislich zu attraktiv, dass man das nicht mehr weitergeführt hat. Das heißt, dass es technologisch definitiv möglich ist, den LPG-Antrieb mit Ottomotoren in den Verkehr zu bringen. Das geht natürlich mit einer entscheidenden Stickoxid (NO_x)-Einsparung einher, die wir hier schon dargestellt haben, die im Bereich von 50 bis 100 im Faktor liegt. Von daher ist es sehr wichtig, das im Hintergrund zu behalten.

Ich möchte auch noch einmal auf den Punkt kommen, dass das Flüssiggas ein flüssiger Kraftstoff ist, was bedeutet, dass dieser Kraftstoff eigentlich sehr eng mit der Motorentechnik verbunden ist, für die die konventionellen Kraftstoffe entwickelt wurden. Wir haben hier sehr gute Möglichkeiten, bestehende Technologien einzusetzen und sehr schnell CO_2- und NO_x-Vorteile zu haben. Nichtsdestotrotz kosten diese Anlagen natürlich Geld. Im Fahrzeugbereich werden das sicherlich 3 000 Euro sein, die dort eine Umrüstung kostet. Daher ist es sicherlich wichtig, wie wir auch schon gehört haben, die Spreizung zwischen den konventionellen Kraftstoffen und den LPG-Kraftstoffen oder den Gaskraftstoffen hier nicht zu groß werden zu lassen, damit wir die vorhandenen technischen Möglichkeiten auch weiterverwenden können. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale-Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank für die Frage. Wenn man die Klimaziele der Bundesregierung ernst nehmen würde, dann würde das für den Pkw-Straßenverkehr bedeuten, dass im Jahr 2050 kein mit fossilen Kraftstoffen betriebenes Auto mehr auf der Straße fahren würde. Wenn wir wissen, dass die Haltezeit eines durchschnittlichen Autos 14 bis 15 Jahre beträgt, heißt das, dass ab 2035 kein zusätzlicher Autoverbrenner mehr auf die Straße gebracht werden sollte. Das ist das Signal für den Preis. Diesem Ziel sollte sich die Energiesteuer entsprechend anpassen. Die E-Mobilitätsoffensive der Bundesregierung macht natürlich nur Sinn, wenn nicht auf der anderen Seite die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass es zu einem Verharren in diesem fossilen Regime kommt.

Was das Verhältnis Erdgas- Flüssiggas anbelangt, sehen wir bei unseren Vergleichen, dass im Pkw-Bereich Erdgas einen leichten Vorteil gegenüber Flüssiggas hat, was die ökologische Komponente anbelangt. Deswegen glauben wir, dass dort eine unterschiedliche Streckung beim Abbau der Subvention durchaus begründbar ist. Was den Einsatz in anderen Sektoren wie den ÖPNV betrifft, ist natürlich auch immer der Vergleich mit anderen zur Verfügung stehenden Technologien notwendig. Grundsätzlich gilt auch da, dass es einen einheitlichen CO_2-Preis geben sollte. Aber wir würden zustimmen, dass die gasförmigen Kraftstoffe einen Vorteil gegenüber Diesel haben sollten und hier eine Förderung wünschenswert sein kann, insbesondere mit Blick auf die Situation innerhalb der Städte.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage noch einmal Herrn Prof. Löschel und Herrn Mahler. Da insbesondere von der Union auch immer das Thema „wettbewerbliche Wirkung“ hier zentral thematisiert worden ist, wollte ich dazu nochmal fragen. Können Sie zum einen etwas zu der Rolle Deutschlands im internationalen EU-Vergleich sagen, was die Höhe der Umweltsteuern angeht? Zum anderen hatten Sie sich für eine grundlegende Reform der Energiebesteuerung im Sinne einer CO_2-Bepreisung ausgesprochen. Könnten Sie dazu dann noch sagen, wie viel Spielraum Sie da im nationalen Bereich sehen, welche Ausnahmen notwendig sind und vor allem was für den Übergang notwendig ist.

Herr Mahler, insbesondere Sie hatten in Ihrer schriftlichen Stellungnahme einen Chart mit den Steuersätzen auf Kraftstoffe mit CO_2-Ansatz bei 30 Euro pro Tonne CO_2 abgebildet. Dort sieht man, dass es auch eine starke Veränderung gibt. Das bedeutet natürlich auch dann entsprechende Marktveränderungen. Könnten Sie dazu etwas sagen, ob man das in einem Schritt machen soll oder in welchem Szenario Sie sich das vorgestellt haben und zu dem Vergleich national-europäisch?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Prof. Dr. Löschel, bitte.

Sv **Prof. Dr. Andreas Löschel** (Westfälische Wilhelms-Universität Münster): Vielen Dank für die Frage.

Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Wir sollten natürlich die Transformation Deutschlands im Energiebereich nicht ohne eine angemessene Berücksichtigung des europäischen Rahmens machen. Was auch bedeutet, dass, wenn wir nationale Alleingänge machen, diese gut begründet sein müssen oder wir es am besten gleich im europäischen Verbund machen. Wir haben in verschiedenen Bereichen gute Instrumente in Europa, also etwa den Emissionshandel, der hier alle Mitgliedsstaaten auch umfasst, aber eben nur in einem bestimmten Bereich. Im Verkehrsbereich ist das anders. Dort gibt es eine größere Differenzierung, was diese Belastungen angeht. Das ist zu berücksichtigen. Das heißt, dass es natürlich hier notwendig ist, auch zu prüfen, wenn man in Richtung einer CO_2-Besteuerung zum Beispiel geht, dass diese auch in den verschiedenen Ländern einheitlich entsprechend nachvollzogen werden. Es gibt verschiedene Beispiele, Großbritannien wurde genannt, Frankreich hat das auch überlegt. Dort muss dann auch weiter daran gearbeitet werden, dass man eben zumindest im Strombereich pentalateral mit den Anrainerstaaten, aber auch sonst in Europa einheitliche Regelungen bekommt, um eben diese wettbewerblichen Wirkungen auch abfedern zu können. Es gibt aber aus meiner Sicht dort auch große Spielräume, wenn man sich diese verschiedenen Ansatzpunkte im heutigen System, das wir haben, mit Steuern, Abgaben, Umlagen, Entgelten im Energiebereich anschaut, dann wird klar, dass man das anders strukturieren und besser zuschneiden könnte. Damit wären dann auch in der Summe nicht zwingend höhere Belastungen verbunden, sondern es würde zielgerichteter schädliches Verhalten bepreist werden, ohne dass sich vom Haushalt oder Wettbewerb etwas

verschlechtern müsste. Im Strombereich ist klar, dass man sich hier gleichzeitig anschauen würde, was eigentlich mit der Stromsteuer passiert oder wie es mit der Bepreisung der Erneuerbaren Energien weitergeht. Auch hier gibt es eben verschiedene Bereiche, die man angehen muss.

Die nächste Frage waren die Ausnahmen. Ich denke, dass man es bei den Ausnahmen bisher in vielen Bereichen gut geschafft hat, die Energiewende voranzubringen, aber trotzdem den industriellen Rahmen so zu setzen, dass Deutschland wettbewerbsfähig bleibt. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Nichtsdestotrotz ist jede Ausnahmeregelung auf den Prüfstand zu stellen. Es gibt verschiedene Studien, die sich zum Beispiel mit Überwälzungsmöglichkeiten von Steuern in verschiedenen Kontexten auseinandersetzen. Ich glaube, die müsste man hier auch zu Rate ziehen, um solche Ausnahmeregelungen begründen zu können. Aus der langfristigen Perspektive, wozu ich auch einige Beispielrechnungen gemacht habe, kann man sich gut vorstellen, dass allein hinsichtlich des Steueraufkommens ein einheitliches System über den CO_2-Preis tatsächlich die anderen Steuereinnahmen auch ersetzen kann. Das ist heute noch nicht der Fall, aber perspektivisch könnte das so sein. Das würde dann auch umfassende Anreize über die verschiedenen Sektoren setzen. Darüber haben wir heute noch nicht gesprochen. Denn wir dürfen natürlich jetzt nicht nur den Verkehrssektor anschauen, sondern wir sprechen hier dann auch über eine Transformation in der Zukunft, die alle Sektoren zusammenbringen muss und die auch erreichen muss, dass zum Beispiel günstiger Strom auch eine Rolle im Verkehrssektor spielen kann. Da geht es also um Technologieneutralität, nicht nur Benzin versus Gas, sondern auch dann Gas versus strom- und hoffentlich CO_2-freien Antriebstechnologien.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale-Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Zunächst einmal ein paar Worte zum europäischen Vergleich. Deutschland ist, was die Umweltsteuern anbelangt, mitnichten ein Hochsteuerland. Das ist der Fall, wenn man sich die Steuern auf Heizstoffe oder auch auf Kraftstoffe anschaut. Auch wenn man den Anteil der Umweltsteuern insgesamt anschaut, ist Deutschland kein Vorreiter, sondern maximal im Mittelfeld. Es sieht sogar so aus, dass der Anteil der Umweltsteuern über die Jahre zurückgeht. Wenn man die gesamten Einnahmen des Staates aus Steuern und Abgaben nimmt, dort die Umweltsteuern herausnimmt, dann sieht man, dass der Anteil heute geringer als vor der ökologischen Steuerreform ist. Der Hauptgrund hierfür ist sicherlich, dass die Energiesteuern größtenteils als Mengensteuern ausgestaltet sind, die einer inflatorischen Abwertung unterzogen sind. Da die Energiesteuern seit 13 oder 14 Jahren nicht mehr angefasst wurden, hat man quasi eine fortlaufende Steuersenkung, anstatt dass man hier das reale Niveau beibehält.

Die Aussage zu dem Chart, der in unserer Stellungnahme enthalten ist, stimmt. Das würde die Preise für Kraftstoffe und die Preise für die einzelnen Energieträger verändern. Das ist auch das Ziel. Trotzdem muss man das natürlich auch in Abhängigkeit mit anderen Steuern sehen. Wenn man die Diesel- und die Benzinsteuer nach der gleichen Logik, also nach CO_2- bzw. Energiegehalt erhebt, dann muss man natürlich auch bei der Kfz-Steuer die gleiche Logik anwenden. Dann gibt es keinen Grund, Dieselfahrzeuge mit einer höheren Kfz-Steuer zu belegen. Hier ist einfach das Ziel, dass ein Auto in Abhängigkeit von dem besteuert wird, was es in die Luft bläst und welche externen Kosten es hat, nicht hingegen, welche Technologie hier vorliegt.

Außerdem ist auch denkbar, dass man sich im Güterverkehr die Situation anschaut, da im Güterverkehr die Chancen für Tanktourismus viel größer als im Pkw-Verkehr sind. Hier kann sicherlich nicht das Ziel sein, dass die Lkw anstatt in Deutschland zu tanken, noch stärker in Luxemburg tanken. Es gibt im Bereich des Lkw-Verkehrs auch ein Instrument, was sehr gut

geeignet ist, externe Kosten an dem Ort der Entstehung einzupreisen, nämlich die Lkw-Maut. Insofern gibt es Möglichkeiten, die entsprechenden Instrumente hier miteinander in Verbindung zu setzen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Letzter Fragesteller für heute ist Herr Schindler.

Abg. **Norbert Schindler** (CDU/CSU): Vielen Dank. Meine Frage geht direkt an Sie, Herr Prof. Küchen. Die Streichung des § 50 im Energiesteuergesetz und damit der Ausschluss der Möglichkeit, reine Biokraftstoffe in Zukunft überhaupt noch zu fördern. Ist das klug? Und ist es auf der anderen Seite wirklich europarechtlich so zwingend notwendig?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Herr Abend, bitte.

Sv **Jürgen Abend** (Mineralölwirtschaftsverband e. V. (MWV)): Vielen Dank für die Frage, Herr Schindler.

Also zum ersten Teil der Frage, ob es klug ist, das zu streichen. Ich würde es vor dem Hintergrund der sogenannten besonders förderungswürdigen Biokraftstoffe sehen wollen, die eigentlich einen großen Teil der Treibhausgasminderung auch in Zukunft ausmachen sollen. Dazu gibt es auch schon Vorschläge für zweite und dritte Generationen im EU-Recht. Dieser Möglichkeit würde sich der nationale Gesetzgeber hier berauben, indem er den § 50 Energiesteuergesetz komplett streicht.

Zum zweiten Teil Ihrer Frage: Die Energiesteuerrichtlinie sagt in ihrem Artikel 16, dass ich dann keine Steuerbegünstigung mehr für Biokraftstoffe gewähren darf, wenn ich in Folge von „gemeinschaftsrechtlicher Regelungen" verpflichtet bin, hier Beimischungsverpflichtungen zu erfüllen. Das ist aber nach all dem, was wir wissen, nicht der Fall. Weder die Energiesteuerrichtlinie, noch die Kraftstoffqualitätsrichtlinie, die Nachfolgerichtlinie (EU) 2015/652 oder die Richtlinie über den Vorrang erneuerbarer Energien sieht eine Pflicht vor, Biokraftstoffe beizumischen. Vielmehr besagt die eine Richtlinie, dass ein Anteil erneuerbarer Energien für jeden Mitgliedsstaat erreicht werden soll, für Deutschland sind das etwa um die 18 Prozent. Die andere Richtlinie, die sich auf den Kraftstoffbereich auswirkt, die Kraftstoffqualitätsrichtlinie, sagt, hier sollen zehn Prozent Treibhausgasminderung erreicht werden. Wie das gemacht wird, da hat der Mitgliedsstaat dann ein ganzes Instrumentarium. Die sind auch gerade noch mal novelliert worden. Aber es gibt keine Vorschrift, die im Europarecht sagt, dass der nationale Mitgliedsstaat Biokraftstoffe beimischen muss, und deshalb darf er keine Steuerbegünstigung mehr gewähren.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer:** Vielen Dank. Wir sind am Ende unserer Anhörung. Ich bedanke mich vor allen Dingen bei den Sachverständigen, dass Sie uns mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag, falls Sie in Berlin bleiben, und ansonsten eine gute Heimfahrt. Vielen Dank.

Schluss der Sitzung: 13:58 Uhr

Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vorsitzende

arepo consult

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung hinsichtlich des zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

Für den Finanzausschuss
Zur Anhörung am 15. Mai 2017

Berlin, den 12. Mai 2017

Sarah Rieseberg
Arepo Consult
Albrechtstrasse 22
10117 Berlin
Germany
rieseberg@arepo-consult.com
Tel.: +49 30 220 12 448

1 Zusammenfassung

Zentrale Anregungen dieser Stellungnahme sind:

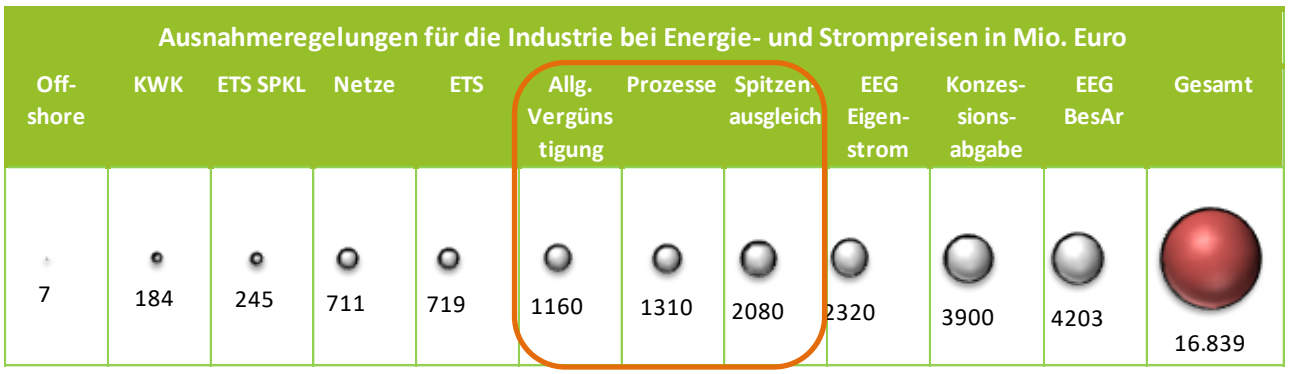
1. Die Überprüfung der pauschalen Subventionierung von Unternehmen des Produzierenden Gewerbes im Rahmen der Energie- und Stromsteuer,
    a. *Reaktion zu Forderungen des Industriegashersteller:* Keine Sonderbehandlung der Industriegasherstellung im Rahmen einer Wiedereinführung von § 9c.
2. Die systematische Kraftstoffbesteuerung nach CO_2-Gehalt.

1) Die pauschale Subventionierung von Unternehmen des Produzierenden Gewerbes wird auch im vorliegenden Entwurf fortgeführt. Die Argumentation der Gefährdung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ist dabei nicht schlüssig, da einzelne Branchen des Produzierende Gewerbes sehr unterschiedliche Energieintensitäten aufweisen und zu einem unterschiedlichen Grad im internationalen Wettbewerb stehen.
    a. Forderungen der Industriegashersteller für eine Komplettbefreiung sind unbegründet, da diese Unternehmen bereits den Spitzenausgleich erhalten und von Senkung der Rentenversicherungsbeiträge im Rahmen der ökologischen Steuerreform profitieren. Die Industriegasherstellung hat im Vergleich zu anderen Branchen, bereits heute sehr niedrige Strompreise, da sie auch in anderen Energieabgabenbereichen privilegiert ist.
2) Die Verlängerung der reduzierten Erdgasbesteuerung ist nicht ausreichend richtungsweisend und ersetzt keine systematische Kraftstoffbesteuerung nach CO_2-Gehalt. Es mangelt weiterhin an der von vielen Seiten geforderten langfristigen Weichenstellung in der Kraftstoffbesteuerung, die einen Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors aufzeigt.

2 Subventionen für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes

Die Paragraphen § 2 Abs. 2, § 26, § 27 Abs. 2, § 37, § 44, § 47, § 51, § 53, § 55 und § 57 des Energiesteuergesetzes und die Paragraphen § 9a, § 9b und § 10 des Stromsteuergesetzes werden im Subventionsbericht des Finanzministeriums in der Liste der 20 größten Steuervergünstigungen geführt (BMF, 2015). Neben Subventionen für Agrardiesel oder Luftfahrtbetriebsstoffe, kommt der größte Anteil der Ausnahmen dem Produzierenden Gewerbe zu Gute. Abbildung 1 stellt die im Strom- und Energiesteuergesetz festgelegten Subventionen im Verhältnis zu anderen Ausnahmeregelungen für die Industrie bei Energiekosten dar. Im Kontext anderer energiepreismindernder Maßnahmen summieren sich diese Subventionen der Industrie auf fast 1/3 der Gesamtentlastung von knapp 17 Mrd. Euro (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Volumen der Ausnahmeregelungen für die Industrie bei Energie- und Strompreisen in Mio. Euro (Strom- und Energiesteuer roter Kasten)



Anmerkung: Ausnahmeregelungen: Offshore: (1) Offshore-Haftungsumlage nach § 17f EnWG, (2) KWK: KWKG-Umlage, (3) ETS SPKL: Strompreiskompensation für den europäischen Emissionshandel, (4) Netze: individuelle Netzentgelte gemäß § 19 Abs. 2 Satz 1 bzw. Satz 2 StromNE, (5) ETS: kostenlose Zertifikatszuteilung im Rahmen des Europäischen Emissionshandel, (6) Allgemeine Vergünstigung nach § 9b StromStG und § 54 EnergieStG, (7) Bestimmte energieintensive Prozesse nach § 9a StromStG/§ 51 EnergieStG, (8) Spitzenausgleich nach § 10 StromStG/§ 55 EnergieStG, (9) EEG-Eigenstrom: Eigenstrom Bestandsschutz nach § 61 Abs. 3 und 4 EEG 2017, (10) Konzessionsabgabe: Sondervertragskunden, (11) EEG-BesAr: Besondere Ausgleichsregelung nach § § 63 ff. EEG 2017.
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Berechnungen von FÖS (2017).

Auch das Umweltbundesamt prangert die Subventionen bei der Energie- und Stromsteuer regelmäßig im Bericht zu umweltschädlichen Subventionen an. Sie senken die Energiekosten, und reduzieren die ökonomischen Anreize zur sparsamen Energienutzung. Damit verringern sie auch die finanzielle Attraktivität von notwendigen Innovationen und Investitionen in effizientere Anlagen. Diese umweltschädlichen Subventionen tragen dazu bei, dass Deutschland nach aktuellem Stand wieder seine Klimaschutzziele nicht erreichen wird, also sein 40 % Minderungsziel für das Jahr 2020 wohl verfehlen wird.[1]

Im Energie- und Stromsteuergesetz wird die Entlastung der Unternehmen mit der Position im internationalen Wettbewerb begründet. Die Entlastungsregelungen unterscheiden aber nicht zwischen Unternehmen oder Branchen, die starkem oder schwachem internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind. Im Jahr 2016 profitierten knapp 36.700 Unternehmen von der Stromsteuerbegünstigung nach § 9b und rund 16.200 Unternehmen von der Energiesteuerbegünstigung nach § 54 EnergieStG (BMF, 2015).

Auch die Besondere Ausgleichsregelung des Erneuerbaren Energien Gesetzes begründet sich durch eine potentielle Wettbewerbsgefährdung der Unternehmen. Basierend auf den Umweltbeihilfeleitlinien der EU-Kommission,[2] begünstigt das EEG hingegen lediglich 2.006 Unternehmen (BAFA, 20116).
Die Pauschalsubventionierung des gesamten Produzierenden Gewerbes ist mit der Gefährdung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit daher nicht schlüssig begründet.

[1] Bereits 2005 hat die Bundesrepublik ihr Klimaschutzziel von 25 % Minderung verfehlt.

[2] Definition der Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit in der UEBLL der EU Kommission: Die Beihilfe kann nur gewährt werden, wenn das Unternehmen in einem der in Anhang 3 genannten Wirtschaftszweige tätig ist. Um möglichen Heterogenitäten der Stromintensität eines bestimmten Wirtschaftszweigs Rechnung zu tragen, kann ein Mitgliedstaat ein Unternehmen eine Stromintensität von mind. 20 % aufweisen und einem Wirtschaftszweig mit einer Handelsintensität von mindestens 4 % auf Unionsebene angehören.

Auch der *Evaluationsbericht von Steuervergünstigungen* von FIFO et al. (2009) bescheinigt, dass viele der Unternehmen von den Vergünstigungen profitieren, aber nicht aufgrund hoher Energiekosten in ihrer Wettbewerbsposition gefährdet wären:

> *„Gleichwohl verbraucht weiterhin ein beachtlicher Teil der begünstigten Unternehmen weder viel Energie noch ist er in besonderem Maße dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt. Dies ist noch offensichtlicher im Fall der Land- und Forstwirtschaft."*

Wenn die Bundesregierung die Steuerbegünstigungen mit der Gefährdung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit begründet, muss sie konsequent die Liste der wettbewerbsgefährdeten Branchen nach den EU Umweltbeihilfeleitlinien anwenden. Jede Änderung am Energie- und Stromsteuergesetz sollte darauf ausgerichtet sein, die pauschalen und klimaschädlichen Subventionierungen von Produzierendem Gewerbe und Land- und Forstwirtschaft in effektive innovations-, wirtschafts- und klimapolitische Steuerungsinstrumente umzugestalten.

2.1 Industrieprivilegierung am Beispiel der Industriegasindustrie

Von Seiten der Industrie wurde die Forderung[3] eingereicht, § 9c des Stromsteuergesetzes wiederzubeleben. § 9c StromStG sah vor, dass Strom, der von einem Unternehmen des Produzierenden Gewerbes für die Herstellung eines Industriegases verbraucht wird, vollständig von der Stromsteuer befreit ist, wenn die Stromkosten im Kalenderjahr 50 % der Kosten für die Herstellung des Gases übersteigen. Zu Industriegasen gehören beispielsweise Sauerstoff, Helium, Kohlendioxid, Wasserstoff, Ammoniak und Chlor. § 9c StromStG wurde vom Deutschen Bundestag im Jahr 2011 beschlossen, aber nicht erfolgreich beihilferechtlich bei der EU-Kommission notifiziert.[4]

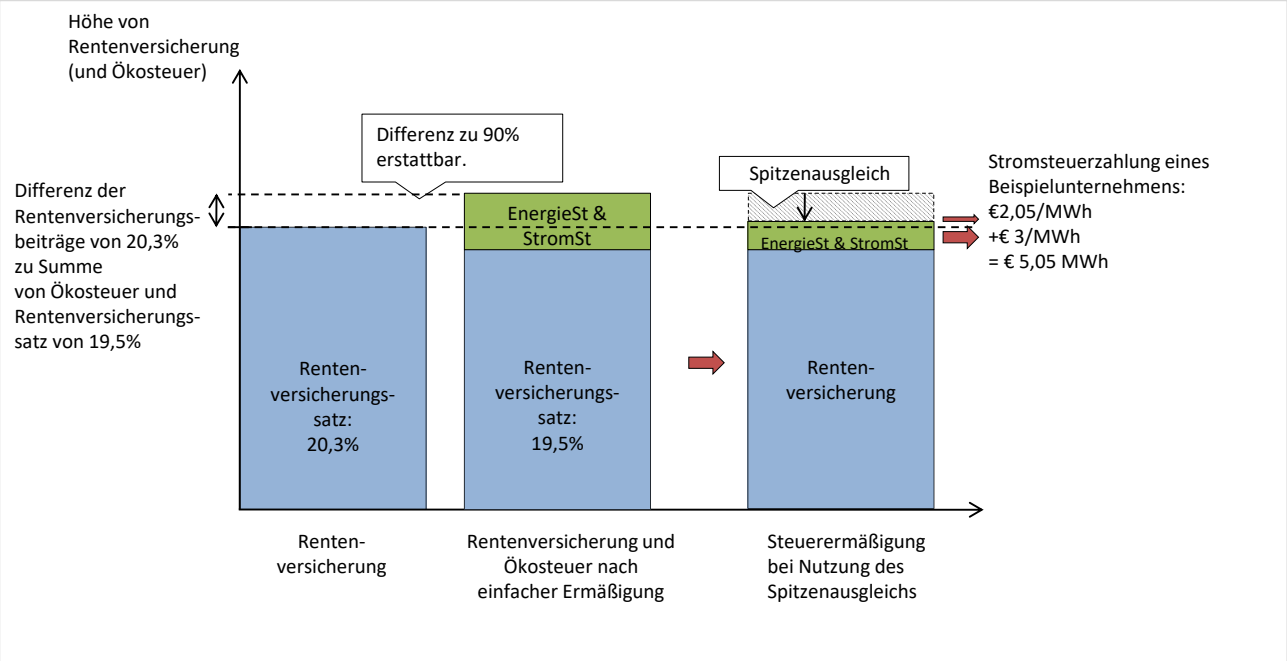
Es gibt keine Veranlassung zu glauben, dass eine Notifizierung heute erfolgreich wäre, zudem besteht keine Notwendigkeit für die Einführung dieses Paragraphen: Bereits ohne § 9c StromStG zahlen Industriegashersteller nur einen sehr geringen Strom- und Energiesteuersatz: Industriegasunternehmen können den Spitzenausgleich in Anspruch nehmen und damit 90 Prozent des über die Rentenversicherungsentlastung[5] hinausgehenden Energie- bzw. Stromsteueranteils erstattet bekommen.
Abbildung 2 zeigt die Funktionsweise der ökologischen Steuerreform, die darauf abzielte nicht nur Energiesteuern einzuführen, sondern gleichzeitig die Rentenversicherungsbelastung um 0,8 Prozentpunkte zu senken.

