

# Energie

## Umweltschädliche Subventionen und Steuer- vergünstigungen des Bundes



## Inhaltsverzeichnis

Subventionen im Kontext einer ökologischen Steuer- und Finanzreform	3
Die Subventions- und Vergünstigungstatbestände des Bundes	5
I. Verkehr	5
i. Geringere Besteuerung von Diesel gegenüber Benzin	5
ii. Steuerbefreiung des Kerosins im Flugverkehr	6
iii. Mehrwertsteuerbefreiung für den Luftverkehr	8
iv. Entfernungspauschale	10
v. Pauschale Besteuerung von privat genutzten Dienstwagen	11
II. Kohle und Atomenergie	11
vi. Steinkohlesubventionen	12
vii. Nichtbesteuerung bzw. geringe Besteuerung von Kohle	13
viii. Nichtbesteuerung von Kernbrennstoffen	14
ix. Förderung des Braunkohleabbaus	16
x. Nichtbesteuerung von Rückstellungen in der Atomwirtschaft	17
III. Steuerbegünstigungen für energieintensive Unternehmen	18
xi. Allgemeine Steuerbegünstigung bei den Energiesteuern	18
xii. Allgemeine Steuerbegünstigung bei der Stromsteuer	19
xiii. Begünstigung für erheblich belastete Unternehmen bei der Energiesteuer	20
xiv. Begünstigung für erheblich belastete Unternehmen bei der Stromsteuer	21
xv. Steuerbefreiungen für energieintensive Prozesse	22
xvi. Steuerermäßigungen für Seehäfen	23
xvii. Begünstigung der Mineralölsteuer in der Land- und Forstwirtschaft	24
xviii. Nichtbesteuerung der nicht-energetischen Verwendung von Mineralölen	25
xix. Mineralölsteuerbefreiung der Mineralölwirtschaft	26
xx. Abschaffung der Kfz-Steuerbefreiung für landwirtschaftliche Zugmaschinen	27

Herausgeber: **Greenpeace e.V.**, 22745 Hamburg, Tel. 040/306 18-0, Fax: 040/30618-100, Email: [mail@greenpeace.de](mailto:mail@greenpeace.de) ; **Politische Vertretung Berlin**, Marienstr. 19 - 20 , 10117 Berlin, Tel. 030/30 88 99-0, Fax: 030/30 88 99-30; **Internet:** [www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de)

**Autoren:** Florian Prange, Bettina Meyer und Jochen Ahlswede (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft FÖS)

**Titelgestaltung:** diekoordinaten, Kiel. **Fotos:** © Greenpeace

**V.i.S.d.P.:** Stefan Krug Greenpeace e.V., Politische Vertretung Berlin, Marienstr. 19 - 20, 10117 Berlin

Veröffentlicht: 09/2008

Diese Studie ist eine vollständig überarbeitete und aktualisierte Fassung des "Schwarzbuch umweltschädliche Subventionen" (Förderverein Ökologische Steuerreform - 2006).

## **Subventionen im Kontext einer ökologischen Steuer- und Finanzreform**

Die Steuer- und Finanzpolitik des Bundes entfaltet neben der direkten Gestaltung der öffentlichen Haushalte eine Vielzahl von – einander mitunter widersprechenden – starken Lenkungswirkungen auf das Handeln der ökonomischen Akteure. Damit prägt die Steuer- und Finanzpolitik die grundlegenden Entwicklungstendenzen unserer Gesellschaft häufig in einem tieferen Maße als die Formulierung und Umsetzung von Zielen im politischen Entscheidungsprozess. Dies gilt im Besonderen für die Weiterentwicklung einer ökologischen Steuer- und Finanzreform, deren Ziel die erweiterte Besteuerung von ökologisch schädlichem und ressourcenintensivem Wirtschaften ist. Auch eine eindeutige politische Reformagenda, gepaart mit der tatsächlichen Verschiebung von steuerlichen Regelsätzen wie in der Ökologischen Steuerreform 1999-2003, wird nur eingeschränkt die beabsichtigten Ziele erreichen können, wenn das Finanzsystem Mechanismen enthält, die ihnen exakt entgegengerichtet sind. Dies wird besonders deutlich, wenn die durch umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen geschaffenen Anreize und Steuerungswirkungen im Bundeshaushalt betrachtet werden.

Die tatsächlichen Größenordnungen der Fehlsteuerung des Finanzsystems werden dabei erst deutlich, wenn nicht nur die im Subventionsbericht des Bundes aufgeführten Tatbestände berücksichtigt, sondern auch die in den unterschiedlichen Bundesgesetzen geregelten Ausnahmeregelungen mit einbezogen werden. Damit Maßnahmen zur Umsetzung einer Ökologischen Industriepolitik die gewünschten Lenkungseffekte erreichen, ist daher der Abbau umweltschädlicher Subventionen eine wesentliche Voraussetzung.

Die vorliegende Übersicht basiert auf weitestgehend konservativem Zahlenmaterial wie dem 21. Subventionsbericht des Bundes von 2007, Daten des Statistischen Bundesamtes und einer Auswertung der entsprechenden Bundesgesetze. Für jeden einzelnen Subventionstatbestand wird ein separates Datenblatt erstellt, das den Tatbestand kurz erläutert, das Finanzvolumen beziffert und die Umweltschädlichkeit darstellt. Darüber hinaus wird ein haushaltstechnisch tragbarer Weg des Abbaus entwickelt und eventuelle rechtliche Hindernisse benannt. Schließlich werden Quellen, Berechnungsweisen und die Rechtsgrundlagen des Tatbestands aufgeführt.

Die 19 Haushaltspositionen gliedern sich in drei Rubriken. Im Bereich Verkehr finden sich Steuerbegünstigungen bei der Mineralölsteuer sowie Sonderregelungen des Einkommenssteuergesetzes. Die Rubrik, „Kohle- und Atomenergie“, beinhaltet die Nichtbesteuerung von Energieträgern und andere Ausnahmeregelungen im Bereich der nicht-erneuerbaren Energieerzeugung. Der dritte Teil umfasst schließlich alle Steuerbegünstigungen für energieintensive Unternehmen. Tabelle eins gibt eine Übersicht über die 19 in diesem Papier aufgeführten Subventions- und Vergünstigungstatbestände des Bundes.

Auf diese Weise lassen sich belastbare finanzielle Handlungsspielräume für zukunftsweisende Reformen in den Bereichen der Ökologie, Haushaltskonsolidierung sowie der Bildungs-, Forschungs- oder Entwicklungspolitik entwickeln.

Mit der Zukunft lässt sich haushalten!

