

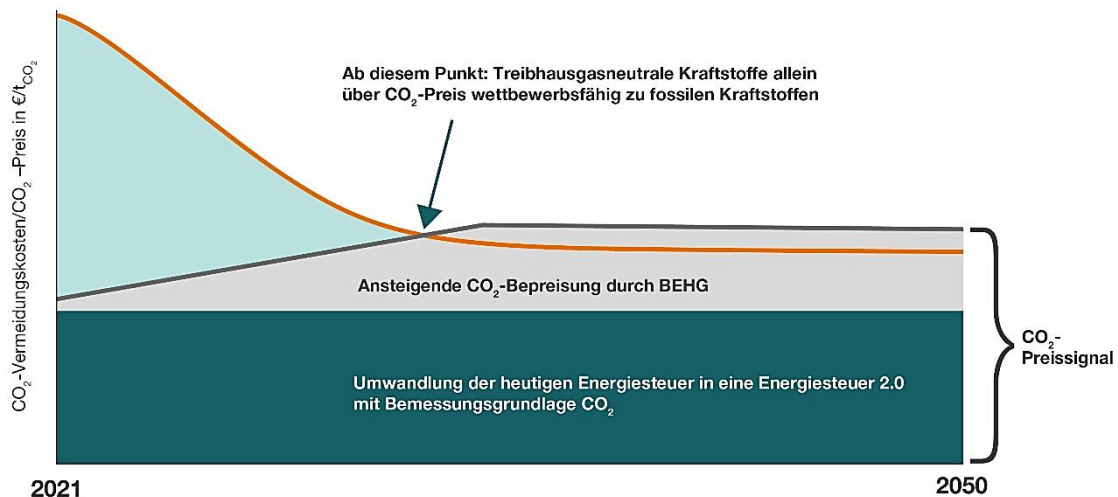
Neue Studie zu alternativen Kraftstoffen

Klimaschutz: Reform der Energiesteuer nötig und möglich

Berlin, 22. März 2021 – Um den Klimaschutz im Straßenverkehr entscheidend voranzubringen, ist eine grundlegende Reform der Energiesteuer auf nationaler und europäischer Ebene notwendig. Kraftstoffe sollten in Zukunft anhand ihrer Klimawirkung bewertet und ihre fossilen CO₂-Emissionen zur Bemessungsgrundlage gemacht werden. Das würde die Wettbewerbsfähigkeit alternativer, klimaschonender Kraftstoffe deutlich voranbringen, ohne die Verbraucher spürbar höher zu belasten.

Wie eine solche Energiesteuerreform umgesetzt werden kann, zeigt jetzt die Studie „Energiesteuer 2.0: Konzept für eine Reform der Energiesteuer im Dienst des Klimaschutzes“ des Beratungsunternehmens Frontier Economics und des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts an der Universität zu Köln (FiFo).

» Energiesteuer 2.0: Wie alternative Kraftstoffe wettbewerbsfähig werden



■ Herstellungskosten von alternativen Kraftstoffen (Mehrpreis gegenüber fossilen Kraftstoffen) im Zeitverlauf

■ Herstellungskosten, Energiesteuer 2.0 und CO₂-Bepreisung nach BEHG für fossile Kraftstoffe

Die Umwandlung der heutigen Energiesteuer auf Kraftstoffe in eine an den fossilen CO₂-Emissionen orientierte Energiesteuer 2.0 macht – zusammen mit der CO₂-Bepreisung durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) – Investitionen in alternative Kraftstoffe rentabel.

Ein CO₂-Preis von 400 € pro Tonne bedeutet, dass ein treibhausgasneutraler Kraftstoff in der Herstellung etwa 1 € pro Liter teurer sein kann als der konkurrierende fossile Kraftstoff und dennoch dem Kunden zum gleichen Preis wie der fossile Kraftstoff angeboten werden kann.

Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, wird neben einer zunehmenden E-Mobilität auch der verstärkte Einsatz alternativer Kraftstoffe nötig sein. Dabei geht es künftig vor allem um nachhaltige Biokraftstoffe aus Pflanzenölen, Abfällen und Reststoffen sowie um E-Fuels aus regenerativ erzeugtem Wasserstoff und CO₂. Diese Kraftstoffe basieren auf geschlossenen Kohlenstoffkreisläufen und sind damit weitgehend klimaneutral. Zugleich sind sie jedoch in der Herstellung teurer als fossile Produkte.

Um ihnen dennoch den Weg in den Markt zu ebnen, bedarf es daher geeigneter Rahmenbedingungen. Dabei spielt die Besteuerung eine zentrale Rolle. „Dem heutigen Energiesteuersystem fehlt sowohl auf deutscher wie auch auf europäischer Ebene ein expliziter klimapolitischer Bezug“, erklärt dazu Dr. Jens Perner, Director bei Frontier Economics und einer der Autoren der Studie. „Da die Klimawirkung der Kraftstoffe bei der Energiesteuer heute unberücksichtigt bleibt, fehlen hier bislang Impulse für mehr Klimaschutz im Verkehr.“

Klimawirkung als neuer Maßstab der Besteuerung

Geändert werden könnte das durch einen Wechsel der Bemessungsgrundlage. „Anstatt die jeweiligen Brenn- und Kraftstoffe mengenbasiert oder anhand ihres Energiegehalts zu besteuern, sollten sie anhand ihres fossilen Kohlenstoffgehaltes besteuert werden. Damit wird die Bemessungsgrundlage der Energiesteuer weiterentwickelt, es wird keine neue Steuer geschaffen“, betont Perner. „Die Anteile grüner Kohlenstoffe könnten künftig mittels Massenbilanz ermittelt werden“, ergänzt Dr. Michael Thöne, Geschäftsführender Direktor des FiFo. Die Ermittlung ist ähnlich dem bereits bestehenden System der Ermittlung der Treibhausgasminderungsquote.

