



Wortprotokoll der 12. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 16. Mai 2022, 11:00 Uhr
Berlin, Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal E 200

Vorsitz: Alois Rainer, MdB

Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN und FDP

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energie-
steuerrechts zur temporären
Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe
(Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG)**

BT-Drucksache 20/1741

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Auswärtiger Ausschuss
Ausschuss für Inneres und Heimat
Rechtsausschuss
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen
Union
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter/in:
Abg. Carlos Kasper [SPD]
Abg. Johannes Steiniger [CDU/CSU]

**Teilnehmende Mitglieder des Ausschusses in der Präsenzsitzung**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Kasper, Carlos Klüssendorf, Tim	
CDU/CSU	Brehm, Sebastian Rainer, Alois Steiniger, Johannes Tebroke, Dr. Hermann-Josef	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Schäfer, Dr. Sebastian	
FDP	Mansmann, Till Raffelhüschen, Claudia	
AfD	Schmidt, Jan Wenzel	
DIE LINKE.	Görke, Christian	

Übrige Teilnehmer waren per Videokonferenz zugeschaltet.



Teilnehmende Sachverständige:

ACE Auto Club Europa e.V.

Hurek, Kerstin

Bundeskartellamt

Ost, Prof. Dr. Konrad (digital)

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Selter, Annette

Deutscher Bauernverband e. V.

Conzen, Bernhard (digital)

ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V.

Pittel, Prof. Dr. Karen (digital)

Kalkuhl, Prof. Dr. Matthias

Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) gGmbH

Hechtner, Prof. Dr. Frank

Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Rietzler, Dr. Katja (digital)

Hans-Böckler-Stiftung

Stiftung Familienunternehmen und Politik

Franke, Roland

Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x)

Küchen, Prof. Dr. Christian

Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH)

Rothbart, Carsten (digital)



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG)

BT-Drucksache 20/1741

Vorsitzender **Alois Rainer**: Guten Tag meine Damen und Herren, ich eröffne die Sitzung und begrüße zunächst alle anwesenden Sachverständigen. Bitte sehen Sie es mir nach, wenn ich Sie aus zeitlichen Gründen nicht einzeln begrüße.

Die heutige Sitzung findet im hybriden Format statt. Ich begrüße alle Kolleginnen und Kollegen im Saal sowie in der Videokonferenz. Ebenso begrüße ich die Vertreter der interessierten Fachöffentlichkeit, die ebenfalls Teilnehmer der Videokonferenz sind.

Die Sitzung wird live im Parlamentsfernsehen übertragen. Verfolgt werden kann die Übertragung auf www.bundestag.de, über die App „Deutscher Bundestag“ auf Smartphones, Tablets und im Smart-TV. Im Anschluss ist sie in der Mediathek des Deutschen Bundestages abrufbar.

Gegenstand der Anhörung ist der Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG)“ auf BT-Drucksache 20/1741.

Soweit Sie als Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab eine schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder verteilt worden. Sie werden auch Bestandteil des Protokolls der heutigen Sitzung.

Für das Bundesministerium der Finanzen darf ich Frau Ministerialdirektorin Mildenberger und Herrn Regierungsdirektor Dr. Hufen sowie weitere Fachbeamtinnen und Fachbeamte des BMF begrüßen.

Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder.

Für die Anhörung ist ein Zeitraum von 1 Stunden und 30 Minuten vorgesehen, also bis ca. 12:30 Uhr.

Ziel ist es, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung zu geben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich der Finanzausschuss in dieser Legislaturperiode für folgendes Modell der Befragung entschieden: Die vereinbarte Gesamtzeit wird entsprechend der Fraktionsstärke in Einheiten von jeweils fünf Minuten unterteilt. Zur besseren Orientierung wird die Zeit mit einer Uhr in der Videokonferenz eingeblendet. In diesem Zeitraum müssen sowohl Fragen als auch Antworten erfolgen. Je kürzer die Fragen formuliert werden, desto mehr Zeit bleibt für die Antworten. Wenn mehrere Sachverständige gefragt werden, bitte ich, fair darauf zu achten, den folgenden Experten ebenfalls Zeit zur Antwort zu lassen.

Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn ihrer Frage die Sachverständigen zu nennen, an die sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die Fraktionen werden gebeten, soweit nicht bereits geschehen, ihre Fragesteller im Chat bei mir anzumelden.

Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung aufgezeichnet. Ich gehe davon aus, dass Sie mit der Aufzeichnung einverstanden sind. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das Protokoll erstellen, werde ich die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme namentlich aufrufen.

Ich darf alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es zu keinen Störungen kommt.

Ich weise darauf hin, dass das Mitschneiden der Videokonferenz, also Bild- und Tonaufnahmen, durch Dritte untersagt sind.

Wir beginnen nun mit der Anhörung und das Wort hat für die SPD-Fraktion Herr Kasper.

Abg **Carlos Kasper** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Die Ampelkoalition plant, die



Energiesteuer nicht nur auf Diesel und Benzin, sondern auch auf Gaskraftstoffe zu senken. Deswegen würde ich gerne Frau Kerstin Hurek vom Auto Club Europa fragen: Welche Rückmeldungen bekommen Sie von Ihren Vereinsmitgliedern zu den hohen Spritpreisen und was bedeutet das für den ländlichen Raum? Wie bewerten Sie das Vorhaben der Koalition, die Spritpreise für drei Monate zu reduzieren?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Frau Hurek vom Auto Club Europa.

