



GREEN BUDGET GERMANY

## FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

### PRESSEMITTEILUNG

# BEI NEUEN BIOKRAFTSTOFFEN STEUERBEFREIUNG EINFÜHREN, BEI BIODIESEL SCHRITTWEISE ABSCHMELZEN!

Anlässlich der Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 15.05.2002 fordert der Förderverein Ökologische Steuerreform differenzierte Lösungen

Konkret schlägt der FÖS folgende Steuerausgestaltungen vor:

- Neue (aus erneuerbaren Energien hergestellte) Biokraftstoffe wie Biogas, Sunfuels, Ethanol, Methanol sind von der Mineralölsteuer zu befreien – vollständig jedoch nur in der ersten Phase ihrer Markteinführung (ähnlich, wie seit 1993 bei Biodiesel).
- Mittelfristig sind auch Biokraftstoffe mit der vollen Wegekosten-Steuerkomponente zu belasten, langfristig auch mit einer ihrer relativen Umweltbelastung entsprechenden Umweltkosten-Steuerkomponente. Insbesondere aus der niedrigeren Umweltkosten-Steuerkomponente ergäbe sich auch so für Biokraftstoffe ein dauerhafter Steuervorteil.
- Beim Biodiesel, dem derzeit mit Abstand am weitesten verbreiteten Biokraftstoff, kann die Phase der Markteinführung als abgeschlossen gelten. Ein Fortbestand der vollen Steuerbefreiung würde zu Mitnahmeeffekten führen. Die heutige, komplette Steuerbefreiung (derzeit 0,63 Euro pro Liter) sollte daher schrittweise zurückgeführt werden, dabei sollte der Steuervorteil auf einem Niveau gehalten werden, dass, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Diesel erhalten bleibt. Bereits vor Einführung der Ökosteuer – also bei einem Steuervorteil von nur 0,50 Cents – war Biodiesel knapp wettbewerbsfähig.
- In umweltsensiblen Bereichen, z.B. in der Binnenschifffahrt, in der Land- und Forstwirtschaft sowie in Natur- und Wasserschutzgebieten kommen der Umweltvorteil einer geringen Wassergefährdungsklasse biogener Kraftstoffe besonders ausgeprägt zu Geltung. Hier ist eine dauerhafte Steuerbefreiung biogener Kraftstoffe sinnvoll. Dies gilt auch für Biodiesel.

#### Vorstand

Dr. Anselm Görres (Vorsitz)  
Dipl.-Vw. Kai Schlegelmilch  
(Stellvertretender Vorsitz)  
Florian Prange M.Sc (Schatzmeister)  
Dr. jur. Dörte Fouquet  
Dipl.-Vw. Bettina Meyer  
Dipl.-Pol. Martin Weiß

#### Geschäftsführung

Damian Ludewig  
Andrea Sauer (in Elternzeit)  
Sebastian Schmidt

#### Beirat des FÖS

Dr. Gerhard Berz  
Prof. Dr. H.-C. Binswanger, CH  
Dr. Martin Bursík, Vize-Premier, CZ  
Prof. Dr. Frank Convery, IRE  
Dr. Henner Ehringhaus, CH  
Dr. Franz Fischler, EU-  
Agrarkommissar a.D., AT  
Josef Göppel, MdB  
Prof. Dr. Hartmut Graßl  
Prof. Dr. Gebhard Kirchgässner, CH  
Norbert Mann  
Dr. Paul E. Metz, NL  
Prof. Janet E. Milne, USA  
Yannis D. Paleocrassas, GR  
Prof. Dr. Albert J. Rädler  
Christine Scheel, MdB  
Matthias Max Schön  
Prof. Dr. Ulrich Steger  
Prof. Dr. Norbert Walter  
Prof. Dr. E. U. von Weizsäcker  
Prof. Dr. Wolfgang Wiegand  
Anders Wijkman MdEP, S  
Dr. Angelika Zahrt

pm 17.5.2002/04.08.2009

**GREEN BUDGET GERMANY (GBG) • FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT e.V. (FÖS)**  
Seestraße 116 · D-13353 Berlin · Fon/Fax +49-30-510 530-80/-79 · [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de) · [www.eco-tax.info](http://www.eco-tax.info)  
GLS Gemeinschaftsbank eG Konto 804 371 3000 · BLZ 430 609 67 · IBAN DE87430609678043713000  
Gemeinnützig zur Förderung wissenschaftlicher Zwecke laut Finanzamt München für Körperschaften

- In der Finanzpolitik ist bei der Mineralölsteuerdebatte zwischen Wegekosten- und Umweltlastenbeitrag stärker zu differenzieren.

Mineralölsteuern gibt es weltweit schon seit Jahrzehnten – mithin viel länger als ökologisch motivierte Lenkungssteuern. Der Grund ist einleuchtend: Über Mineralölsteuern tragen Kraftfahrer Wegekosten des Verkehrssystems Straße – zumindest teilweise. Diese Wege- oder Infrastrukturkosten gehen weit über die bloßen Kosten des Straßenbaus hinaus. Nach dem Verursacherprinzip sind auch Kosten der Straßenflächen, des Straßenunterhaltes, der Verkehrsüberwachung durch Polizei und Behörden sowie gesellschaftliche Folgekosten von Verkehrsunfällen hinzurechnen. Erst seit wenigen Jahren ist die Abdeckung der vom Verkehr verursachten Umweltkosten als zweites Motiv der Mineralölbesteuerung hinzugekommen.

Die Unterscheidung zwischen Wege- und Umweltkosten des Straßenverkehrs ist wichtig, weil Wegekosten von allen Fahrzeugen verursacht werden, während die Umweltkosten hauptsächlich von der Energie- und Antriebsart des Fahrzeugs abhängen. Auch ein umweltschonendes Biofahrzeug verursacht Wegekosten! Vor diesem Hintergrund stellt jede völlige Befreiung von der Mineralölsteuer eine erhebliche Subvention dar, die nur als befristete Starthilfe Berechtigung hat.

- Mittelfristig ist im Verkehrsbereich eine Struktur der Ökosteuern anzustreben, bei der die Steuersätze die jeweiligen externen Kosten der Antriebsstoffe bzw. Verkehrsmittel wieder spiegeln. Ökosteuersätze im Verkehr sollten daher aus zwei Komponenten bestehen: Einer Komponente für die Infrastrukturkosten und einer Komponente für die Umweltkosten. Zu den Infrastrukturkosten sollten alle Kraftfahrzeuge – unabhängig vom Antriebsstoff – beitragen. Bei den Umweltkosten sind demgegenüber Differenzierungen nach der Art des Kraftstoffs sinnvoll.