



Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.



Die steuerliche Belastung von Benzin und Diesel Fakten und Analysen

Kurzstudie des Instituts ETR - Economic Trends Research

ETR

Economic Trends Research
Analyse Ökonomischer Trends

RESULTS / ERGEBNISSE

Die steuerliche Belastung von Benzin und Diesel Fakten und Analysen

Michael Bräuninger, Mark-Oliver Teuber

Nr. 6

Hamburg, Juni 2017

Die steuerliche Belastung von Mineralölprodukten

Michael Bräuninger, Mark-Oliver Teuber

Kurzstudie im Auftrag des

AFM+E Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie e.V.

und des

MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.

IMPRESSUM

Herausgeber

Prof. Dr. Michael Bräuninger

Economic Trends Research

Tel: 040 28475131

E-Mail: braeuninger@mb-etr.de

Alle Rechte vorbehalten. Hamburg 2017

Inhaltverzeichnis

Zusammenfassung	3
Das Aufkommen aus der Energiesteuer	4
Steuern und Produktpreise von Benzin und Diesel	5
Das Aufkommen aus verkehrsbedingten Steuern	6
Entwicklung des Absatzes von Kraftstoffen	7
Fahrzeugzulassungen und Fahrleistungen	8
Die Folgen einer Umstellung von Diesel auf Benzin	10
Mineralölsteuern und CO ₂ -Preise	11
Mineralölsteuern und Kosten des Straßenverkehrs	13
Mineralölsteuern und die Konkurrenzfähigkeit zur Bahn	14

Zusammenfassung

Im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion zum Schadstoffausstoß von Dieselfahrzeugen ist auch die steuerliche Belastung von Kraftstoffen wieder stärker in den Fokus gerückt. Vor diesem Hintergrund stellt diese Kurzstudie die steuerliche Belastung von Kraftstoffen dar.

Im Jahr 2016 lagen die verkehrsbedingten Steuereinnahmen bei 56,9 Mrd. Euro, wobei die Energiesteuern auf Kraftstoffe mit 37,4 Mrd. Euro den größten Teil beigetragen haben. In den letzten Jahren waren die verkehrsbedingten Energiesteuereinnahmen weitgehend konstant. Allerdings sind in den Jahren zwischen 1998 und 2008 die Öl- und Benzinpreise über längere Zeiten stark gestiegen, womit auch die Belastung durch Mehrwertsteuern von etwa 5 Mrd. Euro auf 11 Mrd. Euro zugenommen hat. Seither schwanken die Mehrwertsteuereinnahmen auf Kraftstoffe auf einem hohen Niveau. Im Gegensatz zu der Energiesteuer hat sich das Aufkommen aus der Kfz-Steuer sehr stabil entwickelt.

Das stagnierende – und in einigen Jahren sogar rückläufige – Aufkommen aus der verkehrsbedingten Energiesteuer ist in Teilen auf eine Substitution von Benzin durch Diesel zurückzuführen. So steigt der Verbrauch von Diesel in Deutschland, während der von Benzin zurückgeht. Dies hat verschiedene Ursachen. Im Pkw-Bereich findet ein Wechsel von Benzin- zu Dieselfahrzeugen statt, wobei gerade die viel fahrenden beruflichen Nutzer von Pkw aufgrund der höheren Effizienz häufig vom Benzin zum Dieselmotor wechseln. Da die Dieselmotoren sparsamer sind, gehen der Treibstoffverbrauch und auch die CO₂-Emissionen durch den Wechsel zurück. Der Bedarf an Diesel steigt aber auch, weil die Transportleistung der Lkw zunimmt. Derzeit wird jeweils knapp die Hälfte des Diesels durch Pkw und Lkw verbraucht, der verbleibende Teil unter anderem durch Busse und Zugmaschinen.

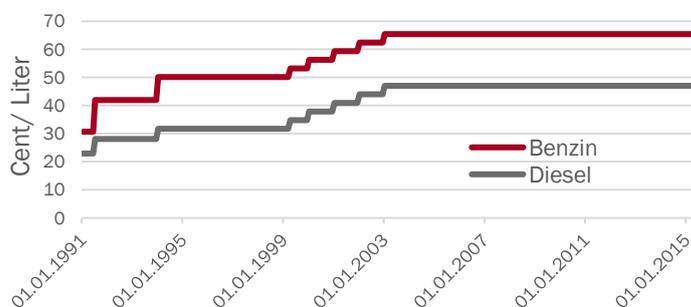
Die im Vergleich zu anderen Gütern und auch anderen Energieträgern hohe Besteuerung von Kraftstoffen wird zum einen mit den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen, zum anderen mit den Kosten des Straßenbaus begründet. Vergleicht man aber das Energiesteueraufkommen mit den anderen CO₂-Kosten oder auch mit den Ausgaben für Straßenbau, so zeigt sich, dass die Einnahmen aus der Energiesteuer weit höher liegen als zur Deckung der Kosten notwendig wäre.