Sve **Kerstin Hurek** (Auto Club Europa e.V. (ACE)): Wir haben 630 000 Mitglieder und erhalten von diesen überwiegend negative Rückmeldungen zu den hohen Spritpreisen. Sie sagen, dass ihnen das Geld ausgeht, da alles fürs Pendeln ausgegeben wird. Sie sagen, jetzt wäre ein E-Auto gut, aber sie haben sich erst ein neues Fahrzeug gekauft oder sie können sich kein neues Auto leisten. Die Spritkosten fressen sie auf. Ich glaube, dass diese Beispiele sehr deutlich zeigen, was unsere Mitglieder und die Verbraucher insgesamt bewegt. Es geht ans Eingemachte, denn es geht um ihren Geldbeutel.

Es zeigt meines Erachtens aber auch sehr deutlich die Versäumnisse der Politik der vergangenen zwanzig, dreißig Jahre. Denn das Steuer- und Abgabensystem hat hier viele falsche Anreize und Subventionen gesetzt. Die Entfernungspauschale sei nur als Stichwort genannt. Der Ausbau des ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum ist nicht in der Art und Weise vorangetrieben worden, wie wir uns das gewünscht hätten. Der mangelnde oder versäumte Ausbau der erneuerbaren Energien fällt uns jetzt gerade angesichts der Ukraine-Krise gewaltig auf die Füße. Das zeigt die gesamte Tragweite des Problems der hohen Spritpreise.

Es wird der Konsum in Frage gestellt. Es wird genauer hingeschaut, wofür am nächsten Monatsende noch Geld übrig ist. Am Ende müssen aber die Spritpreise bezahlt werden, weil den Pendlern nichts anderes übrig bleibt. Denn sie wollen vor allen Dingen ihren Arbeitsplatz erreichen. Insbesondere die Pendler aus dem ländlichen Raum sind größtenteils auf ihr Auto angewiesen. Denn nicht alle Arbeitnehmer können aus dem Homeoffice arbeiten. Das wird

zwar momentan oft gepredigt, aber es funktioniert eben nicht in allen Jobs.

Gerade die Pendler im ländlichen Raum sind betroffen. Bei diesen spielen die hohen Spritpreise eine besondere Rolle, weil der Anteil derer, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, besonders hoch ist und die Arbeitswege besonders lang sind. Ein Fünftel des gesamten Personenverkehrs ist Pendlerverkehr. 74 Prozent der zurückgelegten Kilometer entfallen auf das Auto – bei einer Auslastung von 1,074 Personen, obwohl fast jedes Auto mindestens vier Personen fasst. Seit 1976 haben auch die mittleren Pendeldistanzen zugenommen, von damals acht auf mittlerweile sechzehn Kilometer. Das heißt, dass Pendlerinnen und Pendler besonders hart von diesen hohen Spritpreisen betroffen sind.

Im Lichte dessen begrüßen wir als ACE das vorliegende Energiesteuersenkungsgesetz zur temporären Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe. Ich sage aber ganz deutlich, dass sichergestellt werden muss, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher auch tatsächlich an der Tankstelle um die zugesagten Cents entlastet werden.

Wir bewerten die beiden Entlastungspakete grundsätzlich positiv. Ich sage grundsätzlich, weil es langfristig darum geht, fossile Energien einzusparen und den Ausbau der erneuerbaren Energien voranzutreiben. Steuersenkungen und Subventionierung fossiler Energien können kein auf Dauer angelegtes Vorhaben der Bundesregierung sein. Denn wir müssen grundsätzlich von den hohen Verbräuchen herunterkommen. Das gilt für den gesamten Energieverbrauch. Daraus lässt sich resümierend festhalten: Wir als ACE begrüßen dieses kurzfristig spürbare, temporäre Gesetz, aber nicht auf Dauer.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Für die Fraktion der CDU/CSU hat nun Herr Steiniger das Wort.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Meine erste Frage geht an Frau Selzer vom BDI. Ich würde Sie bitten, eine Einschätzung zum Gesetzentwurf abzugeben. Wir haben insgesamt momentan sehr schwierige Rahmenbedingungen, nicht nur aufgrund des Ukraine-Krieges. Wie schätzen Sie den Gesetzentwurf ein, insbesondere diesen begrenzten Zeitraum von drei



Monaten? Welche weiteren Maßnahmen müsste man aus Ihrer Sicht ergreifen, um insbesondere die industrielle Wirtschaft zu unterstützen? Wäre beispielsweise eine Senkung der Stromsteuer ein gutes Instrument?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Frau Frau Selter vom Bundesverband der Deutschen Industrie.

Sve **Annette Selter** (Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)): Der BDI hat das Gesetz nicht explizit kommentiert und die Diskussion nicht unbedingt forciert. Der BDI unterstützt die Bemühungen der Politik, bei den hohen Energiekosten für Entlastungen zu sorgen.