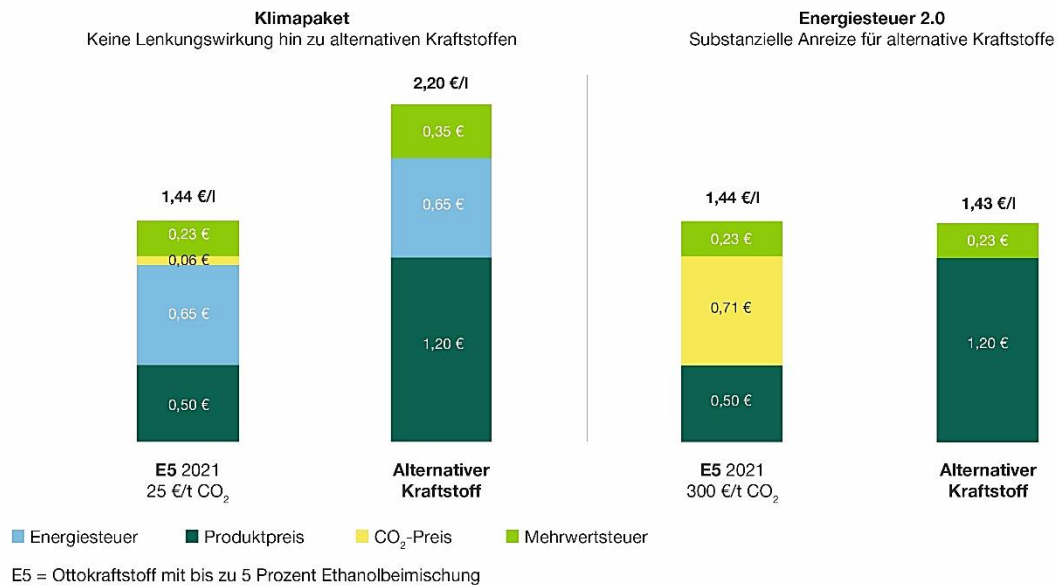
Grüne Energie wird früher wettbewerbsfähig

„Während die Bemessungsgrundlage und Bilanzierung angepasst werden, bleiben Steuerpflicht und Steuerschuldnerschaft im Reformmodell unverändert. Dies ermöglicht auch weiterhin eine vergleichsweise einfache und mit geringem Verwaltungsaufwand verbundene Besteuerung“, so Thöne. Durch diese „Energiesteuer 2.0“ und weitere Maßnahmen, wie etwa ein steigender CO₂-Preis durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz, könnten alternative Kraft- und Brennstoffe deutlich früher wettbewerbsfähig werden als ohne eine Steuerreform, so die Studienautoren. Orientiert sich die „Energiesteuer 2.0“ an den heutigen Steuersätzen, würden sich zudem für Verbraucher und Industrie daraus keine unmittelbaren Mehrbelastungen ergeben. Auch die EU-Energiesteuerrichtlinie, die im Rahmen des Green Deals voraussichtlich noch 2021 erneuert wird, sollte innovative und stark klimaorientierte Modelle wie die „Energiesteuer 2.0“ explizit fördern.

Bis zu 400 Euro je Tonne CO₂ auf fossile Kraftstoffe

In Auftrag gegeben wurde die Studie vom Mineralölwirtschaftsverband (MWV) und dem Institut für Wärme und Mobilität (IWO). „Der Ausbau der E-Mobilität ist ein wichtiger Baustein im Klimaschutz. Doch selbst bei einem schnellen Hochlauf werden 2030 wohl noch immer mehr als 35 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor fahren. Auch im Straßengüterverkehr werden flüssige Kraftstoffe weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Deshalb ist es wichtig, dass auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einen Beitrag zum Klimaschutz leisten“, erklärt IWO-Geschäftsführer Adrian Willig. „Die jetzt vorgeschlagene Reform der Energiesteuer ist ein ganz wichtiger Schritt in diese Richtung.“

» Anreiz zugunsten alternativer Kraftstoffe durch Umbau der Energiesteuer – Beispielrechnung



Der Produktpreis ist abhängig von der jeweiligen Marktlage. Etwa auf dem beispielhaft dargestellten Niveau lag der bundesweite Durchschnittspreis für Super E5 im Februar 2021.

„Ein entscheidendes Ergebnis der Studie ist: Mit einer Energiesteuer 2.0 lässt sich – zusammen mit dem bestehenden Brennstoffemissionshandelsgesetz – bei fossilem Benzin und Diesel kurz- bis mittelfristig ein Preis von 300 bis 400 Euro je emittierte Tonne CO₂ realisieren. Und das, ohne die Verbraucher spürbar höher zu belasten, da die bisherige Energiesteuer ja durch die neue Energiesteuer 2.0 ersetzt wird“, sagt MWV-Hauptgeschäftsführer Prof. Christian Küchen. „Unsere Botschaft an die Politik ist: Mit einer solchen Steuerreform wird ein unbürokratischer Anreiz geschaffen, in alternative Kraftstoffe zu investieren und somit zum Klimaschutz auch im Fahrzeugbestand beizutragen.“

Die vollständige Studie kann [hier](#) heruntergeladen werden.