Subvention (Steuerbegünstigungen und Finanzhilfen)	Wert (€)	Abbauvorschlag Subvention	Kurzfristig abbaubar (€)
<b>Verkehr</b>			
Geringere Besteuerung von Diesel (47 Ct/l) im Vergleich zum bleifreien Benzin (65 Ct/l)	6,15 Mrd.	Teilweise Angleichung an den Steuersatz auf Normalbenzin (Erhöhung Dieselsteuer um 8 Ct/l)	2,67 Mrd.
Steuerbefreiung des Kerosins	8,7 Mrd.	Besteuerung des Kerosins im inländischen Flugverkehr	395 Mio.
Mehrwertsteuerbefreiung für den Luftverkehr	1,8 Mrd.	Abschaffung zumindest bei Inlandsflügen	600 Mio.
Entfernungspauschale	1 Mrd.	Senkung des Pauschsatzes von 30 auf 10 Ct/km	1 Mrd.
Begünstigung durch pauschale Besteuerung von privat genutzten Dienstwagen	500 Mio.	Abschaffung	500 Mio.
<b>Kohle und Atomenergie</b>			
Steinkohlesubventionen	1,948 Mrd.	Reduzierung nach 2008	1 Mrd.
Nicht- bzw. geringe Besteuerung von Steinkohle	2,2 Mrd.	Schrittweise Erhöhung der seit 1.8.2006 eingeführten Steuern auf nicht in der	200 Mio.
Nicht- bzw. geringe Besteuerung von Braunkohle	1,5 Mrd.	Stromerzeugung eingesetzte Kohle	
Nichtbesteuerung von Kernbrennstoffen	1,6 Mrd.	Abschaffung	1,6 Mrd.
Förderung des Braunkohleabbaus	200 Mio.	Abschaffung	200 Mio.
Steuervorteile bei den Atom-Rückstellungen	800 Mio.	Einschränkung	175 Mio.
<b>Steuerbegünstigungen für energieintensive Unternehmen</b>			
Allgemeine Steuerbegünstigung (Ermäßigungen für Produzierendes Gewerbe sowie Land- und Forstwirtschaft auf 60% der Ökosteuersätze)	1,74 Mrd.	Schrittweise Reduzierung, dabei Koppelung an ein Energiemanagement	1 Mrd.
- bei den Energiesteuern auf Öl und Gas			
- bei der Stromsteuer	1,85 Mrd.		
Spitzenausgleich (Begünstigung für erheblich belastete Unternehmen)	170 Mio.	Zielgenauere Ausgestaltung, u.a. Zugrundelegung der Kriterien der EU-Energiesteuer-Richtlinie für energieintensive Unternehmen	
- bei den Energiesteuern auf Öl und Gas			
- bei der Stromsteuer	1,7 Mrd.		
Steuerbefreiungen für energieintensive Prozesse	331 Mio.	Abschaffung	331 Mio.
Steuerermäßigung für Seehäfen	25 Mio.	Abschaffung	25 Mio.
Begünstigung der Mineralölsteuer in der Land- und Forstwirtschaft (Agrardiesel)	135 Mio.	Abschaffung	135 Mio.
Nichtbesteuerung der nicht-energetischen Verwendung von Mineralöl (z.B. Kunststoff- und Kosmetik)	1,72 Mrd.	EU-weit abbauen	0
Steuerbefreiung der Mineralöle, die bei der Mineralölherstellung im Betrieb verbraucht werden	400 Mio.	EU-weit abbauen	0
Abschaffung der Kfz-Steuerbefreiung für landwirtschaftliche Zugmaschinen	55 Mio.	Abschaffung	55 Mio.
<b>Gesamt</b>	<b>34,526 Mrd.</b>		<b>9,888 Mrd.</b>

**Tabelle 1: Übersicht ökologisch kontraproduktiver Subventionen und Steuervergünstigungen des Bundes**

## Die Subventions- und Vergünstigungstatbestände des Bundes

### I. Verkehr

#### i. Geringere Besteuerung von Diesel gegenüber Benzin

##### 1. Was wird subventioniert?

Bleifreies Benzin wird mit einem Satz von 65,45 Cent/l besteuert, davon entfallen rund zwei Drittel auf LKW. Dagegen liegt der Steuersatz für Diesel bei 47,04 Cent/l. Letzterer Kraftstoff wird also durch eine Differenz von 18,41 Cent/l steuerlich begünstigt.

##### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Emissionen von Dieselfahrzeugen enthalten einen höheren CO<sub>2</sub>-Anteil als die von Benzinverbrauchern und begünstigen so besonders den Treibhauseffekt. Darüber hinaus sind diese Emissionen - insbesondere Russpartikel – ca. 18-mal so krebserregend wie die von Ottomotoren<sup>1</sup>.

##### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Im Jahr 2006 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 33,4 Mrd. Liter Diesel versteuert. Bei einer Steuerdifferenz von 18,41 Cent/l ergibt sich ein Steuerausfall von

**6,15 Mrd. €**

im Jahr 2006. Bei energetisch gleich hoher Besteuerung von Benzin und Diesel müsste der Steuersatz sogar bei rund 72 Ct/l liegen.

##### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Bei einer vollständigen Angleichung der Dieselsteuer an den Steuersatz auf bleifreies Benzin ist auch im Bereich der Kfz-Steuer eine Gleichbehandlung von Diesel- und Benzin-Pkw erforderlich. Mit Blick auf die LKW-Maut ist zudem eine Erhöhung der Dieselsteuer nur für den nicht von der Maut erfassten Verbrauch zu prüfen. Aufgrund des bestehenden Problems des Tanktourismus kann kurzfristig keine volle Angleichung erfolgen. Es wird daher in der Kurzfristliste eine Anhebung der Dieselsteuer um zunächst 8 Ct/l vorgeschlagen. Dies entspricht einer Summe von 2,67 Mrd. €. (Alternative Szenarien: eine Erhöhung um 6 Ct/l entspricht einer Summe von 2,004 Mrd. €, 4 Ct/l entsprechen einer Summe von 1,336 Mrd. €)

##### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung der Mineralölsteuer als Bundessteuer bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages.

##### 6. Quelle

- a) Berechnung des Subventionsvolumens: Statistisches Bundesamt auf der verfügbaren Zahlengrundlage von 2006, eigene Berechnung
- b) Rechtsgrundlage: § 2 Abs. 1 Nr. 4 EnergieStG

<sup>1</sup> Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.: Das BUND-Subventions-Dossier. Vorschläge zum Abbau umweltschädlicher Subventionen. Berlin 2003, S. 5

## ii. Steuerbefreiung des Kerosins im Flugverkehr

### 1. Was wird subventioniert?

Für den gewerblichen Flugverkehr im Inland wird keine Mineralölsteuer auf Kerosin erhoben. Dies schließt die Beförderung von Personen, Sachen und die Erbringung von Dienstleistungen ein.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Das Flugzeug ist das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs übersteigen schon lange die aller weltweit genutzten LKWs. Außerdem führt nach Angaben des Intergovernmental Panel on Climate Change die Verbrennung von Kerosin in großer Höhe zu einer zwei- bis viermal stärkeren Treibhauswirkung als die gleiche Menge am Boden abgegebenen Schadstoffe. Dabei wächst der Flugverkehr unter allen Verkehrsträgern am stärksten (in den neunziger Jahren um 88,9% alleine über Deutschland).<sup>2</sup>

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Der Subventionsbericht der Bundesregierung gibt den Wert der Kerosinsteuerbefreiung auf Inlandsflügen mit

**395 Mio. €**

im Jahr 2007 an. Laut Mineralölsteuerstatistik wurden in Deutschland 2005 jedoch insgesamt 13,345 Mrd. Liter Luftfahrtbetriebsstoffe getankt. Die Steuerbefreiung hat also insgesamt einen Wert von 8,73 Mrd. €, wenn der im privaten Flugverkehr (und auf bleifreies Benzin) geltende Steuersatz von 65,45 Cent/ l angesetzt wird. Für 2006/2007 existieren in der Energiesteuerstatistik derzeit keine Angaben. Daten zum Inlandsabsatz des Mineralölwirtschaftsverbands ist aber ein Verbrauchsanstieg von jeweils rund 5% in 2006 und 2007 zu entnehmen; in dieser Größenordnung dürfte auch der Absatz des unbesteuerten Kerosins gestiegen sein.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Der für den privaten Flugverkehr geltende Steuersatz von 65,45 Cent/l wird auch auf den gewerblichen Flugverkehr im Inland erhoben.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Die europäische Energiesteuer-Richtlinie enthielt noch bis 2003 ein Verbot der Besteuerung von Kerosin für den gewerblichen Flugverkehr. Dieses Verbot ist aber mit dem Inkrafttreten der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie am 1. Januar 2004 entfallen. Die Einführung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflüge bedarf also nur noch der Zustimmung des Bundestages; auch der Verbrauch auf Flügen zwischen EU-Mitgliedstaaten kann bei Zustimmung der betroffenen Staaten besteuert werden. Vor einer Besteuerung von internationalen Flügen müsste das Abkommen von Chicago verändert und das Einvernehmen in der EU hergestellt werden.