Das vorliegende Energiesteuersenkungsgesetz umfasst nur die Kraftstoffe und bietet mit den drei Monaten nur eine befristete Entlastung. Aus Sicht des BDI kann die Industrie mit dieser kurzfristigen Entlastung nicht richtig arbeiten. Damit lassen sich weder Investitionsentscheidungen noch Produktionskosten beeinflussen. Für die Industrie sind die Energiesteuern Kostensteuern, die die Energiekosten und damit auch die Produktionskosten beeinflussen. Bei den Produktionskosten spielen die Kraftstoffe nicht die größte Rolle. Natürlich gibt es auch Unternehmen, die davon profitieren, wie beispielsweise in der Logistikbranche. Aber wie gesagt, ist eine kurzfristige Entlastung für drei Monate nicht entscheidend für uns.

Wir müssen schauen, was für uns entscheidend ist. Das sind eher die Heizstoffe und für die Industrie das Erdgas als Brückentechnologie, weil wir schauen müssen, was für die Transformation notwendig ist. Da kommen wir dann ganz schnell zu den Stromkosten und der Strombesteuerung, die im europäischen Vergleich sehr hoch ist. Das beeinflusst die Produktionskosten und auch letztlich die Transformation, weil wir hin zur Elektrifizierung müssen. Diese Aufgabe können wir nur bewältigen, wenn die Energiekosten insbesondere für Strom gesenkt werden können.

Für uns ist es sehr wichtig, zu wettbewerbsfähigen Produktionskosten zu kommen. Dabei ist der vorliegende Gesetzentwurf nicht hilfreich. Denn in der langfristigen Betrachtung spielen

für uns – insbesondere mit Blick auf die Transformation – die Stromsteuer ebenso wie die Erdgassteuer eine große Rolle.

Wir verstehen und unterstützen, dass mit dem Gesetzentwurf die Bevölkerung entlastet werden soll. Letztendlich muss aber die Industrie zu einer Senkung der Produktionskosten kommen. Hierbei spielt die Stromsteuer und die jetzt anstehende Entscheidung für die Energiesteuerentlastung eine große Rolle.

Ich hatte in unserer Stellungnahme geschrieben, dass wir diskutieren müssen, wie es mit dem Spitzenausgleich und den Strom- und Energies-teuerentlastungen für das produzierende Gewerbe weitergeht. Diese Themen stehen für den BDI im Vordergrund. Daher ist es hier eine gute Gelegenheit, noch einmal auf die Abhängigkeit der Produktionskosten und der Investitionsentscheidungen von den Energiekosten hinzuweisen.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Ich hätte noch eine kurze Nachfrage an den ACE. Sie haben auf die Wichtigkeit der Entlastung für die Pendler und gleichzeitig auf die Befristung der Entlastung hingewiesen. Finden Sie den ausgewählten Zeitraum zwischen Juni und August nicht schwierig, weil viele Leute wahrscheinlich im Urlaub sind und dann nicht pendeln?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Frau Hurek vom ACE hat das Wort.

Sve **Kerstin Hurek** (Auto Club Europa e.V. (ACE)): Wir hätten uns natürlich einen anderen Zeitraum gewünscht, um gerade die Pendlerinnen und Pendler zu entlasten. Aber ich denke, dass angesichts der Tatsache, dass jetzt etwas getan werden muss, auch dieser Zeitraum durchaus vertretbar ist.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat für die Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN Herr Kollege Dr. Schäfer.

Abg. **Dr. Sebastian Schäfer** (B90/GR): Meine Frage richtet sich an Herrn Prof. Ost vom Bundeskartellamt. Im Zuge der Umsatzsteuersenkung während der Pandemie im Jahr 2020 sind die Steuern auf Kraftstoffe auch schon gesenkt worden. Welcher Anteil der Absenkung wurde Ihrer Analyse nach damals an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben? Welche



Größenordnung erwarten Sie jetzt im Zuge der Energiesteuersenkung? Erläutern Sie auch gerne, welche Instrumente dem Bundeskartellamt hier zur Verfügung stehen.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Herr Prof. Dr. Ost vom Bundeskartellamt.

Sv **Prof. Dr. Konrad Ost** (Bundeskartellamt): Vielen Dank für die Frage. Sie sprechen die ganz zentrale Frage an, wie diese Steuersenkungen beim Endverbraucher ankommen. Unmittelbar begünstigt sind bei dieser Steuer, um die es heute geht, die Verkäufer ab der Großhandels- bzw. ab der Raffinerieebene. Eine gesetzliche Verpflichtung, die Steuersenkung eins zu eins weiterzugeben, gibt es nicht. Auch das Kartellrecht bietet hier keine unmittelbare Handhabe. Allerdings kann man bei einem funktionierenden Wettbewerb, abgesehen von der ein oder anderen zeitlichen Verzögerung, von einer Weitergabe der Kostensenkung an die Verbraucher ausgehen. In der Sache ist diese Steuersenkung für die Tankstellenbetreiber genau das, nämlich eine Senkung der Kraftstoffbeschaffungskosten.