[3] VIK Stellungnahme vom 28. Februar 2017, Stellungnahme des VCI und Stellungnahme des IGV (Industrie Gase Verband e.V.).

[4] Am 28. April 2014 erschien im Bundesanzeiger eine Bekanntmachung, dass die erforderliche EU-rechtliche Genehmigung zu § 9c StromStG nicht vorliege.

[5] Es wird ein fiktiver Rentenversicherungsbeitrag von 20,3 % verglichen mit einem ebenfalls fiktiven Rentenversicherungsbeitrag von 19,5 %. Sofern die Differenzkosten der hypothetischen Rentenversicherungsbeiträge von 20,3 % und der Summe von Ökosteuer und „neuen" Rentenversicherungsbeiträge positiv sind, werden 90 % der Differenz zwischen neuen und alten Abgaben erstattet.

Abbildung 2: Mechanismus des Spitzenausgleichs bei der Strom- und Energiesteuer



Quelle: Abgeänderte Darstellung nach Arepo Consult (2013).

Von Seiten der Industriegasindustrie wird argumentiert, dass sie im Durchschnitt €5/MWh zahlen würden, was suggeriert, dass sie nicht voll vom Spitzenausgleich profitieren. Bei einfacher Berechnung würde man davon ausgehen, dass eine Senkung der Stromsteuer um 90 % eine Zahlung von €2,05/MWh ergäbe. Abbildung 2 stellt aber dar wie es durch das komplizierte Zusammenwirken mit den Rentenversicherungsentlastungen in unserem Beispiel zu Zahlungen von €5,05/MWh kommt. Dieser Steuersatz erweckt den Anschein als würde das Beispielunternehmen nicht voll entlastet, tatsächlich profitiert es aber auch durch verminderte Rentenversicherungsbeiträge. Bei einem kompletten Wegfall der Steuer, wie nach § 9c vorgesehen, würden den Unternehmen also weniger Kosten entstehen als vor der Einführung der ökologischen Lenkungssteuer. Dies ist auch bereits der Fall für Produktionsprozesse wie Elektrolyse oder chemische Reduktionsverfahren. Diese Prozesse sind nach § 9a StromStG/§ 51 EnergieStG trotz der Rentenversicherungsentlastung gänzlich von Strom- und Energiesteuern befreit.

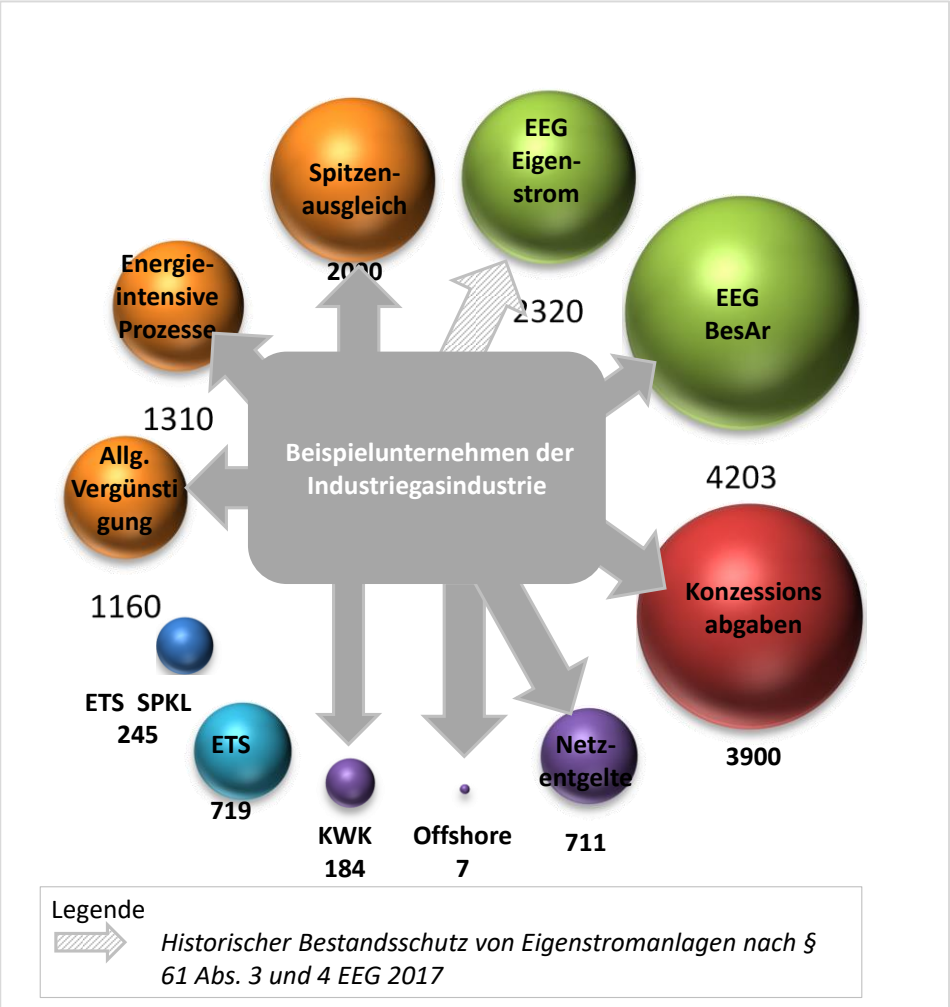
Neben der reduzierten Zahlung bei Strom- und Energiesteuern, greifen für Industriegasunternehmen eine Reihe anderer Ausnahmen. Abbildung 3 stellt dar für welche anderen Entlastungsregelungen sich die Unternehmen qualifizieren können. Die Pfeile beziehen sich auf die Antragsberechtigung der Industriegasunternehmen, die Blasen stellen die Ausnahmeregelungen und ihr deutsches Gesamtentlastungsvolumen dar.

Industriegase sind in der Branchenliste der Umweltbeihilfeleitlinien der EU Kommission aufgeführt und daher beihilfefähig. Sie sind dementsprechend berechtigt die Besondere Ausgleichsregelung (BesAr) im EEG zu beantragen (grüne Blase in Abbildung 3). Im Jahr 2016 wurden 19 Industriegashersteller im Rahmen der BesAr begünstigt.[6]

[6] Industriegashersteller, die 2016 die BesAr erhielten: 1. AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, 2. AIR LIQUIDE Electronics GmbH, 3. Air Liquide Industriegase GmbH & Co. KG, 4. Air Products GmbH, 5. CARBO Kohlensäurewerk GmbH Wehr, 6. CO2 Betriebs-GmbH & Co. KG, 7. CT Biocarbonic GmbH, 8. Guttroff GmbH, 9. Linde Gas Produktionsgesellschaft mbH & Co. KG, 10. Messer Produktions

Im novellierten KWKG finden ebenfalls die Privilegierungsreglungen des EEG Anwendung, d.h. die Industriegashersteller sind auch nach dem KWKG privilegierte Nutzer (lila Blase in Abbildung 3).
Konzessionsabgabenrechtlich ist zudem eine vollständige Befreiung von der Konzessionsabgabe nach § 2 Abs. 4 Konzessionsabgabenverordnung möglich.
Für Industriegasunternehmen mit einem Jahresverbrauch von mindestens 10 GWh reduziert sich außerdem das Netzentgelt zwischen 80 bis 90 %.

Abbildung 3: Greifen der Entlastungsregelungen für ein fiktives Industriegasunternehmen



Anmerkung: Entlastungsvolumen total in Mio. Euro.
Quelle: Eigene auf Basis der Berechnungen zum Entlastungsvolumen von FÖS (2017).

GmbH Salzgitter, 11. Messer Produktions-GmbH Siegen, 12. Praxair Deutschland GmbH, 13. ProdAL GmbH, 14. Sauerstoffwerk Friedrichshafen GmbH, 15. SOL Kohlensäure Werk GmbH & Co. KG, 16. SOL S.p.A. Deutschland Zweigniederlassung der SOL S.p.A., 17. Westfalen CO_2 Betriebsgesellschaft mbH, 18. Westfalen Industriegase GmbH, 19. YARA Industrial GmbH.

3 Verkehrswende

Der bereits erwähnte *Evaluationsbericht von Steuervergünstigungen* (FIFO et al., 2009) weist neben den pauschalen Ausnahmen des Produzierenden Gewerbes auf die Lenkungswirkung der Energiesteuer für die Sektoren außerhalb des Emissionshandels hin, insbesondere des Verkehrssektors:

> *„Die anstehende Überprüfung der EU-Energiesteuerrichtlinie sollte als Gelegenheit genutzt werden: Nationale Steuern sollten stärker als bisher darauf ausgerichtet werden, das Emissionshandelssystem konsistent zu ergänzen."*

Auch der Bundesrat hält eine Änderung der steuerlichen Belastung der verschiedenen Kraftstoffe für notwendig (Drucksache 157/1/17). Er bittet dabei ausdrücklich darum die „*Energiebesteuerung von Dieselkraftstoff schrittweise an die von Benzin anzugleichen*" und um die Einführung eines „*einheitlichen CO_2-Preises*".

Das Umweltbundesamt schlägt ebenfalls wiederholt vor die Energiesteuern auf Kraftstoffe nicht nur zu erhöhen, sondern die Besteuerung auf Basis des Kohlenstoffgehalts der Kraftstoffe festzulegen (UBA, 2010).

Im Verkehrssektor nehmen die Emissionen seit dem Jahr 2010 wieder kontinuierlich zu. Nach Schätzung des BMUB im Klimaschutzbericht 2016 wurde im Jahr 2015 mit dem Ausstoß von knapp 164 Millionen Tonnen $CO_{2\text{-}Äqu}$ das Niveau des Jahres 1990 wieder leicht überschritten (BMUB, 2016).

Dieselkraftstoff wird trotz diesem Trend auch nach dem vorliegenden Gesetzentwurf weiterhin steuerlich begünstigt. Die Begünstigung von Erdgas geht zwar in die richtige Richtung, es fehlt aber eine systematische Grundlage auf Basis des Kohlenstoffgehalts, die den Verkehrssektor zu einer Dekarbonisierung lenkt.

Die mangelnde Weichenstellung ist dabei nicht nur klimaschädlich, sondern verhindert auch die industrielle Anpassung des Industriestandorts Deutschland. Es ist absehbar, dass insbesondere Großstädte wie Delhi, Beijing oder Mexico City auf Grund der massiven Luftverschmutzung zeitnah die Nutzung von Verbrennungsmotoren zunehmend einschränken werden.[7] Die richtige Ausrichtung auf dem innerdeutschen Markt gäbe der Industrie auch die Chance Vorreiter bei dekarbonisierter und emissionsarmer Mobilität zu werden.

[7] Mexico City nutzt Fahrverbote je nach Endungen der Nummernschilder (Mexico News Daily, 2016)

4 Referenzen

Arepo Consult (2013) Befreiungen der energieintensiven Industrie in Deutschland von Energieabgaben. http://www.arepoconsult.com/fileadmin/user_upload/pdf/Kurzgutachten_18_02_2013_01.pdf.

BAFA (2016) Unternehmen bzw. Unternehmensteile, die im Jahr 2016 an den aufgelisteten Abnahmestellen von der Besonderen Ausgleichsregelung profitieren. http://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar_statistik.xlsx?__blob=publicationFile&v=5.

BMF (2015) 25. Subventionsbericht. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2013 bis 2016. Drucksache 18/5940.

BMUB (2016) Klimaschutzbericht 2016 Zum Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/klimaschutzbericht_2016_bf.pdf.

FIFO, Copenhagen Economics ApS & ZEW – Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (2009) Evaluierung von Steuervergünstigungen. Forschungsauftrag - Projektnummer 15/07 des Bundesministeriums der Finanzen. http://www.fifo-koeln.org/index.php/de/projekte/alle-projekte/projekte/evaluierung-von-steuerverguenstigungen-i-2007-2009

FÖS (2017) Ausnahmeregelungen für die Industrie bei Energie- und Strompreisen. Überblick über die geltenden Regelungen und finanzielles Volumen 2005-2016. http://www.foes.de/pdf/2017-04-FOES-Kurzanalyse-Industrieausnahmen-2005-2016.pdf.

Mexico News Daily (2016) All vehicles subject to no-drive rule in CDMX. http://mexiconewsdaily.com/news/vehicles-subject-no-drive-rule-cdmx/.

UBA (2010) CO2-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. Ein Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3773.pdf.

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT
GREEN BUDGET GERMANY

05 | 2017

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 CO_2-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 CO_2-Gehalt eine sinnvolle Vergleichsgröße sein. So wird ein Anreiz zur Verringerung von CO_2-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).

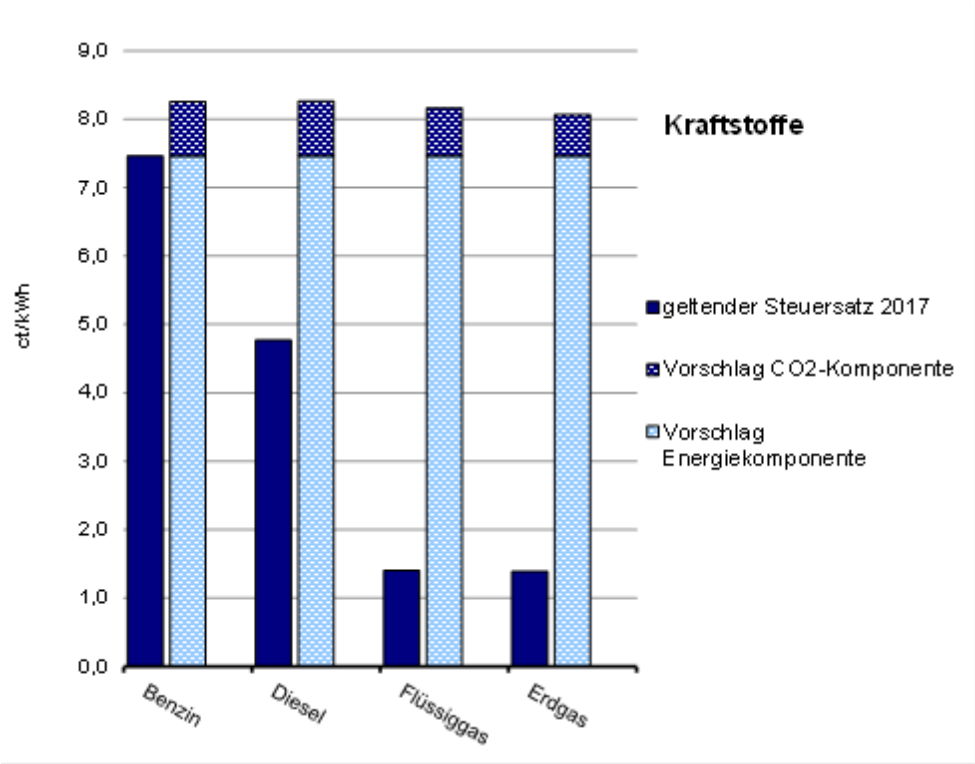
Das FÖS spricht sich hierbei für **einen sektorübergreifenden CO_2-Preis** von zunächst 30 Euro pro Tonne aus, der im Zeitverlauf auf mindestens 80 Euro/t ansteigt um die Klimakosten angemessen zu internalisieren. Da die Schadenskosten unabhängig davon entstehen, welcher fossiler Energieträger eingesetzt 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-

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.
Schwedenstr. 15a
13357 Berlin
Fon +49 (0) 30 76 23 991 -30
Fax +49 (0) 30 76 23 991 -59
www.foes.de
foes@foes.de
IBAN: DE87 4306 0967 8043 7130 00
BIC: GENODEM1GLS

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 CO_2- Satz von 30 Euro/tCO_2)



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 technologieneutral ausgestaltet werden.

Effektiver Klimaschutz durch Abbau des Dieselprivilegs

Im Ergebnis würde die steuerliche Begünstigung von Diesel abgebaut werden. Dies wäre aus ökologischer Perspektive zu begrüßen. Die derzeitige milliardenschwere Besserstellung von Dieselkraftstoff konterkariert sämtliche Anstrengungen zur CO_2-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 CO_2-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 Warenkorbs 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-Dieselkraftstoff.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 Dieseltechnologie 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.

LEHRSTUHL Steuerrecht und Öffentliches Recht
Prof. Dr. iur. Roland Ismer MSc Econ. (LSE)

FRIEDRICH-ALEXANDER UNIVERSITÄT ERLANGEN-NÜRNBERG
FACHBEREICH RECHTSWISSENSCHAFT

Prof. Dr. Roland Ismer • Lehrstuhl für Steuerrecht und Öffentliches Recht
Lange Gasse 20 • D-90403 Nürnberg

Lehrstuhl für Steuerrecht und Öffentliches Recht

Gebäude: Lange Gasse 20
Raum: 3.232/3.234
Ansprechpartner/in: Brigitte Schüller
Telefon: +49 911 5302-353
Telefax: +49 911 5302-165
E-Mail: Brigitte.Schueller@wiso.uni-erlangen.de

Nürnberg, 16. Mai 2017

Schriftliche Stellungnahme anlässlich der öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 15. Mai 2017 zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energie- und des Stromsteuergesetzes (Drsn. 18/11493, 18/11927) sowie zu einem von der Fraktion DIE LINKE. gesondert eingebrachten Änderungsantrag

1. Einführung

Die beihilferechtliche Kontrolle von Steuererleichterungen[1] hat sich in den letzten Jahren erheblich intensiviert. Dies ist nicht nur den neueren EuGH-Entscheidungen geschuldet, sondern auch auf die Straffung und Vereinfachung des Beihilferechts zurückzuführen. Dieses wurde in den letzten Jahren einer erheblichen Modernisierung unterworfen.[2] Dem Gesetzesentwurf ist daher beizupflichten, dass einige Steuererleichterungen trotz etwaig vorhandener, aber befristeter Freistellungsentscheidungen der Kommission, einer erneuten Kontrolle und Anpassung unterworfen werden. Dies gilt insbesondere, da das Beihilferecht erhebliche Gefahren für Unternehmen mit sich bringt, wie z.B. die Rückzahlung einer unrechtmäßig gewährten Beihilfe. Hierbei wird nur ein stark eingeschränkter Vertrauensschutz gewährt.[3]

Eine Beihilfe setzt tatbestandlich voraus, dass die in Artikel 107 Abs. 1 AEUV genannten Voraussetzungen – nämlich die Gewährung eines Vorteils, staatliche bzw. dem Staat zurechenbare Maßnahme, Selektivität, Wettbewerbsverfälschung und Beeinträchtigung des

[1] Steuerbefreiung, Steuerermäßigung und Steuerentlastung.

[2] Vgl. Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union [2014] ABl. EU L 187/1 (im folgenden AGVO). Siehe auch Europäische Kommission, Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten, [2014] ABl. EU C 249/1 (im folgenden RuULL), Mitteilung der Kommission - Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020, [2014] ABl. EU 200/1 (im folgenden UEBLL).

[3] Siehe EuGH v. 20.3.1997, C-24/95, Alcan, Slg 2002, I-1591, ZfZ 1998, 50, Rz. 25; Ismer in Herrmann/Heuer/Raupach (Hrsg.), Einfçhrung zum EStG, Stand 2014, Rz. 527.

Handels zwischen Mitgliedstaaten – erfüllt sind.[4] Eine Steuererleichterung im Energie- und Stromsteuergesetz erfüllt dabei grundsätzlich zwei dieser Voraussetzungen: die Gewährung eines Vorteils und die Verfälschung des Wettbewerbs sowie die Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten. Von einer (mitglied-) staatlichen Maßnahme kann jedoch nur dann gesprochen werden, wenn Steuererleichterungen nicht auf eine obligatorische Steuerbefreiung der Energiesteuerrichtlinie[5] zurückzuführen sind. Weiterhin ist die Voraussetzung der Selektivität nicht immer erfüllt. Diese wird grundsätzlich in drei Schritten geprüft. Auf erster Stufe muss hierbei das Referenzsystem festgelegt werden. Im Bereich der Energie- und Stromsteuer ist dieses die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischen Strom. Auf zweiter Stufe ist zu bestimmen, ob eine Abweichung von diesem Referenzsystem gegeben ist. Eine solche ist dabei bei den Steuererleichterungen des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes gegeben. Auf dritter Stufe stellt sich sodann die Frage, ob die Abweichung nicht doch durch die innere Logik und der Grund- und Leitgedanken des Referenzsystems rechtfertigungsfähig ist (innere Rechtfertigung einer Abweichung vom Referenzsystem).

Auch wenn der Tatbestand einer Beihilfe erfüllt ist, so kann diese gleichwohl mit dem Binnenmarkt als vereinbar gesehen werden. Nämlich dann, wenn sie von der Kommission genehmigt wurde. Um den administrativen Aufwand zu minimieren, hat die Kommission die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung erlassen. Alle als Beihilfe zu qualifizierenden Maßnahmen, die in den Anwendungsbereich der AGVO fallen, sind danach von der Anmeldepflicht ausgenommen. Darunter fallen insbesondere alle Beihilfen in Form von fakultativen Umweltsteuerermäßigungen der Energiesteuerrichtlinie. Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass die in der Richtlinie festgelegten Mindeststeuersätze eingehalten sind (Artikel 44 Abs. 1 und 2 AGVO). Freilich wird ebenso vorausgesetzt, dass der Umfang der in Richtlinie festgelegten Entlastungstatbestände nicht überschritten wird.

2. Stellungnahme zu einzelnen Änderungen des Energie- und Stromsteuergesetzes: Gesetzesentwurf der Bundesregierung (Drsn. 18/11493, 18/11927)

a) § 3b EnergieStG-E, sowie § 2a EnergieStG-E

aa) § 3b Abs. 1 EnergieStG-E und § 2a StromStG-E

Die Einführung der § 3b Abs. 1 EnergieStG-E und § 2a Abs. 1 StromStG-E ist zwingend geboten. So legt Artikel 1 Abs. 4 lit. a) AGVO fest, dass die AGVO nicht für Beihilferegelungen gilt, in denen nicht ausdrücklich festgelegt ist, dass einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

[4] EuGH v. 24.7.2003, C-280/00, Altmark Trans, Rz. 75; v. 21.3.1990, C-142/87, Belgien/Kommission, Rz. 25; v. 14.9.1994, C-278/92 bis C-280/92, Spanien/Kommission, Rz. 20; v. 16.5.2002, C-482/99, Frankreich/Kommission, Rz. 68; Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Art. 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden: Beihilfebekanntmachung), [2016] ABl. EU C 262/1, Rz. 5.

[5] Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom [2003] ABl. EU L 283/51.

nicht nachgekommen ist, keine Einzelbeihilfen gewährt werden darf. Der Begriff „Beihilferegelung“ bezieht sich dabei zum einen auf abstrakt formulierte Regelungen, aufgrund derer ohne weitere Durchführungsmaßnahmen Einzelbeihilfen gewährt werden können (Artikel 2 Nr. 15 Alt. 1 AGVO). Auf der anderen Seite werden auch solche Regelungen umfasst, nach denen einem oder mehreren Unternehmen für unbestimmte Zeit und/oder in unbestimmter Höhe Beihilfen gewährt werden können, die nicht an ein bestimmtes Vorhaben gebunden sind (Artikel 2 Nr. 15 Alt. 2 AGVO). Als Beihilferegelung qualifizieren sich dabei auch die Regelungen im Energie- und Stromsteuergesetz, die auf einer fakultativen Steuererleichterung der Energiesteuerrichtlinie basieren. Bei Fehlen einer den §§ 3b Abs. 1 EnergieStG-E und 2a Abs. 1 StromStG-E entsprechenden Regelung würde somit das gesamte der AGVO unterliegende Beihilferegime vom Anwendungsbereich der AGVO ausgenommen werden. Die Folge wären unrechtmäßig gewährte Beihilfen. Dem könnte nur durch eine Notifizierung und Genehmigung der Steuererleichterungen entgangen werden.[6]

bb) § 3b Abs. 2 EnergieStG-E und § 2a Abs. 2 EnergieStG-E

Bei der Regelung der § 3b Abs. 2 EnergieStG-E und § 2a Abs. 2 StromStG-E ist hingegen unklar, ob sie europarechtlich zwingend geboten ist. Dies liegt daran, dass die unionsrechtlichen Vorgaben in der AGVO, den RuULL und den UEBLL nicht eindeutig sind.