**6. Quelle a) Subventionstitel: „Steuerbegünstigung für Energieerzeugnisse, die im inländischen Flugverkehr verwendet werden“ (21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 79) b) Rechtsgrundlage: § 27 Abs. 2 EnergieStG; § 14 Abs. 2 der europäischen Richtlinie 2003/96/EG DES RATES vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom.**

<sup>2</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: 3. Nationalbericht zum Klimaschutz an das Klimasekretariat der Vereinten Nationen. Berlin 2002, Seite 26.

### iii. Mehrwertsteuerbefreiung für den Luftverkehr

#### 1. Was wird subventioniert?

Im Luftverkehr ist die grenzüberschreitende Personenbeförderung von der Mehrwertsteuer befreit.

#### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Das Flugzeug ist das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Die Kohlenstoffdioxid-Emissionen des Luftverkehrs übersteigen schon lange die aller weltweit genutzten LKW. Außerdem führt nach Angaben des Intergovernmental Panel on Climate Change die Verbrennung von Kerosin in großer Höhe zu einer zwei- bis viermal stärkeren Treibhauswirkung als die gleiche Menge am Boden abgegebenen Schadstoffe.

#### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Diese Steuervergünstigung ist nicht im Subventionsbericht aufgeführt. Nach Schätzungen der Bundesregierung<sup>3</sup> aus dem Jahre 2003 würde die Einbeziehung des inländischen Anteils mit dem damals geltenden Mehrwertsteuersatz von 16 % zu Mehreinnahmen in Höhe von ca. 500 Mio. € pro Jahr führen. Auf Basis dieser Schätzung betragen die Mehreinnahmen bei dem heute geltenden Mehrwertsteuersatz von 19% rund.

**600 Mio. €.**

Würde nicht nur der inländische Anteil der Tickets der internationalen Personenbeförderung, sondern der gesamte Ticketpreis mit dem Regelsatz der Mehrwertsteuer belastet, so entstünden nach Angaben des Umweltbundesamtes Mehreinnahmen in der Größenordnung von 1,8 Mrd. €.

#### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

**Für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Luftverkehr sollte zumindest auf den inländischen Anteil der volle Satz der Mehrwertsteuer erhoben werden. Zugleich sollten die Verhandlungen auf EU-Ebene wieder aufgenommen werden mit dem Ziel einer EU-weiten Einbeziehung der Personenbeförderung in die Mehrwertsteuer. Dies ist jedoch mit Blick auf das Einstimmigkeitsprinzip in Steuerfragen und die gescheiterte Initiative der damaligen rot-grünen Bundesregierung in 2002/2003 wenig aussichtsreich.**

Außerhalb der Fragestellung dieses Papiers sei deshalb auf die Alternative einer Steuer auf Flugtickets verwiesen, wie sie u.a. Großbritannien, Frankreich und demnächst auch die Niederlande erheben. Eine Tickettax ist eine rechtlich leichter umsetzbare, gute Alternativen zur Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung von Flugtickets. Während bei der Mehrwertsteuer zunächst nur der inländische Anteil der Flugtickets besteuert werden könnte, könnte eine Tickettax über eine Staffelung nach der Flugart (Inlandsflüge, Flüge zwischen EU-Staaten sowie EU-grenzüberschreitende Flüge) zumindest grob nach der Flugentfernung gestaffelt werden.

**5. Wie ist die Rechtslage? Für eine Änderung der Mehrwertsteuer ist die Zustimmung des Bundestages und Bundesrates erforderlich. An der fehlenden Zustimmung des Bundesrates scheiterte bereits eine entsprechende Initiative der rot-grünen Bundesregierung in 2003 im Rahmen des Steuervergünstigungsabbaugesetzes.**

#### 6. Quelle

Rechtsgrundlage: § 4 Nr. 2 UStG

<sup>3</sup> Bundesregierung: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Brähmig, Ernst Hinsken, Edeltraud Töpfer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU. Auswirkungen der geplanten Besteuerung grenzüberschreitender Flüge auf die Tourismuswirtschaft, Drucksache 15/325, Berlin 2003, Frage 10

## iv. Entfernungspauschale

### 1. Was wird subventioniert?

Pendler können für den Weg zur Arbeit unabhängig vom Verkehrsmittel 30 Cent je Entfernungskilometer von der Steuer absetzen. Ab 2007 wird jedoch nur noch die Entfernung ab dem 21. Kilometer berücksichtigt.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Entfernungspauschale bietet einen Anreiz, aus den Großstädten in das Umland zu ziehen. Das verursacht zusätzlichen Verkehr und trägt zur Verödung der Innenstädte bei. Außerdem steigt der Flächenverbrauch und die Zersiedelung des Umlandes wird künstlich vorangetrieben.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Das Volumen dieser Subvention ist nicht genau quantifizierbar, da sie nicht im Subventionsbericht der Bundesregierung aufgeführt wird. Das Statistische Bundesamt geht davon aus, dass bei 2005 geltendem Rechtsstand und Tarif der Einkommensteuer eine Abschaffung der Entfernungspauschale zu Mehreinnahmen der tariflichen Einkommensteuer von 4,0 Mrd. € führen würde.<sup>4</sup> Die Große Koalition hat zwischenzeitlich mit dem Steueränderungsgesetz<sup>5</sup> umgesetzt, dass zum 1.1.2007 die Entfernungspauschale – wie vorher – zwar weiterhin 30 Ct/km beträgt, aber erst ab dem 21. Kilometer gewährt wird. Der Arbeitnehmer-Pauschbetrag bleibt unverändert. Die Umsetzung soll in 2007 1,3 Mrd. € und ab 2008 2,5 Mrd. € Steuermehreinnahmen erbringen. Von dem verbleibenden Subventionswert von 1,5 Mrd. € können bei Senkung des Pauschsatzes von 30 auf 10 Ct/km Mehreinnahmen erbracht werden in etwaiger Höhe von

1 Mrd. €

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Ziel ist der vollständige Abbau der Entfernungspauschale. Kurzfristig soll zumindest eine Senkung des Pauschsatzes auf 10 Ct/km umgesetzt werden.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Für eine Änderung der Entfernungspauschale ist die Zustimmung sowohl des Bundestages als auch des Bundesrates erforderlich.

Die in 2007 umgesetzte Kürzung durch das Steueränderungsgesetz ist aber nach wie vor verfassungsrechtlich stark umstritten. Nach Argumentation der Bundesregierung gehört der Weg zur Arbeit zum privaten Lebensbereich und könne daher nicht als Werbungskosten steuerlich geltend gemacht werden. Die Regelung ab dem 21. Kilometer sei ein Härteausgleich<sup>6</sup>. Der Bundesfinanzhof äußerte in seiner Entscheidung vom 23. August 2007 ernste Bedenken an der Verfassungsmäßigkeit dieser Neuregelung. Zurzeit steht eine Entscheidung des Bundesverfassungsgericht aus (Az.: 2 BvL 1/07).

### 6. Quelle

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 des EStG, Steueränderungsgesetz 2007

<sup>4</sup> Statistisches Bundesamt 2005. Fachserie 14: Jährliche Einkommensteuerstatistik auf Basis der Geschäftsstatistik der Finanzverwaltung, Reihe 7.1.1. Sonderthema: Analyse der Entfernungspauschale, Wiesbaden.

<sup>5</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung: BT-Drs. 16/1545 vom 18.5.2006.