Wie sich die Weitergabe ganz konkret gestaltet, ist immer schwer zu prognostizieren und für die Vergangenheit auch nicht leicht herauszuarbeiten. Ich kann nur auf die verschiedenen Rahmenbedingungen hinweisen, die man bei der Bewertung dieser Preisbildung ab 1. Juni 2022 berücksichtigen muss. Zunächst wird es schon nicht einfach sein, die Effekte in der Folgezeit auf ganz bestimmte Ursachen zurückzuführen. Das war auch in der Vergangenheit immer ein Thema. Wir sehen, wie jeder tankende Bürger auch, dass die Preise an den Tankstellen ständig in Bewegung sind. Schwankungen von zehn Cent pro Liter und zehn bis zwanzig Preisänderungen am Tag an einer Tankstelle sind keine Seltenheit. Betrachtet man die Preisspannen innerhalb von Ortschaften, kommen noch ganz andere Spannbreiten zustande.

Daher ist die Feststellung, wie sich die Steuersenkung auf das Preisniveau auswirkt, nicht ganz einfach. Wir haben in der Vergangenheit gesehen, dass Steueränderungen weitergegeben wurden. Mit etwas Analyseaufwand wird man im Rückblick einiges an Aufklärung leisten können. Dazu wird das Bundeskartellamt durch die Daten unserer Markttransparenzstelle und nicht

zuletzt durch die kürzlich eingeleitete Sektoruntersuchung etwas beitragen können.

Ich wollte noch einen zweiten Punkt erwähnen. Es gibt eine Vielzahl von Faktoren, die einen erheblichen Einfluss auf den Spritpreis haben können, ohne dass wir das heute ganz genau prognostizieren können. Das können beispielsweise noch nach dem alten Steuersatz versteuerte Reste in den Tanklagern sein oder tatsächliche Kostensteigerungen auf Raffinerieebene. Denkbar sind auch Preissteigerungen durch eine kurzfristig stark ansteigende Nachfrage, weil die Verbraucher ihren Bedarf so weit wie möglich in die Niedrigsteuer-Phase verlagern.

Drittens ist das wettbewerbliche Geschehen von zentraler Bedeutung für die Weitergabe. In gut funktionierenden Märkten kann man bei Steuersenkungen davon ausgehen, dass sie umfassend an die Verbraucher weitergegeben werden. Ein eingeschränkter Wettbewerb sowohl bei Tankstellen als auch auf den vorgelagerten Ebenen kann hingegen die Ursache für eine nur unvollständige Weitergabe sein.

Nach unseren aktuellen Erkenntnissen funktioniert der Wettbewerb auf dem Tankstellenmarkt nur eingeschränkt. Wir haben neben einer grundlegenden Sektoruntersuchung im Jahr 2011 in einer ganzen Reihe von umfangreichen Verfahren festgestellt, dass insbesondere bei den großen Farbentankstellen ein recht gleichförmiges Verhalten an den Tag gelegt wird. Wir sprechen hier von einem Oligopol, das den Wettbewerb dämpft.

Die Raffinerieebene schauen wir uns in einer laufenden Sektoruntersuchung nun genauer an. Wenn der Wettbewerb nicht hinreichend funktioniert, kann es sein, dass Preissenkungen der hier geplanten Art nicht im vollen Umfang oder verzögert weitergegeben werden.

Nur noch als Ausblick: Im sogenannten Osterpaket der Bundesregierung ist vorgesehen, dass das Bundeskartellamt weitere Kompetenzen im Beobachtungsbereich bekommt. Wir sollen uns den vorgelagerten Bereich mit der Markttransparenzstelle genauer anschauen können und bekommen zusätzliche Preisdaten. Das wird uns ganz wesentlich bei der Erfassung der wirksamen Wettbewerbskräfte helfen.



Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Nun hat für die Fraktion der FDP Herr Mansmann das Wort.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Meine erste Frage richtet sich an den Wirtschaftsverband Fuels und Energie, Herrn Prof. Küchen. Die Nachfrage nach Treibstoffen gilt im Allgemeinen als ziemlich unelastisch. Wie wirken sich nach Ihrer Erfahrung steigende Preise auf das Verhalten der Endverbraucher aus? Gibt es bestimmte Schwellenwerte, bei denen größere Nachfrageänderungen zu erwarten sind? In welcher Höhe könnte das ausfallen?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Herr Prof. Dr. Küchen vom Wirtschaftsverband Fuels und Energie.

Sv **Prof. Dr. Christian Küchen** (Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x)): Richtig ist, dass die Nachfrage relativ unelastisch ist. Die Pendler sind eben schon von der Kollegin erwähnt worden. Sie müssen eben zur Arbeit fahren – wenn man die oftmals nur eingeschränkten Möglichkeiten des Homeoffice einmal außer Acht lässt. Es gibt sicher Schwellenwerte, bei denen sich der Verkehr im privaten Sektor reduziert. Wir werden stärkere Effekte der Steuerentlastung im Benzinbereich sehen. Dort geht es zusammen mit der Mehrwertsteuer um eine Senkung von ca. 36 Cent. Das könnte wieder ein Anreiz für Konsum- und Privatfahrten sein.