Die Regelung wird mit Art.1 Abs. 4 lit. c) AGVO begründet, wonach die AGVO keine Anwendung auf Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten[7] findet. In der Tat könnte man Art. 1 Abs. 4 lit. c) AGVO so verstehen, dass sämtliche Beihilfen, die einem Unternehmen in Schwierigkeiten gewährt werden, vom Anwendungsbereich der AGVO ausgenommen sind. Damit wären nicht nur Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, sondern auch solche Regelungen des Energie- und Stromsteuergesetzes erfasst, die grundsätzlich nach Artikel 44 AGVO keiner Anmeldepflicht unterliegen. Folglich müssten Steuererleichterungen für Unternehmen in Schwierigkeiten einzeln notifiziert und genehmigt werden.

Indessen erscheint zweifelhaft, ob eine solche Auslegung wirklich geboten ist. Zunächst spricht gegen eine solche Auslegung, dass sie den Wettbewerb zu Ungunsten von Unternehmen in Schwierigkeiten verzerrt, indem sie allen Marktteilnehmern offenstehende Vergünstigungen versagt. Dies läuft dem Ziel des Beihilferechts zuwider. Das Beihilferecht ist nicht nur auf den Schutz der Staatsfinanzen (dem schlechten Geld kein gutes hinterherwerfen), sondern gerade auf die Schaffung eines unverzerrten Wettbewerbs gerichtet. Auch bestehen Bedenken, ob eine solche Auslegung vor dem Gleichheitssatz der Grundrechte-Charta gerechtfertigt werden könnte. Zudem deutet Erwägungsgrund 22 AGVO darauf hin, dass Umstrukturierungs- und Rettungsbeihilfen nach den RuULL bewertet werden sollen. Ebenso verwendet Artikel 1 Abs. 4 lit. c) AGVO nicht den Begriff „Beihilferegelung“, sondern verweist auf Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten. Hätte der EU-Gesetzgeber gewollt, dass sämtliche Beihilfen nicht an Unternehmen in Schwierigkeiten zu gewähren sind, so hätte er den

[6] Koen van de Casteele, General Block Exemption Regulation, in: Leigh Hancher at al., EU State Aids, Rn. 7-025.
[7] Siehe Definition in Art. 2 Nr. 18 AGVO.

in der AGVO definierten und in Artikel 1 Abs. 4 lit. a) AGVO gebrauchten Begriff der „Beihilferegelung“ verwendet. Weiterhin schließen die RuULL zumindest für Umstrukturierungsbeihilfen explizit die Gewährung von weiteren Beihilfen nicht aus. Diese sind nur im Zeitpunkt des Beschlusses über die Umstrukturierungsbeihilfe der Kommission mitzuteilen.[8] Sollte dies nicht geschehen, so sind gewährte Beihilfen einzeln anzumelden und zu genehmigen.[9] Diese Mitteilungspflicht entfällt jedoch, soweit eine gewährte Beihilfe unter eine Freistellungsverordnung fällt.[10] Würde nun die AGVO für sämtliche Beihilfen, die einem Unternehmen in Schwierigkeiten gewährt werden, keine Anwendung finden, so müssten auch solche Beihilfen, die eigentlich in den Anwendungsbereich der AGVO fallen und Unternehmen in Schwierigkeiten gewährt werden, einzeln notifiziert und genehmigt werden. Dies wird jedoch von den RuULL nicht gefordert.

Allerdings stehen die UEBLL zu den RuRLL im Widerspruch. Während die RuULL neben den Umstrukturierungsbeihilfen auch andere Beihilfen als zulässig betrachten, die dem Unternehmen in Schwierigkeiten gewährt werden, verbieten die UEBLL Umwelt- und Energiebeihilfen, die einem Unternehmen in Schwierigkeiten gewährt werden. Dies könnte jedoch auch dem Regelungsziel von Umwelt- und Energiebeihilfen geschuldet sein, die auf eine Verbesserung der Umweltqualität bei gleichzeitigem Wirtschaftswachstum gerichtet sind. Soweit ein Unternehmen in Schwierigkeiten geraten ist und dieses daher staatliche Hilfe in Anspruch nehmen muss, tritt das Ziel zur Verbesserung der Umwelt in den Hintergrund. Die Gesamtheit der gewährten Beihilfen sollte demnach nur auf den Zweck der Unternehmensrettung ausgerichtet sein. Freilich erhält nicht jedes Unternehmen in Schwierigkeiten Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen. Somit könnte man annehmen, dass Unternehmen, denen keine dieser Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen zuteilwird, zumindest eine Umwelt- und Energiebeihilfe gewährt werden sollte. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass eine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe dann verwehrt wird, wenn das Unternehmen selbst mit Beihilfen nichtmehr gerettet werden kann. Da das Unternehmen sodann zum Existieren aufhören würde, wäre eine Umwelt- und Energiebeihilfe nicht mehr zielführend. Vor diesem Hintergrund lässt sich sodann die von der BAFA verfolgte und mit der Kommission abgestimmte Praxis erklären, wonach einigen Unternehmen in Schwierigkeiten gleichwohl Umwelt- und Energiebeihilfen gewährt werden. Diese können sich aus eigener Kraft erholen und sind somit nicht auf staatliche Hilfe angewiesen. Da das Unternehmen weiterhin existieren wird, kann dieses als Vehikel zur Zielerreichung einer verbesserten Umweltqualität genutzt werden.

Im Ergebnis besteht daher Rechtsunsicherheit. Der Gesetzentwurf entscheidet sich vor diesem Hintergrund durchaus nachvollziehbar für ein vorsichtiges Vorgehen. Indessen sollte man einen alternativen Ansatz erwägen: Die Steuervergünstigungen nach dem Energiesteuergesetz und dem Stromsteuergesetz sollten für Unternehmen in Schwierigkeiten nicht vollständig ausgeschlossen werden, sondern von einer (auf Unternehmen in

[8] Rn 128 RuULL.
[9] Rn 129 RuULL.
[10] Rn. 128 RuULL.

Schwierigkeiten begrenzten) Genehmigung durch die Kommission abhängig gemacht werden. Die Steuervergünstigungen für andere Unternehmen wären davon unberührt.

b) Streichung des § 60 EnergieStG

Die Streichung des § 60 EnergieStG ist beihilferechtlich geboten. Zum einen dient diese Regelung weder der Umsetzung einer fakultativen, noch einer obligatorischen Steuerentlastung der Energiesteuerrichtlinie. Zum anderen ist der § 60 EnergieStG in seiner jetzigen Form selektiv. Der Steuererlass bei Zahlungsausfall stellt eine Abweichung vom Referenzsystem der Besteuerung dar (Besteuerung von Strom- und Energieerzeugnissen). Diese Abweichung kann auch nicht durch die innere Logik der Besteuerung gerechtfertigt werden. Zwar könnte man annehmen, dass es bei der Energiebesteuerung als indirekte Steuer auf eine Umwälzung der Steuer auf den Verbraucher ankommt. Ein Zahlungsausfall würde einer solchen Überwälzung sodann im Wege stehen. Soweit es also zu keiner Überwälzung der Steuer kommt, müsste diese auch nicht an Staat abgeführt werden. Ein Steuerlass wäre sodann durch die innere Logik der Besteuerung gerechtfertigt.

Dass ein Steuererlass jedoch eben nicht durch die innere Logik des Steuersystems gerechtfertigt und nicht Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens im Verbrauchsteuerrecht ist, zeigt sich auf unterschiedlichen Ebenen. Zum einen fehlt eine ähnliche Regelung im Bereich der Stromsteuer; also einer Steuer, die ebenso als Verbrauchsteuer ausgestaltet und von der gleichen Energiesteuerrichtlinie geprägt ist. Wäre die tatsächliche Abwälzung der Steuer Teil der inneren Logik der Strom- und Energiebesteuerung, so müsste eine Regelung zum Steuererlass bei Zahlungsausfall auch im Stromsteuergesetz zu finden sein. Eine analoge Anwendung des § 60 EnergieStG auf die Stromsteuer wurde vom BFH indes abgelehnt. Weiterhin ist die Energiesteuer als besondere Verbrauchsteuer zwar auf die Abwälzung der Steuer auf den Endverbraucher angelegt. Eine solche vollzieht sich nach Ansicht des BFH jedoch „außerhalb des steuerrechtlich geregelten Bereichs“.[11] Dem Energielieferanten stehe es selbst zu, ob er die Stromsteuer auf den Endverbraucher (kalkulatorisch) umlege oder eben nicht. Ebenso hat der BFH eine Anwendung des § 227 AO auf Zahlungsausfälle im Anwendungsbereich des Stromsteuergesetzes abgelehnt, da solche Zahlungsausfälle keine atypischen Einzelfälle, sondern eine Fallgruppe darstellen. Mit gleicher Begründung dürfte der BFH bei Wegfall des § 60 EnergieStG eine Anwendung des § 227 AO verneinen. Sollte es trotzdem zu einer Anwendung des § 227 AO kommen, so stehen dieser Anwendung wohl ebenso beihilferechtliche Bedenken aufgrund einer selektiven Wirkung entgegen, die sich aus dem tatbestandlichen Beurteilungsspielraum des § 227 AO ergibt. Zwar führt ein Ermessen der Verwaltung nicht per se zu Selektivität.[12] Jedoch muss sich dieses auf die Prüfung von

[11] BFH-Urteil vom 17.12.2013, VII R 8/12
[12] EuGH v. 18.07.2013 – Rs. C-6/12, *P Oy*, DStR 2013, 1588 Rn. 23.

Voraussetzungen beschränken, die wiederum dem Steuersystem inhärent sind.[13] Ein solches objektives Prüfungsschema liegt dem § 227 AO jedoch nicht zugrunde.

c) Herstellerprivileg des § 26 EnergieStG-E

§ 26 EnergieStG-E passt die derzeitige Regelung zum Herstellerprivileg der europarechtlichen Vorlage des Artikels 21 Abs. 3 S. 1 RL 2003/96/EG an. Diese dient der Vermeidung einer Doppelbesteuerung, indem der Verbrauch von Energieerzeugnissen zur Herstellung von Energieerzeugnissen als nicht einen Steueranspruch begründenden Steuerentstehungstatbestand betrachtet wird. Artikel 21 Abs. 3 RL 2003/96/EG unterscheidet hierbei drei Konstellationen. Satz 1, ausgestaltet als obligatorische Steuerbefreiung, findet nur auf Energieerzeugnisse Anwendung, die innerhalb des Betriebsgeländes hergestellt worden sind; Satz 2 Alt. 1, ausgestaltet als fakultative Steuerbefreiung, hingegen ermöglicht eine Ausweitung der Regelung auf Strom und Energieerzeugnisse, die nicht innerhalb eines solchen Betriebes hergestellt wurden (Fremdbezug). Satz 2 Alt. 2 wiederum verhindert einen Steuerentstehungsanspruch für Input (Strom und Energieerzeugnisse), der für die Produktion von Kraftstoffen zur Stromerzeugung verwendet wird. Eine Steuerbefreiung soll dabei jedoch nur gewährt werden, soweit die Energieerzeugnisse zu Zwecken verwendet werden, die im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen stehen (Artikel 21 Abs. 3 S. 3 RL 2003/96/EG). Beispielhaft für eine nichterlaubte Steuerbefreiung wird hierbei von der Richtlinie der Verbrauch von Energieerzeugnissen zum Antrieb von Fahrzeugen genannt.

Ob die Beschränkung des Regierungsentwurfs auf den „ausschließlichen“ Zusammenhang erforderlich ist, ist fraglich. Zur Auslegung des Artikels 21 Abs. 3 S. 3 RL 2003/96/EG kann jedoch Artikel 14 Abs. 1 lit. a) RL 2003/96/EG herangezogen werden, der eine Doppelbesteuerung bei der Stromerzeugung verhindern soll. Dieser stellt den Input zur Stromerzeugung von der Besteuerung frei. Dabei wird der Input befreit, soweit er zur Aufrechterhaltung der Fähigkeit elektrischen Strom zu erzeugen verwendet wird. Somit wäre eine Anwendung des Herstellerprivilegs auf den „ausschließlichen“ Zusammenhang wohl zu weit gefasst.

Die Ausdehnung des Herstellerprivilegs auf fremdbezogene, jedoch innerhalb des Betriebsgeländes des Betriebs hergestellt Energieerzeugnisse, so wie es in der Stellungnahme durch den Bundesrat durch die Streichung des Wortes „selbst“ gefordert wird, scheint mit der obligatorischen Steuerbefreiung des Artikel 21 Abs. 3 S. 1 RL 2003/96/EG nicht vereinbar, wenngleich der Wortlaut hier nicht eindeutig ist. Die Richtlinie selbst scheint jedoch auf die Unterscheidung zwischen Eigenbezug und Fremdbezug ausgelegt zu sein (Art. 21 Abs. 3 S. 1 und S. 2). Es ist darauf hinzuweisen, dass ein Verfahren zu Artikel 21 Abs. 3 RL 2003/96/EG am EuGH anhängig ist.[14] Die Schlussanträge des Generalanwalts liegen bisher jedoch noch nicht vor.

[13] EuGH v. 18.07.2013 – Rs. C-6/12, *P Oy*, DStR 2013, 1588 Rn. 25f.
[14] C-49/17, [2017] ABl. EU C 112/25.

d) §§ 5 Abs. 4 iVm 2 StromStG-E: Speicheranlagen

Die Klarstellung, dass Batteriespeicher als Teil des Stromnetzes anzusehen sind, ist erfreulich. Dadurch wird das Laden eines Batteriespeichers nicht als Stromentnahme aus dem Verteilernetz betrachtet und eine Steuerentstehung, sowie etwaige Doppelbelastungen verhindert. Dies erhöht die Wirtschaftlichkeit von Geschäftsmodellen im Smart Grid und setzt Investitionsanreize, die für den Übergang zu einer regenerativen Energieerzeugung notwendig sind. Um jedoch Wettbewerbsverzerrungen zwischen Speichertechnologien zu verhindern, sollte die Definition von Speicheranlagen technologieunabhängig ausgestaltet werden.

WESTFÄLISCHE
WILHELMS-UNIVERSITÄT
MÜNSTER

Lehrstuhl für
Mikroökonomik,
insb. Energie- und
Ressourcenökonomik

Universitätsprofessor
Dr. Andreas Löschel

Prof. Dr. Andreas Löschel | Lehrstuhl für Mikroökonomik, insb. Energie- und Ressourcenökonomik |
Westfälische Wilhelms-Universität Münster | Stadtgraben 9 | 48143 Münster

Stadtgraben 9
48143 Münster

Tel. +49 251 83-23022
loeschel@uni-muenster.de

DEUTSCHER BUNDESTAG
Finanzausschuss
18. Wahlperiode

per Mail an finanzausschuss@bundestag.de

Datum 11. Mai 2017

Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energie- und des Stromsteuergesetzes“
- BT-Drucksache 18/11493 -
sowie zu dem zum Gesetzentwurf gesondert eingebrachten Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE
am 15. Mai 2017

Ausschussdrucksache 18(11)493

Diese schriftliche Stellungnahme zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromgesetzes setzt sich mit den Leitlinien für die Gestaltung von Entgelten, Steuern, Abgaben und Umlagen auf Energie auseinander. Der Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromgesetzes wird explizit mit der Reduktion von Treibhausgasemissionen begründet. Die Fortführung der Steuerbegünstigung bei Erdgas wird damit begründet, dass wegen des geringeren Marktanteils und schlechterer Tankstelleninfrastruktur gegenüber Flüssiggas zurzeit noch ein größerer Förderbedarf besteht. Im Folgenden werden ausgehend von dieser Diskussion die Schwächen des aktuellen Energiewende-Instrumentenmixes aufgezeigt und ein kohärenter, ökonomisch sinnvoller Ansatz zur Erreichung der Zielsetzungen des Gesetzes bzw. der Ziele der Energiewende skizziert. Dieser Vorschlag basiert auf einer umfassenden CO_2-Bepreisung und komplementären Instrumenten zur Adressierung anderer Zielsetzungen. Hierbei ist Zielsetzung und Umfang der verschiedenen Instrumente zu klären: Es ist nicht unmittelbar klar, welche Sektoren gegenwärtig mit welchen CO_2-Preisen konfrontiert sind. Es bedarf also, in einem ersten Schritt, eines umfassenden Bewertungsmaßstabs, mit dem die theoretische Forderung eines über alle Sektoren möglichst einheitlichen CO_2-Preissignales in der Praxis nachgehalten werden kann. Es zeigt sich, dass eine große Heterogenität in der CO_2-Bepreisung zwischen den Sektoren und innerhalb der Sektoren in Deutschland besteht. Es wird auch deutlich, dass andere Zielsetzungen jenseits des Klimaschutzes viel besser als bisher spezifiziert und die entsprechenden Instrumente und ihre Implementierung überprüft werden sollten. Auch international gibt es eine große Heterogenität auch zwischen Ländern für einzelne Sektoren. Dabei hat der Verkehrssektor über alle europäischen Länder hinweg die höchsten effektiven CO_2-Preise unter den Sektoren. Deutschland zeigt hinsichtlich der restlichen Sektoren generell höhere effektive CO_2-Preise als etwa Frankreich und das Vereinigte Königreich. Eine systematische Analyse der totalen CO_2-Preise ist auch im internationalen Kontext erforderlich. Die Analyse dürfte einen großen Spielraum für die Überprüfung und ggf. Abschaffung von komplexen Förder- und Anreizmechanismen im Falle der Einführung des neuen Leitinstruments der Energiewende eröffnen.

Prof. Dr. Andreas Löschel, Universität Münster und University of Oxford
11. Mai 2017

Diese Stellungnahme basiert auf gemeinsamer Arbeit von
Prof. Dr. Andreas Löschel, Universität Münster und University of Oxford
Prof. Dr. Cameron Hepburn, University of Oxford
Oliver Kaltenegger, Universität Münster
Dr. Linus Mattauch, University of Oxford

I Stand der Energiewende

Diese schriftliche Stellungnahme zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromgesetzes setzt sich mit den Leitlinien für die Gestaltung von Entgelten, Steuern, Abgaben und Umlagen auf Energie auseinander. Der Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromgesetzes wird explizit mit der Reduktion von Treibhausgasemissionen begründet. Die Fortführung der Steuerbegünstigung bei Erdgas wird damit begründet, dass wegen des geringeren Marktanteils und schlechterer Tankstelleninfrastruktur gegenüber Flüssiggas zurzeit noch ein größerer Förderbedarf besteht. Im Folgenden werden ausgehend von dieser Diskussion die Schwächen des aktuellen Energiewende-Instrumentenmixes aufgezeigt und ein kohärenter, ökonomisch sinnvoller Ansatz zur Erreichung der Zielsetzungen des Gesetzes bzw. der Ziele der Energiewende skizziert. Dieser Vorschlag basiert auf einer umfassenden CO_2-Bepreisung und komplementären Instrumenten zur Adressierung anderer Zielsetzungen.

Die Begrenzung des Klimawandels ist nicht nur eines der Oberziele der deutschen Energiewende. Auf globaler Ebene wurde in Artikel 2 des inzwischen auch von Deutschland ratifizierten Pariser Abkommens vereinbart, dass „der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2°C über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5°C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen“ (UNFCCC 2015). Die Europäische Union verpflichtete sich im Pariser Abkommen zu einer gemeinsamen Reduktion ihrer Treibhausgase um (mindestens) 40 % bis 2030 gegenüber dem Niveau von 1990.

Auf nationaler Ebene legt die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept vom 28. September 2010 eine Minderung der gesamten Treibhausgase bis 2020 um 40 % und bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 als Ziel fest (BMWi/BMU 2010). Die Zielsetzung ist aus der aktuellen Perspektive sehr ambitioniert. Zwar konnten die Emissionen bis 2015 im Vergleich zu 1990 mit rund 27 % bereits erheblich vermindert werden. Die Treibhausgasemissionen sind in den vergangenen sieben Jahren – also seit 2009 – jedoch mehr oder weniger stagniert. Um die Lücke bis zum Zielwert für 2020 zu schließen, müsste es für die vier Jahre von 2017 bis 2020 zu einer jährlichen Reduktion um knapp 40 Mio. t CO_2-Äquivalente kommen. Vergleicht man dies mit Vergangenheitswerten, so muss sich das Tempo der Emissionsminderung gegenüber der Periode von 1990 bis 2015 (-1,3 %/Jahr) etwa verdreifachen, gegenüber der Periode von 2005 bis 2015 wäre es sogar eine Vervierfachung.

Diese Bestandsaufnahme führt die Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft“ in ihrer Stellungnahme zum Monitoring-Bericht der Bundesregierung vom Dezember 2016 zu der Einschätzung, dass die Minderung der Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 % gegenüber 1990 als ein zentrales politisches Ziel des Energiekonzepts der Bundesregierung mit großer Wahrscheinlichkeit verfehlt werden dürfte (Löschel et al. 2016).[1] Langfristig werden die Herausforderungen sogar noch größer: Bis 2050 sehen sowohl die europäischen Ziele als auch das deutsche Energiekonzept vor, eine Reduktion der gemeinschaftlichen bzw. deutschen Emissionen in einer Spannweite zwischen 80 % und 95 % gegenüber 1990 zu erreichen.

II CO_2-Bepreisung und Herausforderungen an den Instrumentenmix

Deutschland versucht mit einer Vielzahl von komplexen Fördermechanismen bzw. Instrumenten die Klimaschutzziele zu erreichen. Diese sind aber häufig kleinteilig, kurzfristig und nicht miteinander integriert ausgestaltet. Dies erschwert die Erreichung der Klimaziele und macht sie ohne weitere Maßnahmen unwahrscheinlich. In einigen Bereichen gibt es Hinweise, dass die Effizienz in der Umsetzung erheblich gesteigert werden kann und folglich die Kosten zur Erreichung der Energiewendeziele gesenkt werden können. Dies ist letztendlich auch für die Akzeptanz in der Bevölkerung wichtig. Insbesondere ist das heutige Anreizsystem nicht mit der Idee der Sektorkopplung vereinbar, die gerade für die Klimaschutzziele in der mittleren bis langen Frist eine wichtige Rolle spielt. Der aktuelle Instrumentenmix ist folglich an die Herausforderungen der deutschen Energiewende anzupassen. Die Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft“ diskutiert in diesem Kontext nicht nur die Frage der Instrumente zur Erreichung der klimapolitischen Ziele, sondern auch die Weiterentwicklung der Instrumente zur Förderung erneuerbarer Energien und der Netzentgelte (Löschel et al. 2016). In diesem Zusammenhang ist der Entwurf zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromgesetzes zu betrachten.

Die ökonomische Theorie kennt eine recht einfache Regel für eine kosteneffiziente Klimapolitik, die Klimaschutzziele zu möglichst geringen Kosten erreicht. Geht es ausschließlich um die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, so genügt allein ein umfassender Emissionshandel oder eine umfassende CO_2-Abgabe auf alle fossilen Energieträger zur Erreichung der Vermeidungsziele unter gegebenen technischen Rahmenbedingungen. Alle CO_2-Emissionen werden dann mit einem einheitlichen Preis belastet und dies führt in der Folge zu verschiedenen möglichen Vermeidungsreaktionen in den Sektoren Strom, Wärme und Verkehr – etwa zu einer vermehrten Nutzung erneuerbarer Energien oder zur Steigerung der Energieeffizienz. Eine einheitliche CO_2-Bepreisung für alle Wirtschaftsakteure wäre aus klimapolitischer Sicht ein sinnvolles Leitinstrument

[1] Seit 2011 leite ich diese Kommission aus unabhängigen Energieexperten, die von der Bundesregierung berufen wurde. Grundsätzliche Überlegungen zu den hier beschriebenen Fragen und zur Ausgestaltung des Instrumentenmixes finden sich in den Stellungnahmen der Expertenkommission. Diese hier vorgelegte Stellungnahme gibt ausschließlich meine persönliche Meinung wieder.

der Energiewende. Diese kann als CO_2-Steuer oder im Rahmen eines Emissionshandelssystems umgesetzt werden, mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen (vgl. Goulder und Schein 2013, Keohane 2009).

So kann zumindest teilweise das bestehende komplexe Anreizsystem durch einen umfassenden, aber schlankeren, weil zielgerichteten Preismechanismus ersetzt werden, der einen stabilen und langfristigen Rahmen für die Transformation des Energiesystems setzt. Andere Maßnahmen könnten und sollten im Gegenzug schrittweise abgebaut werden. Die Einführung einer allgemeinen CO_2-Bepreisung würde aber nicht zwingend den Wegfall aller Maßnahmen im Kontext der Energiewende mit sich bringen: Komplementäre Elemente sind weiterhin geboten, um abseits der Treibhausgasemissionen weitere Marktunvollkommenheiten zu adressieren. Die ergänzenden Instrumente sind auf die Marktversagen etwa im Gebäudebereich, im Verkehr oder bei den Erneuerbaren zuzuschneiden. Beispiele sind hierfür Wissens-Spill-overs bei der Entwicklung innovativer Technologien, Finanzierungsrestriktionen, Pfadabhängigkeiten, begrenzte oder asymmetrische Informationen, Lock-ins, begrenzte Rationalität usw. In diesen Fällen können zusätzliche Instrumente durchaus ökonomisch sinnvoll sein. Allgemein gilt für die Erreichung von wirtschaftspolitischen Zielen, dass mindestens so viele eigene Instrumente wie Ziele benötigt werden (Tinbergen-Regel). Mehrere Ziele mit einem Instrument zu erreichen, ist nach dieser Regel nicht zu empfehlen, ebenso wenig die Verwendung mehrerer Instrumente zur Erreichung eines einzelnen Ziels.

Neben der Korrektur von Marktunvollkommenheiten ist natürlich auch die Erzielung eines bestimmten Steueraufkommens ein wichtiges Ziel der Besteuerung. Das ist auch bei dem hier diskutierten Energiesteuer- und Stromgesetz der Fall. An dieser Stelle kommt es nun zu einem Spannungsverhältnis mit der Maxime einheitlicher CO_2-Preise: Die Theorie optimaler Besteuerung legt nahe, Steuersätze (also die Bepreisung) einzelner Güter so zu differenzieren, dass der Steuersatz umso kleiner ist, je empfindlicher die Nachfrage auf Preisänderungen reagiert.[2] Auf diese Weise werden Ausweichreaktionen klein gehalten und Wohlfahrt maximiert.