<sup>6</sup> Mehr zur Argumentation des BMF siehe [http://www.bundesfinanzministerium.de/DE/Buergerinnen\\_und\\_Buerger/Arbeit\\_und\\_Steuererklaerung/0002\\_Entfernungspauschale.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/DE/Buergerinnen_und_Buerger/Arbeit_und_Steuererklaerung/0002_Entfernungspauschale.html)

## v. Pauschale Besteuerung von privat genutzten Dienstwagen

### 1. Was wird subventioniert?

Derzeit können Betriebsausgaben für Firmenwagen vollständig steuermindernd geltend gemacht werden; die private Nutzung der Dienstwagen wird gering und zudem pauschal besteuert. Die Pauschale beträgt monatlich 1% vom Listen-Neupreis des Fahrzeuges bei Erstzulassung.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Etwa die Hälfte aller Neuwagen werden als Dienstwagen angemeldet, bei „Oberklassewagen“ mit besonders hohem Verbrauch sowie bei Geländewagen sind es über 70%. Von den Dienstwagen werden 60% anteilig oder ausschließlich privat genutzt. Es besteht nur ein geringer Anreiz, einen verbrauchsarmen Pkw zu kaufen und wenig Benzin zu verbrauchen. Umweltverträglichere Verkehrsmittel werden von den Unternehmen wegen der Attraktivität des Steuervorteils bei Dienstwagen demgegenüber nicht so stark gefördert (z.B. Firmentickets für öffentliche Verkehrsmittel, Mitfahrgemeinschaften).

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Diese Subvention ist nicht im Subventionsbericht der Bundesregierung aufgeführt. Im Entwurf des Steuervergünstigungsabbau Gesetzes (BT-Drs. 15/199 vom 5.12.2002) wurden für die dort vorgesehene Erhöhung der Versteuerung des geldwerten Vorteils von 1% auf 1,5% des Listenpreises (pro Monat) Mehreinnahmen von 500 Mio. € angesetzt. Bei der vorgeschlagenen CO<sub>2</sub>-Spreizung der Besteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung von Firmenwagen in Verbindung mit einer Erhöhung der durchschnittlichen Besteuerung von 1 auf 1,5% des Listenpreises pro Monat wären also ca. Mehreinnahmen pro Jahr erwartbar in Höhe von

**500 Mio. €**

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Die diskutierten Reformvorschläge der Firmenwagenbesteuerung lassen sich zwei Grundmodellen zurechnen: Zum einen die Begrenzung der Absetzbarkeit der Firmenwagen als Betriebsausgaben, zum anderen die Kopplung der pauschalen Besteuerung von auch privat genutzten Dienstwagen an die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Erhöhung des durchschnittlichen monatlichen Pauschsatzes auf 1,5%.<sup>7</sup> Nur letztes wird hier einbezogen, weil steuerrechtlich aussichtsreicher und in Großbritannien bereits seit April 2002 mit großem Erfolg umgesetzt. Der dort anzusetzende geldwerte Vorteil der privaten Nutzung von Dienstwagen beträgt seit 2006 zwischen 15% (bei 140 g CO<sub>2</sub>-Emissionen/km und weniger) und 35% des Listenpreises (ab 240 g/km) pro Jahr.

Bei Umsetzung dieses Prinzips in Deutschland könnte statt der derzeit geltenden Versteuerung von 12% des Listenpreises p.a. als geldwerter Vorteil auf Dienstwagen mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von bis zu 140 g/km ein Satz von 10% des Listenpreises angewendet werden. Der Satz könnte schrittweise auf 25-30% für Fahrzeuge mit Emissionen ab 240 g/km steigen. Würde die durchschnittliche Besteuerung von 12 auf 18% des Listenpreises angehoben, wären etwa Mehreinnahmen von 0,5 Mrd. € zu erwarten.

5. Wie ist die Rechtslage? Für den Abbau dieser Subvention ist die Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates erforderlich.

6. Quelle: Rechtsgrundlage: § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 EStG

<sup>7</sup> Ein ausführliches Diskussionspapier zu den geltenden Regelungen sowie den Reformoptionen der Dienstwagenbesteuerung ist bei Bettina Meyer erhältlich; Kontakt [meyertina-kiel@t-online.de](mailto:meyertina-kiel@t-online.de).

## II. Kohle und Atomenergie

### vi. Steinkohlesubventionen

#### 1. Was wird subventioniert?

Bergbauunternehmen der Steinkohlewirtschaft erhalten Finanzhilfen des Bundes und des Landes NRW, um die abgebaute Kohle zum Weltmarktpreis anbieten zu können.

Außerdem wird für Arbeitnehmer des Steinkohlebergbaus, die aufgrund einer Stilllegungs- oder Rationalisierungsmaßnahme vor dem 1. Januar 2009 ihren Arbeitsplatz verlieren, ein Anpassungsgeld gezahlt.

#### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Nicht nur die Braunkohleförderung, auch der Steinkohleabbau verursacht ökologische Schäden in Form von Bergsenkungen, dadurch drohende Hochwassergefahr sowie hohen Pumpstromverbrauch. Entscheidend ist aber, dass durch die Subventionen ein Wirtschaftszweig künstlich aufrechterhalten wird, der ohne Subventionen keine Zukunftsperspektive hat.

#### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Der gesamte Finanzierungsbedarf für den Auslaufprozess bis 2018 beläuft sich auf insgesamt bis zu rd. 29,5 Mrd. € ab 2009. Unter Einbeziehung der bereits im Jahr 2004 zugesagten Beihilfen für den Steinkohlenbergbau für die Jahre 2006 bis einschließlich 2008 ergibt sich ein Gesamtfinanzierungsbedarf für den Auslaufprozess in Höhe von bis zu rd. 38 Mrd. €. Der Subventionsbericht der Bundesregierung gibt den Bundesanteil an den Steinkohlesubventionen mit

**1,823 Mrd. €**

im Jahr 2007 (Soll) an. Die Höhe der Anpassungsgelder beträgt im gleichen Jahr voraussichtlich **125 Mio. €**. Insgesamt erhält die Steinkohle also in 2007 voraussichtlich 1,948 Mrd. € Subventionen des Bundes.

#### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Es ist zu prüfen, ob und ab wann mit Blick auf das Ende 2007 in Kraft getretene Gesetz zur Finanzierung der Beendigung des subventionierten Steinkohlenbergbaus zum Jahr 2018 (Steinkohlefinanzierungsgesetz)<sup>8</sup> eine weitere Kürzung der Steinkohlesubventionen rechtlich möglich ist.

#### 5. Wie ist die Rechtslage?

Durch den Koalitionsvertrag vom 11.11.2005 wurde bestätigt, dass der Zuwendungsbescheid bis 2008 rechtsverbindlich ist. Im Februar 2007 einigten sich die Bundesregierung sowie die Landesregierungen von Nordrhein-Westfalen und Saarland auf eine Beendigung der Subventionen im Jahre 2018. Der Bundestag wird 2012 diese Regelung nochmals überprüfen.

<sup>8</sup> Für Informationen zur Kohlepolitik der Bundesregierung siehe <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Energie/kohlepolitik.html>; das Steinkohlefinanzierungsgesetz ist abgedruckt in BGBl Nr. 68 vom 27.12.2007, S. 3086 ff.

## 6. Quelle

a) Subventionstitel:

*„Zuschüsse für den Absatz deutscher Steinkohle zur Verstromung, zum Absatz an die Stahlindustrie sowie zum Ausgleich von Belastungen infolge von Kapazitätsanpassungen“*

*„Anpassungsgeld für Arbeitnehmer des Steinkohlebergbaus“*

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 1, Lfd. Nr. 13 und 14)

b) Rechtsgrundlage: Steinkohlefinanzierungsgesetz; Zuwendungsbescheid für die Jahre 2006-2008.

## vii. Nichtbesteuerung bzw. geringe Besteuerung von Kohle

### 1. Was wird subventioniert?

Die Kohlenutzung wurde bis zum 31.7.2006 in Deutschland nicht besteuert, obwohl Erdgas und leichtes Heizöl sowohl zur Wärme- als auch Stromerzeugung besteuert wurden.