Allerdings wird es die grundlegenden Entscheidungen, auf welches Verkehrsmittel man setzt, ob man sich ein effizienteres Fahrzeug beschafft oder auf ein E-Fahrzeug setzt, nicht maßgeblich beeinflussen. Herr Prof. Ost hat eben schon darauf hingewiesen, dass die Preisbildung von vielen Effekten abhängt. Aktuell bewegt uns alle der Krieg in der Ukraine und der Ausstieg aus dem russischen Öl, auch wenn das Embargo noch nicht beschlossen ist. Wir gehen aber schon davon aus, dass mögliche Veränderungen in der Versorgungssituation einen zusätzlichen Einfluss auf die Preisbildung haben werden.

Die Steuersenkung am 1. Juni 2022 hat eine ganze Reihe zusätzlicher Effekte, die wir nicht vorhersagen können. Das muss man ganz klar sagen. Das eine ist das Verbraucherverhalten. Im gewerblichen Bereich ist die Flexibilität relativ

gering, weil logistische Transporte einfach stattfinden müssen. Allerdings dürfen wir beim Diesel nicht vergessen, dass ca. die Hälfte über Betriebsstellen abgesetzt wird und dort möglicherweise versucht wird, die Bestände zum 1. Juni 2022 zu reduzieren und im Nachgang wieder zu erhöhen. Das Gleiche wird an Tankstellen passieren. Allerdings muss man ganz klar sagen, dass das nicht überall möglich sein wird, weil es auch Abnahmeverpflichtungen gibt. Die Tankstellen haben laufende Verträge und werden entsprechend beliefert. Insofern werden wir eine ganz unterschiedliche Situation sehen. Man wird versuchen, viele Tanks auf niedrigem Stand zu halten, aber es wird auch welche geben, die vergleichsweise voll sind. Insofern haben wir regionale Einflüsse.

Abschließend noch einmal ganz konkret zur Frage: Ich glaube, dass sich durch die Steuersenkung nicht so viel am Verbrauchsverhalten insgesamt ändern wird. Das ist zumindest die Einschätzung aus der Vergangenheit, die wir hier tätigen können.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Es ist noch Zeit. Haben Sie eine Nachfrage?

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Ja. Sie haben schon ein wenig das Verhalten der Konsumenten und Anbieter um die Stichtage herum angesprochen. Wir haben zwei Stichtage, nämlich die Einführung der Steuersenkung und deren Ende. Vielleicht können Sie noch etwas dazu sagen, was an diesen Tagen passieren wird.

Die andere Frage ist eine räumliche: Wir haben in Europa viele Staaten, die jetzt auch handeln und in denen verschiedene Preisgefüge herrschen. Welchen Einfluss hat das auf das Verhalten der Menschen in Deutschland?

Sv **Prof. Dr. Christian Küchen** (Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x)): Noch einmal schnell zu den Stichtagen: Wir sehen jetzt den Versuch seitens der Anbieter, die Tanks mit der höher versteuerten Ware zu leeren. Im Privatverbrauch sehen wir, dass sich die Leute mit Käufen vor dem 1. Juni 2022 zurückhalten. Danach erwarten wir eine starke Nachfrage, die möglicherweise auch zu Knappheiten vor Ort oder Leerständen führen kann, weil nicht alle



Tanks so schnell wieder aufgefüllt werden können. Auch diese Herausforderung sehen wir.

Zum Ende des Steuersenkung am 31. August 2022 gehen wir davon aus, dass alle Verbraucher versuchen werden, noch möglichst viele Reservetankstellen und Tanks zu füllen – bei Benzin ist das eine große Ersparnis. Da werden wir den umgekehrten Effekt sehen. Dann werden die Tanks der Tankstellen relativ leer sein. Jeder wird natürlich versuchen, seinen Tank bei den Tankstellen aufzufüllen, weil dann noch die niedrig versteuerte Ware vorrätig ist. Das wird in beiden Fällen eine logistische Herausforderung.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Nun hat Herr Kollege Schmidt für die AfD-Fraktion das Wort.

Abg. **Jan Wenzel Schmidt** (AfD): Meine erste Frage richtet sich an Frau Dr. Rietzler vom Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung der Hans-Böckler-Stiftung. Bei der Energiesteuersenkung für die drei Monate besteht der zusätzliche Vorteil darin, dass auch die Umsatzsteuer auf die Energiesteuer entfällt. Somit ergibt sich eine etwas höhere Entlastung. Jedoch ist das Problem bei der Wiedererhebung der Energiesteuer, dass dann die Belastung durch die Umsatzsteuer wieder hinzukommt, also die doppelte Besteuerung. Mich würde daher interessieren, wie das bewertet wird und vor allem, welche Auswirkungen dort gesehen werden, da eine Mehrbelastung stattfindet und noch offen ist, wie sich die Preise bis in den September hinein entwickeln.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Fr. Dr. Rietzler vom Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung der Hans-Böckler-Stiftung.

Sve **Dr. Katja Rietzler** (Hans-Böckler-Stiftung): Danke für die Frage. Die Mehrwertsteuer ist hierbei nicht der allergrößte Posten. Aber es ist natürlich richtig, dass wir beim Auslaufen der Maßnahme umgekehrt wieder einen Preiserhöhungsschub bekommen würden.