Das Aufkommen aus der Energiesteuer

Die Energiesteuer wird auf Kraftstoffe, Heizöl, Flüssiggase und Erdgas erhoben. Mit einem kassenmäßigen Aufkommen von 40,1 Mrd. Euro ist sie die mit Abstand wichtigste Verbrauchssteuer in Deutschland. Im Jahr 2016 trug sie knapp sechs Prozent zum gesamten Steueraufkommen bei. Verglichen mit dem Jahr 2003 ist der Anteil am Steueraufkommen jedoch um vier Prozentpunkte gesunken; damals lag er noch bei zehn Prozent. Seither sind die Steuersätze konstant geblieben. Die Verschiebung ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass der Energieverbrauch zurückgegangen ist, sodass das Aufkommen aus der Energiesteuer von 45,2 Mrd. Euro im Jahr 2003 um fünf Prozent auf 42,7 Mrd. Euro im Jahr 2016 gesunken ist.¹ Gleichzeitig haben die Einnahmen aus anderen Steuern in den letzten Jahren aufgrund der dynamischen Wirtschaftsentwicklung stark zugenommen.

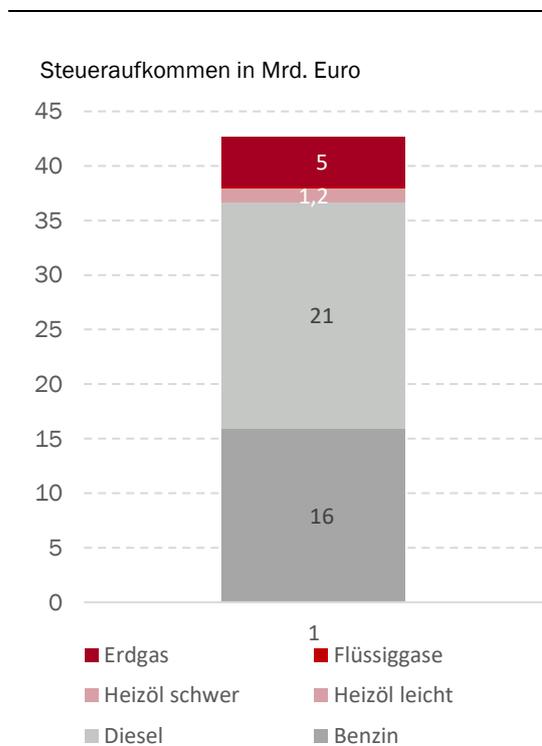
Der größte Teil des Energiesteueraufkommens geht auf den Verbrauch von Kraftstoffen zurück. Diese werden deutlich höher besteuert als der

Verbrauch von Energie für das Heizen. So wird Diesel im Vergleich zum Heizöl – wobei zwischen



Steuersatzentwicklung für Benzin und Diesel 1991 bis 2017

Quelle: BMF



Zusammensetzung des Energiesteueraufkommens

Quelle: Statistisches Bundesamt (2017): Finanzen und Steuern, Energiesteuerstatistik 2016 (Fachserie 14 Reihe 9.3). Wert für Erdgas aus 2015.

Diesel und Heizöl kein chemischer Unterschied besteht – deutlich höher belastet. Im Gegensatz dazu ist Erdgas für Mobilität derzeit geringer belastet als Erdgas für das Heizen.

In den folgenden Abschnitten wird die Entwicklung des Steueraufkommens genauer analysiert und in den Kontext zu anderen relevanten Steuern gesetzt.

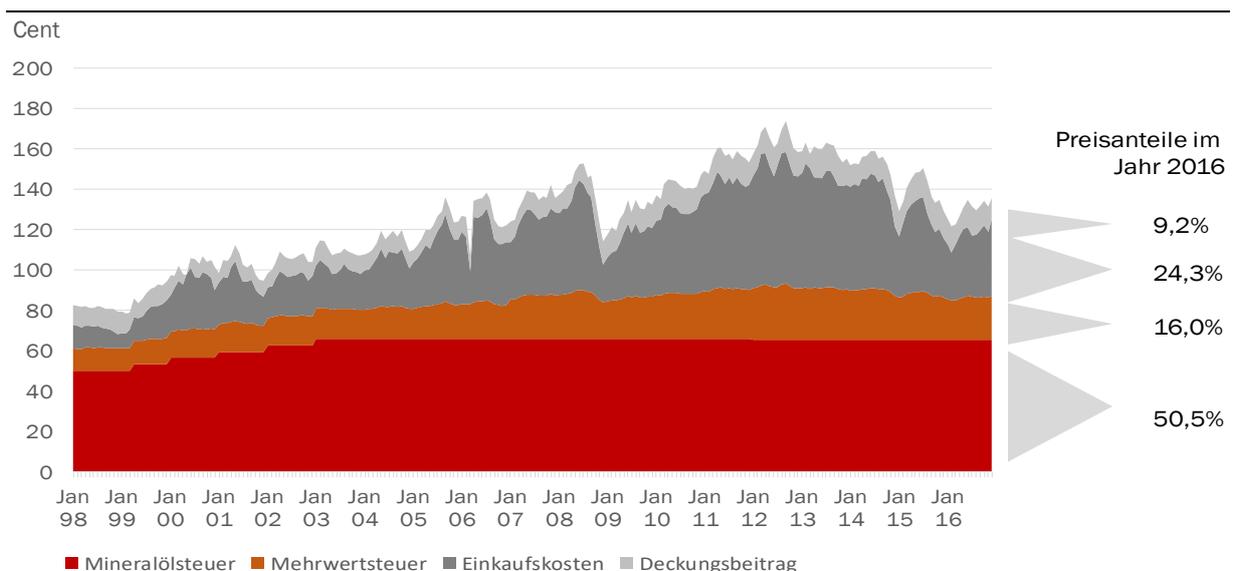
¹ Die genauen Werte für Erdgas sind bisher nicht veröffentlicht. In dieser Summe ist daher der Wert aus 2015 enthalten.

