

Nr. 24/4 vom 28.2.2024

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Reform der Energiebesteuerung – Beitrag zum Klimaschutz?

Berlin, 21.2.2023 – Die Revision der Energy Taxation Directive ist das einzige verbliebene Dossier aus dem „FIT for 55“-Klimaschutzpaket, das sich seit seiner Veröffentlichung im Sommer 2021 noch im Gesetzgebungsprozess befindet. Und auch Finanzminister Christian Lindner arbeitet an einer Revision der Besteuerung von Kraftstoffen verschiedenster Art: „Sämtliche klimaneutrale Antriebsformen sollten gleichbehandelt werden und E-Fuels-Fahrzeuge dieselben steuerlichen Vorteile wie die Elektromobilität genießen.“ Inwiefern diese Planungen auf Zustimmung stoßen, wurde zusammen mit Branchenvertretern, Vertretern der Ministerien und Abgeordneten des Deutschen Bundestages am 21.2.2024 im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ diskutiert.

Anja Weihs, Referatsleiterin Energie- und Stromsteuer, Bundesministerium der Finanzen, erläuterte zunächst die Gründe für die Neufassung der Energiesteuerrichtlinie. Die derzeitige Fassung erfülle nicht mehr den ursprünglichen Zweck, entspreche nicht den EU-Klimazielen und biete keinen Anreiz, auf erneuerbare Energien umzusteigen oder die Energieeffizienz zu erhöhen. Ziel der Überarbeitung sei es daher, einen angemessenen Steuerrahmen zum Erreichen der Klimaschutzziele zu schaffen, den Umstieg auf saubere Energie zu fördern, die Steuerbasis zu verbreitern sowie die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen zu erhalten. Wesentliche Änderungen beträfen eine schrittweise Abschaffung von Steuerbegünstigungen für fossile Energieerzeugnisse sowie die Anhebung der seit 2003 unveränderten Mindeststeuersätze. Darüber hinaus solle es drei Steuerkategorien geben, wobei die klimaschädlichsten Kraftstoffe am stärksten besteuert werden sollen.

Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance, verwies auf den Beitrag, den eFuels zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten könnten. Zwar seien diese aufgrund wenig verfügbarer Mengen aktuell noch vergleichsweise preisintensiv, würden durch Skaleneffekte aber perspektivisch günstiger. Zusätzlich ermögliche eine anfängliche Beimischung einen stufenweisen und preislich erträglichen Übergang. Darüber hinaus verwies er auf die derzeitige „Tank-to-Wheel“-Betrachtungsweise: Die aktuellen CO₂-Emissionsstandards für Neufahrzeuge ließen das Potential der erneuerbaren Kraftstoffe für den Klimaschutz unberücksichtigt. Stattdessen müssten bei einem Fahrzeug die gesamten Emissionen während des Lebenszyklus betrachtet werden und nicht nur die, die während des Betriebs entstehen.

Enno Harks, Bereichsleiter Energiepolitik & Kommunikation bei BP, rechnete vor, dass wenn im Jahr 2030 von 52 Millionen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen lediglich 15 Millionen über einen elektrischen Antrieb verfügten, auch für die restlichen fast 40 Millionen eine Lösung gefunden werden müsse. Darüber hinaus kritisierte er das Fehlen von Anreizmechanismen für Biokraftstoffe.

Prof. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer en2x, begrüßte die Reform der Richtlinie. Durch niedrigere Steuersätze könne ein Anreiz geschaffen werden, in Produktion und Angebot treibhausgasarmer Energieträger wie fortschrittliche Bio- und strombasierte Kraftstoffe zu investieren. Wichtig sei, dass man sich nun schnell einige Punkte, wie die Einbeziehung des Luft- und Schiffsverkehrs, könnten abgetrennt werden.

Eine Besteuerung von Flug- und Schiffsbetriebsstoffen sei nach der Verabschiedung entsprechender EU-Regulierungen nicht mehr erforderlich, da hier verbindliche Ziele für den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe bis 2050 festgelegt seien. Eine zusätzliche Steuer stelle daher eine Doppelbelastung dar.

Marlene Hermfisse, Beraterin bei von Beust & Coll., konzentrierte sich in ihrem Statement auf die Emissionen des Schifffahrtsektors. Dieser müsse seine weltweiten Emissionen reduzieren. Daher begrüßte sie auch die Abschaffung der derzeitigen Steuerbefreiung und forderte die Anwendung des Verursacherprinzips. Außerdem müsse klargestellt werden, welcher Teil eines Schiffsbunkers für welchen Teil der Reise steuerpflichtig sei.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete eine Podiumsdiskussion mit den Bundestagsabgeordneten Thomas Lutze (SPD) und Bernd Riexinger (Die Linke).

Wir danken der eFuel Alliance e.V. und der Maritime Plattform e.V. für die Unterstützung sowie der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft!

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der [Website](#) (Presse/Publicationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
www.zukunftsenergien.de
Twitter [@FfZeV](#)
LinkedIn [@FfZeV](#)