



Plattform Nachhaltiger
Schwerlastverkehr

POSITIONSPAPIER

Zukünftige Energiebesteuerung von Kraft- und Brennstoffen

Zur Ausgestaltung der EU-Energiebesteuerungsrichtlinie und zu ihrer Bedeutung für alternative Antriebsenergien im Schwerlastverkehr

Impressum

Herausgeber:

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
Chausseestraße 128 a
10115 Berlin

Tel.: +49 30 66 777-0

Fax: +49 30 66 777-699

E-Mail: PlattformNachhaltigerSchwerlastverkehr@dena.de

www.dena.de

www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de

Autoren:

Dr. Dietrich Gerstein, DVGW
Mona Sorayaei, DVGW
Paul Leon Wagner, dena

Bildnachweis:

© Adobe Stock/AM

Stand:

12/2023

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem Zustimmungsvorbehalt der dena.

Bitte zitieren als:

Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr (Hrsg.) (dena, 2023) „POSITIONSPAPIER – Zukünftige Energiebesteuerung von Kraft- und Brennstoffen“

Hintergrund

Deutschland und die EU haben sich ambitionierte Energiewende- und Klimaschutzziele gesetzt, um ihren Energieverbrauch umweltverträglicher zu gestalten und ihren Treibhausgasausstoß zu reduzieren und ab 2045 (D) bzw. 2050 (EU) klimaneutral zu werden. Die Besteuerung von Energieträgern kann zur Erreichung dieser energie- und klimapolitischen Ziele beitragen, indem sie den effizienten Einsatz von Energien und den Übergang zu erneuerbaren Energien und die damit einhergehende Transformation zu einer nachhaltigeren Wirtschaft fördert.

Als Teil des „Fit für 55“-Pakets hat die EU-Kommission am 14. Juli 2021 einen Entwurf zur Überarbeitung der bestehenden Energiebesteuerungsrichtlinie (Energy Taxation Directive – ETD) vorgelegt, um die Besteuerung von Energieerzeugnissen mit der aktuellen Energie- und Klimapolitik der EU in Einklang zu bringen.

Der Entwurf sieht zum einen vor, eine neue Struktur für Steuersätze einzuführen, die auf dem Energiegehalt und der Umweltverträglichkeit der Kraft- und Brennstoffe sowie des elektrischen Stroms beruht. Außerdem soll die Steuerbemessungsgrundlage erweitert werden, indem der Anwendungsbereich auf zusätzliche Erzeugnisse ausgedehnt und einige der derzeitigen Befreiungen und Ermäßigungen abgeschafft werden.

Da die Energiebesteuerung einen wesentlichen Einfluss auf das Preisniveau der Kraftstoffe ausübt, spielt sie für die CO₂-Emissionsminderung im Verkehr, insbesondere mit Blick auf den gewerblichen Schwerlastverkehr auf der Straße, eine zentrale Rolle. Entsprechend sollen Anreize für die verstärkte Nutzung nachhaltiger Antriebsenergien geschaffen und Wettbewerbsnachteile gegenüber fossilen Antriebsenergien ausgeglichen werden.

Positionierung

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr begrüßt den Vorschlag der EU-Kommission zur Neufassung der ETD. Die Einführung einer CO₂-orientierten Energiebesteuerung von Antriebsenergien ist ein wichtiger Schritt zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität, insbesondere im Schwerlastverkehr. Eine Energiebesteuerung, die sich am Energiegehalt und an der Umweltverträglichkeit ausrichtet, kann starke Anreize für Innovationen und den Übergang hin zu umwelt- und klimafreundlichen Kraftstoffen und Antrieben setzen.

Die seit knapp 20 Jahren bestehende EU-Energiebesteuerungsrichtlinie berücksichtigt erneuerbare Kraftstoffe bislang nur unzureichend. Insbesondere in der Emissionsreduzierung für die Bestandsflotte im Verkehr und bei Nutzfahrzeugen sind erneuerbare Kraftstoffe als Ergänzung zur auf Ökostrom basierten Elektromobilität nötig, um die ambitionierten Energiewende- und Klimaschutzziele für den Verkehrssektor auf deutscher und europäischer Ebene zu erreichen.