Steuern und Produktpreise von Benzin und Diesel

Jeder Liter Benzin wird mit einer Energiesteuer von 65,45 Cent und jeder Liter Diesel mit 47,04 Cent belastet. Hinzu kommt die Mehrwertsteuer, die nicht nur auf den Produktpreis, sondern auch auf die Mineralölsteuer erhoben wird. Durch die Steuer auf die Steuer liegt die gesamte Steuerbelastung de facto bei 77,89 Cent/Liter für Benzin und bei 55,98 Cent/Liter für Diesel: Dies wären die Preise, wenn Öl umsonst geliefert werden würde und auch Lagerung, Transport und Vertrieb nichts kosten würden. Im Durchschnitt des Jahres 2016 lag der Anteil der Steuern am Produktpreis für Superbenzin bei 66 Prozent und für Diesel bei 60 Prozent. Die Importkosten für Benzin lagen mit 33 Cent/Liter geringfügig unter den 34 Cent/Liter für Diesel.

Die Belastung des Verkehrs über die Energiesteuer ist hoch und nun schon seit längerer Zeit konstant. Im Gegensatz dazu variiert die Belastung der Autofahrer durch die schwankenden Benzinpreise. Zu Zeiten des sinkenden Rohstoffpreises fanden Diskussionen statt, ob die Steuer angehoben werden müsste, um Preissignale für weitere Energieeinsparungen aufrechtzuerhalten. Dies würde allerdings auch implizieren, dass man bei steigenden Rohstoffkosten – und nachfolgend steigenden Benzinpreisen – die Steuern wieder senken müsste. Damit würden sich die Steuereinnahmen entsprechend der internationalen Rohstoffkosten verändern, was die Planbarkeit deutlich verschlechtern würde.

Die Endverbrauchspreise von Diesel haben sich strukturell ähnlich entwickelt wie die von Superbenzin. Die Importpreise von Diesel und Superbenzin haben sich in der Vergangenheit jeweils relativ parallel zu den Rohstoffpreisen entwickelt und auch die Relation zwischen den Steuern ist vergleichsweise konstant.



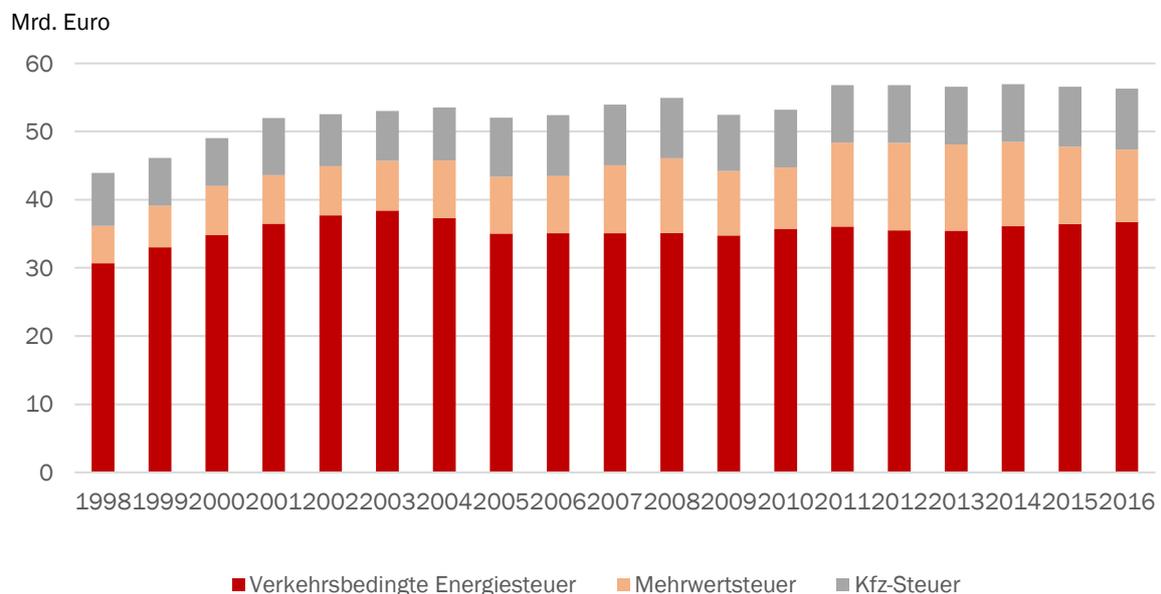
Entwicklung und Zusammensetzung des Preises für Superbenzin

Quelle: Mineralölwirtschaftsverband.