Deshalb haben wir in unserem jüngsten Policy Brief vom April vorgeschlagen, dass man bei diesen Maßnahmen eher auf eine Stabilisierung des ansteigenden Preispfades für Kraftstoffe oder Energie generell setzen sollte, um hohe

Volatilitäten zu vermeiden. Durch den ansteigenden Preispfad würden auch Anreize gesetzt, längerfristig aus den fossilen Kraftstoffen auszuweichen, sei es durch die Nutzung von E-Mobilität oder durch eine verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. In diese Richtung sollte es gehen. Dabei könnte das untere Ende der Einkommensverteilung beispielsweise durch Klimaprämien unterstützt werden.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Haben Sie noch eine Nachfrage?

Abg. **Jan Wenzel Schmidt** (AfD): Ich hätte noch eine Frage an Herrn Conzen vom Deutschen Bauernverband. Der Koalitionsvertrag gibt vor, dass die Energiesteuer grundsätzlich erhöht werden soll, um den CO₂-Ausstoß zu senken. Das würde vor allem auch die Bauern und Landwirte betreffen, die dann die Preiserhöhung an die Endverbraucher weitergeben würden. Wie stark ist aktuell die Belastung durch die Energiesteuer und wie ist die Zukunftsperspektive?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Die Frage ging an Herrn Conzen vom Deutschen Bauernverband.

Sv **Bernhard Conzen** (Deutscher Bauernverband e.V.): Die Belastung in der Landwirtschaft ist im Moment relativ hoch. Wir haben Durchschnittsverbräuche zwischen 130 bis 350 Liter pro Hektar. Damit liegt man im Moment bei einer Größenordnung von 150 bis 200 Euro pro Hektar, die zusätzlich aufgewendet werden müssen. Wenn man die steuerliche Situation bewertet und dort Steuererhöhungen aufsattelt, wird man diese umsetzen müssen. Das führt aber dazu, dass die Lebensmittel, die jetzt schon sehr teuer sind, sich noch weiter verteuern werden. Ich weiß nicht, ob dies der richtige Weg ist.

Grundsätzlich begrüßen wir, dass die Steuerentlastung auch an die Landwirtschaft weitergegeben wird. Zumal wir an die Versorgungssicherheit denken müssen, vor allen Dingen im Sommer und Herbst, wenn die Ernte eingefahren wird. Wir müssen sicherstellen, dass für den Sektor genügend Energie zur Verfügung gestellt werden kann. Sollte es zu einem Ölembargo kommen, muss auf die Landwirtschaft Rücksicht genommen werden.



Vorsitzender **Alois Rainer**: Weiter geht es mit der SPD-Fraktion. Das Wort hat Herr Kollege Klüssendorf.

Abg. **Tim Klüssendorf** (SPD): Meine Frage richtet sich an Frau Dr. Rietzler von der Hans-Böckler-Stiftung. Zum einen würde ich gerne auf die Energiepreise eingehen. Wie wirken sich allgemein die Energiepreise momentan auf die privaten Haushalte aus und welche Rolle spielen dabei die Mobilitätskosten? Sie hatten eben den ÖPNV erwähnt. Wie bewerten Sie diese Maßnahme im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket für den ÖPNV?

Wir haben jetzt zwei Entlastungspakete, die einen Umfang von insgesamt 30 Milliarden Euro haben. Wie bewerten Sie die beiden Entlastungspakete hinsichtlich ihrer Zielgerichtetheit gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern und der sozialen Ausgewogenheit?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Frau Dr. Rietzler vom Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung der Hans-Böckler-Stiftung.

Sve **Dr. Katja Rietzler** (Hans-Böckler-Stiftung): Zur ersten Frage, wie die hohen Energiepreise die Haushalte belasten: Es sind natürlich alle Haushalte stark davon betroffen. Man kann den ersten Unterschied bei Heizenergie und Strom auf der einen Seite und Kraftstoffen auf der anderen Seite machen. Die Daten vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung zeigen ganz deutlich, dass über die Einkommensverteilung hinweg die Kostenbelastung durch Heizenergie und Strom mit zunehmenden Einkommen sinkt. Das heißt, dass ärmere Haushalte viel stärker von der Kostenbelastung durch Heizenergie und Strom betroffen sind.

Hingegen stellt sich die Belastung bei den Kraftstoffen im Verhältnis zum Einkommen viel gleichförmiger dar. Daraus kann man schließen, dass der absolute Verbrauch an Kraftstoffen mit dem Einkommen steigt. Zwei Gruppen sind besonders betroffen: Familien und Pendler. Hier kann man aber auch mit anderen Maßnahmen gut helfen.

Das 9-Euro-Ticket haben wir nicht im großen Stil untersucht. Wir haben aber auf der Grund-

lage der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe für den Durchschnittshaushalt von zwei erwerbstätigen Personen berechnet, dass eine halbierte PKW-Nutzung und stattdessen die Nutzung des ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket zu einer Verringerung der Belastung um 20 Prozent bei diesem Durchschnittshaushalt führen würde.