Um Klarheit für die zukünftige Besteuerung von Energieträgern zu erhalten, sollte die ETD daher auf europäischer Ebene schnell abgeschlossen und zeitnah in nationales Recht überführt werden. Dabei sind im Einzelnen folgende Punkte zu beachten:

Ökologische Lenkungswirkung durch differenzierte Energiebesteuerung sicherstellen

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht eine Erhöhung der Mindeststeuersätze für Antriebsenergien sowie eine jährliche Anpassung der Mindeststeuersätze auf Grundlage des Eurostat-Preisindex¹ vor. Dabei soll eine Staffelung der Steuersätze für Antriebsenergien abhängig von deren Klima- und Umweltwirksamkeit eingeführt werden. Die geplanten Mindeststeuersätze sind in Abbildung 1 dargestellt.

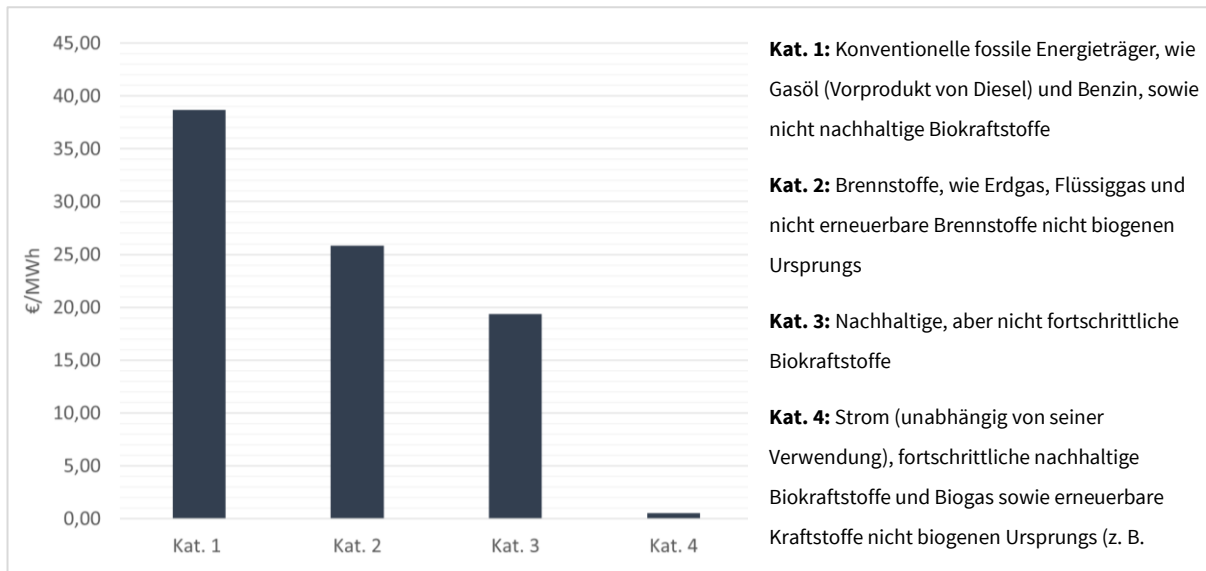


Abbildung 1: Geplante Mindeststeuersätze nach EU-Kommissionsvorschlag zur Novellierung der ETD (eigene Darstellung²)

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr unterstützt die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Mindeststeuersätze für Kraft- und Brennstoffe. Sowohl die Höhe der Mindeststeuersätze als auch die Differenzierung bezüglich der Umweltverträglichkeit, gemäß der vier in Abbildung 1 dargestellten Kategorien, sind weitestgehend angemessen. Lediglich eine Unterscheidung zwischen Strom aus fossilen und erneuerbaren Quellen sollte vorgenommen und in der Kategorisierung entsprechend berücksichtigt werden. Mit der höheren Besteuerung emissionsreicher Kraft- und Brennstoffe gegenüber emissionsarmen und -freien Energieträgern kann eine Lenkungswirkung für erneuerbare Antriebstechnologien erreicht werden. Besonders positiv wird die Differenzierung der jeweiligen Kraft- und Brennstoffe nach ihrer Umweltverträglichkeit bewertet. Mit der energiesteuerlichen Gleichsetzung nachhaltiger Biokraftstoffe gegenüber Strom und Wasserstoff werden für alle klimafreundlichen Dieselalternativen im Schwerlastverkehr technologieoffene Rahmenbedingungen zum Markthochlauf geschaffen.

¹ Harmonisierter Verbraucherpreisindex (HVPI); stellt länderübergreifend ein vergleichbares Maß für die Inflation dar.