Das Aufkommen aus verkehrsbedingten Steuern

Die verkehrsbedingten Steuern setzen sich aus den Energiesteuern auf Kraftstoffe und der Kfz-Steuer zusammen. Außerdem wird auch die Mehrwertsteuer auf den Absatz von Kraftstoffen hinzugerechnet. In der Summe lagen die verkehrsbedingten Steuereinnahmen im Jahr 2016 bei 56,9 Mrd. Euro, wobei die Energiesteuern auf Benzin und Diesel mit 37,4 Mrd. Euro den größten Teil beigetragen haben. Im Jahr 1998 lagen die verkehrsbedingten Energiesteuereinnahmen noch bei 30,7 Mrd. Euro. Durch die schrittweise Anhebung der Steuersätze sind diese Steuereinnahmen dann auf 38,4 Mrd. Euro im Jahr 2004 angestiegen. Die Energiesteuersätze wurden seit 2003 nicht mehr angehoben, wodurch die verkehrsbedingten Energiesteuereinnahmen stagnieren oder sogar leicht rückläufig sind. Allerdings sind in den folgenden Jahren die Ölpreise und in deren Folge auch die Benzinpreise über längere Zeit stark gestiegen. Als Konsequenz dieser Preissteigerungen hat auch die Belastung durch Mehrwertsteuern zugenommen. So haben sich die Mehrwertsteuereinnahmen auf Treibstoffe zwischen 1998 und 2008 von 5 Mrd. Euro auf 11 Mrd. Euro mehr als verdoppelt. Seither schwankt dieses Aufkommen auf einem hohen Niveau, wobei es im Jahr 2012 mit 12,9 Mrd. Euro seinen bisherigen Höchststand erreichte.

Im Gegensatz zu der Energiesteuer hat sich das Aufkommen aus der Kfz-Steuer sehr stabil entwickelt. Die Steuereinnahmen sind von 7 Mrd. Euro im Jahr 1999 relativ kontinuierlich auf 9 Mrd. Euro im Jahr 2016 gestiegen.



Entwicklung der verkehrsbedingten Steuereinnahmen zwischen 1998 und 2016

Quelle: Statistisches Bundesamt (2017): Finanzen und Steuern, Energiesteuerstatistik 2016 (Fachserie 14 Reihe 9.3); Statistisches Bundesamt (2017): Finanzen und Steuern, Steuerhaushalt 3. Vierteljahr 2016 (Fachserie 14 Reihe 4). Eigene Berechnungen auf Basis der Mineralölpreise des Mineralölwirtschaftsverbands.

Entwicklung des Absatzes von Kraftstoffen

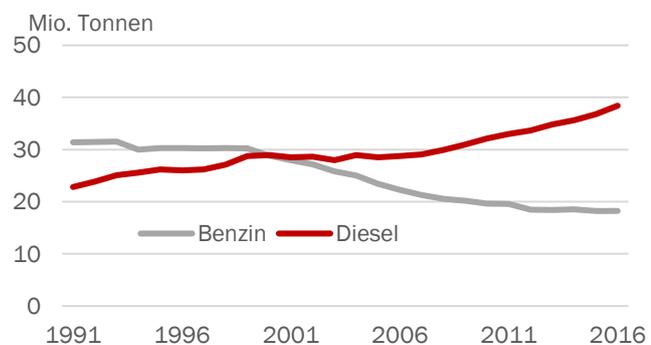
Das stagnierende und in einigen Jahren sogar rückläufige Aufkommen aus der verkehrsbedingten Energiesteuer ist in Teilen auf eine Substitution von Benzin durch Diesel zurückzuführen. Da die Dieselmotoren sparsamer sind, geht der Treibstoffverbrauch insgesamt zurück. Außerdem ist Diesel mit einem geringeren Steuersatz belegt als Benzin, wobei Diesel-Pkw im Gegenzug mit höheren Kfz-Steuern belastet sind. Die höhere pauschale Besteuerung der Diesel-Pkw und die geringere Besteuerung des Verbrauchs erfolgt in fast allen europäischen Ländern und liegt auch darin begründet, dass hohe Fahrleistungen des häufig beruflich bedingten Verkehrs nicht übermäßig belasteten werden soll.

Die Verschiebung von Benzin zu Diesel wird zum Teil auf die geringere Besteuerung von Diesel zurückgeführt, die in diesem Zusammenhang zum Teil auch als „Subventionierung“ bezeichnet wird. Die Bundesregierung stellt allerdings klar, dass es sich bei der unterschiedlichen Besteuerung nicht um eine Subvention handelt. Auch unabhängige Analysen, wie der vom Institut für Weltwirtschaft herausgegebene Kieler Subventionsbericht, stufen die geringere Besteuerung von Diesel nicht als Subvention ein.² Tatsächlich gibt es verschiedenste Gründe für die

Umstellung von Benzin auf Diesel, die nur zum Teil auf die unterschiedliche steuerliche Behandlung zurückzuführen sind. Hierzu zählen die höhere Effizienz und der geringere Kraftstoffverbrauch der Dieselfahrzeuge. In den folgenden Abschnitten wird die Entwicklung der zugelassenen Pkw mit Benzin- und Dieselmotoren, sowie die Fahrleistung der Pkw untersucht.

«Eine generelle steuerliche Förderung für Dieselkraftstoff ist nicht gegeben. Zwar unterliegt Dieselkraftstoff gegenüber Benzin einem geringeren Energiesteuersatz, diesem stehen aber höhere Steuersätze für Pkw mit Dieselmotoren bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Nach der Intention des Gesetzgebers handelt es sich dabei um einen pauschalen Belastungsausgleich für den energiesteuerlichen Vorteil. Auch die EU-Richtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung (Energiesteuerrichtlinie) sieht geringere Mindeststeuersätze für Dieselkraftstoff vor.»