Zur zweiten Frage: Wir haben in unserem Policy Brief geschrieben, dass wir die beiden Entlastungspakete in ihrer Gesamtheit als weitgehend ausgewogen ansehen. Das liegt vor allem daran, dass Maßnahmen, die zusammengenommen mehr als die Hälfte des Umfangs dieser Pakete ausmachen, sehr stark progressiv wirken, was von uns sehr begrüßt wird. Das ist zum einen die Energiepreispauschale und die Entscheidung, dass diese der Einkommensteuer unterliegt, wodurch am oberen Ende einiges „wegbesteuert“ wird, was die progressive Wirkung noch verstärkt. Zum anderen sind das der Kinderbonus, die vorgezogene Abschaffung der EEG-Umlage sowie die Einmalzahlungen an Transferempfänger.

Nicht progressiv wirken hingegen die Änderungen bei der Einkommensteuer, die wir aber akzeptieren können, weil es das Thema der kalten Progression durchaus gibt. Wenn nach zehn Jahren der Arbeitnehmerpauschbetrag angehoben wird, ist das schon gerechtfertigt.

Die Energiesteuersenkung auf Kraftstoffe, um die es heute geht, sehen wir sehr kritisch. Zum einen wirkt sie verteilungspolitisch nicht sehr positiv. Es ist nun einmal so, dass die höheren Verbräuche absolut gesehen bei höheren Einkommen auftreten und die Haushalte am unteren Ende des Einkommensspektrums oft gar nicht über einen PKW verfügen. Auch der Anteil der Pendler mit langen Strecken nimmt mit dem Einkommen zu. Außerdem ist die Maßnahme klimapolitisch sehr kontraproduktiv. Das Gewicht dieser Maßnahme ist allerdings mit rund einem Zehntel der Gesamtpakete nicht außergewöhnlich hoch. Deswegen haben wir am Schluss gesagt, dass die Gesamtheit aller Maßnahmen weitgehend ausgewogen ist.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Für die Fraktion der CDU/CSU hat nun Herr Steiniger das Wort.



Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Meine Frage richtet sich an Herrn Conzen vom Deutschen Bauernverband. Wir haben eben schon gehört, dass die Landwirtschaft enorm von den hohen Energiepreisen betroffen ist. Das hat natürlich eine inflationäre Wirkung insbesondere im Bereich der Lebensmittel. Wenn man sich den Gesetzentwurf anschaut, sehen wir, dass man im Bereich Benzin, Diesel und Erdgas auf das europäische Mindestmaß bei der Energiesteuer heruntergehen will. Aus meiner Sicht wurde allerdings die Landwirtschaft vergessen. Wir wissen alle, dass beim Agrardiesel die Mindestbesteuerung sehr viel niedriger ist. Welche möglichen Maßnahmen sehen Sie oder würden Sie begrüßen, um auch bei der Landwirtschaft auf das europäische Mindestmaß zu kommen?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Das Wort hat Bernhard Conzen vom Deutschen Bauernverband.

Sv **Bernhard Conzen** (Deutscher Bauernverband e. V.): Das ist eine Frage des Wettbewerbs innerhalb Europas. Dort wird, was die Agrardieselbesteuerung angeht, mit unterschiedlichem Maß gemessen und es gibt Wettbewerbsnachteile.

Wir haben hier in Deutschland eine Steuerermäßigung von 21,45 Cent, die am Ende des Jahres zurückgewährt wird. Das ist nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluss, wenn man bedenkt, dass die Landwirtschaft mehr oder weniger auf dem Acker unterwegs ist. Da könnte man sich langfristig mehr vorstellen.

In der heutigen Situation hätte man bei den Kosten, die uns im Moment pro Hektar treffen, gänzlich auf die Steuer verzichten können, so wie es andere Länder in Europa in diesem Bereich vollziehen. Ich denke beispielsweise an Frankreich. Das wäre eine Hilfe. Denn jeder Cent zählt bei der Produktion von Lebensmitteln, um die Produktionskosten gering zu halten.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Eine Nachfrage?

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Ja, kurze Nachfrage: Müsste man nicht für die drei Monate, für die wir das Energiesteuersenkungsgesetz machen, auch die Agrardieselvergütung

in dem Maße erhöhen, dass man auf den europäischen Mindestsatz kommt?

Sv **Bernhard Conzen** (Deutscher Bauernverband e. V.): Das wäre wünschenswert. Wir sind davon ausgegangen, dass die 13 Cent, die nach dem Gesetzentwurf für drei Monate beim Kraftstoffkauf gewährt werden, zusätzlich zu den 21,45 Cent gewährt werden. Dann wären wir schon einmal in einer halbwegs richtigen Richtung unterwegs.

Für uns ist wichtig, dass man die Situation auch längerfristig im Auge behält. Ein viertel Jahr stellt für uns in der Ernte nur eine Überbrückung dar. Man muss aber auch langfristig denken. Es gibt noch einen Herbst. Wenn sich die Situation weiterhin so fortsetzt, wird auch in der Landwirtschaft der höhere Preis gezahlt werden müssen. Insofern ist es, wie Sie sagen, wünschenswert, dass man die Möglichkeit bekommt, die Steuer weiterhin zu senken.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Dankeschön. Dann machen wir weiter mit der Fraktion der SPD. Der Kollege Kasper hat das Wort.