² Siehe auch https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3662.

Deutsche Steuersätze an geplante Vorgaben der ETD angleichen, Steuersätze für fossile Energieträger beibehalten

Die Besteuerung von Antriebsenergien wird in Deutschland über das Energiesteuergesetz (EnergieStG) und das Stromsteuergesetz (StromStG) geregelt. Die Energiesteuer wird im Verkehrsbereich auf Benzin, Diesel, Flüssiggas (LPG³), Methan (CNG, LNG, CBG, LBG⁴) und Strom erhoben. Der Einsatz von Wasserstoff in Brennstoffzellen wird zurzeit nicht besteuert. Die derzeit geltenden Steuersätze für Antriebsenergien im Schwerlastverkehr sind in Abbildung 2 dargestellt.

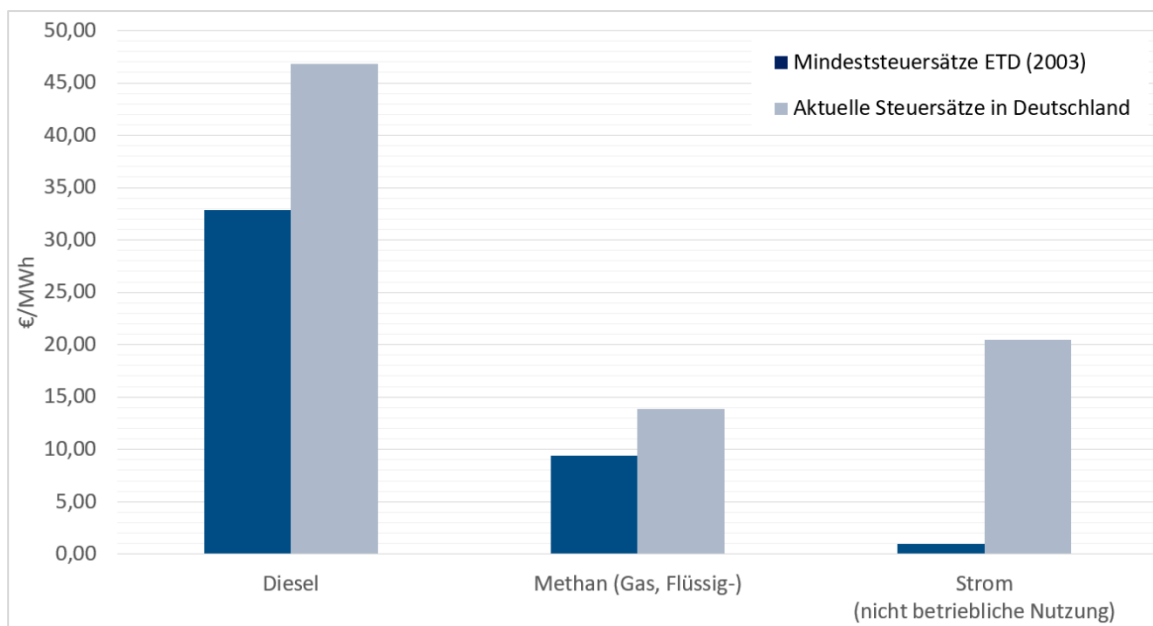


Abbildung 2: Energiesteuersätze für Antriebsenergien in Deutschland sowie aktuelle EU-Mindeststeuersätze, Stand Ende 2023 (eigene Darstellung⁵)

Deutschland geht aktuell bei allen Energieträgern bzw. Kraftstoffen deutlich über die von der EU geforderten Mindeststeuersätze aus dem Jahr 2003 hinaus, weswegen eine Anwendung der ETD-Mindeststeuersätze in Deutschland faktisch eine Verringerung der Dieselbesteuerung zur Folge hätte. Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt daher, im Zuge der Anpassung deutscher Energiesteuersätze den Vorgaben der ETD für konventionelle fossile Energieträger, wie Diesel, nicht zu folgen und das aktuelle Niveau des Steuersatzes beizubehalten. Dies schließt auch nicht fortschrittliche Biokraftstoffe mit ein. Eine Angleichung der Steuersätze für fortschrittliche, nachhaltige Biokraftstoffe (siehe Abbildung 1, Kategorie 4), Strom und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs sollte hingegen erfolgen. Auf diese Weise wird die Wettbewerbsfähigkeit von BioLNG/BioCNG sowie batterie- und brennstoffzellenelektrischen Lkw gegenüber dem Diesel erhöht. Eine weitere Erhöhung von Steuern auf Diesel über das heute bereits höhere deutsche Steuerniveau hinaus sollte mit Blick auf die bereits über verschiedene Regulatoriken existierende Bepreisung von CO₂ (z. B. Lkw-Maut, BEHG) und die damit verbundene Mehrbelastung der Transport- und

³ Liquefied Petroleum Gas.