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Paus, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/10732



Entwicklung des Kraftstoffabsatzes

Quelle: Mineralölwirtschaftsverband.

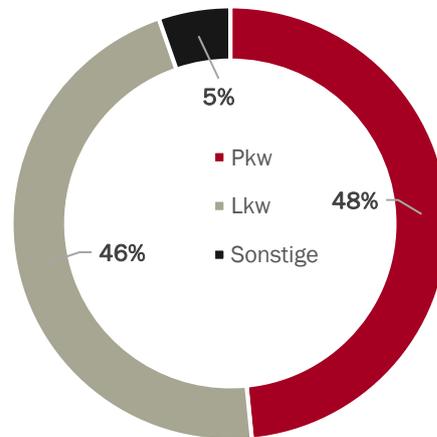
² Vgl. Laaser, C.-F; Rosenschon, A. (2016): Subventionen in Deutschland bis zum Jahre 2015/2016 – Das Geld sitzt deutlich lockerer, Kieler Beiträge zur Wirtschaftspolitik Nr. 9, 2016.

Fahrzeugzulassungen und Fahrleistungen

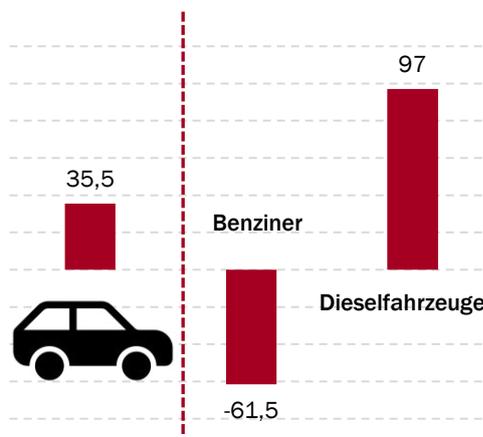
Die unterschiedlichen Trends bei den Kraftstoffen haben verschiedene Gründe. Im Pkw-Bereich findet ein Wechsel von Benzin- zu Dieselfahrzeugen statt, der dazu führt, dass der Benzinverbrauch abnimmt und der Dieserverbrauch steigt. Gerade die viel fahrenden beruflichen Nutzer von Pkw wechseln aufgrund der höheren Effizienz häufig vom Benzin- zum Dieselmotor. Außerdem steigt der Bedarf an Diesel, weil die Transportleistung der Lkw zunimmt. Derzeit wird jeweils knapp die Hälfte des Diesels durch Pkw und Lkw verbraucht, der verbleibende Teil unter anderem durch Busse und Zugmaschinen. Der Anteil der Pkw am Dieserverbrauch hat zwischen 2005 und 2014 stark zugenommen: Im Jahr 2005 hatten die Pkw noch einen Anteil von etwa 38 Prozent, während es 2014 gut 48 Prozent waren.

Der Anteil des Lastverkehrs ist zurückgegangen, obwohl die Transportleistung deutlich zugenommen hat: Stark gestiegen sind die Fahrleistungen von leichten Nutzfahrzeugen, die um insgesamt 9,8 Mrd. Kilometer zunahm. Trotz der Zunahme der Fahrleistung um 15 Prozent ist deren Treibstoffverbrauch leicht zurückgegangen, da Effizienzsteigerungen den spezifischen Verbrauch um mehr als 15 Prozent absenken konnten. Da im Schwerlastverkehr die Effizienz sogar um 19 Prozent zugenommen hat und die Fahrleistung weitgehend konstant geblieben ist, hat hier der Kraftstoffverbrauch abgenommen.

Im Jahr 2014 wurden von Pkw insgesamt 613,3 Mrd. Kilometer an Fahrleistung zurückgelegt. Verglichen mit dem Jahr 2005 ergibt sich eine Zunahme von 35,5 Mrd. Kilometern bzw. 6,1 Prozent. Diese Entwicklung ist auf eine Zunahme der Fahrleistungen von Dieselfahrzeugen um 97



Anteil der verschiedenen Fahrzeugtypen am Dieserverbrauch



Entwicklung der Fahrleistungen von Pkw im Straßenverkehr zwischen 2005 und 2014 (in Mrd. km)

Quelle: Statistisches Bundesamt (2016): Umwelt-ökonomische Gesamtrechnungen. Transportleistungen und Energieverbrauch im Straßenverkehr 2005 – 2014.

Mrd. Kilometer zurückführen (ein Plus von rund 52 Prozent) – dem jedoch eine Abnahme der Fahrleistungen von Benzinern um 61,5 Mrd. Kilometer (knapp 16 Prozent) gegenübersteht. Dabei hat die Effizienz der Benzinfahrzeuge zugenommen, während die der Diesel-Pkw stagnierte. Da die Dieselfahrzeuge aber noch immer effizienter sind als die Benzinern, hat der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der Pkw deutlich abgenommen.

Die Folgen einer Umstellung von Diesel auf Benzin

Nachfolgend wird folgendes Szenario betrachtet: Der Energiesteuersatz von Diesel wird dem von Benzin angeglichen. Das führt auch zum gleichen Kraftstoffpreis, weil sich die Produktpreise derzeit kaum unterscheiden. Da Benzin-Pkw günstiger sind (niedrigerer Produktpreis und niedrigere Kfz-Steuer), wird angenommen, dass die Fahrleistung der Diesel-Pkw durch Benzin-Pkw ersetzt wird.