Die Gleichbehandlung in der Stromerzeugung ist seit 1.1.2006 durch die grundsätzliche Abschaffung der Steuern auf Öl und Gas als Inputstoffe der Stromerzeugung gegeben. Mit dem Energiesteuergesetz 2006 wurde zudem eine Kohlesteuer in Höhe von 0,33 €/GJ eingeführt. Diese ist jedoch um den Faktor fünf niedriger als die Steuer auf leichtes Heizöl und erfasst bis 2010 zudem nur 2% des gesamten deutschen Kohleabsatzes. Knapp weitere 2% des deutschen Kohleabsatzes werden derzeit in privaten Haushalten verbraucht; dieser Einsatz wurde aus sozialen Gründen bis 2010 von der Kohlesteuer ausgenommen, soll aber danach der Kohlesteuer unterliegen. Die Nichtbesteuerung von Kohle und Atom war keine explizite Befreiung in den Gesetzen zur Energiebesteuerung, sondern es war schlicht kein Steuersatz definiert. Das führte im Übrigen zu der paradoxen Situation, dass die Nichtbesteuerung nicht einmal im Subventionsbericht aufgeführt wurde.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Nichtbesteuerung bzw. deutlich geringere Besteuerung von Kohle verletzt die Gleichbehandlung von Öl, Erdgas und Kohle auf dem Wärmemarkt. Kohle ist außerdem der klimaschädlichste fossile Energieträger und verursacht hohe Emissionen an Luftschadstoffen.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Würde man den gesamten Verbrauch von Kohle mit dem CO<sub>2</sub>/Energie-Äquivalent der Heizölsteuer besteuern und den zurechenbaren Anteil des Aufkommens der Stromsteuer abziehen, resultieren die in der Tabelle 1 aufgeführten Werte der bisherigen Nichtbesteuerung von Kohle

**3,7 Mrd. €.**

Der Wert der Steuerbegünstigungen ist jedoch aus folgenden Gründen nicht identisch mit den tatsächlich bei der Energiebesteuerung abschöpfbaren Erträgen:

- Die EU-Energiesteuer-RiLi ist darauf zu prüfen, welche Inputsteuern neben der Stromsteuer erlaubt sind.
- Die Berechnungsweise führt zu Doppelzählungen mit den Steuerbegünstigungen z.B. für energieintensive Unternehmen.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Sicher in die Energiebesteuerung einbeziehbar ist nur der Kohleverbrauch für Wärmezwecke. Vorgeschlagen wird daher eine schrittweise Erhöhung der Steuer auf Kohle zur Wärmeerzeugung um zunächst 0,7 Cent/kWh (CO<sub>2</sub>/Energieäquivalent zur Heizölsteuer) bei Verbreiterung der Bemessungsgrundlage. In Anlehnung an die Abschätzung des FÖS zur Kohlebesteuerung wird geschätzt, dass die Einführung einer Steuer auf Kohle für Heizzwecke von 0,7 Cent/kWh zu Mehreinnahmen von 200 Mio. € pro Jahr führt.

5. Wie ist die Rechtslage? Für die Kohlebesteuerung ist nur eine Zustimmung des Bundestages nötig.

6. Quelle :a) Berechnung des Subventionsvolumens: angelehnt an: FÖS-Kurzfristkonzept 2005 sowie Meyer, B: Subventionen und Regelungen mit subventionsähnlichen Wirkungen im Energiebereich. Zusammenfassung und Thesen, Kiel 2006 (<http://www.foes.de/de/diskussionspapiere.html>).

b) Rechtsgrundlage: Für die zum 1.8.2006 eingeführte geringfügige Kohlebesteuerung § 2 Absatz 1 Nr. 9 und 10 EnergieStG; ansonsten ist in Energie- und Stromsteuergesetz keine Besteuerung vorgesehen.

## viii. Nichtbesteuerung von Kernbrennstoffen

### 1. Was wird subventioniert?

Seit dem Inkrafttreten des Energiesteuergesetzes am 1.8.2006 gibt es keine Besteuerung von Brennstoffen zur Stromerzeugung und insofern auch keine Besteuerung der Kernenergie. Allerdings entstehen durch die Überwälzung von Opportunitätskosten gratis erhaltener Emissionsrechte bei den an Emissionshandel teilnehmenden Kraftwerksbetreibern beträchtliche Windfall-Profits. Darüber hinaus profitieren auch Betreiber von Atomkraftwerken (die keine CO<sub>2</sub>-Emissionsrechte benötigen) in erheblichen Maße von den gestiegenen Strompreisen. Gemäß ihrer Stromerzeugung von 163,0 Mio. MWh haben die Betreiber von Atomkraftwerken im Jahr 2005 durch den Emissionshandel einen zusätzlichen Gewinn in Höhe 1,467 Mrd. Euro erzielt. Nach Berechnungen des DIW ergibt sich für das Jahr 2006 aus einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Preis von 17,33 Euro und einer entsprechenden Überwälzung von 0,87 Cent je kWh bei einer Erzeugung von 167,4 Mio. MWh ein Gewinn von 1,456 Mrd. EUR.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Der Einsatz der Atomenergie birgt hohe Risiken, sowohl im Betrieb als auch durch das nicht gelöste Problem der Entsorgung. Zusätzliche Risiken entstehen durch mögliche Terroranschläge auf Atomanlagen. In Deutschland ist der im Konsens mit den Betreibern verhandelte Atomausstieg auch gesetzlich abgesichert. Eine Besteuerung von Kernbrennstoffen hat vor diesem Hintergrund weniger die Funktion zusätzlicher Lenkungsimpulse. Hauptfunktion ist vielmehr die Abschöpfung von wirtschaftlichen Vorteilen für die Kernenergie, die bereits jahrzehntelang von diversen staatliche Regelungen begünstigt wird wie insbesondere

- die unvollständige Haft- bzw. Versicherungspflicht für das Risiko von Unfällen,
- die Vorteile durch die steuerlichen Regelungen bezüglich der Entsorgungsrückstellungen in Form von Steuerersparnissen und Vorteilen bei der Innenfinanzierung sowie
- der Ungleichbehandlung bei der Energiebesteuerung.
- Zwar wurden mit dem Energiesteuergesetz seit dem 1.8.2006 auch auf Öl und Gas die Steuern auf Einsatzstoffe in der Stromerzeugung abgeschafft, jedoch hat die Atomenergie im Rahmen des Emissionshandels einen zusätzlichen Wettbewerbsvorteil erlangt, indem das Klimaschutzproblem adressiert wird, ohne für die spezifischen Risiken und Kosten der Kernenergie eine analoge Belastung zu schaffen. AKW-Betreiber profitieren damit in besonderem Maße von dem Anstieg der Strompreise durch den Emissionshandel.

Bei Betreibern fossiler Kraftwerke würde bei Inkraftsetzung des EU-Richtlinienvorschlags zum Emissionshandel<sup>9</sup> ab 2013 die Gewinne aus der Einpreisung des Zertifikatwerts in den Strompreis verstärkt abgeschöpft; AKW-Betreiber hingegen würden noch stärker und einseitiger vom Emissionshandel begünstigt. Anders ausgedrückt: Je höher der Anteil der Versteigerung der Emissionszertifikate bei Betreibern fossiler Kraftwerke, desto bedeutsamer ist zukünftig aus Verteilungs- und Wettbewerbsperspektive die Erhebung einer Kernbrennstoffsteuer.

<sup>9</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des EU-Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten, KOM(2008) 16 endg vom 23.1.2008.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Ein Preis der Emissionszertifikate von 22-26 €/t CO<sub>2</sub> für die zweite Handelsperiode seit 1.1.2008 impliziert eine Strompreiserhöhung von 1,5-4 Ct/kWh abhängig davon, welches Grenzkraftwerk die Preisbildung auf den Strommärkten bestimmt. Im Durchschnitt ist eine Strompreiserhöhung in der Größenordnung von etwa 2 Ct/kWh zu erwarten, so dass der Steuersatz auf Atomstrom zu einer analogen Belastungswirkung führen sollte.