Überlegungen zur Einführung der CO_2-Bepreisung als Leitinstrument der Energiewende müssen diese weiteren Abwägungen im Detail adressieren und dürfen weder die Interaktionen mit anderen Maßnahmen der Energiewende noch die Einnahmenseite bzw. den budgetären Rahmen außer Acht lassen (Edenhofer et al. 2015).

III Steuerbegünstigung für Erdgas als Beispiel

Die Diskussionen zur Änderung des Energiesteuergesetzes zeigen exemplarisch die Schwächen des aktuellen Energiewende-Instrumentenmixes. Die Steuerbegünstigung für Erdgas (Compressed Natural Gas CNG/Liquefied Natural Gas LNG) läuft Ende des Jahres 2018 aus. Der Entwurf sieht nun vor, die Begünstigung für CNG/LNG bis Ende 2026 zu verlängern, wobei sie sich ab 2024 sukzessive verringert. Nicht verlängert wird hingegen die Steuerbegünstigung bei Flüssiggas (Liquefied Petroleum Gas, LPG, oder sogenanntes Autogas).

Konkret soll entsprechend § 2 Absatz 2 EnergieStG die Steuer betragen:

„*1. für 1 Megawattstunde Erdgas und 1 Megawattstunde gasförmige Kohlenwasserstoffe*

a)	*bis zum 31. Dezember 2023*	*13,90 Euro,*
b)	*vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024*	*18,38 Euro,*
c)	*vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025*	*22,85 Euro,*
d)	*vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2026*	*27,33 Euro;*

2. für 1 000 kg Flüssiggase unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen bis zum 31. Dezember 2018 180,32 Euro.“

Gegeben den vorherigen Überlegungen wird klar, dass die Steuer aus Klimaschutzperspektive einheitlich und zwar auf CO_2-Basis ausgestaltet werden sollte. Eine Steuer sollte auch nicht etwa am Energieverbrauch festgemacht werden. So wird sichergestellt, dass tatsächlich das schädigende Verhalten bepreist wird („Verursacherprinzip“). Das aktuelle Fördersystem ist zu kleingliedrig ausgestaltet, mit unterschiedlichen Regelungen in unterschiedlichen Jahren und für unterschiedliche Energieträger. Eine direkte Orientierung an der ursächlichen Größe des Klimawandels, den Treibhausgasemissionen, erfolgt nicht. Es wird keine Perspektive bezüglich der CO_2-Bepreisung in anderen Sektoren gegeben, dabei sollte doch die CO_2-Bepreisung über alle Sektoren und Energieträger hinweg in gleicher Höhe stattfinden. Dies ist scheinbar nicht vorgesehen. Auch fehlt eine Orientierung an der langfristigen Zeitachse der Energiewende, die Zielsetzungen bis 2030 oder sogar bis 2050 berücksichtigt.

Marktbasierte (Preis-)Instrumente stellen effektive Mechanismen der CO_2-Reduktion dar. Sie erhöhen den Preis für fossile Energien und senken somit die Nachfrage nach diesen Energieformen (Arlinghaus 2015, Martin et al. 2016). Statt schädliches Verhalten einheitlich mit einem Preis zu belegen, wird hier aber eine Steuerbegünstigung festgeschrieben. Dies entspricht einer Absenkung des Preissignals auf CO_2-Emissionen, was wie dargestellt ineffizient ist.

Die Fortführung der Steuerbegünstigung bei Erdgas wird damit begründet, dass wegen des geringeren Marktanteils und schlechterer Tankstellen-infrastruktur gegenüber Flüssiggas zurzeit noch ein größerer Förderbedarf besteht. Grundsätzlich kann –

[2] Nach der sogenannten Ramsey-Regel sind die Steuersätze invers proportional zur Preiselastizität der Nachfrage.

wie oben ausgeführt – das Vorhandensein eines Marktversagens den Einsatz eines ergänzenden Instruments sinnvoll machen. In diesem Fall könnte dies die vorgebrachte Netzwerkexternalität betreffen. In der Tat kann die Nichtberücksichtigung von Netzwerkeffekten zu Pfadabhängigkeiten und Lock-ins durch fehlende Infrastruktur führen, die unerwünschte Wohlfahrtswirkungen nach sich ziehen. Allerdings macht eine niedrigere Bepreisung (Steuerbegünstigung) den Klimaschutz teurer als notwendig. Entsprechend der Tinbergen-Regel sollte daher geprüft werde, ob das Infrastrukturproblem nicht direkt durch ein Instrument adressiert werden kann, etwa die Förderung der entsprechenden Tankstelleninfrastruktur. Dies dürfte die Effizienz des Instrumentenmixes steigern.

IV Auf dem Weg zu einem einheitlichen CO_2-Preissignal in Deutschland

Der bevorzugte Ansatzpunkt für ein einheitliches CO_2-Preissignal ist zunächst die globale Ebene oder zumindest die europäische Ebene, insbesondere das bereits existierende europäische Klimainstrument, der EU ETS. Dieser funktioniert gegeben seiner Rahmenbedingungen zur Erreichung der europäischen Klimaziele, kann aber bei Zertifikatepreisen, die seit Jahren auf einem Niveau von unter 10 €/t CO_2 verharren, die notwendigen Anreize zur Erreichung der deutschen Klimaziele nicht setzen. Europäischen Optionen zur Stärkung der Anreizwirkungen scheinen angesichts der notwendigen politischen Prozesse und Widerstände wenig wahrscheinlich.

Sollen die deutschen Klimaziele in der kurzen und mittleren Perspektive erreicht werden, sind zusätzliche rein nationale Preisanreize wohl unumgänglich – auch wenn ein europäisches Vorgehen kosteneffizienter wäre. Nationale Zusatzmechanismen wurden bislang in den Niederlanden, Großbritannien oder Frankreich implementiert bzw. erörtert. Großbritannien hat bereits im Jahr 2013 einen nationalen Mindestpreis für CO_2 eingeführt und den Kohleausstieg bis 2025 verkündet. Ein CO_2-Mindestpreis von augenblicklich £18/t CO_2 hat zu einem raschen und erheblichen Rückgang der CO_2-Emissionen geführt (Zielpreis 2020 ist £30/t CO_2 in 2020). Frankreich wollte einen Mindestpreis von 30 €/t CO_2 erheben. Dies gilt es zu berücksichtigen. Im Falle nationaler zusätzlicher Anstrengungen muss zudem sichergestellt werden, dass die deutschen Minderemissionen möglichst nicht durch die Verwendung frei gewordener Zertifikate an anderer Stelle konterkariert werden. Dies könnte etwa durch Kauf und Stilllegung von Emissionsrechten durch die Bundesregierung erfolgen. Daneben sind bei der Implementierung alle emittierenden Sektoren, also Energieumwandlung (insbesondere Strom/Wärme), Industrie, Gewerbe/Handel/Dienstleistungen, Verkehr und Haushalte zu betrachten.

Nationale Maßnahmen können unterschiedlich ausgestaltet sein, etwa als CO_2-Zuschlag zur Energiesteuer oder als Mindestpreis für ETS-Zertifikate. In jedem Fall sollten sie möglichst einheitlich über alle Sektoren und Technologien wirken. Allerdings kommt es derzeit angesichts der Vielzahl der bestehenden Fördermechanismen und Regulierungen zu ganz unterschiedlichen (und sich häufig gegenseitig überlagernden) CO_2-Preissignalen in den verschiedenen Sektoren. Es ist nicht unmittelbar klar, welche Sektoren gegenwärtig mit welchen CO_2-Preisen konfrontiert sind. Es bedarf also, in einem ersten Schritt, eines umfassenden Bewertungsmaßstabs, mit dem die theoretische Forderung eines über alle Sektoren möglichst einheitlichen CO_2-Preissignales in der Praxis nachgehalten werden kann. Dazu müssen alle Preissignale systematisch erfasst werden. Grundsätzlich sind explizite oder implizite Preissignale zu unterscheiden (vgl. OECD 2013).

Explizite CO_2-Preise sind direkt beobachtbar bzw. festgesetzt und reflektieren die Kosten der Emission einer Tonne CO_2. Dies ist bei den marktbasierten Instrumenten mit unmittelbaren CO_2-Bezug (CO_2-Emissionshandelssystem und CO_2-Steuern) der Fall. Dagegen sind implizite CO_2-Preise nicht direkt beobachtbar und reflektieren die Kosten der Vermeidung einer Tonne CO_2 aufgrund aller anderen Instrumente, die ebenfalls den CO_2-Ausstoß reduzieren (Förderung erneuerbarer Energien, Standards etc.). Wegen ihrer Nicht-Beobachtbarkeit müssen implizite CO_2-Preise geschätzt werden (z. B. über Modellsimulationen, vgl. unten). Als Summe von direkten und indirekten CO_2-Preisen bilden die (sektoralen) totalen CO_2-Preise einen umfassenden Bewertungsmaßstab dafür, wie stark unterschiedliche Sektoren mit Preisen für CO_2 belastet werden.

Steuerbelastungen entstehen im deutschen Verkehrs- und im Wärmesektor durch die Energiesteuer. Im Verkehrssektor fällt der Steuersatz für Benzin und Diesel mit 654,50 €/1.000 l bzw. 470,40 €/1.000 l relativ hoch aus (vgl. § 2 Absatz 1 Nr. 1 und Nr. 4 EnergieStG, jeweils geltend für einen Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg). Umgerechnet mit dem CO_2-Gehalt der jeweiligen Kraftstoffe ergeben sich CO_2-Preise von 275,12 bzw. 177,37 €/t CO_2. Im Vergleich dazu ist die Energiesteuerbelastung im Wärmemarkt gering. So ist Erdgas lediglich mit einem Steuersatz von 5,50 €/MWh belegt (§ 2 Absatz 3 Nr. 4 EnergieStG), dies entspricht einem CO_2-Preis von 27,31 €/t CO_2. Das im Wärmemarkt immer noch wichtige aber aus Klimasicht kritische Heizöl wird sogar noch niedriger besteuert, nämlich mit 25 €/1.000 kg (§ 2 Absatz 3 Nr. 2 EnergieStG) oder 7,89 €/t CO_2. Im Stromsektor sind die Erzeuger – unter gewissen Voraussetzungen – von der Energiesteuer befreit (vgl. §§ 53, 53a und 53b EnergieStG). Der CO_2-Preis der Stromerzeugung kann in diesen Fällen mit dem EU ETS-Zertifikatepreis gleichgesetzt werden, dieser betrug im Jahr 2015 7,68 €/t CO_2 (BDEW 2017). Neben diesem Betrag (sofern er an die Kunden vollständig weitergegeben wird) fällt auf Seiten des Stromverbrauchs die Stromsteuer an. Der Regelsteuersatz beträgt 2,05 ct/kWh (§ 3 StromStG), dies würde umgerechnet

38,32 €/t CO_2 entsprechen[3], wenn das Ziel der Stromsteuer die Minderung der Treibhausgasemissionen wäre, was es wohl nicht ausschließlich ist. Werden noch die impliziten Belastungen aus EEG-Umlage und KWK-Zuschlag (für Haushaltskunden im Jahr 2015 in Höhe von 6,17 ct/kWh und 0,254 ct/kWh; BDEW 2017) hinzugerechnet (auch hier unter der Annahme, dass das EEG ein ausschließliches Instrument zum Klimaschutz ist), so ergibt sich ein Gesamt-CO_2-Preis für den Stromverbrauch von ca. 166 €/t CO_2. Das liegt fast auf dem Niveau der Bepreisung für Dieselkraftstoff im Verkehrssektor. Für weitere Berechnungen vgl. Agora Energiewende (2017).

Aus dieser Gegenüberstellung werden gleich mehrere Punkte deutlich. Erstens, augenscheinlich besteht eine große Heterogenität in der CO_2-Bepreisung zwischen den Sektoren in Deutschland. Dies ist ökonomisch nicht sinnvoll und auch aus Sicht der angestrebten und richtigen Idee der Sektorkopplung kritisch zu beurteilen. Die Klimaschutzziele erfordern mittel- bis langfristig auch im Verkehrs- und Wärmesektor den verstärkten Einsatz von erneuerbaren Energien. Aus technischen, ökonomischen und nachhaltigkeitsbezogenen Gründen ist das Potential des direkten Einsatzes aber sehr begrenzt. Fällt die CO_2-Bepreisung derart zulasten des Stroms aus, bleibt der Stromverbrauch im Wärme- und Transportsektor unattraktiv. Der Wettbewerb an den Sektorgrenzen ist gegenwärtig zugunsten der klimaschädlicheren Technologien verzerrt.

Zweitens, auch innerhalb der Sektoren kommt es zu Heterogenität. Das ist insbesondere im Stromsektor der Fall, in dem die CO_2-Preisbelastung nach dieser Rechnung in der Erzeugung nur ca. ein Zwanzigstel der Belastung des Verbrauchs beträgt. Im Verkehrssektor ergibt sich Heterogenität durch die unterschiedliche Besteuerung von Energieträgern (siehe Benzin vs. Diesel). Ausnahmeregelungen, wie die vorgeschlagene Steuerbegünstigung im Entwurf zum EnergieStG, führen zu einer zusätzlichen ungleichen Behandlung von Emittenten innerhalb der Sektoren.

Drittens, das Belastungsniveau – zumindest abseits der Stromerzeugung und des Wärmesektors – ist hoch. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass viele der Preisbestandteile für Energie nicht allein aus Klimaschutzgründen eingeführt wurden. Wie dargelegt ist vor diesem Hintergrund zu empfehlen, den klimaschutzbezogenen Anteil der Entgelte, Steuern, Abgaben und Umlagen auf Energie zu identifizieren und eine Angleichung anzustreben. Die Vorschläge für das „richtige" CO_2-Preisniveau sind deutlich unter dem, was im Verkehrssektor oder beim Stromverbrauch gegenwärtig bezahlt wird – noch einmal: gegeben der Annahme diese Preisbestandteile dienen dem Klimaschutz. Andere Zielsetzungen, wie etwa die Reduktion von lokalen Schadstoffen in der Luft, Infrastrukturfinanzierung, Gesundheitsvorteile durch Anreize für mehr nicht-motorisierten Verkehr und die Erzielung von Einnahmen, sollten besser als bisher spezifiziert werden und die entsprechenden Instrumente und ihre Implementierung überprüft werden.

V CO_2-Preise im internationalen Vergleich

Die expliziten und impliziten CO_2-Preise unterscheiden sich augenblicklich sowohl im internationalen Vergleich als auch zwischen einzelnen Sektoren in Deutschland erheblich. Für einen internationalen Vergleich der expliziten CO_2-Preise kann auf Berechnungen der OECD (2016) zurückgegriffen werden, die zur Beurteilung der Gesamtbelastung durch marktbasierte Instrumente, die sogenannte „effective carbon rate" (kurz: ECR; deutsch etwa: effektiver CO_2-Preis; in €/t CO_2) vorschlagen. Die ECR ergibt sich aus der Summe[4] von CO_2-Steuern[5], CO_2-Emissionszertifikaten[6] und spezifischen Steuern des Energieverbrauchs[7].

ECRs erlauben eine systematische komparative Analyse der kombinierten Preissignale verschiedener marktbasierter Instrumente. Mit Hilfe der ECRs nimmt die OECD (2016) einen Vergleich für 41 Länder und sechs Sektoren für das Berichtsjahr 2012 vor. Die Abbildung 1 zeigt für drei exemplarisch herausgegriffene europäische Länder, wie unterschiedlich die ECRs in den verschiedenen Ländern ausfallen.

Der Verkehrssektor zeigt über alle europäischen Länder hinweg die höchsten ECRs unter den Sektoren. Dies dürfte auch mit der Einnahmeerzielungsabsicht der Staaten verbunden sein. Da der Sektor nicht im EU ETS eingebunden ist, ergibt sich die Belastung rein aus Steuern. Die ECR in Deutschland beträgt nach Berechnungen der OECD 220 €/t CO_2. Dieser ergibt sich aus dem gewichteten Mittel der oben genannten Steuersätze für Benzin und Diesel sowie den Steuervorschriften weiterer Kraftstoffe im Verkehr. Der Wert ist deutlich geringer als im Vereinigten Königreich, aber deutlich höher als in Frankreich (280 €/t CO_2 und 180 €/t CO_2). Hinsichtlich der restlichen Sektoren zeigt Deutschland generell höhere ECRs als die beiden anderen Länder. Dies ist z. B. auch bei der Stromerzeugung der Fall, wo die Kombination aus EU ETS-Preissignal und Steuer-Preissignal zusammen auf eine ECR von 33 €/t CO_2 kommt. In den meisten europäischen Ländern, einschließlich Frankreich und dem Vereinigten Königreich, liegt der Wert darunter. Gleichzeitig finden sich in Europa

[3] Unterstellt wurde der CO_2-Emissionsfaktor für den deutschen Strommix 2015 (UBA 2016).

[4] Da unterschiedliche Mehrwertsteuersätze ebenfalls die relativen Preise ändern, sollten diese im Prinzip ebenfalls berücksichtigt werden. Aufgrund von Datenproblemen sieht OECD (2016) jedoch davon ab. Auch Fördermaßnahmen für fossile Energie werden nicht betrachtet. Die spezifischen Steuern werden unabhängig von ihrer politischen Motivation oder Verwendungsabsicht berücksichtigt.

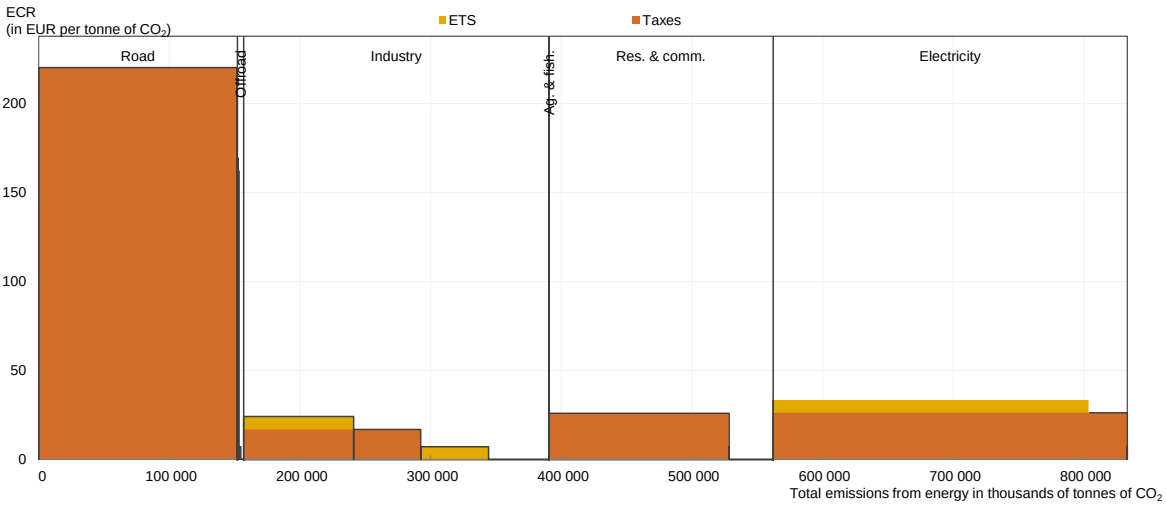
[5] Steuersatz richtet sich typischerweise nach dem CO_2-Gehalt des Energieträgers.

[6] Unabhängig von der Allokationsmethode; als Opportunitätskosten der Emission einer zusätzlichen Einheit CO_2.

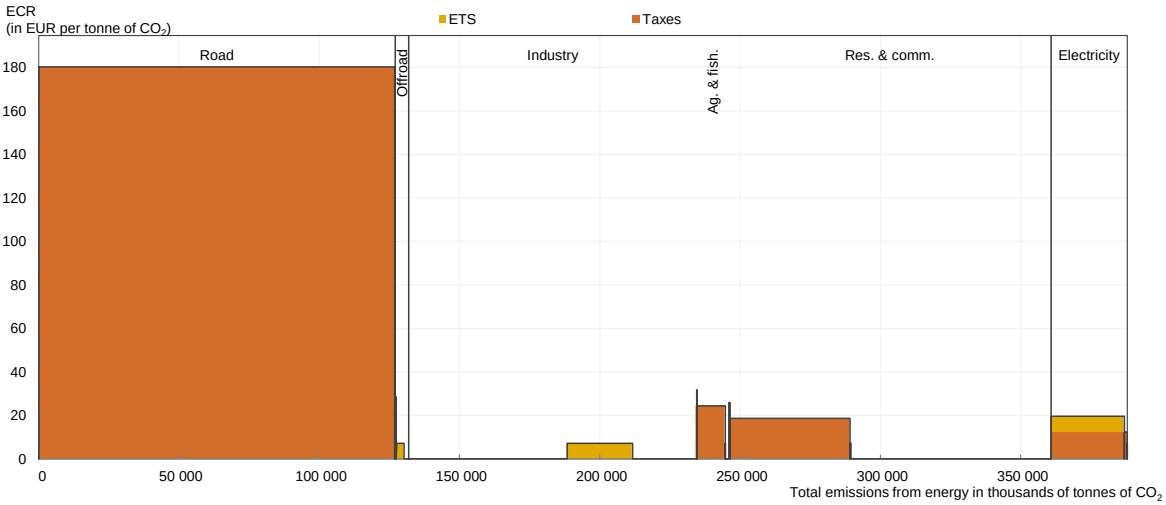
[7] Diese beziehen sich typischerweise auf physische Einheiten oder Energieeinheiten, wie im EnergieStG, können aber auf effektive Steuersätze entsprechend CO_2-Gehalt umgestellt werden.

Abbildung 1: Durchschnittliche ECRs in Deutschland, Frankreich und im Vereinigten Königreich nach Sektoren

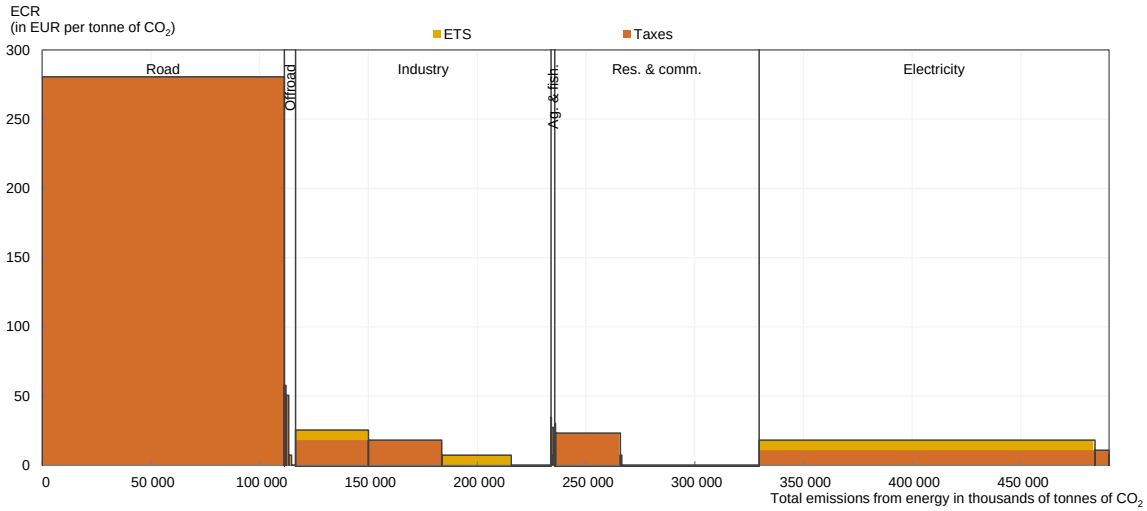
Deutschland



Frankreich



Vereinigtes Königreich



Quelle: Darstellung übernommen aus OECD (2016)

als in Deutschland, Beispiele sind die Niederlande (Stromerzeugung, Haushalte und Handel) oder Dänemark (Stromerzeugung). Aufgrund von Ausnahmetatbeständen zeigt der Industriesektor in Europa generell ein sehr heterogenes Bild.

Diese Betrachtung ist jedoch unvollständig, da keine Nicht-CO_2-Preisinstrumente bzw. keine impliziten CO_2-Preise berücksichtigt werden. Entsprechend den Berechnungen der OECD (2013) werden implizite CO_2-Preise definiert als die Kosten eines Nicht-CO_2-Preisinstruments dividiert durch die zurechenbaren vermiedenen Emissionen. Da sie nicht beobachtbar sind, müssen sie teils aufwändig geschätzt werden. Ein Beispiel dafür sind die impliziten CO_2-Preise der Einspeisevergütung für Öko-Strom. Die Kosten des Instruments (Zähler) sind relativ einfach ermittelbar, nicht jedoch die durch erneuerbare Energien vermiedenen Emissionen (Nenner). Die zurechenbare Emissionsreduktion hängt von der verdrängten Erzeugung ab: wird ein altes Kohlkraftwerk ersetzt, werden mehr Emissionen vermieden als dies bei einem modernen Gaskraftwerk der Fall ist. Der verdrängte Erzeugungsmix ist dabei abhängig von Tageszeit, Temperatur etc. Nur eine detaillierte Modellierung kann alle diese Einflüsse adäquat berücksichtigen.

Ergebnisse der OECD (2013) für implizite CO_2-Preise in ausgewählten Ländern zeigt Tabelle 1. Es ist augenscheinlich, dass implizite CO_2-Preise eine beträchtliche Belastungswirkung haben, die in der Regel größer ist als die der expliziten CO_2-Preise. In Deutschland kostet jede vermiedene Tonne CO_2 aufgrund der Einspeisevergütung für erneuerbare Stromerzeugung nach Berechnungen der OECD 95-115 €. In Frankreich liegen die Werte lediglich bei 34-90 €/t CO_2. Im Verkehrssektor liegen die impliziten CO_2-Preise aufgrund von Biokraftstoffquoten sogar noch höher, nämlich bei 215 €/t CO_2 in Deutschland, 232 €/t CO_2 im Vereinigten Königreich und bis zu 465 €/t CO_2 in den USA. Nicht-Preis-Regulierungen im Verkehrsbereich verursachen also erhebliche implizite CO_2-Kosten mit der Folge von großen Ineffizienzen. Paltsev et al. (2016) kommen bei der Betrachtung der Mehrkosten der Regulierung durch Pkw-Emissionsstandards im Verkehr zu dem Ergebnis, dass diese im Vergleich zu einem Emissionshandelssystem mit einheitlichen CO_2-Preisen (bei gleicher Reduktion von CO_2-Emssionen) zu EU-weiten Mehrkosten von 12 Mrd. € bis 2020 führen. Die impliziten CO_2-Preise könnten hier mehr als 1.000 €/t CO_2 betragen. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist also darauf zu achten, dass hohe implizite CO_2-Preise die Folge sowohl von ambitionierten Klimaschutzzielen als auch von ineffizient ausgestalteten Instrumenten sein können.