Durch die höhere Besteuerung würden sich etwa 5,4 Mrd. Euro zusätzliche jährliche Einnahmen aus der Energiesteuer und 1,02 Mrd. Euro aus der Umsatzsteuer ergeben. Diesen Steuer-mehreinnahmen steht allerdings ein höherer Kraftstoffverbrauch und damit auch höhere Treibhausgasemissionen gegenüber. Im Jahr 2014 wurden 283,7 Mrd. Kilometer mit Diesel-Pkw zurückgelegt. Wenn man unterstellt, dass die gleiche Distanz mit Benzin-Pkw zurückgelegt würde, ergäbe sich auch ein höherer Kraftstoffverbrauch. Basierend auf einem spezifischen Verbrauch, der bei Benzin-Pkw mit 7,8 Litern je 100 Kilometer um 15 Prozent über dem von Diesel-Pkw (6,8 Liter/100 Kilometer) liegt, ergibt sich ein zusätzlicher Kraftstoffverbrauch von 2,8 Mrd. Litern.

Gleichzeitig würde es durch die Umstellung von Diesel- auf Benzin-Pkw zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen kommen. Obwohl die CO₂-Emissionen je Liter Benzin aufgrund der geringeren Energiedichte mit 2,3 Kilogramm niedriger liegen als die von Diesel (2,6 Kilogramm), kommt es aufgrund des geringeren Kraftstoffverbrauchs von Diesel zu geringeren CO₂-Emissionen je gefahrenem Kilometer. Aus dem zusätzlichen Kraftstoffverbrauch von 2,8 Mrd. Litern Benzin würden zusätzliche 0,6 Mio. Tonnen CO₂ resultieren. Dies entspricht, bei einem verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß von 152 Mio. Tonnen knapp 0,4 Prozent des Gesamtausstoßes.

In der folgenden Tabelle stellt die Spalte „Benzin“ das hypothetische Szenario dar, in welchem die gegenwärtige Laufleistung von Diesel-Pkw durch Benzin-Pkw ersetzt wird. Die Spalte „Diesel“ stellt die im Jahr 2014 realisierten Werte dar.

	Benzin	Diesel	Differenz
Energiesteueraufkommen (Mrd. Euro)	14,4	9	5,4
Spezifischer Verbrauch (Liter/100 km)	7,8	6,8	1
Verbrauch insgesamt (Mrd. Liter)	22,1	19,3	2,8
CO ₂ -Emissionen je Liter (kg/Liter)	2,3	2,6	0,3
CO ₂ -Emissionen je 100 Kilometer (kg)	18,2	17,9	0,3
CO ₂ - Emissionen insgesamt (Mio. Tonnen)	51,6	50,9	0,6

Folgen eines Umstiegs von Diesel-Pkw auf Benzin-Pkw

Quelle: Statistisches Bundesamt (2016): Umweltökonomische Gesamtrechnungen. Transportleistungen und Energieverbrauch im Straßenverkehr 2005 – 2014.

Mineralölsteuern und CO₂-Preise

Bisher sind die CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor geringer als in anderen Sektoren, da Effizienzgewinne teilweise durch eine steigende Fahrleistung ausgeglichen werden und die Möglichkeiten zum Einsatz emissionsarmer Treibstoffe im Verkehr, etwa von Biokraftstoffen, begrenzt sind. Die Umstellung auf Elektroantrieb wäre nur für bestimmte Bereiche des Verkehrs möglich und ist bei den Pkw mit hohen Kosten für Batterien verbunden. Dazu kommen die gesellschaftlichen Kosten für den Aufbau der Infrastruktur. Deshalb kommt der Ausbau der Elektromobilität nur sehr schleppend voran, obwohl Elektro-Pkw derzeit mit einer Kaufprämie von viertausend Euro für reine Elektroantriebe und von dreitausend Euro für Hybrid-Motoren gefördert werden. Die fiskalischen Kosten erhöhen sich durch wegfallende Steuereinnahmen zusätzlich, da Strom nur mit einer Steuer von 2,05 Cent je kWh belegt ist, während die Energiesteuer für Benzin umgerechnet 7,3 Cent pro kWh beträgt.

CO₂-Einsparungen sollten dort vorgenommen werden, wo sie mit geringen Kosten verbunden sind. Es ist daher ökonomisch nicht sinnvoll, dass alle Sektoren gleichhohe Beiträge zum Klimaschutz leisten müssen. Die Entwicklung der CO₂-Preise zeigt, dass die von der Europäischen Kommission vorgegebenen Einsparpotenziale³ zu viel geringeren Kosten erreicht werden können, als es vorab prognostiziert wurde.