In den Jahren seit 2000 wurden jeweils zwischen 163 und 171 Mio. MWh Strom durch die deutschen Atomkraftwerke erzeugt; nur in 2007 war (vor allem bedingt durch hohe Stillstandszeiten mehrerer AKW) eine deutlich geringere Bruttostromerzeugung von 140,5 Mio. MWh zu verzeichnen. Würde Atomstrom zum Einstieg mit 1 Cent/kWh (oder Kernbrennstoffe mit dem entsprechenden Belastungsäquivalent) steuerlich belastet werden, so ergäbe sich ein Mehraufkommen von etwa

**1,6 Mrd. €.**

Zukünftig führt allerdings die weitere Umsetzung des Ausstiegs aus der Atomenergie zu einer sukzessiven Senkung des zu erwartenden Steueraufkommens.

### 4. Wie könnte die Subvention abgebaut werden?

Kurzfristig: Einführung einer Kernbrennstoffsteuer, die dem Äquivalent von 1 Cent/kWh Atomstrom entspricht; die Steuer könnte in einem weiteren Schritt auf ein Belastungsäquivalent von zunächst 2 Cent/kWh erhöht werden.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Nach Auffassung der VerfasserInnen ist eine Kernbrennstoffsteuer sowohl EU-rechtlich als auch finanzverfassungsrechtlich als auch mit Blick auf die Vereinbarungen im Atomkonsens rechtlich möglich. Im Einzelnen ist zu diesen Fragen ein Diskussionspapier von Bettina Meyer erhältlich (Kontakt [meyertina-kiel@t-online.de](mailto:meyertina-kiel@t-online.de)).

In Schweden wird eine Steuer auf die maximale thermische Leistung der Atomkraftwerke erhoben. Dies führt zu einer Belastung des aus Atomenergie produzierten Stroms in Höhe von umgerechnet ca. 0,6 Ct/kWh.

### 6. Quelle

a) Berechnung des Subventionsvolumens: Eigene Berechnungen auf Grundlage der Energiedaten des BMWi

b) Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW. Diekmann, J. und Horn, M. 2007: Abschlussbericht zum Vorhaben „Fachgespräche zur Bestandsaufnahme und methodischen Bewertung vorliegender Ansätze zur Quantifizierung der Förderung erneuerbarer Energien im Vergleich zur Förderung der Atomenergie in Deutschland“ im Auftrag des BMU, DIW, Berlin<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> <http://www.erneuerbare-energien.de/inhalt/39617>

## ix. Förderung des Braunkohleabbaus

### 1. Was wird subventioniert?

Der Braunkohletagebau ist von Wasserentnahmeentgelten sowie der Förderabgabe Bodenschätze freigestellt.

Zu prüfen ist außerdem, inwieweit die Kosten des Braunkohletagebaus sowie der späteren Renaturierung aus öffentlichen Haushalten getragen werden.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Bei der Verbrennung von Braunkohle zur Energieerzeugung entstehen Kohlenstoffdioxid und Schwefeldioxid. Da Braunkohlekraftwerke einen vergleichsweise niedrigen Wirkungsgrad besitzen, sind sie aus klimapolitischer Sicht besonders ungünstig. Auch ist mit dem großflächigen Tagebau eine immense Landschaftsveränderung verbunden.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Nach einer Studie des Wuppertal-Instituts wird der Braunkohletagebau durch die verbilligte Nutzung endlicher Ressourcen mit insgesamt mindestens

**202 Mio. €**

pro Jahr subventioniert.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Einführung des Wasserentnahmeentgeltes und der Förderabgabe Bodenschätze für Unternehmen des Braunkohletagebaus.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Die betroffenen Gesetze liegen zum Teil in der Gesetzgebungskompetenz des Bundes und zum Teil in denen der Länder.

### 6. Quelle

a) Berechnung des Subventionsvolumens:

Wuppertal Institut (S. Lechtenböhrer, K. Kristof, W. Irrek): Braunkohle – ein subventionsfreier Energieträger? Kurzstudie im Auftrag des Umweltbundesamtes. Wuppertal 2004

b) Rechtsgrundlagen:

Befreiung von den Wasserentnahmeentgelten: Wassergesetze der Länder: § 40 BbgWG, §23 SächsWG, §1 WasEG, §47 NWG

Befreiung von der Förderabgabe Bodenschätze: Bundesbergbaugesetz (BBerG), Verordnungen der betroffenen Länder

## x. Nichtbesteuerung von Rückstellungen in der Atomwirtschaft

### 1. Was wird subventioniert?

Die AKW-Betreiber bilden Rückstellungen für die später anfallenden Kosten zur Stilllegung und Entsorgung. Sie sind in Deutschland als Mittel zur Innenfinanzierung verfügbar sowie gewinn- und damit steuermindernd.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Der Einsatz der Atomenergie birgt hohe Risiken, sowohl im Betrieb als auch durch das nicht gelöste Problem der Entsorgung. Zusätzliche Risiken entstehen durch mögliche Terroranschläge auf Atomanlagen. Ohne die ökonomische Begünstigung der Atomenergie würden die Atomkraftwerksbetreiber die Anlagen allein aus wirtschaftlichen Gründen viel schneller stilllegen als dies im sog. Atomkonsens festgelegt wurde.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Aktuelle und fundierte Quantifizierungen des Werts des steuerlichen Vorteils der Atomrückstellungen liegen derzeit nicht vor. Eine grobe Abschätzung kommt zu dem Ergebnis eines Subventionswerts pro Jahr von

**800 Mio. €.**

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat den Vorteil, der mit der derzeitigen Rückstellungspraxis verbunden ist, auf jährlich mindestens **175 Mio. €** geschätzt.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

*Variante 1:* Die Ansparzeit der Rückstellungen könnte auf 32 Jahre äquivalent zur durchschnittlichen Laufzeit gemäß Atomausstiegsgesetz verlängert werden. Derzeit dürfen die Betreiber während der ersten 25 Jahre die Rückstellungen für Stilllegung ansparen und haben dann vom 26. bis zum Stilllegungsjahr einen Zinsvorteil.

*Variante 2:* Überführung der Rückstellungen für Entsorgungen in einen öffentlich verwalteten Fonds.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Änderung des Einkommensteuergesetzes benötigt die Zustimmung des Bundesrates.

### 6. Quelle

a) Berechnungen des Subventionsvolumens: angelehnt an: Fouquet, D./Uexküll, O.: Der Beihilfecharakter der steuerlichen Freistellung der Rückstellungen der deutschen Atomindustrie, 2003, in: ZNER, Nr. 4, S. 310-319 sowie Meyer 2006.

b) DIW. Diekmann, J. und Horn, M. 2007: Abschlussbericht zum Vorhaben „Fachgespräche zur Bestandsaufnahme und methodischen Bewertung vorliegender Ansätze zur Quantifizierung der Förderung erneuerbarer Energien im Vergleich zur Förderung der Atomenergie in Deutschland“ im Auftrag des BMU, DIW, Berlin<sup>11</sup>.

c) Rechtsgrundlage: Die Neuregelung der Atomrückstellungen erfolgt im Einkommensteuerrecht.

<sup>11</sup> <http://www.erneuerbare-energien.de/inhalt/39617>

### III. Steuerbegünstigungen für energieintensive Unternehmen

#### xi. Allgemeine Steuerbegünstigung bei den Energiesteuern

##### 1. Was wird subventioniert?

Für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes, der Land- und Forstwirtschaft sowie der Stromerzeugung gilt ein ermäßigter Steuersatz (Vergütung von 40 Prozent des Erhöhungsbetrages bei den Heizstoffsteuersätzen), wenn die Mineralöle zum Heizen für betriebliche Zwecke entnommen worden sind. Durch eine Änderung im Rahmen des Biokraftstoffquotengesetzes gilt ab dem 1.1.2007 die Steuerbegünstigung für die jeweils gesamten Regelsteuersätze, wird also ausgeweitet.

##### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die bei der Verbrennung von Mineralöl emittierten Stoffe sind gesundheitsschädlich und tragen zum Treibhauseffekt in der Atmosphäre bei.

##### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Der Subventionsbericht der Bundesregierung gibt die Höhe dieser Steuerbefreiung mit

**1,74 Mrd. €**

im Jahr 2007 an. Dieser Betrag setzt sich aus den Begünstigungen für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft (440 Mio. €) sowie für die Stromerzeugung und KWK-Anlagen (1,3 Mrd. €) zusammen. Die enthaltene die steuerliche Förderung von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen ist jedoch ökologisch begründet.

##### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Abschaffung. Bei zielgenauerer Ausgestaltung des Spitzenausgleichs (z.B. durch Zugrundelegung der Kriterien der EU-Energiesteuer-Richtlinie für energieintensive Unternehmen) kann die allgemeine Steuerbegünstigung entfallen. Diese begünstigt auch Unternehmen, die durch die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge aus dem Aufkommen der Ökologischen Steuerreform ohnehin netto entlastet werden.

##### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung der Mineralölsteuer bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages.

##### 6. Quelle

a) Subventionstitel: „*Steuerbefreiung oder Steuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft*“

„*Steuerbegünstigung für die Stromerzeugung und die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme*“  
(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 54)

b) Rechtsgrundlage: §§ 37, 53 und 54 EnergieStG

## xii. Allgemeine Steuerbegünstigung bei der Stromsteuer

### 1. Was wird subventioniert?

Für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft gilt ein ermäßigter Steuersatz von 60 Prozent des Regelsteuersatzes (20,50 €/MWh), wenn der Strom für betriebliche Zwecke entnommen worden ist.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Steuerbegünstigung wirkt kontraproduktiv in Hinblick auf das Ziel, Wirtschaftsprozesse möglichst energiesparend zu gestalten.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Der Subventionsbericht der Bundesregierung gibt die Höhe dieser Steuerbefreiung mit

**1,85 Mrd. €**

im Jahr 2007 an.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Abschaffung. Bei zielgenauerer Ausgestaltung des Spitzenausgleichs (z.B. durch Zugrundelegung der Kriterien der EU-Energiesteuer-Richtlinie für energieintensive Unternehmen) kann die allgemeine Steuerbegünstigung entfallen. Diese begünstigt auch Unternehmen, die durch die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge aus dem Aufkommen der Ökologischen Steuerreform ohnehin netto entlastet werden.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Für die Änderung der Stromsteuer ist eine Entscheidung des Bundestages ausreichend.

### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

*„Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft“*

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 64)

b) Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 3 StromStG

### xiii. Begünstigung für erheblich belastete Unternehmen bei der Energiesteuer

#### 1. Was wird subventioniert?

Bei dieser Steuervergünstigung wird die Belastung eines Unternehmens des Produzierenden Gewerbes durch die Energiebesteuerung mit der Entlastung bei den Lohnnebenkosten seit dem 1. April 1999 verglichen. Überwiegt dabei die steuerliche Belastung, wird dem Unternehmen 95% der übersteigenden Mineralölsteuer vergütet.

#### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die bei der Verbrennung von Mineralöl emittierten Stoffe sind gesundheitsschädlich und tragen zum Treibhauseffekt in der Atmosphäre bei.

#### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Nach Angaben des Subventionsberichts der Bundesregierung beläuft sich die Höhe dieser Steuervergünstigung auf

**170 Mio. €**

im Jahr 2007.

#### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Zielgerechtere Ausgestaltung und Abschmelzung

#### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung der Mineralölsteuer bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages.

#### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

*„Energiesteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes in Sonderfällen (Spitzenausgleich)“*

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 61)

b) Rechtsgrundlage:

§ 55 Energiesteuergesetz

## xiv. Begünstigung für erheblich belastete Unternehmen bei der Stromsteuer

### 1. Was wird subventioniert?

Energieintensive Unternehmen des Produzierenden Gewerbes erhalten einen Vergütungsanspruch für die Stromsteuer. Dabei wird die stromsteuerliche Belastung des Unternehmens mit dessen Entlastung in der Rentenversicherung (Arbeitgeberanteil) durch die Absenkung der Beitragssätze seit dem 1. April 1999 verglichen. Ist dabei die steuerliche Belastung höher als die Entlastung in der Rentenversicherung, wird dem Unternehmen die übersteigende Stromsteuer zu 95 Prozent vergütet.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Steuerbegünstigung wirkt kontraproduktiv in Hinblick auf das Ziel, Wirtschaftsprozesse möglichst energiesparend zu gestalten.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Der Subventionsbericht der Bundesregierung gibt die Höhe dieser Steuerbefreiung mit

**1,7 Mrd. €**

im Jahr 2007 an.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Zielgerechtere Ausgestaltung und Abschmelzung

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Für die Änderung der Stromsteuer ist eine Entscheidung des Bundestages ausreichend.

### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

*„Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes in Sonderfällen (Spitzenausgleich)“*

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 65)

b) Rechtsgrundlage:

§ 10 StromStG

## xv. Steuerbefreiungen für energieintensive Prozesse

### 1. Was wird subventioniert?

Seit dem 1.8.2006 gilt eine Steuerbefreiung für bestimmte Prozesse sowohl bei den Energiesteuern als auch bei der Stromsteuer. Die Liste der befreiten Prozesse wird mit dem Biokraftstoffquotengesetz noch einmal leicht ausgeweitet. Von der Steuerbefreiung werden folgende Prozesse begünstigt:

Herstellung u.a. von Beton, Zement und Gips, mineralischen Isoliermaterialien, Glas-, Keramik-, Ziegel, Metallherzeugung und -bearbeitung, Elektrolyse, chemische Reduktionsverfahren.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Steuerbegünstigung wirkt kontraproduktiv in Hinblick auf das Ziel, Wirtschaftsprozesse möglichst energiesparend zu gestalten. Die bei der Verbrennung von Mineralöl bzw. der Stromerzeugung emittierten Stoffe sind gesundheitsschädlich und tragen zum Treibhauseffekt in der Atmosphäre bei.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Der Subventionsbericht der Bundesregierung gibt die Höhe dieser Steuerbegünstigungen in 2007 mit 282 Mio. € bzgl. der Energiesteuer und 40 Mio. € bzgl. der Stromsteuer an. Hinzu kommen noch ca. 9 Mio. € durch leichte Ausweitung von Begünstigungen im Biokraftstoffquotengesetz gemäß Beschluss des Bundestages vom 26.10.2006. Es ergibt sich also eine Gesamtsumme von

**331 Mio. €.**

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Abschaffung; keine Sonderbehandlung gegenüber anderen energieintensiven Prozessen.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung des Energie- und Stromsteuergesetzes bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages.

### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

*„Energiebegünstigung für bestimmte Prozesse und Verfahren“*

*„Stromsteuerbegünstigung für bestimmte Prozesse und Verfahren“*

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 62 und 66)

b) Rechtsgrundlagen:

§§ 37, 51 Abs. 1 EnergieStG

§ 9a StromStG

## xvi. Steuerermäßigungen für Seehäfen

### 1. Was wird subventioniert?

Der Diesel für Fahrzeuge und Arbeitsmaschinen, die in Seehäfen eingesetzt werden, wird mit 6,14 Cent/l besteuert. Der Regelsteuersatz für Diesel beträgt hingegen 47,04 Cent/l.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Emissionen von Dieselfahrzeugen enthalten einen höheren CO<sub>2</sub>-Anteil als die von Benzinverbrauchern und begünstigen so besonders den Treibhauseffekt. Darüber hinaus sind diese Emissionen - insbesondere Russpartikel – ca. 18-mal so krebserregend wie die von Ottomotoren<sup>12</sup>.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Im Entwurf des Energiesteuergesetzes bzw. den Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen wird der Wert der Steuerbegünstigung mit

**25 Mio. €**

pro Jahr angegeben. (Zusammenfassend zu den finanziellen Auswirkungen des Energiesteuergesetzes in der vom Bundestag verabschiedeten Fassung siehe BT-Drs. 16/2023 – Bericht des Haushaltsausschusses.)

Außerdem wurde angekündigt, dass die Mineralölsteuer für Umschlagsfirmen in deutschen Nord- und Ostseehäfen auch auf 6,1 Cent/l herabgesetzt wird. Dies würde Mindereinnahmen von 30 Mio. € jährlich bedeuten<sup>13</sup>.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Erhebung des regulären Steuersatzes von Diesel für den Betrieb von Seehäfen.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung des Energiesteuergesetzes bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages.

### 6. Quelle

Rechtsgrundlage:  
§ 3a EnergieStG

<sup>12</sup> Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.: Das BUND-Subventions-Dossier. Vorschläge zum Abbau umweltschädlicher Subventionen. Berlin 2003, S. 5

<sup>13</sup> Süddeutsche Zeitung, 20.2.2008

## xvii. Begünstigung der Mineralölsteuer in der Land- und Forstwirtschaft

### 1. Was wird subventioniert?

Landwirtschaftliche Betriebe erhalten eine Steuerentlastung für Dieselkraftstoff, soweit dieser zur Bodenbewirtschaftung oder bodengebundenen Tierhaltung in landwirtschaftlichen Maschinen und Fahrzeugen verwendet worden ist. Der verbilligte Steuersatz beträgt 25,56 Cent/l, also 21,48 Cent/l weniger als der reguläre Steuersatz (47,04 Cent/l).

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die Emissionen von Dieselfahrzeugen enthalten einen höheren CO<sub>2</sub>-Anteil als die von Benzinverbrauchern und begünstigen so besonders den Treibhauseffekt. Darüber hinaus sind diese Emissionen - insbesondere Russpartikel – ca. 18-mal so krebserregend wie die von Ottomotoren<sup>14</sup>.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Nach Angaben des Subventionsberichts der Bundesregierung beläuft sich die Höhe dieser Steuervergünstigung auf

**135 Mio. €**

im Jahr 2007.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Der Agrardieselsteuersatz sollte schrittweise an den regulären Steuersatz für Dieselkraftstoff herangeführt werden. Dies ist gerade mit Blick auf die mit dem Biokraftstoffquotengesetz geschaffene unbefristete Steuerbefreiung für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft sinnvoll und wirtschaftlich zumutbar.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung der Mineralölsteuer bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages.

### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

„*Steuerbegünstigung für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft (Agrardieselgesetz)*“

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 17)

b) Rechtsgrundlage:

§ 57 Energiesteuergesetz

<sup>14</sup> Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.: Das BUND-Subventions-Dossier. Vorschläge zum Abbau umweltschädlicher Subventionen. Berlin 2003, S. 5

## xviii. Nichtbesteuerung der nicht-energetischen Verwendung von Mineralölen

### 1. Was wird subventioniert?

Nicht-energetische Verwendungen zum Beispiel bei der Herstellung von Kunststoffen und Kosmetik

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Fossile Brennstoffe können durch nachwachsende Rohstoffe ersetzt werden (z.B. Holz- statt Kunststoffen, Verpackungen aus nachwachsenden Rohstoffen statt aus Kunststoffen).

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Gemäß Energiebilanzierung entfielen 2006 1.020 PJ für die nichtenergetische Verwendung. Würde man diese Verwendung mit dem Energieäquivalent des Steuersatzes auf leichtes Heizöl von 1,69 €/GJ besteuern, ergibt dies rechnerisch

**1,72 Mrd. €.**

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

EU-weite Abschaffung

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung der Mineralölsteuer bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages. Die EU-rechtlichen Möglichkeiten sind noch näher zu prüfen.

### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

- (keine explizit ausgewiesene Begünstigung, sondern Begünstigung durch „Nichtbesteuerung“)

b) Rechtsgrundlage:

- (wäre im Energiesteuergesetz zu definieren)

## xix. Mineralölsteuerbefreiung der Mineralölwirtschaft

### 1. Was wird subventioniert?

Betriebe der Mineralölwirtschaft sind von der Mineralölsteuer befreit (Herstellerprivileg).

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Die bei der Verbrennung von Mineralöl emittierten Stoffe sind gesundheitsschädlich und tragen zum Treibhauseffekt in der Atmosphäre bei.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Der Subventionsbericht der Bundesregierung gibt die Höhe dieser Steuerbefreiung mit

**400 Mio. €**

im Jahr 2007 an.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Da Raffinerien in hartem Kostenwettbewerb und andere EU-Länder ebenfalls ein Herstellerprivileg realisieren, ist aus Wettbewerbsgründen eine EU-weite Abschaffung dieser Steuerbegünstigung anzustreben.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Eine Veränderung der Mineralölsteuer bedarf einzig der Zustimmung des Bundestages. Die EU-rechtlichen Möglichkeiten sind noch näher zu prüfen.

### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

*„Steuerbegünstigung der Energieerzeugnisse, die bei der Herstellung zur Aufrechterhaltung des Betriebes verwendet werden (Herstellerprivileg)“*

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 58)

b) Rechtsgrundlage:

§§ 26, 37, 44 EnergieStG

## xx. Abschaffung der Kfz-Steuerbefreiung für landwirtschaftliche Zugmaschinen

### 1. Was wird subventioniert?

Landwirtschaftliche Zugmaschinen sind von der Kfz-Steuer befreit. Diese Steuerbefreiung wurde 1922 eingeführt und diente der Förderung der Motorisierung der Land- und Forstwirtschaft. Diese Zielsetzung ist mittlerweile überholt. Außerdem unterstützt diese Vergünstigung einen überdimensionierten Maschinenbesatz<sup>15</sup>. Dies hat auch die Folge, dass Betriebe einen zu großen Maschinenbestand besitzen, anstatt Rationalisierungspotenziale wie Maschinenringe adäquat zu nutzen.

### 2. Warum ist die Subvention umweltschädlich?

Der Trend zu immer schwereren Maschinen in der Landwirtschaft hat zur vermehrten Schädigung von landwirtschaftlich genutzten Böden durch Verdichtung geführt. Verdichtungsschäden sind teilweise irreversibel und schränken die natürlichen Bodenfunktionen ein.

### 3. Wie teuer ist die Subvention?

Im Jahr 2006 verursachte die Kfz-Steuerbefreiung von Zugmaschinen u.ä. in der Landwirtschaft den Ländern Steuermindereinnahmen von

55 Mio. €.

### 4. Wie könnte die Subvention kurzfristig abgebaut werden?

Landwirtschaftliche Zugmaschinen werden Kfz-steuerpflichtig.

### 5. Wie ist die Rechtslage?

Abschaffung der Kfz-Steuerbefreiung für landwirtschaftliche Zugmaschinen bedarf allein der Zustimmung des Bundesrates.

### 6. Quelle

a) Subventionstitel:

*„Steuerbefreiung von verkehrsrechtlich zulassungspflichtigen Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), Sonderfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und von einachsigen Kraftfahrzeuganhängern (ausgenommen Sattelanhänger)“*

(21. Subventionsbericht der Bundesregierung, Anlage 2, Lfd. Nr. 15)

b) Rechtsgrundlage:

§ 3 Nr. 7 KraftStG