Abschließend sei bemerkt, dass totale CO_2-Preise die im internationalen Kontext geführte Diskussion um gerechte Lastenverteilung informieren können. In diesem Zusammenhang geht es um die Vergleichbarkeit nationaler Anstrengungen bei der Reduktion von Treibhausgasen. Im Abkommen von Paris wurden national festgelegte Beiträge (Nationally Determined Contributions, NDCs) an das Sekretariat der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen übermittelt, welche die Klimaziele der einzelnen Staaten in den kommenden Jahren festschrieben. Die nationalen Reduktionsziele sind dabei je nach Land sehr unterschiedlich formuliert: mit 1990 vs. 2005 als Basisjahr für Reduktionsziele, mit Zielen bei

Tabelle 1: Implizite CO_2-Preise (€/t) in Deutschland und ausgewählten Ländern nach Sektoren

Land / Sektor	Stromsektor		Verkehrssektor
	Einspeisevergütung	Andere	Biokraftstoffquoten[1)]
Deutschland	95-115	28-38 KWK-Zuschlag	215 Insgesamt, 307 Ethanol, 190 Biodiesel, 168 Pflanzenöl
Frankreich	34,3-90,0		
Vereinigtes Königreich	528-775 Photovoltaik, 131 Mikro-KWK, 110-161 Anaerobe Gärung, 110 Mikro-Bestandsanlagen, 16-635 Wind, 16-335 Wasserkraft		232 Insgesamt, 287 Ethanol, 211 Biodiesel
Vereinigte Staaten von Amerika			418-465
China	247-301 Jiangsu Photovoltaik, 40-50 Biomasse, 26-33 Wind	-12,4-7,6 Large Substitute for Small (LSS) Program, 50-93 Subvention für Photovoltaik in Gebäuden, 86-160 Golden Sun Demonstration Scheme	
Japan		100-165 Renewable Portfolio Standards	

1) Deutschland: zusammen mit Steuerbefreiungen; Vereinigtes Königreich: Renewable Transport Fuels Obligation; Vereinigte Staaten von Amerika: zusammen mit weiteren Instrumenten

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf OECD (2013)

Erneuerbaren vs. Energieeffizienz, mit Zielen gegenüber einem Business-As-Usual-Szenario vs. bestimmten Niveau im Basisjahr etc. Um hinsichtlich der nationalen Anstrengungen für den globalen Klimaschutz nicht „Apfel mit Birnen“ zu vergleichen, braucht es geeigneter Metriken. Die totalen CO_2-Preise stellen dafür eine wichtige Größe dar (vgl. auch Aldy und Pizer 2016). Sie vermögen Umweltwirkungen (CO_2-Emissionen) mit monetären Größen (insbesondere Kosten und Bruttoinlandsprodukt) zu verknüpfen.

VI Die richtige Höhe des CO_2-Preises

Bisher wurde noch keine Aussage darüber getroffen, wie hoch der CO_2-Preis eigentlich sein sollte. Die volkswirtschaftliche Theorie gibt an, dass die optimale Korrektur einer Externalität durch eine Bepreisung in der Höhe der marginalen Schäden erfolgen sollte. Seit Jahrzehnten haben Ökonomen versucht, die sozialen Kosten des CO_2-Ausstoßes festzulegen, also die zusätzlichen Schäden, die durch die Emission einer zusätzlichen Tonne CO_2 verursacht werden. Diese werden übertragen in einen monetären Wert einer gleichwertigen Reduktion im Konsum. Dieser Kostensatz repräsentiert also gleichzeitig den Wert von vermiedenen Schäden aufgrund einer inkrementellen Reduktion an CO_2-Emissionen: den gesellschaftlichen Nutzen einer CO_2-Reduktion.

Die sozialen Kosten des CO_2-Ausstoßes sind ein umfassendes Maß für die Schäden des Klimawandels und berücksichtigen u. a. Produktivitätsänderungen in der Landwirtschaft, Auswirkungen auf die Gesundheit, Sachschäden durch vermehrte Überschwemmungen oder Veränderungen von Energiekosten aufgrund von veränderter Nutzung von Klimaanlagen oder Heizungen. Teilweise werden wegen fehlender Informationen denkbare Kostenkomponenten ausgespart oder sind mit entsprechenden Unsicherheiten verbunden.

In der Folge variieren die Schätzungen stark entsprechend der Modellstruktur und -annahmen, insbesondere auch ethischer Annahmen (Hepburn 2017). Eine zentrale Einflussgröße auf die Ergebnisse ist der Diskontierungssatz, da die Kosten auf ein bestimmtes Jahr abgezinst werden (vgl. auch unten). Konkrete Schätzungen für die sozialen Kosten variieren von 10 bis 1.000 €/t CO_2. Die OECD (2016) verwendet in ihrer Studie zu ECRs eine konservative Schätzung der sozialen Kosten in Höhe von 30 €/t CO_2. Das Umweltbundesamt schlägt in seiner Methodenkonvention einen Ansatz der Kosten in Höhe von 80 $€_{2010}$/t CO_2 vor (UBA 2012). Die gegenwärtigen Kostensätze von ca. 30 bis 80 €/t CO_2 werden in der Zukunft ansteigen. Denn Integrierte Bewertungsmodelle schätzen die Schäden durch die Emission einer Tonne CO_2 in einem bestimmten Jahr (z. B. 2010) und in den Folgejahren (z. B. bis 2300) und diskontieren die Schäden über die Zeit auf den Gegenwartswert in 2010 ab. Zwar werden die sozialen Kosten des CO_2-Ausstoßes in 2030 oder 2050 durch die Tatsache gedämpft, dass weniger Jahre bis 2300 zur Verfügung stehen als in 2010[8], gleichzeitig werden die Kosten aber dadurch getrieben, dass Schäden zukünftiger Emissionen größer ausfallen, da die relevanten Systeme durch den Klimawandel stärker in Mitleidenschaft gezogen werden. Mit der Zeit nehmen auch die Kosten für die Vermeidungsoptionen immer mehr zu, da anfangs die günstigen Optionen realisiert werden. Entsprechend dieser Logik empfiehlt das Umweltbundesamt einen mittelfristigen Kostensatz für 2030 in Höhe von 145 $€_{2010}$/t CO_2 und einen langfristigen Kostensatz für 2050 von 260 $€_{2010}$/t CO_2 (UBA 2012). Diese Werte sind mit den klimaschutzbezogenen Entgelten, Steuern, Abgaben und Umlagen auf Strom und fossile Energieträger zu vergleichen.

Angesichts der Unsicherheiten haben andere Forschungsansätze die Höhe von zielkonsistenten CO_2-Preisen untersucht. Entsprechend könnten die für die Klimaziele der Bundesregierung nötigen CO_2-Preise bestimmt werden. Einen Anhaltspunkt liefert der kürzlich veröffentlichte Projektionsbericht 2017 der Bundesregierung. Im Projektionsbericht werden Szenarien für die Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland für den Zeitraum 2005 bis 2035 erarbeitet (BMUB 2017). Unterstellt wird ein ansteigender CO_2-Zertifikate-Preispfad von 7,5 €/t im Jahr 2015 auf 15 €/t im Jahr 2020 und auf 33,5 €/t im Jahr 2030. Im Mit-Weiteren-Maßnahmen-Szenario ergeben sich für das kurzfristige 2020-Ziel Treibhausgasemissions-reduktionen von -35,5 % gegenüber 1990. Im Szenario mit niedrigem Stromexportsaldo wird der CO_2-Preis nur in Deutschland um 20 €/t CO_2 erhöht, was zu einer Minderung von -38,4 % gegenüber 1990 im Jahr 2020 führt. Ein zusätzliches CO_2-Preissignal von 20 €/t CO_2 im Emissionshandel (also ein Preis von um die 35 €/t CO_2) könnte die kurzfristigen Klimaziele fast erreichen.

Welche Konsequenzen ein bestimmter (gegenwärtiger) CO_2-Preis für das energiewirtschaftliche System mit sich bringt, soll nachfolgend anhand von drei Vermeidungsoptionen dargestellt werden:

Auf der Erzeugerseite können veränderte CO_2-Preise zu einem Brennstoffwechsel führen. Aus Klimasicht ist insbesondere der Wechsel zwischen Kohle- und Gaskraftwerken relevant, den Haupttreibern von CO_2-Emissionen in der deutschen und europäischen Stromerzeugung. Beim sogenannten „fuel switching“ tauschen die genannten Kraftwerkstypen ihre Positionen in der Einsatzreihenfolge auf dem Strommarkt aufgrund der Veränderung ihrer Grenzkosten. Neben den uns interessierenden CO_2-Kosten hängt der Wechsel natürlich auch von weiteren Faktoren wie Brennstoffkosten oder Wirkungsgraden ab (Bertrand 2014). Bei einem unterstellten Wirkungsgrad von 40 % eines Kohlekraftwerks bzw. 50 % eines Gaskraftwerks sowie unterstellten Brennstoffpreisen von 8 €/MWh für Kohle und 25 €/MWh für Gas ergibt sich ein Brennstoffwechsel bei einem CO_2-Preis von 29 €/t.

[8] Sofern ein fixes Endjahr gewählt wird.

Die Einführung der CO_2-Bepreisung wäre auch für den Wärmemarkt relevant. Spürbare CO_2-Preise reizen Wohnungs- und Häusereigentümer dazu an, die Heizkosten zu senken. Bei einem CO_2-Preis von 100 €/t CO_2 ergäben sich bei einem Einfamilienhaus mit Öl-Standardheizkessel jährliche CO_2-Kosten von z. B. 990 €/a.[9] Heizungssysteme mit niedrigeren CO_2-Emissionen (beispielsweise basierend auf moderner Gas-Brennwerttechnik oder vollständig auf Erneuerbaren) könnten einen CO_2-Kostenvorteil von 50 % oder mehr realisieren. Die Investition in ein anderes Heizungssystem könnte sich damit lohnen.

Im Verkehrssektor können Emissionsreduktionen u. a. durch Elektrifizierung erreicht werden. Wie stark in diesem Fall die Emissionen reduziert werden können, hängt von dem Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung ab. Generell sind die Vermeidungskosten im Verkehrsbereich relativ hoch. Dies gilt auch für den Einsatz von Hybriden bzw. von reinen Elektroautos, deren Vermeidungskosten bei mehreren hundert €/t CO_2 liegen. Selbst bei Vorliegen so hoher CO_2-Preise, können diese Vermeidungsoptionen außerdem nur dann realisiert werden, wenn die erforderliche Infrastruktur existiert (Crist 2012, van Vliet et al. 2011, Paltsev et al. 2016). Im Bereich der Mobilität agieren Verbraucher sehr wenig preiselastisch. Eine CO_2-Bepreisung im Verkehrssektor dürfte daher in mittlerer Sicht nur geringe Lenkungswirkung haben, auf lange Sicht aber eine zunehmende Bedeutung spielen.

Wie sind die budgetären Wirkungen des CO_2-Preises von 30 €/t CO_2 zu beurteilen? Aktuell führt die Energiesteuer zu Steuereinahmen öffentlicher Haushalte in Höhe von 39,8 Mrd. € (2014). Hinzu treten 6,6 Mrd. € aus der Stromsteuer (Destatis 2015). Ein CO_2-Preis von 30 €/t würde, bei angenommen gleichbleibendem Energieverbrauch und bei Berücksichtigung der bedeutsamsten Energieträger des Energiesteuergesetzes, zu Einnahmen in Höhe von ca. 21 Mrd. € führen (vgl. Tabelle 2). In der Realität werden sie niedriger ausfallen wegen der Anpassungsreaktionen in der Wirtschaftsweise. Wie beschrieben sind adäquate mittel- bis langfristige CO_2-Preise jedoch wesentlich höher und bereits heute sind (explizite und implizite) CO_2-Preise über 30 €/t häufig zu finden. Ein einheitlicher moderater CO_2-Preis muss nicht grundsätzlich zu Steuermehrbelastungen führen, zukünftige ziel-konsistente CO_2-Preise könnten jedoch zusätzliche Staatseinnahmen geneieren. Es entsteht überdies aus Haushaltsperspektive ein großer Spielraum für die angeregte Prüfung und ggf. Abschaffung von komplexen Förder- und Anreizmechanismen im Falle der Einführung des neuen Leitinstruments der Energiewende. Wie mit den künftigen Einnahmen umgegangen werden sollte, wird neben weiteren Aspekten im folgenden Abschnitt diskutiert.

VII Einnahmeverwendung, Wettbewerbsfähigkeit und soziale Gerechtigkeit

Die Einführung einer allgemeinen CO_2-Bepreisung führt zu zusätzlichen Einnahmen, die neue finanzielle Handlungsspielräume eröffnen. Im Einklang mit dem Vorschlag die CO_2-Bepreisung als Leitinstrument der deutschen Energiewende zu etablieren, sollten die aktuell existierenden komplexen Instrumente auf den Prüfstand gestellt und abgebaut werden, sofern diese nicht durch andere Marktfriktionen jenseits des Klimaproblems gerechtfertigt werden können. Dies umfasst sowohl teure Fördersysteme (insbesondere die EEG-Umlage und das KWK-G mit Volumina von insgesamt über 24 Mrd. €), als auch Steuergegenstände, wie der Verbrauch von elektrischem Strom entsprechend StromStG (Volumen von ca. 6,6 Mrd. €), die aus Klima- bzw. auch aus Sektorkopplungs-Perspektive sub-optimale oder sogar gegenläufige Anreize setzen. Die Einführung einer umfassenden CO_2-Bepreisung soll also in Summe nicht zu mehr Belastungen führen, sondern Industrie und Haushalte durch Effizienzgewinne aus dem Abbau komplexer Instrumente umfangreich entlasten.

Mit Blick auf die deutsche Industrie erlaubt die allgemeine CO_2-Bepreisung grundsätzlich auch Aspekte der internationalen Wettbewerbsfähigkeit zu berücksichtigen. Um die oben beschriebenen Prinzipien und deren Vorteile nicht zu konterkarieren, sollte dies nur punktuell und maßvoll geschehen. Derzeit werden im EU ETS besonders kritische Industrien durch kostenfreie Zuteilungen von Zertifikaten geschützt. Grundsätzlich schließt ein

Tabelle 2: Steuereinnahmen bei einem CO_2-Preis von 30 €/t und unterstellt gleichbleibendem Energieverbrauch

Energieträger	Energieverbrauch[1)]	Emissionsfaktor	CO_2 Emissionen	CO_2-Preis	Steuereinnahmen
	TJ	t CO_2/TJ	t CO_2	€/t CO_2	Mio. €
	[1]	[2]	[3] = [1] x [2]	[4]	[5] = [3] x [4] / 1.000.000
Braunkohle	1.600.416	110,9	177.407.799	30,00	5.322
Steinkohle	1.708.196	93,6	159.818.793	30,00	4.795
Erdgas	2.531.802	55,9	141.618.752	30,00	4.249
Dieselkraftstoff	1.419.188	74,0	105.057.564	30,00	3.152
Ottokraftstoff	806.568	73,1	58.952.974	30,00	1.769
Heizöl leicht	735.334	74,0	54.429.423	30,00	1.633
Alle	8.801.504	79,2	697.285.306	30,00	20.919

1) Summe aus Umwandlungseinsatz und Endenergieverbrauch

Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf der deutschen Energiebilanz 2014 der AG Energiebilanzen (2017)

[9] Unterstellte Jahresbrennstoffmenge 3.500 l x Brennwert 38,4 MJ/l x Emissionsfaktor 74 g CO_2/MJ = 9,9 t CO_2.

Mindestpreis im EU ETS oder auch eine CO_2-Steuer eine Sonderbehandlung von energie- bzw. CO_2-intensiven Industrien nicht aus. Zwar gibt es derzeit keine Evidenz für negative Auswirkungen etwa des EU ETS auf Umsätze, Produktion, Exporte oder Beschäftigte der regulierten Unternehmen (Petrick und Wagner 2014), dies kann sich aber mit substantiell höheren CO_2-Preisen in der Zukunft ändern – auch wenn dies umso unwahrscheinlicher wird, je mehr Länder einen CO_2-Preis auf ähnlichem Niveau einführen. Ein graduelles Einführen eines CO_2-Preises, bestenfalls in einem koordinierten europäischen Vorgehen, erscheint aus dieser Sicht am erfolgversprechendsten.

Hinsichtlich der privaten Haushalte ist zu betonen, dass eine allgemeine CO_2-Bepreisung so ausgestaltet werden kann, dass auch die soziale Gerechtigkeit in der Bevölkerung gewahrt bleibt. Bedenken, dass eine CO_2-Bepreisung regressiv wirken könnte, ergeben sich aus der empirischen Evidenz, dass Haushalte mit geringem Einkommen prozentual einen höheren Anteil ihres Einkommens für CO_2-intensive Güter aufwenden. Forschungsergebnisse zeigen jedoch auch, dass die soziale Gerechtigkeit bei entsprechender Ausgestaltung nicht beeinträchtigt sein muss, wenn z. B. im Falle einer CO_2-Steuer dafür etwa die Einkommenssteuer gesenkt wird (Klenert et al. 2016). Eine andere Möglichkeit wäre, allen Bürgern einen Pauschalbetrag zukommen zu lassen, wie in der Schweiz bereits praktiziert. Dort werden zwei Drittel der Einnahmen aus einer CO_2-Abgabe verbrauchsunabhängig an die Bevölkerung zurückverteilt (Bundesamt für Umwelt 2017). Die Ausschüttung dieser „Klimadividende“ erfolgt dort über das Sozialversicherungssystem. Auch diese Ausgestaltung kann eine CO_2-Bepreisung progressiv wirken lassen (Klenert und Mattauch 2016). Darüber hinaus wird diese Form der Rückverteilung von der Bevölkerung als sehr fair wahrgenommen und kann aufgrund ihrer Einfachheit und bei hoher Sichtbarkeit die Akzeptanz einer CO_2-Steuer stark erhöhen (Carattini et al. 2016). Ähnliches gilt für die Verwendung der Einnahmen aus dem Emissionshandel. Zudem könnte auch die Effizienz gesteigert werden, falls das Einkommenssteuersystem vorher suboptimal ausgestaltet war (Klenert et al. 2016).

Literaturverzeichnis

AG Energiebilanzen (2017). Bilanz 2014. http://www.ag-energiebilanzen.de/index.php?article_id=29&fileName=bilanz14d.xls (letzter Zugriff: 11.05.2017).

Agora Energiewende (2017). Neue Preismodelle für Energie. Grundlagen einer Reform der Entgelte, Steuern, Abgaben und Umlagen auf Strom und fossile Energieträger. https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2017/Abgaben_Umlagen/Agora_Abgaben_Umlagen_WEB.pdf (letzter Zugriff: 11.05.2017).

Aldy, J.E., Pizer, W.A. (2016). Alternative Metrics for Comparing Domestic Climate Change Mitigation Efforts and the Emerging International Climate Policy Architecture. Review of Environmental Economics and Policy, 10(1), 3-24. https://doi.org/10.1093/reep/rev013.

Arlinghaus, J. (2015). Impacts of Carbon Prices on Indicators of Competitiveness: A Review of Empirical Findings. OECD Environment Working Papers, No. 87. http://dx.doi.org/10.1787/5js37p21grzq-en.

Bertrand, V. (2014). Carbon and Energy Prices under Uncertainty: A Theoretical Analysis of Fuel Switching with Heterogenous Power Plants. Resource and Energy Economics, 38, 198-220. https://doi.org/10.1016/j.reseneeco.2014.08.001.

BDEW (2017). BDEW-Strompreisanalyse Februar 2017 – Haushalte und Industrie. https://www.bdew.de/internet.nsf/res/9729C83961C37094C12580C9003438D3/$file/170216_BDEW_Strompreisanalyse_Februar2017.pdf (letzter Zugriff: 11.05.2017).

BMUB (2017). Projektionsbericht 2017 für Deutschland gemäß Verordnung (EU) Nr. 525/2013. http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/mmr/art04-13-14_lcds_pams_projections/projections/envwqc4_g/170426_PB_2017_-_final.pdf (letzter Zugriff: 09.05.2017).

BMWi/BMU (2010). Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/energiekonzept-2010.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Zugriff: 09.05.2017).

Brauneis, A., Mestel, R., Palan, S. (2013). Inducing Low-Carbon Investment in the Electric Power Industry through a Price Floor for Emissions Trading. Energy Policy, 53, 190-204. https://doi.org/10.1016/j.enpol.2012.10.048.

Bundesamt für Umwelt (2017). CO_2-Abgabe. https://www.bafu.admin.ch/co2-abgabe (letzter Zugriff: 09.05.2017).

Carattini, S., Baranzini, A., Thalmann, P., Varone, F., Vöhringer, F. (2016). Green Taxes in a Post-Paris World: Are Millions of Nays Inevitable? Grantham Research Institute on Climate Change and the Environment Working Paper, No. 243. https://infoscience.epfl.ch/record/220648/files/Working-Paper-243-Carattini-et-al.pdf (letzter Zugriff: 09.05.2017).

Crist, P. (2012). Electric Vehicles Revisited – Costs, Subsidies and Prospects. International Transport Forum Discussion Papers, No. 2012-O3. https://doi.org/10.1787/2223439X.

Destatis (2015). Umweltnutzung und Wirtschaft. Tabellen zu den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen. Teil 5: Flächennutzung, Umweltschutzmaßnahmen. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/UmweltoekonomischeGesamtrechnungen/Querschnitt/UmweltnutzungundWirtschaftTabelle5850008157006Teil_5.xlsx?__blob=publicationFile (letzter Zugriff: 11.05.2017).

Edenhofer, O., Jakob, M., Creutzig, F., Flachsland, C., Fuss, S., Kowarsch, M., Lessmann, K., Mattauch, L., Siegmeier, J. (2015). Closing the Emission Price Gap. Global Environmental Change, 31, 132-143. https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2015.01.003.

Goulder, L.H., Schein, A.R. (2013). Carbon Taxes Versus Cap and Trade: A Critical Review. Climate Change Economics, 4(3), 1-28. http://www.jstor.org/stable/climchanecon.4.3.02.

Hepburn, C. (2017). Making Carbon Pricing a Priority. Nature Climate Change (angenommen).

Keohane, N. (2009). Cap and Trade, Rehabilitated: Using Tradable Permits to Control U.S. Greenhouse Gases. Review of Environmental Economics and Policy, 3(1), 42-62. https://doi.org/10.1093/reep/ren021.

Klenert, D., Mattauch, L. (2016). How to Make a Carbon Tax Reform Progressive: The Role of Subsistence Consumption. Economics Letters, 138, 100-103. https://doi.org/10.1016/j.econlet.2015.11.019.

Klenert, D., Schwerhoff, G., Edenhofer, O., Mattauch, L. (2016). Environmental Taxation, Inequality and Engel's Law: The Double Dividend of Redistribution. Environmental and Resource Economics, 1-20. http://doi.org/10.1007/s10640-016-0070-y.

Löschel, A., Erdmann, G., Staiß, F., Ziesing, H.-J. (2016). Stellungnahme zum fünften Monitoring-Bericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2015. Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft". Berlin, Münster, Stuttgart. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/V/fuenfter-monitoring-bericht-energie-der-zukunft-stellungnahme.pdf?__blob=publicationFile&v=7 (letzter Zugriff: 09.05.2017).

Martin, R., Muûls, M., Wagner, U.J. (2016). The Impact of the European Union Emissions Trading Scheme on Regulated Firms: What Is the Evidence after Ten Years? Review of Environmental Economics and Policy, 10(1), 129-148. https://doi.org/10.1093/reep/rev016.

OECD (2013). Effective Carbon Prices. OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789264196964-en.

OECD (2016). Effective Carbon Rates. Pricing CO_2 through Taxes and Emissions Trading Systems. OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789264260115-en.

Paltsev, S., Henry Chen, Y.-H., Karplus, V., Kishimoto, P., Reilly, J., Löschel, A., von Graevenitz, K., Koesler, S. (2016). Reducing CO_2 from Cars in the European Union. Transportation, 1-23. http://dx.doi.org/10.1007/s11116-016-9741-3.

Petrick, S., Wagner, U.J. (2014). The Impact of Carbon Trading on Industry: Evidence from German Manufacturing Firms. Kiel Working Paper, No. 1912. Kiel Institute for the World Economy, Kiel. https://www.ifw-members.ifw-kiel.de/publications/the-impact-of-carbon-trading-on-industry-evidence-from-german-manufacturing-firms/KWP%201912.pdf (letzter Zugriff: 09.05.2017).

UBA (2016). CLIMATE CHANGE 26/2016. Entwicklung der spezifischen Kohlendioxid-Emissionen des deutschen Strommix in den Jahren 1990 bis 2015. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_26_2016_entwicklung_der_spezifischen_kohlendioxid-emissionen_des_deutschen_strommix.pdf (letzter Zugriff: 11.05.2017).

UBA (2012). Best-Practice-Kostensätze für Luftschadstoffe, Verkehr, Strom- und Wärmeerzeugung. Anhang B der „Methodenkonvention 2.0 zur Schätzung der Umweltkosten". https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uba_methodenkonvention_2.0_-_anhang_b_0.pdf (letzter Zugriff: 09.05.2017).