⁴ Compressed Natural Gas, Liquefied Natural Gas, Compressed Biogas, Liquefied Biogas.

⁵ Basis: EnergieStG, StromStG, EU Energy Taxation Directive (ETD).

Logistikbranche vorerst vermieden werden. Dabei sollte grüner Wasserstoff, unabhängig von seinem Einsatz in einer Brennstoffzelle oder in einem Verbrennungsmotor, unter Kategorie 4 der geplanten EU-Mindeststeuersätze zur Novellierung der ETD fallen, um diesen Ansatz grundsätzlich zu befördern.

Zusammenspiel mit anderen regulatorischen Maßnahmen berücksichtigen

CO₂-Emissionen von Lkw werden in Deutschland durch mehrere regulatorische Maßnahmen berücksichtigt. Aktuell sind dies CO₂-abhängige Mautsätze (ab 01.12.2023), CO₂-Abgaben auf Kraftstoffe gemäß Brennstoffemissionshandlungsgesetz (BEHG) sowie die Erfüllung von Treibhausgasminderungsquoten (38. BImSchV).

Mit der Überarbeitung der ETD auf europäischer Ebene und hinsichtlich der Umsetzung in Deutschland wird eine weitere Regulatorik die Umweltverträglichkeit bzw. Treibhausgaswirksamkeit der unterschiedlichen Energieträger berücksichtigen.

Mit Blick auf die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Steuersätze und die damit verbundene Steuerbefreiung für batterie- und brennstoffzellenelektrische Antriebe bewertet die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr das Zusammenspiel der genannten regulatorischen Maßnahmen als ausreichend, um die Wettbewerbsfähigkeit von batterie- und brennstoffzellenelektrischen Antrieben gegenüber konventionellen Dieselantrieben zu gewährleisten. Da der Verkehrssektor, wie von der EU-Kommission vorgeschlagen, ab 2027 zusätzlich auch in den EU-Emissionshandel integriert werden soll, wird das aktuell vorgeschlagene Niveau an Besteuerung nach Energiegehalt und Umweltwirkung als ausreichend für eine deutliche Lenkungswirkung bewertet.

Fortschrittliche, nachhaltige Biokraftstoffe sowie erneuerbare synthetische Kraftstoffe werden zwar nach den Plänen der ETD als gleichwertig gegenüber Strom und Wasserstoff betrachtet, erfahren jedoch mit Blick auf die gesamte, für den Schwerlastverkehr relevante Regulatorik weiterhin Nachteile gegenüber anderen nachhaltigen Energieträgern. Um alle Potenziale zur Emissionsminderung im Schwerlastverkehr zu nutzen, sollte die Bundesregierung mit Blick auf die gesamtregulatorische Landschaft eine einseitige Fokussierung auf Nullemissionsfahrzeuge vermeiden. Zwar sollten schnellstmöglich Rahmenbedingungen für einen zügigen Markthochlauf dieser Antriebe sowie für den Aufbau von entsprechender Tank- und Ladeinfrastruktur geschaffen werden, jedoch bedarf es bis dahin der Nutzung aller zur Verfügung stehenden Optionen, um die Emissionen der Transport- und Logistikbranche insbesondere bis 2030 bereits maßgeblich zu mindern.

Wer wir sind:

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr ist eine marktübergreifende Allianz für den Schwerlastverkehr auf der Straße, die den Markthochlauf alternativer Antriebs- und Kraftstoffoptionen sowie den Ausbau notwendiger Infrastrukturen technologieoffen vorantreibt. Die von der Deutschen Energie-Agentur (dena) und dem Deutschen Verein des Gas- und Wasserfaches (DVGW) koordinierte Plattform bringt in einem technologieoffenen und ganzheitlichen Ansatz Akteure aus den Bereichen Technologie, Infrastruktur, Kraftstoff, Energie und Fahrzeugindustrie sowie aus der Transport- und Logistikbranche zusammen.

Weitere Informationen unter www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de.