Der aktuelle Preis für die Vermeidung einer Tonne CO₂ schwankt um die 5 Euro,⁴ wobei in der klimapolitischen Debatte häufig ein höherer Preis gefordert wird, beispielsweise 30 Euro.⁵ Ein mögliches Äquivalent zum CO₂-Preis könnte eine CO₂-Steuer sein. Diese ist aber nicht weit von der Energiesteuer entfernt: Die Einnahmen aus der verkehrsbedingten Energiesteuer liegen bei

36,7 Mrd. Euro. Legt man diese auf den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß (152 Mio. Tonnen) um, entspricht dies einer impliziten CO₂-Vermeidungssteuer von etwa 237 Euro je Tonne. Selbst wenn man einen großen Teil des Energiesteueraufkommens der Finanzierung der Infrastruktur zurechnet, verbleibt eine Steuerlast, die weit über den aktuellen CO₂-Vermeidungspreisen liegt.

237 Euro

wäre der Preis einer Tonne CO₂, wenn die verkehrsbedingte Energiesteuer auf die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen umgelegt werden würde.

³ Die konkreten Handelsmengen für die dritte Handelsperiode (2013-2020) finden sich unter: http://www.dehst.de/DE/Emissionshandel/Versteigerung/Versteigerungen_2013-2020/Versteigerung_2013-2020_node.html

⁴ Vgl. EEX 2017.

⁵ Vgl. z.B. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bärbel Höhn, Dr. Hermann E. Ott, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/14310; oder Renew's Kompakt, Juli 2013: Niedrige CO₂-Preise konterkarieren die Energiewende und Klimaziele.

In einer aktuellen Studie der Agora Energiewende⁶ wird argumentiert, dass Strom deutlich höher mit Abgaben belastet sei als Kraftstoffe, wobei insbesondere auch die implizite CO₂-Belastung (die steuerliche Belastung in Relation zu den CO₂-Emissionen) bei Strom höher sei. Beide Thesen sind aber nicht haltbar: Zunächst werden in der Studie die Steuern auf Kraftstoffe mit allen Steuern und Abgaben auf Strom verglichen. Dabei werden im Rahmen der Stromabgaben auch die Netzentgelte und die EEG-Umlage berücksichtigt, die den größten Teil der „Steuern und Abgaben“ auf Strom darstellen. Bei Netzentgelten handelt es sich aber weder um eine Steuer, noch um eine Abgabe auf Strom, sondern um die Kosten für dessen Verteilung. Das Netzentgelt steht außerdem nicht dem Staat zu, sondern den Netzbetreibern. Auch die EEG-Umlage wird von den Netzbetreibern festgelegt und geht nicht in den staatlichen Haushalt ein. So hat der EuGH (Preußen-Elektra-Urteil) in einer Entscheidung zum Stromeinspeisungsgesetz, dem Vorgänger des EEG, festgestellt, dass keine staatlichen Mittel tangiert seien. Insofern sind weder das Netzentgelt noch die EEG-Umlage steuerähnliche Abgaben, die mit den Energiesteuern verglichen werden können.

Bei dem Vergleich der impliziten CO₂-Belastung der Energieträger wird in der Agora-Studie das Steueraufkommen aus den jeweiligen Energieträgern auf deren CO₂-Emissionen bezogen. Dabei wird für Kraftstoffe und auch für Heizöl nicht das gesamte Aufkommen der Energiesteuern angerechnet, sondern nur das sich aus den Steuererhöhungen zwischen den Jahren 1999 und 2003 ergebende zusätzliche Aufkommen, wobei selbst dieses für Kraftstoffe deutlich über den Einnahmen aus der Stromsteuer liegt.

⁶ Agora Energiewende (2017): Neue Preismodelle für Energie. Grundlagen einer Reform der Entgelte, Steuern, Abgaben und Umlagen auf Strom und fossile Energieträger. Hintergrund. Berlin, April 2017.

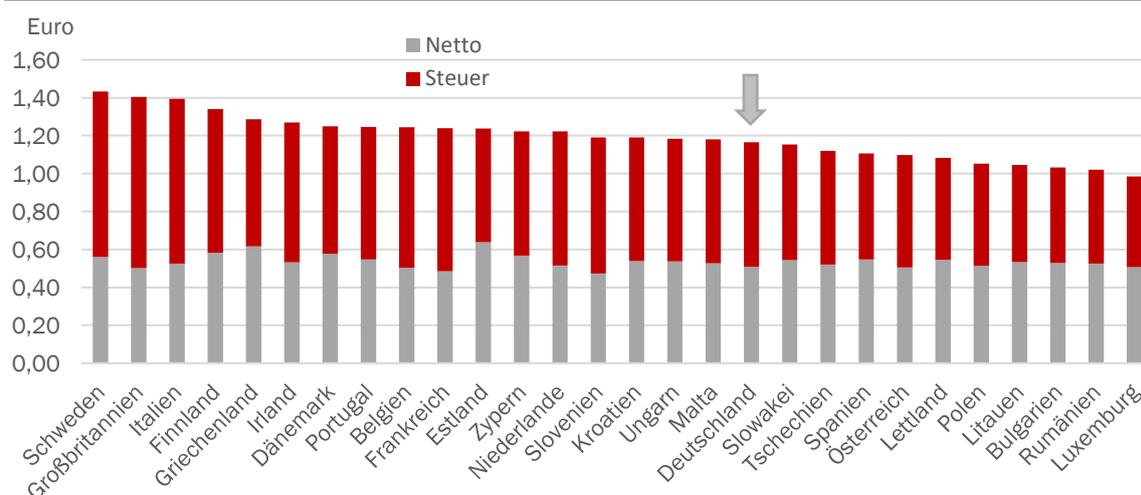
Mineralölsteuern und Kosten des Straßenverkehrs