UNFCCC (2015). Paris Agreement. FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1. http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf (letzter Zugriff: 09.05.2017).

van Vliet, O., Sjoerd Brouwer, A., Kuramochi, T., van den Broek, M., Faaij, A. (2011). Energy Use, Cost and CO_2 Emissions of Electric Cars. Journal of Power Sources, 196(4), 2298-2310. https://doi.org/10.1016/j.jpowsour.2010.09.119.

MINERALÖL WIRTSCHAFTS VERBAND e.V.

Stellungnahme

zum
Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes (Drucksache 18/11493)

ZUSAMMENFASSUNG

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung enthält in einigen Fällen begrüßenswerte Änderungen und Angleichungen des Energiesteuerrechts. In anderen Fällen besteht dringender Anpassungsbedarf. Dazu gehören insbesondere:

- **Wettbewerbsgleichheit für deutsche Raffinerien beim Eigenverbrauch herstellen**: Die vorgesehene Besteuerung von Erdgas beim Einsatz im Raffinerieprozess verschärft die Benachteiligung deutscher Raffinerien im europäischen Wettbewerb, da die meisten anderen EU Mitgliedstaaten diesen Verbrauch aufgrund der in der Energiesteuerrichtlinie vorgesehenen fakultativen Regelung ohne EU beihilferechtliche Genehmigung steuerfrei stellen. Es müssen alle Möglichkeiten der europäischen Energiesteuerrichtlinie und des Beihilferechts ausgeschöpft werden, um die zusätzliche Belastung der deutschen Raffinerien möglichst gering zu halten. Dies entspricht der ursprünglichen Zielsetzung des nationalen Gesetzgebers im Jahr 2011, der den Einsatz von Erdgas in Raffinerien von der Energiebesteuerung gänzlich freistellen wollte. → **Abschnitt 1e)**

- **Entlastungsregelungen beim Verbringen von Energieerzeugnissen in andere Mitgliedstaaten und bei deren Ausfuhr einführen**: Bei Verfahrensfehlern im Steueraussetzungsverfahren wird in Deutschland aufgrund rechtlicher Fiktion (Verfahren gilt als nicht wirksam eröffnet) Energiesteuer erhoben, die mangels nationaler Rechtsgrundlage nicht erstattet werden kann, obwohl die Energieerzeugnisse nachweislich in andere Mitgliedstaaten verbracht oder in Drittländer ausgeführt wurden und dort der Steueraufsicht unterliegen. Diese Doppelbesteuerung hält Grundprinzipien der Verbrauchsbesteuerung (Besteuerung im Land des Verbrauchs, Besteuerung bei Verwendung als Kraft- oder Heizstoff) nicht ein, die nationale hohe Energiesteuer wirkt als unverhältnismäßige Sanktion gegen den Steuerpflichtigen. → **Abschnitt 1h)**

- **Steuerbegünstigung für Flüssiggas als Kraftstoff fortsetzen**: Gemeinsam mit der mittelständischen Mineralölwirtschaft und der Flüssiggasbranche sprechen wir uns für eine degressiv und befristet gestalte Verlängerung der steuerlichen Förderung von Flüssiggas über 2018 hinaus aus. → **Abschnitt 1b)**

- **Steuerentlastung für besonders förderungswürdige Biokraftstoffe fortsetzen**: Die beabsichtigte Aufhebung von § 50 EnergieStG übersieht, dass eine steuerliche Förderung von besonders förderungswürdigen Biokraftstoffen notwendig ist, um die europäischen Treibhausgasminderungsziele bis 2020 und darüber hinaus zu erreichen.
  → **Abschnitt 1k)**

IM EINZELNEN

1. Zu Artikel 1: Änderung des Energiesteuergesetzes

a) Nr. 2 Buchstabe a): Kombinierte Nomenklatur

Vorgesehen ist die Aufnahme der Verordnung (EG) Nr. 578/2002 aus redaktionellen Gründen. Der Verweis auf die Kombinierte Nomenklatur (KN) bleibt statisch ausgestaltet. Sie wurde in 2011 umfangreich überarbeitet. Davon waren auch Energieerzeugnisse in erheblichem Umfang betroffen. Die Festschreibung der Positionsnummern auf das Jahr 2002 hat in der Vergangenheit wiederholt zu Irritationen, auch im Rahmen von teilweise länger zurückliegenden Außenprüfungen geführt: So basieren u.a. die Herstellererlaubnis, die Steuerlagererlaubnis sowie die Erlaubnisse für die steuerfreie Verteilung und Verwendung auf den im Energiesteuergesetz genannten Positionsnummern, hingegen wird für alle EMCS Verfahren auf die überarbeitete und jeweils aktuelle Fassung der KN abgestellt. In der steuerlichen Buchführung wird in den Materialstammdaten aufgrund von Schnittstellen zu EMCS und ggf. auch ATLAS aber stets die aktuelle Codenummer hinterlegt.

Forderung: Verweis auf die KN dynamisch ausgestalten oder einmal jährlich die im Energiesteuergesetz verwendeten Codes der KN aktualisieren

b) Nr. 3: Steuerbegünstigung für Erd- und Flüssiggas

Vorgesehen ist, die Steuerbegünstigungen lediglich für Erdgas (CNG/LNG) über 2018 hinaus auf volle 8 Jahre bis Ende 2026, ab 2024 kalendarisch abschmelzend zu verlängern. Nur hier bestehe die Möglichkeit eines deutlichen Beitrags zum Klimaschutz, zudem sei der Förderbedarf höher als bei Flüssiggas (LPG).

Hinsichtlich der CO_2-Einsparung gasförmiger Kraftstoffe bestätigt jedoch die EU-Kommission mit den Standardwerten der EU-Richtlinie 2015/652 (Richtlinie zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen), dass bei Flüssiggas die Einsparung von CO_2 im Lebenszyklus gegenüber Benzin 21 Prozent pro Energieeinheit beträgt. Sie liegt damit auf dem Level von Erdgas (CNG: 26 Prozent; LNG: 20 Prozent). Die kurzfristige Beendigung der steuerlichen Förderung für LPG läuft damit den gemeinsamen Bemühungen von Politik, Wirtschaft und Verbrauchern zuwider, die THG-Emissionen im Verkehr zu senken.

Vor diesem Hintergrund haben sich bereits die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung sowie der Deutsche Bundestag für eine Verlängerung der LPG-Förderung ausgesprochen. Das ifeu-Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen stellt ein „*langsames Abschmelzen der Förderung von LPG – und damit eine weiche Landung*“ als eine politisch sinnvolle Variante dezidiert in Aussicht.

Forderung: Gemeinsam mit der mittelständischen Mineralölwirtschaft und der Flüssiggasbranche sprechen wir uns für eine degressiv und befristet gestalte Verlängerung der steuerlichen Förderung von Flüssiggas über 2018 hinaus aus. Eine solche Förderung sollte der Haltedauer der Kfz ebenso Rechnung tragen wie der Abschreibungsdauer für die entsprechende Tankstelleninfrastruktur.

c) *Nr. 8 Buchstabe c): Flugfeldtankwagen/Dispenser*

Die Angleichung des Rechts an die schon praktizierte Verfahrensweise, Flugfeldtankwagen auf einem Flughafen als Steuerlager zuzulassen, wird begrüßt. Dies gilt auch für die vorgesehene Einbindung so genannter Dispenser.

d) *Nr. 9: Fälligkeit bei Transportfehlmengen*

Beim Transport von Energieerzeugnissen unter Steueraussetzung treten physikalisch sowie technisch bedingt notwendigerweise Mengendifferenzen auf. Mengendifferenzen werden rechtlich als Unregelmäßigkeiten eingestuft, obwohl diese im Regelfall nicht auf Missbrauch oder betrügerischen Absichten zurückzuführen sind. Die im Entwurf vorgesehene Regelung ermöglicht die Aufnahme ggf. zu versteuernder Fehlmengen in einer gesonderten monatlichen Steueranmeldung, führt für Wirtschaft und Verwaltung zu einer spürbaren Verringerung administrativen Aufwands und wird daher begrüßt.

e) Nr. 12: Eigenverbrauch

- **Wettbewerbsverzerrung**

Mit dem Ausschluss fremdbezogener Energieerzeugnisse aus dem steuerfreien Eigenverbrauch und der damit einhergehenden Besteuerung von Erdgas beim Einsatz im Raffinerieprozess verschärft der Gesetzentwurf die Benachteiligung deutscher Raffinerien im europäischen Wettbewerb. Die meisten anderen EU Mitgliedstaaten stellen diesen Verbrauch aufgrund der in der Energiesteuerrichtlinie vorgesehenen fakultativen Regelung ohne EU beihilferechtliche Genehmigung steuerfrei.

- **Nationale Verschärfung EU-rechtlich nicht erforderlich**

Nach dem Entwurf

- müssen Energieerzeugnisse „selbst“ hergestellt worden sein
- müssen Energieerzeugnisse „ausschließlich“ im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen verwendet werden
- gilt das Mischen von fremdbezogenen Energieerzeugnissen mit innerhalb des Betriebsgeländes selbst hergestellten Energieerzeugnissen nicht als Herstellung.

Diese Einschränkungen des steuerfreien Eigenverbrauchs können dem Richtlinienrecht[1] nicht entnommen werden. Es verlangt weder, dass die Energieerzeugnisse „selbst“ hergestellt noch, dass sie „ausschließlich“ im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen verwendet werden müssen, sondern spricht lediglich von einem *„Betrieb, der Energieerzeugnisse herstellt …“*. Würde der Eigenverbrauch nur für Verbräuche gewährt werden, die ausschließlich im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen stehen, würde er auch für selbst hergestellte Energieerzeugnisse erheblich eingeschränkt werden, weil bei vielen Raffinerieprozessen Kuppelprodukte anfallen und damit keine ausschließliche Verwendung im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen mehr vorliegt.

Das Unionsrecht sieht auch nicht vor, dass Mischvorgänge von fremdbezogenen und selbst hergestellten Energieerzeugnissen nicht als Herstellung anerkannt werden können, sondern legt lediglich fest, dass es sich *„…um Energieerzeugnisse handelt, die innerhalb des Betriebsgeländes dieses Betriebes hergestellt worden sind.“* In Raffinerien ist

[1] Artikel 21 Abs. 3 Richtlinie 2003/96/EG

dies bei Mischvorgängen von fremdbezogenem Erdgas und selbst erzeugten Gasen (z.B. Raffineriegas) ohne Zweifel der Fall, da sie aus betrieblichen Gründen zwingend erforderlich sind, um bestimmte Heizqualitäten für Verbrennungsvorgänge zu erreichen. Der Gesetzentwurf engt damit den steuerfreien Eigenverbrauch ein, ohne dass hierfür eine unionsrechtliche Verpflichtung besteht, und erhöht somit ohne Not die Wettbewerbsnachteile deutscher Raffinerien.

- **Missbrauchsverdacht nicht begründet**

Der Ausschluss der Mischvorgänge kann auch nicht damit begründet werden, etwaige Missbräuche zu vermeiden. Ein solcher könnte angenommen werden, wenn ein sehr geringer Anteil selbst hergestellter Energieerzeugnisse verwendet wird, um durch Vermischung mit einem weit überwiegenden Anteil fremdbezogener Erzeugnisse zu einem insgesamt selbst hergestellten Produkt zu gelangen, das der EU-rechtlich obligatorischen Nichtbesteuerung unterliegt. Dem könnte dadurch begegnet werden, dass in § 59 der Energiesteuerdurchführungsverordnung ein branchenüblicher und technisch notwendiger Mindestanteil an selbst hergestellten Energieerzeugnissen (z. B. 30 %) festgelegt wird.

- **Steuerfreiheit als ursprünglicher Wille des nationalen Gesetzgebers**

Die jetzt vorgesehenen Regelungen stehen dem eindeutigen Willen des nationalen Gesetzgebers entgegen, den er mit dem Gesetz zur Änderung des Energiesteuergesetzes vom 1. März 2011 artikuliert hatte: danach sollte der Eigenverbrauch unabhängig vom Eigen- oder Fremdbezug vollumfänglich steuerfrei gestellt werden. Wenn es aus beihilferechtlichen Gründen erforderlich ist, den Eigenverbrauch des Fremdbezugs zu besteuern, muss daher ein Weg gewählt werden, der die Wettbewerbsnachteile deutscher Raffinerien so gering wie möglich hält.

<u>Forderungen</u>:

1. **Wettbewerbsgleichheit für deutsche Raffinerien durch Steuerfreistellung des Eigenverbrauchs auch beim Fremdbezug herstellen; falls dies nicht gelingt:**
2. **Wettbewerbsnachteile deutscher Raffinerien durch Anerkennung bestimmter, qualifizierter Mischvorgänge als Eigenerzeugung begrenzen**
3. **Umfang des Eigenverbrauchs durch Streichung der Worte „selbst“ und „ausschließlich“ im § 26 des Gesetzentwurfs nicht unnötig einengen.**

f) *<u>Nr. 13: Schiffsbetriebsstoffe</u>*

Die Regelung ist konsequent: sie setzt die EU-rechtlich obligatorische Steuerbefreiung für Schiffsbetriebsstoffe auch für die Produkte um, die als Folge einer geänderten zolltariflichen Einreihung nicht mehr von § 27 EnergieStG umfasst waren. Sie wird begrüßt.

g) *<u>Nr. 15: Zweckwidrigkeit</u>*

Nach § 30 Absatz 1 Satz 2 entsteht die Steuer nicht, wenn die Energieerzeugnisse untergegangen oder an Personen abgegeben worden sind, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind. Sinn und Zweck dieser Vorschrift ist es, eine bei der Abgabe von Energieerzeugnissen eigentlich entstandene Steuer dann nicht entstehen zu lassen, wenn sie im Endeffekt nachweislich zu einem erlaubten, begünstigten Zweck verwendet worden sind (Heilungstatbestand).

Durch das Urteil des Bundesfinanzhofs VII R 39/11 vom 14. Mai 2013 findet der Heilungstatbestand keine Anwendung mehr auf die Fälle, in denen ein Energieerzeugnis durch einen berechtigten Verwender zwar nachweislich zweckgerecht verwendet wird,

die Ware aber nicht unmittelbar, sondern von einem kaufmännisch eingebundenen Zwischenhändler erworben worden ist. In diesem Fall entsteht die Energiesteuer trotz nachweislich zweckgerechter Verwendung. Zudem ist eine Ergänzung zu § 8 EnergieStG erforderlich, damit der Heilungstatbestand auch für Fälle anwendbar ist, in denen das Energieerzeugnis nicht aus einem Verteilerverkehr, sondern aus einem Steuerlager abgegeben worden ist.

Diese Rechtsfolge steht auch im Widerspruch zum Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in der Rechtssache C-355/14 vom 2. Juni 2016. Dort hat der EuGH entschieden, dass eine Besteuerung in bestimmten Fällen unverhältnismäßig ist. Dies gilt dann, wenn der Empfänger die Voraussetzungen für den Empfang verbrauchsteuerbefreiter Energieerzeugnisse erfüllt, die Ware nachweislich begünstigt verwendet hat und die Lieferung nicht mit dem Ziel vorgenommen worden ist, in betrügerischer oder missbräuchlicher Weise in den Genuss einer Verbrauchsteuerbefreiung zu gelangen. Erfolgt die Versagung der Verbrauchsteuerbefreiung allein aufgrund des Umstandes, dass der Zwischenhändler nicht zum Empfang der Ware berechtigt war, geht dies über das hinaus, was für eine korrekte und einfache Anwendung solcher Befreiungen und zur Verhinderung von Steuerhinterziehung oder Missbrauch erforderlich ist. Mit einem entsprechenden Heilungstatbestand könnte der Gesetzgeber dem EuGH-Urteil und dem allgemeinen Rechtsgrundsatz der Verhältnismäßigkeit der Besteuerung Rechnung tragen.

<u>Forderung</u>: Ungerechtfertigte Besteuerung durch Schaffung eines wirksamen Heilungstatbestands für die Fälle vermeiden, in denen Energieerzeugnisse nachweislich zweckgerecht verwendet worden sind, sie aber vom Berechtigten nicht unmittelbar, sondern von einem Zwischenhändler erworben worden sind.

<u>Formulierungsvorschlag</u>:

„§ 8 Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

(1a) Die Steuer entsteht nicht, wenn die Energieerzeugnisse aufgrund ihrer Beschaffenheit oder infolge unvorhersehbarer Ereignisse oder höherer Gewalt vollständig zerstört oder unwiederbringlich verloren gegangen sind. Energieerzeugnisse gelten dann als vollständig zerstört oder unwiederbringlich verloren gegangen, wenn sie als solche nicht mehr genutzt werden können. Die vollständige Zerstörung sowie der unwiederbringliche Verlust der Energieerzeugnisse sind hinreichend nachzuweisen. ***Darüber hinaus entsteht auch keine Steuer, wenn die Energieerzeugnisse an Personen abgegeben worden sind, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind. Dies gilt auch, wenn Energiezeugnisse vor dem Untergang oder der Abgabe an Personen, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind, von einem Zwischenhändler erworben und an berechtigte Personen weiterverkauft worden sind.“***

„§ 30 Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst

(1) Die Steuer entsteht vorbehaltlich § 21 nach dem zutreffenden Steuersatz des § 2, wenn die Energieerzeugnisse entgegen der in der Erlaubnis genannten Zweckbestimmung verwendet
oder abgegeben werden, nicht in den Betrieb aufgenommen werden
oder der Verbleib der Energieerzeugnisse nicht festgestellt werden kann. Die Steuer entsteht nicht, wenn die Energieerzeugnisse untergegangen sind oder an Personen abgegeben worden sind, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind. ***Dies gilt auch, wenn Energiezeugnisse vor dem Untergang oder der Abgabe an Personen, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind, von einem Zwischenhändler erworben und an berechtigte Personen weiterverkauft worden sind.*** *Darüber hinaus entsteht auch keine Steuer, wenn Energieerzeugnisse im Sinn des § 4 an Steuerlagerinhaber abgegeben werden. Schwund steht dem Untergang gleich.*

(2) ***Steuerschuldner ist der Erlaubnisinhaber.*** *Werden Energieerzeugnisse zu steuerfreien Zwecken an einen Nichtberechtigten abgegeben, ist daneben auch der Nichtberechtigte Steuerschuldner. Mehrere Steuerschuldner sind Gesamtschuldner.* ***Bei der Abgabe von Energieerzeugnissen zu steuerfreien Zwecken aus einem Steuerlager findet § 8 Abs. 2 Satz 4 Anwendung, es sei denn die Abgabe aus dem Steuerlager ist durch Inbesitznahme eines Verteilers gemäß § 57 Abs. 9 EnergieStV erfolgt, dann gelten die Sätze 1 und 2 dieses Absatzes.*** *Der Steuerschuldner hat für Energieerzeugnisse, für die die Steuer entstanden ist, unverzüglich eine Steuererklärung abzugeben und darin selbst die Steuer zu berechnen (Steueranmeldung). Die Steuer ist sofort fällig."*

h) *Nr. 20: Steuerentlastung beim Verbringen aus dem Steuergebiet*

- **Verbringen in andere Mitgliedstaaten**

Werden Energieerzeugnisse unversteuert (im sogenannten Steueraussetzungsverfahren[2]) in einen anderen EU Mitgliedstaat befördert und unterlaufen dabei Verfahrensfehler, erhebt Deutschland für diese Beförderungen die Energiesteuer, obwohl die Waren nachweislich im Steuerlager des anderen EU Mitgliedstaates (Bestimmungsmitgliedstaat) aufgenommen wurden, sie damit zollamtlich überwacht sind und ihre (spätere) Besteuerung sichergestellt ist.

Deutschland stellt - offenbar als einziger Mitgliedstaat - die rechtliche Fiktion auf, nach der die Aussetzung der Energiesteuer bei Verfahrensfehlern nachträglich aufgehoben wird und die Energieerzeugnisse mithin als in den freien Verkehr übergeführt gelten.

Energieerzeugnisse unterliegen damit einer Doppelbesteuerung: Einmal in Deutschland und ein zweites Mal beim Verbrauch im endgültigen Bestimmungsmitgliedstaat. Dies entspricht nicht den Grundprinzipien der Verbrauchsbesteuerung Der Wirtschaftsbeteiligte kann sich die im EU Vergleich hohe nationale Energiesteuer aufgrund des Fehlens einer nationalen Rechtsgrundlage nicht erstatten lassen. Die Besteuerung stellt damit eine Sanktion und eine Wettbewerbsverzerrung zulasten nationaler Wirtschaftsbeteiligter dar.

- **Ausfuhr in Drittstaaten**

Gleiches gilt, wenn Verfahrensfehler bei der Ausfuhr von Energieerzeugnissen im Sinne des § 4 EnergieStG dazu führen, dass die Energieerzeugnisse als in den freien Verkehr übergeführt und zu gewerblichen Zwecken in Drittstaaten ausgeführt gelten. Das Fehlen einer Entlastungsvorschrift im nationalen Recht führt auch hier dazu, dass Energiesteuer teilweise in erheblicher Höhe auch dann erhoben wird, wenn reine Arbeitsfehler unterlaufen, die trotz aller Vorkehrungen, die die Unternehmen mit großem Aufwand treffen, um die Befolgung der Vorschriften zu gewährleisten, in einem Massengeschäft mit Energieerzeugnissen unvermeidbar sind.

Wenn verbrauchsteuerpflichtige Waren nachweislich ausgeführt und somit nicht im Steuergebiet verbraucht wurden, hat der Staat nach den elementaren Grundprinzipien der Verbrauchsbesteuerung keinen Anspruch auf die Steuer. Die Wirtschaft fordert deshalb für diese Fälle eine Entlastungsregelung.

[2] ein EU weites EDV-gestütztes Verfahren, bei dem die Energiesteuer während der Beförderung und der Lagerung nicht entsteht, solange die Waren zollamtlich überwacht werden können

- **Gegenäußerung der Bundesregierung**

In ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates[3] führt die Bundesregierung hinsichtlich des Änderungsantrags zu § 46 folgendes an:

„Die Bundesregierung stimmt zwar dem Anliegen des Bundesrates zu, dass Doppelbesteuerungen nach Möglichkeit vermieden werden sollten. Jedoch stellt die vom Bundesrat geforderte Entlastungsregelung darauf ab, eine Ausweitung der Entlastung für diejenigen Energieerzeugnisse zu schaffen, die in Folge von Fehlern bei der Eröffnung des Versandvorgangs für unter Steueraussetzung zu befördernde Waren oder aufgrund von Unregelmäßigkeiten während dieses Versands durch rechtliche Fiktion in den freien Verkehr überführt worden sind und für die deshalb eine Steuer entstanden ist."

Es ist fraglich, ob die Energiesteuer entstanden ist, denn sie basiert lediglich auf einer von der deutschen Seite aufgestellten rechtlichen Fiktion. Die anderen EU Mitgliedstaaten teilen diese Auffassung nicht und berufen sich darauf, dass die Waren weiterhin steuerfrei im Steueraussetzungsverfahren befördert werden. Diese unterschiedlichen Interpretationen der Steuerentstehung im Steueraussetzungsverfahren führen zu massiven Beeinträchtigungen des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs mit Energieerzeugnissen und verursachen für die deutsche Mineralölwirtschaft Kosten in Millionenhöhe.

Die jüngere Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs stellt zudem vermehrt auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ab, der hier ebenfalls Anwendung finden sollte.

„Es ist vielmehr die Aufgabe des Beteiligten, eine ordnungsgemäße Durchführung von Steueraussetzungsverfahren sicherzustellen. Dabei kommt ihm eine aktive Rolle zu, beispielsweise durch eine Verbesserung der Arbeitsabläufe."

Die Wirtschaft unternimmt erhebliche Anstrengungen und verbessert kontinuierlich ihre Arbeitsabläufe. Dennoch können menschliche Fehler trotz aller Vorkehrungen, die die Wirtschaftsbeteiligten mit großem Aufwand treffen, um die Befolgung der Vorschriften zu gewährleisten, in einem Massengeschäft mit Energieerzeugnissen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Entscheidend ist, dass ein Verbrauch als Kraft- oder Heizstoff nicht erfolgt ist. Verfahrensfehler könnten ggf. ordnungsrechtlich sanktioniert werden. Die nationale, im EU Vergleich hohe Energiesteuer ist hingegen weder geeignetes noch verhältnismäßiges Sanktionsmittel.

„In einem gewissen Umfang sind während der Beförderung noch Änderungen des elektronischen Versanddokuments möglich (z.B. Korrektur des Empfängers bzw. des Empfangsortes). Für bestimmte Fehl- und Mehrmengen sind zudem im Rahmen von Dienstvorschriften großzügige Toleranzen und Billigkeitsregelungen vorgesehen."

Die Argumentation kann nicht überzeugen: Die hier angeführten Korrekturmöglichkeiten sowie die in Dienstvorschriften vorgesehenen Toleranzgrenzen sind für die beschriebenen Fälle des § 46 nicht einschlägig und können die Problematik daher nicht lösen.

Anträge auf Billigkeitserlass der Steuer werden von der Zollverwaltung in der weit überwiegenden Anzahl der Fälle kategorisch abgelehnt, weil Billigkeitsregelungen vom Gesetzgeber nicht vorhergesehene Fallkonstellationen korrigieren sollen, die im Rahmen generalisierender Gesetzesbegriffe nicht berücksichtigt werden konnten. Für die beschriebenen Fälle des Verbringens und der Ausfuhr wird hingegen angeführt, dass es sich um eine bewusste Entscheidung des Gesetzgebers handele. Für die Anwendung von Billigkeitsregelung bliebe deshalb gerade kein Raum.

[3] Drucksache 18/11927 zu Drucksache 18/11493

„Eine darüber hinausgehende Ausweitung der Entlastungsmöglichkeit in § 46 EnergieStG könnte dazu führen, dass die auf Wettbewerbsgleichheit angelegten engen Regelungen des Steueraussetzungsverfahrens bei verbrauchsteuerpflichtigen Waren durch einen allgemeinen Heilungstatbestand für dem Wirtschaftsbeteiligten zuzurechnende Unregelmäßigkeiten unterlaufen würden."