Die Ausgaben für den Straßenbau lagen über längere Zeit zum Teil deutlich unter 20 Mrd. Euro pro Jahr. Aufgrund dieser für den Substanzerhalt deutlich zu geringen Ausgaben ist es zu erheblichen Mängeln bei der Straßeninfrastruktur gekommen. Nach Schätzungen der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ erfordert die Substanzerhaltung der Straßeninfrastruktur einen jährlichen Mehraufwand von 5,3 Mrd. Euro. In den letzten Jahren haben die Ausgaben für den Straßenbau dann deutlich zugenommen. Der Wissenschaftliche Beirat des Verkehrsministeriums beziffert den Anteil der insgesamt für den Verkehr gebundenen Ausgaben auf rund 50 Prozent des Aufkommens aus Mineralöl- und Kfz-Steuern. Mit einer Erhöhung des Anteils aus dem Energie- und Kfz-Steuerertrag auf 66 Prozent könnten zusätzliche Infrastrukturausgaben also vollständig finanziert werden.⁷

25 Mrd. Euro

werden für den Straßenbau benötigt. Die Einnahmen aus verkehrsbedingten Steuern und der Maut sind fast doppelt so hoch.

Außerdem sind für 2016 rund 4,6 Mrd. Euro an Einnahmen aus der Lkw-Maut im Bundeshaushalt veranschlagt. Davon stehen rund 3,4 Mrd. Euro direkt für die Bundesfernstraßen zur Verfügung. Ein wesentliches Argument für die Maut ist die Beteiligung ausländischer Autofahrer an den Kosten des Ausbaus der deutschen Verkehrsinfrastruktur. Dies würde bei der Mineralölsteuer nicht gelingen, da die ausländischen Autofahrer bei höheren Preisdifferenzen einen größeren Teil des Benzins in ihren Heimatländern tanken würden. Derzeit liegen die Preise in Deutschland im europäischen Mittel, wobei es zu Preisdifferenzen praktisch ausschließlich aufgrund unterschiedlicher Steuern kommt.



Dieselpreise im europäischen Vergleich. Quelle: Eurostat.

⁷ vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verkehrsfinanzierungsreform - Integration des kommunalen Verkehrs, Berlin 2013 und Bodewig-Kommission: Konzeptdokument vom 30.9.2013, Berlin 2013

Mineralölsteuern und die Konkurrenzfähigkeit zur Bahn

Die Konkurrenzfähigkeit der Verkehrsmittel hängt wesentlich von dem gewählten Zeithorizont ab. Sofern eine Entscheidung zu fällen ist, ob ein Pkw angeschafft werden sollte, um ihn alternativ zur Bahn zu nutzen, müssen die gesamten Kosten des Pkw mit den gesamten Kosten der Bahn verglichen werden. Die Kosten für einen VW Golf liegen laut ADAC je nach Ausstattung zwischen 42,2 Cent/Kilometer und 74,2 Cent/Kilometer. Dabei liegen die Betriebskosten, die neben den Kosten für Tanken auch Kosten für Motoröl und Wagenwäsche enthalten, bei weniger als 25 Prozent der Gesamtkosten. Vergleicht man diese Kosten mit denen der Bahn, dann kommt man selbst ohne die Verwendung von Rabatten dazu, dass die Bahn mit einem Preis von 27 Cent/Kilometer konkurrenzfähig ist.⁸ Dabei ist die Höhe der Steuer für die Gesamtkosten des Pkw von untergeordneter Bedeutung.

Legt man hingegen die Entscheidungssituation zugrunde, nachdem ein Pkw angeschafft wurde, so sind die Fixkosten des Autobesitzes nicht mehr relevant. In diesem Fall sind die reinen Betriebskosten mit dem Fahrpreis der Bahn zu vergleichen. Diese liegen für die vom ADAC betrachteten verschiedenen Golf-Modelle zwischen 6,4 und 14,4 Cent/Kilometer. Damit ist die Fahrt mit dem PKW deutlich günstiger, selbst wenn der PKW nur mit einer Person besetzt ist, als bei einer Fahrt mit der Bahn zum Normalpreis. Auch hier würde eine Anpassung der Mineralölsteuer die Entscheidungssituation nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung, ob die Bahn oder der Pkw verwendet wird, hängt primär von der Personenzahl für die Fahrt, den angebotenen Bahnrabatten und Komfortüberlegungen ab. Die Mineralölsteuer hat somit kaum einen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels.

⁸ Berechnet für die Strecke Hamburg-Berlin mit ICE ohne Rabatte: Fahrtkosten 78 Euro, Strecke 280 Kilometer

Economic Trends Research
Analyse Ökonomischer Trends
info@mb-etr.de

MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.
Georgenstraße 23
10117 Berlin

www.mew-verband.de



AUSSENHANDELSVERBAND
FÜR MINERALÖL UND
ENERGIE E.V.



BUNDESVERBAND FREIER
TANKSTELLEN UND UNABHÄNGIGER
DEUTSCHER MINERALÖLHÄNDLER E.V.



FÖRDERKREIS
PREISWERT-ENERGIE
E.V.



UTV – UNABHÄNGIGER
TANKLAGERVERBAND
E.V.