Die Argumentation kann nicht überzeugen: eine Wettbewerbsverzerrung zulasten deutscher Unternehmen wird gerade durch die von der Zollverwaltung aufgestellte rechtliche Fiktion der Steuerentstehung hervorgerufen und von den anderen EU Mitgliedstaaten nicht geteilt.

Es geht nicht um einen allgemeinen Heilungstatbestand, sondern darum, Grundprinzipien der Verbrauchsteuersystematik einzuhalten: Die Besteuerung muss einsetzen, wenn Energieerzeugnisse als Kraft- oder Heizstoff verwendet worden sind. Eine Besteuerung darf jedoch dann nicht erfolgen, wenn lediglich Verfahrensfehler unterlaufen sind und zudem keine Kraft- oder Heizstoffverwendung vorliegt. Verfahrensfehler wären ggf. ordnungsrechtlich, nicht jedoch über die national hohe Energiesteuer zu sanktionieren.

„Darüber hinaus müsste geprüft werden, ob eine solche Regelung im Einklang mit EU Recht stehen würde oder sogar die einschlägigen Richtlinien geändert werden müssten. Der vom Bundesrat angeführte Artikel 23 Energiesteuerrichtlinie ist jedenfalls keine hinreichende Ermächtigungsgrundlage für eine solche nationale Entlastungsregelung."

Der Bundesrat hat jedoch nicht nur Artikel 23 der Energiesteuerrichtlinie als Ermächtigungsgrundlage genannt, sondern Artikel 11 der Verbrauchsteuersystemrichtlinie[4] vorangestellt. Nach diesem Artikel kann die Verbrauchsteuer in den von den Mitgliedstaaten festgelegten Situationen und zu den Bedingungen, die die Mitgliedstaaten zur Vorbeugung von Steuerhinterziehung oder Missbrauch festlegen, erstattet oder erlassen werden.

<u>Forderung</u>: Entlastungstatbestände für nachgewiesene Verbringung in andere EU Mitgliedstaaten sowie für nachgewiesene Ausfuhren in Drittstaaten aufnehmen

<u>Formulierungsvorschlag</u>:

„§ 46 Steuerentlastung beim Verbringen aus dem Steuergebiet

(1) Eine Steuerentlastung wird auf Antrag gewährt für

1. ***nachweislich versteuerte, nicht gebrauchte Energieerzeugnisse im Sinn des § 4, die zu gewerblichen Zwecken in ein Steuerlager eines anderen Mitgliedstaates verbracht oder zu gewerblichen Zwecken ausgeführt worden sind,***
2. *nachweislich versteuerte, nicht gebrauchte Energieerzeugnisse im Sinn des § 4, die zu gewerblichen Zwecken oder im Versandhandel in einen anderen Mitgliedstaat verbracht worden sind.*
3. *nachweislich versteuerte Kohle, die zu gewerblichen Zwecken aus dem Steuergebiet verbracht oder ausgeführt worden ist,*
4. *nachweislich versteuertes Erdgas, das zu gewerblichen Zwecken aus dem Steuergebiet verbracht oder ausgeführt worden ist,*
5. *nachweislich versteuerte, nicht gebrauchte Energieerzeugnisse, die zu gewerblichen Zwecken aus dem Steuergebiet verbracht oder ausgeführt worden sind, ausgenommen Energieerzeugnisse im Sinn des § 4 sowie Kohle und Erdgas*

[4] Richtlinie 2008/118/EG vom 16. Dezember 2008

Satz 1 gilt nicht für Kraftstoffe in Hauptbehältern von Fahrzeugen, Spezialcontainern, Arbeitsmaschinen und -geräten sowie Kühl- und Klimaanlagen, für Kraftstoffe in Reservebehältern von Fahrzeugen und für Heizstoffe im Vorratsbehälter der Standheizung von Fahrzeugen.

(2) Die Steuerentlastung wird im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 1 nur gewährt, wenn der Entlastungsberechtigte den Nachweis erbringt, dass die Energieerzeugnisse in ein Steuerlager eines anderen Mitgliedstaates aufgenommen oder ausgeführt worden sind. *Die Steuerentlastung wird im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer* ***2*** *nur gewährt, wenn der Entlastungsberechtigte*

1. *die Energieerzeugnisse mit den Begleitpapieren nach Artikel 34 der Systemrichtlinie befördert hat und*
2. *eine ordnungsgemäße Empfangsbestätigung sowie eine amtliche Bestätigung des anderen Mitgliedstaats darüber vorlegt, dass die Energieerzeugnisse dort ordnungsgemäß steuerlich erfasst worden sind.*

(2a) Die Steuerentlastung wird im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer ***2*** *auch gewährt, wenn die Energieerzeugnisse nicht am Bestimmungsort angekommen sind, die Steuer jedoch in einem anderen Mitgliedstaat auf Grund einer dort festgestellten Unregelmäßigkeit nachweislich erhoben worden ist.*

(3) Entlastungsberechtigt ist derjenige, der die Energieerzeugnisse aus dem Steuergebiet verbracht oder ausgeführt hat.

i) *Nr. 22 Buchstabe a): Steuerentlastung Gasöl für Stromerzeugung in Prüfständen*

Die Ergänzung der Steuerentlastungstatbestände um versteuerte ungekennzeichnete Gasöle, die in Prüfständen zum Antrieb von Motoren verwendet worden sind, deren mechanische Energie ausschließlich der Stromerzeugung dient, wird ausdrücklich begrüßt. Damit wird die unionsrechtliche Verpflichtung, alle für die Stromerzeugung eingesetzten Energieerzeugnisse von der Input-Besteuerung freizustellen, weiter umgesetzt.

Es sollte überlegt werden, den Einsatz von versteuerten ungekennzeichneten Gasölen (Dieselkraftstoff) auch für den Antrieb von Gasturbinen und Verbrennungsmotoren in begünstigten Anlagen nach § 3 zuzulassen. Auch bei diesen Verwendungen besteht in der Wirtschaft ein Bedürfnis, versteuerten Dieselkraftstoff einzusetzen. Außerdem würde der Gesetzgeber damit seiner Verpflichtung aus Art. 14 Abs. 1 Buchstabe a) Energiesteuerrichtlinie nachkommen, alle für die Stromerzeugung verwendeten Energieerzeugnisse von der Input-Besteuerung freizustellen.

j) *Nr. 21 Buchstabe a): Eigenverbrauch*

Die Aufhebung von § 47 Absatz 1 Nr. 4 EnergieStG ist Folge der vorgesehenen Verschärfung beim Eigenverbrauch (siehe Artikel 1 Nr. 12). Es gelten die Ausführungen gem. Abschnitt 1 *e)* dieser Stellungnahme.

k) *Nr. 23: Aufhebung der Steuerentlastung für Biokraftstoffe*

Die Begründung für die Aufhebung von § 50 EnergieStG ist u. E. unzutreffend. Artikel 16 Absatz 6 der Richtlinie 2003/96/EG schließt eine Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe aus, *„Sollten die Mitgliedstaaten infolge gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften gehalten sein, rechtsverbindliche Verpflichtungen einzuhalten, wonach ein Mindestanteil der in Absatz 1 genannten Erzeugnisse im jeweiligen Mitgliedstaat in Verkehr zu bringen ist …“*.

Es existieren keine derartigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften. Das einschlägige EU Recht enthält eine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, einen bestimmten Anteil von

Energie aus erneuerbaren Quellen zu erreichen[5] sowie eine Verpflichtung zur Minderung von Treibhausgasemissionen.[6] *„Eine Liefer- oder Beimischungsverpflichtung für Biokraftstoffe“*, wie in der Entwurfsbegründung ausgeführt, besteht gerade nicht.

Auch nationalem Recht besteht keine „Liefer- oder Beimischungsverpflichtung“. Vielmehr handelt es sich um die Pflicht, ab dem Jahr 2015 sicherzustellen, dass die Treibhausgasemissionen der von den Verpflichteten in Verkehr gebrachten fossilen Otto- und fossilen Dieselkraftstoffe zuzüglich der Treibhausgasemissionen der von ihnen in Verkehr gebrachten Biokraftstoffe um einen festgelegten Prozentsatz gegenüber einem Referenzwert zu mindern.

Die beabsichtigte Aufhebung von § 50 EnergieStG übersieht zudem, dass eine steuerliche Förderung von besonders förderungswürdigen Biokraftstoffen notwendig ist. Diese Biokraftstoffe der 2. Generation (im europäischen Sprachgebrauch: advanced biofuels) haben noch keine Marktreife erreicht, eine entsprechende Produktion konnte bislang nicht etabliert werden.[7] Eine beschleunigte Bereitstellung ist erforderlich, um die europäischen Treibhausgasminderungsziele bis 2020 und darüber hinaus zu erreichen.

Forderungen:

- **Steuerbegünstigung für**
  a. **synthetische Kohlenwasserstoffe oder Kohlenwasserstoffgemische, die durch thermochemische Umwandlung von Biomasse gewonnen werden sowie**
  b. **Alkohole, die durch biotechnologische Verfahren zum Aufschluss von Zellulose gewonnen werden**

  zunächst bis zum 31. Dezember 2020 verlängern.

- **Steuerbegünstigung auf folgende weitere fortschrittliche Biokraftstoffe erweitern:**
  a. **Kraftstoffe, die aus der thermochemischen oder bioenergetischen Umwandlung von Pflanzenmaterial gewonnen werden, unter der Voraussetzung, dass**
     i. **der wesentliche Energiegehalt des verwendeten Pflanzenmaterials sich im Kraftstoff wiederfindet und**
     ii. **die international anerkannten Nachhaltigkeitskriterien eingehalten werden**
  b. **Kraftstoffe, die aus Mikroorganismen (Algen, Bakterien) hergestellt werden**

[5] Richtlinie 2009/28/EG vom 23. April 2009
[6] Richtlinie 2009/28/EG vom 23. April 2009; Richtlinie 98/70/EG vom 13. Oktober 1998; Richtlinie (EU) 2015/652 vom 20. April 2015; Richtlinie (EU) 2015/1513 vom 9. September 2015
[7] dazu ausführlich: Unterrichtung durch die Bundesregierung: Bericht zur Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe 2015, Drucksache 18/10711

2. Zu Artikel 2: Weitere Änderung des Energiesteuergesetzes

a) *Nr. 3: § 47a Steuerentlastung für den Eigenverbrauch*

Es wird eine Entlastung für fremdbezogene Energieerzeugnisse auf den Mindeststeuersatz nach Anhang 1 Tabelle C der Energiesteuerrichtlinie eingeführt, um die Belastung der Unternehmen aufgrund der Streichung von § 47 Absatz 1 Nummer 4 in einem möglichst geringen Rahmen zu halten. Es fehlt jedoch an einer Entlastungsmöglichkeit für ungekennzeichnetes versteuertes Gasöl (Dieselkraftstoff). In dem jetzt gestrichenen § 47 Abs. 1 Nr. 4 EnergieStG war dies noch vorgesehen, weil eine Entlastung für u.a. versteuerte Schwerölen (Dieselkraftstoff, leichtes Heizöl, schweres Heizöl) gewährt wurde. Die Entlastungsmöglichkeit für ungekennzeichnetes Gasöl ist weiterhin erforderlich, weil insbesondere bei Raffineriestillständen auch Dieselkraftstoff als Heizstoff zum Einsatz kommen kann.

Forderung: Entlastung für ungekennzeichnetes versteuertes Gasöl ergänzen

Formulierungsvorschlag:

§ 47a Abs. 2 EnergieStG-E sollte wie folgt ergänzt werden:

(2) Die Steuerentlastung für nach Absatz 1 verwendete Energieerzeugnisse beträgt
…

6. *für 1.000 Liter nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe a) versteuerte Energieerzeugnisse 464,70 Euro*
7. *für 1.000 Liter nach § 2 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b) versteuerte Energieerzeugnisse 449,40 Euro*

Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.

Stellungnahme des MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. und seiner Mitgliedsverbände zur öffentlichen Anhörung am 15. Mai 2017 im Deutschen Bundestag zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes

Der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. vertritt als Dachverband die Interessen des unabhängigen Mittelstandes der Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. Dazu gehören mittelständische Importeure von Mineralölprodukten, freie Tankstellen- und Heizölunternehmen sowie Betreiber von Tanklägern.

1. Aufhebung § 60 EnergieStG – Steuerentlastung bei Zahlungsausfall

Hintergrund

Die Einführung des § 60 im Jahr 1991 in das Energiesteuergesetz verfolgte den alleinigen Zweck, mittelständische Einzelhändler, in der Regel Tankstellenbetreiber, von der Besicherung des Energiesteueranteils gegenüber ihren Vorlieferanten zu befreien. Er wurde nicht eingeführt, um den Mineralölgesellschaften oder dem Großhandel die – relativ geringen – tatsächlichen Forderungsausfälle zu erstatten.

Auslöser für die Einführung war die Erhöhung der Mineralölsteuer – im Rahmen der Finanzierung der Wiedervereinigung – um 25 Pfennig, was einer Verteuerung der Kraftstoffe um ca. 25 Prozent entsprach. Dem Mineralölmittelstand wäre es in den überwiegenden Fällen nicht möglich gewesen, die damit verbundenen zusätzlichen Sicherheiten zu stellen. Die Firmen hätten ihre Wareneinkäufe drastisch reduzieren oder eine unzumutbare Verkürzung der vom Lieferanten eingeräumten Zahlungsziele hinnehmen müssen. Ersteres hätte zur Folge gehabt, dass unwirtschaftliche Kleinmengen hätten bezogen werden müssen. Beides hätte zu starken Marktanteilsverlusten und zum kurzfristigen Ausscheiden vieler Mittelständler mit allen damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb in der Tankstellenbranche geführt.

Es war somit ausdrückliches Ziel und Erfolg der Vorschrift, den Wettbewerb in der Tankstellenbranche zu erhalten. Um Missbrauch zu verhindern, wurde ein Selbstbehalt in das Gesetz aufgenommen.

Forderung

Wir fordern eindringlich, die Rückerstattung der Energiesteuer auf Kraftstoffe im Konkursfall nach § 60 EnergieStG nicht zu streichen und die bisherigen Regelungen hierzu unverändert beizubehalten.

Begründung
Eine Streichung dieser Regelung hätte heute noch viel verheerendere Folgen als die, die sie bei ihrer ursprünglichen Einführung verhindern sollte. Sie gefährdet die Existenz der mittelständischen Mineralölwirtschaft, denn der Energiesteueranteil beträgt heute bei Diesel rund 44 Prozent und bei Benzin rund 62 Prozent des jeweiligen Einkaufspreises.

Das bedeutet, dass die Betroffenen von heute auf morgen eine Sicherheitsleistung in doppelter Höhe erbringen oder eine Halbierung des Zahlungsziels hinnehmen müssten. Beides sowie die ebenfalls denkbare, aber in der Praxis kaum mögliche, Ausweitung der Warenkreditversicherung auf den Energiesteueranteil hätte einen existentiellen Wettbewerbsnachteil bei fast allen mittelständischen Mineralölhändlern gegenüber den integrierten Mineralölkonzernen zur Folge. Mit der geplanten Gesetzesänderung müsste der Energiesteueranteil für die bezogenen Kraftstofflieferungen bei der Ermittlung der Sicherheitsleistung einbezogen werden.

Hinzu kommen Sicherheitszuschläge für Preisschwankungen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Sicherheitsleistungen einer im Bundesverband Freier Tankstellen organisierten Einzeltankstelle von bisher **durchschnittlich 80.000 EUR** mit der geplanten Gesetzesänderung auf **durchschnittlich ca. 180.000 EUR** steigen würden**.**

Wegen der äußerst geringen Margen im Kraftstoffgeschäft erwirtschaftet eine Tankstelle mit 3 Mio. Liter Absatz pro Jahr durchschnittlich einen **Gewinn vor Steuern von rund 30.000 Euro.** Die Folgen der geplanten Gesetzesänderung sind wegen der damit verbundenen Verdopplung der Sicherheitsleistung kaum zu erwirtschaften und deshalb unverhältnismäßig. **Die Folge ist eine weitere Zuspitzung der ohnehin sehr angespannten Wettbewerbssituation im deutschen Tankstellenmarkt. Dieser Gesetzentwurf zieht dem deutschen Tankstellenmittelstand den Boden unter den Füßen weg.**

Bei Betrieben mit mehreren Tankstellen erhöht sich die Sicherheitsleistung entsprechend. Eine Umsetzung des Gesetzentwurfs bedeutet deshalb mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit das Aus für viele kleine und mittlere Tankstellenbetreiber, aber auch für deren Vorlieferanten, weil diesen die Kunden wegbrechen werden.

2. Änderung §46 EnergieStG - Steueraussetzungsverfahren

Hintergrund
Werden **unversteuerte** Energieerzeugnisse (sogenannte Steueraussetzungsverfahren: EU weite EDV-gestützte Verfahren, bei denen die Energiesteuer während der Beförderung und der Lagerung nicht entsteht, solange die Waren zollamtlich überwacht werden können) in einen anderen EU Mitgliedstaat befördert und unterlaufen dabei Verfahrensfehler, erhebt Deutschland für diese Beförderungen die Energiesteuer, obwohl die Waren nachweislich im Steuerlager des anderen EU Mitgliedstaates (Bestimmungsmitgliedstaat) aufgenommen wurden, das heißt zollamtlich überwacht sind und ihre

(spätere) Besteuerung sichergestellt ist. Das liegt daran, dass Deutschland als einziger Mitgliedstaat eine Fiktion aufstellt, nach der die Aussetzung der Energiesteuer bei Verfahrensfehlern **nachträglich** aufgehoben wird. Folge: Steuererhebung in Deutschland.

Energieerzeugnisse werden so doppelt besteuert: Einmal in Deutschland und ein zweites Mal beim Verbrauch im endgültigen Bestimmungsmitgliedstaat. Dies entspricht nicht den Grundprinzipien der Verbrauchsbesteuerung. Der Wirtschaftsbeteiligte kann sich die im EU Vergleich hohe nationale Energiesteuer nicht erstatten lassen. Sie wirkt dann als Sanktion und kann existenzbedrohend sein. Der Regierungsentwurf löst dieses Problem nicht, denn nach dessen § 46 Absatz 2 müssen zwei Voraussetzungen **kumulativ** erfüllt sein:

1. Die Energieerzeugnisse wurden mit den Begleitpapieren nach Artikel 34 der Systemrichtlinie befördert **und**
2. er legt eine ordnungsgemäße Empfangsbestätigung sowie eine amtliche Bestätigung des anderen Mitgliedstaats darüber vor, dass die Energieerzeugnisse dort ordnungsgemäß steuerlich erfasst worden sind.

Nr. 1 setzt voraus, dass von Anfang an die Absicht bestand, ein **versteuertes** Energieerzeugnis in einen anderen Mitgliedstaat zu verbringen. Nur dann können die Begleitpapiere **vorab** erstellt werden. Ein nachträgliches Erstellen ist EU-rechtlich unzulässig.

Besteht jedoch die Absicht, ein **unversteuertes** Energieerzeugnis in einen anderen Mitgliedstaat zu verbringen ist zwingend das Steueraussetzungsverfahren zu nutzen. Unterlaufen dabei Verfahrensfehler, hebt Deutschland die Aussetzung der Energiesteuer **nachträglich** auf, behandelt den Wirtschaftsbeteiligten **rückwirkend** so, als wollte er von Beginn an ein versteuertes Energieerzeugnis verbringen und erhebt die Energiesteuer. Die gleiche Problematik ergibt sich, wenn Energieerzeugnisse in Drittstaaten ausgeführt werden.

Forderung
a) Änderung des § 46 Energiesteuergesetz

§ 46 Steuerentlastung beim Verbringen aus dem Steuergebiet

(1) Eine Steuerentlastung wird auf Antrag gewährt für

1. ***nachweislich versteuerte, nicht gebrauchte Energieerzeugnisse im Sinn des § 4, die zu gewerblichen Zwecken in ein Steuerlager eines anderen Mitgliedstaates verbracht oder zu gewerblichen Zwecken ausgeführt worden sind,***
2. *nachweislich versteuerte, nicht gebrauchte Energieerzeugnisse im Sinn des § 4, die zu gewerblichen Zwecken oder im Versandhandel in einen anderen Mitgliedstaat verbracht worden sind.*

(2) Die Steuerentlastung wird im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 1 nur gewährt, wenn der Entlastungsberechtigte den Nachweis erbringt, dass die Energieerzeugnisse in ein Steuerlager eines anderen Mitgliedstaates aufgenommen oder ausgeführt worden sind. *Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 2 wird die Steuerentlastung nur gewährt, wenn der Entlastungsberechtigte*

1. *die Energieerzeugnisse mit den Begleitpapieren nach Artikel 34 der Systemrichtlinie befördert hat und*
2. *eine ordnungsgemäße Empfangsbestätigung sowie eine amtliche Bestätigung des anderen Mitgliedstaats darüber vorlegt, dass die Energieerzeugnisse dort ordnungsgemäß steuerlich erfasst worden sind."*

Begründung

Regelungen für das Verbringen versteuerter Energieerzeugnisse zu gewerblichen Zwecken in Steuerlager anderer Mitgliedstaaten und für die Ausfuhr sind erforderlich, um Doppelbesteuerungen im Abgangs- und Bestimmungsmitgliedstaat wie oben beschrieben zu vermeiden.

Die Ergänzung der Entlastungstatbestände in § 46 EnergieStG kann vom nationalen Gesetzgeber vorgenommen werden, ohne dass es hierfür einer Änderung der entsprechenden EU-Richtlinien bedarf. Dies ergibt sich aus Artikel 11 der Verbrauchsteuersystemrichtlinie (Systemrichtlinie) in Verbindung mit Artikel 23 der Energiesteuerrichtlinie. Neben dem in Artikel 33 Absatz 6 der Systemrichtlinie genannten Regelfall der versteuerten Lieferung kann die Verbrauchsteuer für in den steuerrechtlich freien Verkehr überführte Waren auf Antrag von den zuständigen Behörden, in dem die Waren in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt wurden (also im Abgangsmitgliedstaat), auch in anderen Fällen entlastet werden. Voraussetzung ist, dass die Entlastung nicht zu anderen Steuerbefreiungen führen darf als denen, die in den spezifischen Verbrauchsteuerrichtlinien vorgesehen sind. Da Artikel 23 der Energiesteuerrichtlinie für die Aufnahme versteuerter Energieerzeugnisse in Steuerlager eine Erstattungsregelung vorsieht, würde es zu keiner unzulässigen Steuerbefreiung kommen. Damit kann der nationale Gesetzgeber eine entsprechende Entlastungsregelung einführen.

Der Handel mit Kraft- und Heizstoffen ist ein Massengeschäft. Deshalb hat die fehlende Entlastungsmöglichkeit wegen der vergleichsweise hohen Steuerbelastung hier große praktische Relevanz. Der oft angeführte rein pauschale Hinweis, dass eine entsprechende Regelung auch bei allen anderen Verbrauchsteuern (u.a. Tabak und Branntwein) vorgesehen werden müsste, kann deshalb als Argument nicht überzeugen.

b) Änderung von § 8 und § 30 Energiesteuergesetz

§ 8 Entstehung der Steuer

(1a) Die Steuer entsteht nicht, wenn die Energieerzeugnisse auf Grund ihrer Beschaffenheit oder infolge unvorhersehbarer Ereignisse oder höherer Gewalt vollständig zerstört oder unwiederbringlich verloren

gegangen sind. Energieerzeugnisse gelten dann als vollständig zerstört oder unwiederbringlich verloren gegangen, wenn sie als solche nicht mehr genutzt werden können. Die vollständige Zerstörung sowie der unwiederbringliche Verlust der Energieerzeugnisse sind hinreichend nachzuweisen. ***Darüber hinaus entsteht auch keine Steuer, wenn die Energieerzeugnisse an Personen abgegeben worden sind, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind. Dies gilt auch, wenn Energiezeugnisse vor dem Untergang oder der Abgabe an Personen, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind, von einem Zwischenhändler erworben und an berechtigte Personen weiterverkauft worden sind.***

§ 30 Zweckwidrigkeit

*(1) Die Steuer entsteht vorbehaltlich § 21 nach dem zutreffenden Steuersatz des § 2, wenn die Energieerzeugnisse entgegen der in der Erlaubnis genannten Zweckbestimmung verwendet oder abgegeben werden, nicht in den Betrieb aufgenommen werden oder der Verbleib der Energieerzeugnisse nicht festgestellt werden kann. Die Steuer entsteht nicht, wenn die Energieerzeugnisse untergegangen sind oder an Personen abgegeben worden sind, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind****. Dies gilt auch, wenn Energiezeugnisse vor dem Untergang oder der Abgabe an Personen, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind, von einem Zwischenhändler erworben und an berechtigte Personen weiterverkauft worden sind.*** *Darüber hinaus entsteht auch keine Steuer, wenn Energieerzeugnisse im Sinn des § 4 an Steuerlagerinhaber abgegeben werden. Schwund steht dem Untergang gleich.*

(2) ***Steuerschuldner ist der Erlaubnisinhaber.*** *Werden Energieerzeugnisse zu steuerfreien Zwecken an einen Nichtberechtigten abgegeben, ist daneben auch der Nichtberechtigte Steuerschuldner. Mehrere Steuerschuldner sind Gesamtschuldner.* ***Bei der Abgabe von Energieerzeugnissen zu steuerfreien Zwecken aus einem Steuerlager findet § 8 Abs. 2 Satz 4 Anwendung, es sei denn die Abgabe aus dem Steuerlager ist durch Inbesitznahme eines Verteilers gemäß § 57 Abs. 9 EnergieStV erfolgt, dann gelten die Sätze 1 und 2 dieses Absatzes****. Der Steuerschuldner hat für Energieerzeugnisse, für die die Steuer entstanden ist, unverzüglich eine Steuererklärung abzugeben und darin selbst die Steuer zu berechnen (Steueranmeldung). Die Steuer ist sofort fällig.*

Begründung

Die Praxis zeigt deutlich, dass die anderen Mitgliedstaaten ein Ermessen ausüben und auf eine Erhebung der Energiesteuer bei innergemeinschaftlichen Beförderungen regelmäßig verzichten, wenn das Energieerzeugnis nachweislich in einem Steuerlager aufgenommen worden ist und somit eine vollständige zollamtliche Überwachung inklusive Erfüllung einer etwaigen Verbrauchsteuerschuld gewährleistet ist. Gleichermaßen könnte auch Deutschland ein solches Ermessen ausüben und einen Heilungstatbestand für die beschriebenen Fälle schaffen.

Die Implementierung eines derartigen Heilungstatbestandes wäre nicht nur praxisgerecht, sondern würde auch sicherstellen, dass es im Sinne der Verbrauchsteuersystemrichtlinie zu keiner Doppelbesteuerung kommt. Außerdem trägt es dem Ziel der Harmonisierung der jeweiligen nationalen Verbrauchsteuerregelungen Rechnung. Das schließt eine etwaige Bußgeldbewehrung von Formverstößen nicht aus, vermeidet jedoch eine unverhältnismäßige Sanktionierung mit der Energiesteuer.

3. §2 a) Absatz 2 EnergieStG – Steuerermäßigung für Flüssiggas und Erdgas (CNG)

Forderung
Wir fordern die steuerliche Gleichbehandlung von Flüssiggas und Erdgas (CNG).

Begründung
Klimafreundliches Flüssiggas (LPG) ist in Deutschland mit 73,7 Prozent Anteil führender alternativer Antrieb in Deutschland. Im Lebenszyklus betrachtet liegt die Einsparung von CO2 durch Flüssiggas auf dem Level von Erdgas (CNG). Die EU-Kommission geht bei der Einsparung von CO2 durch gasförmige Kraftstoffe ggü. Benzin bei LPG von 21 Prozent aus. Bei CNG von 26 Prozent und LNG 20 Prozent (vgl. Richtlinie 2015/652).

Damit leistet LPG seit Jahren einen Beitrag zum Klimaschutz, während CNG seit Jahren trotz Steuerbegünstigung an der mangelnden Verbraucherakzeptanz krankt. Gerade die mittelständische Mineralölwirtschaft hat erheblich in eine entsprechende Flüssiggas-Kraftstoff-Infrastruktur investiert.

Mehr als eine halbe Million Halter von Flüssiggasfahrzeugen sowie die mittelständischen Flüssiggas-Anbieter vertrauen darauf, dass ihre Investitionen nicht entwertet werden. Wir verweisen deshalb auch ausdrücklich auf die Einigung von CDU, CSU und SPD im Koalitionsvertrag, den verringerten Energiesteuersatz für Flüssiggas und Erdgas fortzuschreiben. Damit der Kraftstoff LPG am Markt erfolgreich bestehen bleiben kann, muss die Investitionssicherheit von LPG ebenso wie die von CNG gegeben sein. Deshalb sollte die Steuerbegünstigung von LPG dem Niveau von CNG angeglichen werden.

4. §2 a) Absatz 2 EnergieStG – Steuerermäßigung für LNG

Forderung
Wir fordern eine von CNG unabhängige steuerliche Behandlung von LNG, um diesen zukunftsträchtigen Energieträger im Markt zu etablieren, die Wirtschaftlichkeit des Kraftstoffes zu gewährleisten und Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen herzustellen.

Begründung
Innerhalb des Erdgasbereiches soll verflüssigtes Erdgas (LNG) künftig an Bedeutung gewinnen. Deutschland ist gemäß EU-Infrastruktur-Richtlinie angehalten, in den nächsten Jahren eine entsprechende LNG-Infrastruktur aufzubauen. Während die jahrelange Förderung von Erdgas (CNG) mit nicht einmal 1.000 Tankstellen und weniger als 100.000 zugelassenen Fahrzeugen (dabei ein hoher Anteil kommunale Fahrzeuge) in Deutschland seit etlichen Jahren an der mangelnden Verbraucherakzeptanz krankt, kann LNG u.a. einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Energieversorgungssicherheit Deutschlands leisten. Darüber hinaus ist LNG zukunftsträchtig sowohl in

der Schifffahrt als auch im Schwerlastverkehr: Derzeit ist LNG der einzige alternative Kraftstoff im Bereich des Güter- bzw. Schwerlastverkehrs.

Einige unserer mittelständischen Unternehmen sind interessiert an Investitionen im Zusammenhang mit LNG oder haben bereits Projekte realisiert. Denn gerade mittelständische Unternehmer sind prädestiniert LNG in den Markt zu bringen, da es sich um einen leitungsungebunden Energieträger handelt.

Um das Thema LNG zu befördern, bedarf es aus Sicht des MEW einer Stärkung der Wirtschaftlichkeit von LNG. Die bisher bereitgestellten Fördergelder sind nicht ausreichend, um diese herzustellen und es wettbewerbsfähig in den Markt zu bringen. Sofern die Bundesregierung wie im vorliegenden Entwurf eine Steuerermäßigung von LNG für sinnvoll erachtet, sollte diese Ermäßigung auf mindestens zehn Jahre ohne Degression für LNG angelegt sein, um Planungs- und Investitionssicherheit zu gewährleisten.

VERBAND DER CHEMISCHEN INDUSTRIE e.V.
WIR GESTALTEN ZUKUNFT.
VCI

Gesetzentwurf der Bundesregierung zum EnergieStG und StromStG

Stellungnahme des VCI zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

Artikel 1 und Art 3: zu § 3b Abs. 2 EnergieStG-E und § 2a Abs. 2 StromStG-E

Die vorgeschlagenen Neuregelungen würden dazu führen, dass bereits die Beantragung einer in den entsprechenden Normen genannten Beihilfe unter bestimmten Voraussetzungen unzulässig wäre und schränkt den Handlungsspielraum der Exekutive bei der Beantragung und Gewährung von Steuerbefreiungen, Steuermäßigungen und Steuerentlastungen ohne Notwendigkeit und unverhältnismäßig ein.

Zum einen stellen die „Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten“ (RuU-LL) und die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) unterschiedliche Anforderungen an den Prüfungsmaßstab für das Vorliegen eines „Unternehmen in Schwierigkeiten“ (UiS). Anders als es der Gesetzeswortlaut in der vorgeschlagenen Fassung vermuten lässt, ist auch nach den EU-Vorgaben, auf die § 3b EnergieStG-E und § 2a StromStG-E Bezug nehmen, die Beantragung einer Beihilfe nicht bereits unzulässig, selbst falls das Unternehmen in Schwierigkeiten ist. Möglich ist nämlich selbst bei Vorliegen eines UiS weiterhin mindestens eine Einzelfreistellung, die bei der Kommission zu notifizieren wäre. Der vorgeschlagene Gesetzeswortlaut lässt eine solche Vorgehensweise jedoch gar nicht erst zu, da die Antragsstellung bereits unzulässig sein soll.

Bei der Bezugnahme auf die RuU-LL ist zu beachten, dass diese als Leitlinien nur die Kommission selbst binden und keine Außenwirkung entfalten und insofern eine Normierung im nationalen Recht auch von der EU-Kommission kaum erwartet werden dürfte. Zudem zeigt Ziffer 2.2. Rn. 20 S. 1 der RuU-LL selbst, dass die dort festgelegten Kriterien nicht abschließend sind. Danach gilt ein Unternehmen – neben den so genannten harten Kriterien in Satz 2- nur dann als Unternehmen in Schwierigkeiten, „wenn es auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen sein wird, wenn der Staat nicht eingreift.“ Im Umkehrschluss heißt dies, wenn sich ein Unternehmen ohne Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe aus eigener Kraft sanieren kann, ohne dass der Staat zum Eingreifen gezwungen ist, es sich auch nicht „in Schwierigkeiten“ i. S. d. Leitlinie befindet. Diese Auslegungsmöglichkeit zum Vorliegen eines UiS würde von dem Gesetzentwurf zunichte gemacht.

Auch laufen die Anforderungen der derzeit ausgeübten Praxis der Generalzolldirektion, indem mit der Antragsstellung eine Selbsterklärung zu UiS eingefordert wird (vgl. Formular 1139 Selbsterklärung zu staatlichen Beihilfen) bereits prinzipiell auf ein Förderverbot für Unternehmen hinaus. Diese derzeit für Steuertatbestände (wie auch im

EEG) pragmatischen Lösungswege, um Unternehmen, die de facto nicht in Schwierigkeiten sind, bspw. durch Patronatserklärungen nicht zur Aufgabe ihrer Geschäftstätigkeit durch das Verwehren einer Energiebeihilfe zu zwingen, würde in der Verwaltungspraxis durch die geplante Änderungen in §§ 3b EnergieStG und § 2a StromStG weiter erschwert bzw. sogar ein eindeutiger Riegel vorgeschoben werden. Darüber hinaus ist die Anzeigepflicht, die insbesondere vorsieht, dass eine Änderung des Status des Unternehmens hin zu einem Unternehmen in Schwierigkeiten unverzüglich dem Hauptzollamt zu melden sei und die nun im Gesetzentwurf Eingang gefunden hat, vgl. § 3b Abs. 2 S. 2 EnergieStG-E und § 2a Abs. 2 S. 2 Strom StG-E praxisfern. Hierzu ist anzumerken, dass bspw. eine Änderung der Bilanz und GuV-Kennzahlen unterjährig unmöglich ist, sondern nur auf Grundlage eines Jahresabschlusses erfolgen kann.

Der VCI schlägt daher vor § 3b Abs.2 EnergieStG-E und § 2a Abs. 2 StromStG-E zu streichen.

Artikel 1 und Artikel 2: zu § 26 i.V.m. und § 47a EnergieStG-E (Eigenverbrauch)

Die vorgeschlagene Neuregelung zielt auf eine Anpassung des steuerfreien Eigenverbrauchs an die Vorgaben der EU-Energiesteuerrichtlinie ab. Nach § 26 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 EnergieStG-E soll eine Einschränkung der steuerfreien Verwendung von Energieerzeugnissen dergestalt erfolgen, dass diese **„selbst“** innerhalb des Betriebsgeländes hergestellt sowie **„ausschließlich“** im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen verwendet werden.

Begründet werden die gesteigerten Anforderungen an die Herstellungshandlung mit einer Umsetzung der Vorgaben in Art. 21 Abs. 3 der Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG. Eine solche Einschränkung sieht die Energiesteuerrichtlinie jedoch nicht vor. Es würden sich in Einzelfällen zudem teilweise Abgrenzungsfragen erbeben, z.B. wenn Beauftragte in die Produktionsabläufe eingebunden oder andere Arten von Arbeitsteilungen im Herstellerbetrieb erfolgen. Das Erfordernis der „ausschließlichen“ Verwendung gemäß § 26 Abs. 1 Nr. 2 EnergieStG-E im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen geht auch über die europarechtlichen Anforderungen hinaus und führt insbesondere bei der Chemieproduktion mit einer Vielzahl von verbundenen Verfahrensschritten zu Abgrenzungsfragen. Soweit insbesondere die Verwendung von hergestellten Energieerzeugnissen zum Fahrzeugbetrieb ausgeschlossen werden soll, wird dies bereits durch den expliziten Ausschluss dieser Verwendung erreicht. Einer darüber hinausgehenden Eingrenzung bedarf es jedoch nicht.

Es ist nicht ersichtlich, warum das Mischen von fremdbezogenen Energieerzeugnissen mit innerhalb des Betriebsgeländes selbst hergestellten Energieerzeugnissen nicht als Herstellung gelten soll. Insbesondere sieht Art. 21 Absatz 3 der Energiesteuerrichtlinie eine derartige Einschränkung nicht vor.

Der VCI schlägt daher vor § 26 EnergieStG-E wie folgt zu ändern:

- in § 26 Abs. 1 Nr. 1 wird das Wort **„selbst“ gestrichen und**
- in § 26 Abs.1 Nr. 2 das Wort **„ausschließlich“ zu streichen**.
- § 26 Abs. 3 sollte insgesamt gestrichen werden.

§ 47a des Gesetzentwurfs sieht zudem eine Entlastung für fremdbezogene Energieerzeugnisse auf den Mindeststeuersatz nach Anhang 1 Tabelle C der Energiesteuerrichtlinie vor, um die Belastung der Unternehmen aufgrund der Streichung von § 47 Absatz 1 Nummer 4 EnergieStG in einem möglichst geringen Rahmen zu halten. Es fehlt jedoch an einer Entlastungsmöglichkeit für ungekennzeichnetes versteuertes Gasöl (Dieselkraftstoff), die bislang nach § 47 Abs. 1 Nr. 4 EnergieStG u.a. für versteuerte Schweröle (Dieselkraftstoff, leichtes Heizöl, schweres Heizöl gewährt wurde.

Der VCI schlägt vor § 47a Abs. 2 EnergieStG-E um Nr. 6 – 7 zu ergänzen:

6. für 1.000 Liter nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe a) versteuerte Energieerzeugnisse 464,70 Euro

7. für 1.000 Liter nach § 2 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b) versteuerte Energieerzeugnisse 449,40 Euro

Artikel 1: zu § 30 Abs. 2 EnergieStG-E (zweckwidriges Verhalten)

Ausweislich der Gesetzesbegründung soll in Fällen, in denen nach Abschluss des Verfahrens der steuerfreien Verwendung (§§ 24, 25 EnergieStG) der Steuergegentand noch vorhanden ist und dieser als Abfall zur Entsorgung abgegeben wird, die Steuer nach § 30 EnergieStG entstehen. § 30 EnergieStG regelt jedoch die Steuerentstehung im Falle einer zweckwidrigen, also nicht vorschriftsgemäßen Verwendung der Energieerzeugnisse. Eine Übertragung auf als Abfall abgegebene Steuergegenstände unter § 30 EnergieStG ist somit rechtssystematisch unzutreffend. In diesen Fällen werden die Energieerzeugnisse entsprechend der erteilten Erlaubnis und den Angaben in der Betriebserklärung verwendet (zweckgerechte Verwendung). Die Steuer entsteht daher bereits nach § 22 EnergieStG, der die Zulassung eines „Regelverfahren“ zur Steueranmeldung bereits vorsieht. Die Rechtssystematik im EnergieStG würde zudem durchbrochen, wenn zweckwidriges Verhalten durch Zulassung eines „Regelverfahren“ legitimiert würde.

Der Änderungsvorschlag zu § 30 Abs. 2 EnergieStG-E ist somit entbehrlich und sollte gestrichen werden.

Artikel 2: Weitere Änderung des Energiesteuergesetzes

Neufassung § 53a: Steuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme

Gemäß § 53a Abs. 8 EnergieStG-E soll zukünftig eine Steuerentlastung nur abzüglich erhaltener Investitionsbeihilfen erfolgen. Dabei wird nicht klar gestellt, ab welchem Zeitraum diese Neuregelung gelten soll. Lediglich in der Begründung (S. 67) wird darauf hingewiesen, dass mit der Regelung ein Erfordernis der beihilfenrechtlichen Kommissionsgenehmigung SA.33848 aus dem Jahr 2013 umgesetzt wird. Aus Gründen der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes, sollte im Gesetz eine Klarstellung erfolgen, dass eine Anrechnung etwaiger Investitionsbeihilfen nur für neue Sachverhalte erfolgen muss, die ab in Kraft treten der Gesetzesänderung entstehen, um den Belangen den Bestandsschutzes ausreichend Rechnung zu tragen.

Der VCI schlägt vor gemäß den in der Gesetzesbegründung genannten Beispielen als Stichtag für die Anwendung des § 53a Abs. 8 EnergieStG-E und der Kumulierungsregeln den 1.1.2018 zu wählen.

Artikel 3: Änderung des Stromsteuergesetzes

Änderung § 2 Nr. 9 (Definition stationärer Batteriespeicher) i.v.m. § 5 Abs. 4 StromStG-E

Der VCI begrüßt die Intention des Gesetzgebers die Rolle von Energiespeichern im Rahmen der Stromversorgung zu berücksichtigen und eine sachgerechte stromsteuerrechtliche Abwicklung bei der Verwendung dieser Technologien herbeizuführen. Eine solche Definition sollte jedoch technologieneutral ausgestaltet werden.

Der VCI schlägt daher vor den Begriff "stationärer Batteriespeicher" in § 2 Nr. 9 und § 5 Abs. 4 StromStG-E durch den Begriff „stationärer Stromspeicher" zu ersetzen. Die Definition eines „stationären Stromspeichers" sollte wie folgt gefasst werden:

„Stromspeicher sind stationäre Speicher, die elektrische Energie aus einem Versorgungs- oder Eigennetz aufnehmen, diese zwischenspeichern und die ausgespeiste elektrische Energie wieder in ein Versorgungs- oder Eigennetz einspeisen oder zum Verbrauch entnehmen. Der Bezug von elektrischer Energie zum Zweck der Zwischenspeicherung in einem Stromspeicher gilt nicht als Letztverbrauch."

Änderung des Stromsteuergesetzes: § 9a StromStG

Die EU-Energiesteuerrichtlinie ermöglicht eine vollständige Steuerbefreiung für Elektrolysestrom. Bislang findet eine Entlastung lediglich für „Wärmestrom“, nicht aber für „Kraftstrom“ in prozessnotwendigen Anlagen wie Gebläse und Lüftern sowie für umfangreiche Umweltschutzmaßnahmen etc. statt. Dies führt zur erheblichen Einschränkung der Erstattung der vorherigen Belastung. So wird in der Elektrolyse nur sehr eingeschränkt eine Steuerentlastung erteilt, indem auf einzelne Prozessschritte abgestellt wird: Während die Befreiung bspw. für Gleichstrom in der Elektrolyse gilt, müssen unmittelbar mit der Elektrolyse zusammenhängende Pump- und Lüftungsvorgänge versteuert werden. Diese enge Auslegung, die derzeit in Deutschland angewandt wird, ist nicht im Sinne der Energiesteuerrichtlinie. Dies zeichnet sich derzeit auch in einem anhängigen EuGH-Verfahren ab, das den Umfang der Steuerentlastungen nach § 51 Abs. 1 Nr. 1 EnergieStG adressiert. Dabei hat sich der zuständige Generalanwalt in seinem Schlussantrag vom 19.01.2017 explizit für eine „weite Auslegung“ ausgesprochen und den Hinweis erteilt, dass die „Chemische Reduktion“ und „Metallerzeugung“ nicht zu eng ausgelegt werden sollten. Das Urteil des EuGH steht zwar noch aus, i.d.R. folgt der EuGH in seinen Urteilen jedoch dem Schlussantrag eines Generalanwaltes. Vor diesem Hintergrund setzen wir uns bereits jetzt für eine gesetzliche Klarstellung des stromsteuerrechtlich zulässigen Umfangs der Steuerbefreiung ein.

Der VCI plädiert daher dafür § 9a Abs. 1 Nr. 1 wie folgt zu fassen:

„1. für die Elektrolyse. Hierzu gehört auch der aufgewendete Kraft- und Wärmestrom, der diesen Verfahren und Prozessen zuzurechnen ist.“

Artikel 4: Neuaufnahme § 9d StromStG

Die vom deutschen Bundestag zwar im Jahr 2011 beschlossene, aber letztlich nicht erfolgreich beihilferechtlich bei der EU-Kommission notifizierte Vorschrift des § 9c StromStG befindet sich in vollem Einklang mit Artikel 2 Abs. 4. Bst. b) 4. Spiegelstrich der Energiesteuerrichtlinie. Danach soll diese Richtlinie nicht gelten, wenn der elektrische Strom bei seiner Verwendung mehr als 50 % der Kosten für ein Erzeugnis ausmacht. Die Gründe bestehen weiterhin fort von dieser in der Energiesteuerrichtlinie vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen, den verwendeten Strom bei der Herstellung bestimmter Produkte von der Besteuerung auszunehmen. Es sind auch keine Argumente ersichtlich, dass der ursprünglich vom Bundestag verabschiedete § 9c StromStG - im Gegensatz zu den anderen Entlastungstatbeständen des Stromsteuergesetzes - nicht mit europäischem Recht vereinbar sein sollte, zumal eine solche Befreiung auch in anderen EU-Mitgliedstaaten praktiziert wird. Eine Stromsteuerentlastung wie sie vom Gesetzgeber durch den seinerzeit verabschiedeten § 9c StromStG vorgehsehen war, ist daher auch nach EU-Recht weiterhin prinzipiell möglich.

Der VCI plädiert daher dafür, das Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Energie- und des Stromsteuergesetzes damit zu verbinden eine entsprechende Regelung des § 9c StromStG in der vom Bundestag am 1.3.2011 verabschiedeten Fassung in das StromStG wiederaufzunehmen und im Notifizierungsverfahren von der EU-Kommission mit Verweis auf die ausdrücklich zugelassene Möglichkeit in der Energiesteuerrichtlinie genehmigen zu lassen.

Soweit wettbewerbsrechtliche Hürden von der EU-Kommission für eine solche Genehmigung vorgebracht werden, sollte in den Fällen des ursprünglichen § 9c StromStG zumindest eine Begrenzung auf den zulässigen EU-Mindeststeuersatz erfolgen.

Ansprechpartner: Tara Nitz, Ass. jur.
Telefon: +49 (69) 2556-1423
E-Mail: nitz@vci.de

Verband der Chemischen Industrie e.V.
Mainzer Landstraße 55, 60329 Frankfurt

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist in der „öffentlichen Liste über die Registrierung von Verbänden und deren Vertretern“ des Deutschen Bundestags registriert.

Der VCI vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von rund 1.700 deutschen Chemieunternehmen und deutschen Tochterunternehmen ausländischer Konzerne gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. Der VCI steht für mehr als 90 Prozent der deutschen Chemie. Die Branche setzte 2016 rund 183 Milliarden Euro um und beschäftigte 446.000 Mitarbeiter.

Website: www.vci.de; Twitter: @chemieverband

Stellungnahme von Zukunft Erdgas e.V. zur öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestages zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes

Hier: Artikel 1, 3. § 2 Verlängerung der Steuerbegünstigung für CNG/LNG bis Ende 2026

Kontakt

Zukunft ERDGAS e.V.
Peter Meyer
Neustädtische Kirchstraße 8
10117 Berlin

Tel: 030-460 60 15 83
Fax: 030-460 60 15 61
Peter.meyer@erdgas.info
www.zukunft-erdgas.info

Zukunft ERDGAS e.V. begrüßt den Beschluss des Bundeskabinetts vom 15. Februar 2017, die Steuerbegünstigung für als Kraftstoff verwendetes Erdgas (CNG/LNG) über das Jahr 2018 hinaus zu verlängern. Damit wird ein Bestandteil des Koalitionsvertrages und ein Gesetzgebungsauftrag des Deutschen Bundestages umgesetzt. Die Steuerbegünstigung für Erdgas soll bis Ende 2026 verlängert werden, wobei die Begünstigung ab 2024 sukzessive verringert wird. Dies entspricht der Empfehlung des vom Bundestag angeforderten Gutachtens zur Entwicklung der Energiesteuereinnahmen im Kraftstoffsektor, das vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) erstellt wurde.

Mit dieser Entscheidung werden die in der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung und in der EU-Richtlinie 2014/94/EU geforderten Maßnahmen zum Aufbau einer CNG und LNG Infrastruktur vorangetrieben.

In einem gemeinsamen Branchendialog des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, der Automobilindustrie und der IG Metall, gefolgt vom Runden Tisch Erdgasmobilität des Ministeriums, wurde das Ziel gesetzt, bis 2020 einen Erdgasanteil im Energiemix des deutschen Straßenverkehrs von etwa 4 Prozent zu erreichen.

Dafür wird die deutsche Automobilindustrie weitere attraktive Fahrzeugmodelle mit Erdgasantrieb auf den Markt bringen. Volkswagen beispielsweise will neben der Elektromobilität mit Erdgas eine zweite Technologie etablieren, mit der der Konzern den Übergang in die nachhaltige Mobilität der Zukunft gestaltet.

Gerade im Nutzfahrzeugbereich, der für rund ein Drittel der Schadstoffemissionen im Verkehrssektor verantwortlich ist, kann Erdgas als Kraftstoff zu einer unmittelbaren, spürbaren Entlastung führen.

Erdgas als Kraftstoff entwickelt sich immer stärker zum Partner der Energiewende. Mit innovativen Technologien wie Power-to-Gas (synthetisch hergestelltes Erdgas, das aus überschüssiger, regenerativer Stromerzeugung hergestellt wird und über das bestehende Erdgasnetz auch als kurz- und längerfristige Zwischenspeicherung von großen Elektrizitätsmengen dienen kann), Biomethan aus rein abfallstämmigen Stoffen sowie LNG ist Erdgas langfristig zukunftsfähig.

Es ist jetzt dringend erforderlich, das Gesetz kurzfristig zu beschließen, damit Erdgas als Kraftstoff seine wirkungsvolle und kostengünstige Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen im Verkehrssektor umsetzen kann.

Die Verzögerungen haben bereits zu erheblichen Verunsicherungen bei den Verbrauchern geführt und die Marktentwicklung behindert.

Kontakt

Zukunft ERDGAS e.V.
Peter Meyer
Neustädtische Kirchstraße 8
10117 Berlin

Tel: 030-460 60 15 83
Fax: 030-460 60 15 61
Peter.meyer@erdgas.info
www.zukunft-erdgas.info

Über Zukunft ERDGAS e.V.

Zukunft ERDGAS e.V. ist die Initiative der deutschen Erdgaswirtschaft. Erdgas ist in Deutschland Heizenergie Nummer eins. Drei Viertel aller neu installierten Heizungen nutzen den klimaschonenden und kostengünstigen Energieträger. Zukunft ERDGAS setzt sich dafür ein, dass die Potenziale des Energieträgers Erdgas auch in Zukunft genutzt werden und informiert über die Chancen und Möglichkeiten, die Erdgas für die Energiewende und den Energiemix der Zukunft bietet. Getragen wird Zukunft ERDGAS von führenden Unternehmen der Erdgaswirtschaft wie Importeuren, Regionalversorgern und Stadtwerken. Die Heizgeräteindustrie und das Handwerk unterstützen die Initiative als Partner.