Abg. **Carlos Kasper** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Ost vom Bundeskartellamt. Da es keine gesetzgeberische Verpflichtung geben wird, diese Steuersenkung tatsächlich weiterzugeben, ist die Arbeit der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe sehr wichtig. Könnten Sie noch einmal die neusten Erkenntnisse der Preisentwicklung beschreiben und wie sich tatsächlich die Preise an der Tankstelle bilden? Wie ist Ihre Erwartung, was die Weitergabe der Steuersenkung an Verbraucherinnen und Verbraucher angeht?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Das Wort hat Herr Prof. Dr. Konrad Ost vom Bundeskartellamt.

Sv **Prof. Dr. Konrad Ost** (Bundeskartellamt): Vielen Dank für Ihre Frage. Im aktuellen Jahresbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe haben wir eine ganze Reihe von Erkenntnissen zusammengetragen – beispielsweise wann im Tagesverlauf am günstigsten getankt werden kann, wie breit die Spanne der Preise innerhalb derselben Ortschaft sein kann oder



wie viel bei bestimmten Musterstrecken eingespart werden. Ich habe gerade schon erwähnt, dass es große Spannen sind.

Für den hiesigen Zusammenhang besonders interessant war für uns das Verhältnis der Kraftstoffpreise zum Rohölpreis. Der Preisanstieg im Jahre 2021 ähnelte dem Anstieg des Rohölpreises, ging aber auch teilweise über die diesen hinaus. Mit der Anhebung der CO₂-Abgabe und der Erhöhung der Treibhausgasminderungsquote stiegen auch die Preise für Benzin und Diesel zum Jahreswechsel 2021/2022. Nach dem Angriff auf die Ukraine Ende Februar 2022 stiegen die Preise erneut abrupt und stark an. Hier kam es tatsächlich zu einer zeitweisen Entkopplung von Rohölpreisen und Tankstellenpreisen.

Diese Entwicklung macht einen natürlich etwas misstrauisch. Man liest auch in den Zeitungen, dass das missbräuchlich sein muss. Allerdings ist der Zusammenhang in Krisenzeiten, in Zeiten von unterbrochenen Lieferbeziehungen, unsicheren Erwartungen und Nachfragepeaks doch recht komplex. Wir schauen uns die Wertschöpfungskette und die Lieferbeziehungen jetzt genauer an. Wir haben eine Sektoruntersuchung gestartet und hoffen, dass wir hier etwas Licht ins Dunkel bringen können.

Zu den Fragen, was die konkrete Erwartung angeht: Wie schon gesagt, ist es keine rechtliche Verpflichtung. Es funktioniert natürlich nur dann, wenn auch der Wettbewerb funktioniert. Ich habe schon ausgeführt, dass der Wettbewerb eingeschränkt funktioniert. Was aber auch eine gewisse Rolle spielt – und insofern glaube ich, dass auch die Markttransparenzstelle wiederum eine Rolle spielt –, sind sozusagen die weichen Instrumente, die eine durchaus präventive Wirkung haben. So ist jedenfalls unsere Erwartung. Wir haben also unsere Sektoruntersuchung, um die Wettbewerbsprobleme auch in den der Tankstellen-Ebene vorgelagerten Marktstufen anzuschauen. Insofern agieren die Unternehmen im Hinblick auf die Weitergabe der Steuervorteile quasi unter dem Brennglas des Bundeskartellamts. Hier kann man durchaus hoffen, dass das auch seine Wirkung hat.

Durch die weitere Stärkung der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe im „Osterpaket“ der

Bundesregierung wird diese Möglichkeit der Sektoruntersuchung weiter verstetigt. Damit werden wir in eine gute Lage versetzt, die Marktentwicklungen und ihre Ursachen zu analysieren und darzustellen. Natürlich verbessert das auch unsere Fallpraxis. Vielen Dank.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Haben Sie noch eine Nachfrage?

Abg. **Carlos Kasperer** (SPD): Ja, an Herrn Conzen vom Deutschen Bauernverband. Können Sie bestätigen, dass auch die Landwirtschaft von dem Energiesteuersenkungsgesetz profitiert? Könnten Sie noch einmal kurz erläutern, wie die Agrardieselvergütung erfolgt?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Herr Conzen vom Deutschen Bauernverband hat das Wort.

Sv **Bernhard Conzen** (Deutscher Bauernverband e. V.): Dankeschön, Herr Vorsitzender. Wenn wir heute den Agrardieselsteuersatz von 47,04 Cent pro Liter sehen, entfallen davon 21,45 Cent auf die sogenannte Agrardieselvergünstigung in der Landwirtschaft. Die Agrardieselvergünstigung kann am Ende des Jahres beantragt werden und wird dann erstattet. Wenn wir jetzt davon ausgehen, dass wir mit 13 oder 14 Cent pro Liter bei dem neuen Steuersatz mitberücksichtigt werden, führt dies zu einer Erstattung in der Größenordnung von 36,45 Cent pro Liter. Das wären die Sätze, die wir zugrunde legen würden.

Wenn man es dann wünschenswerterweise in die Richtung bringen könnte, dass man gänzlich auf den Energiesteuersatz von 47 Cent verzichtet, wären das nochmal knapp 11 Cent, die dazu kämen. Diese Entlastung wäre für uns in der Landwirtschaft sicherlich gut.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Für die CDU/CSU-Fraktion hat nun Herr Kollege Dr. Tebroke das Wort.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich habe eine Frage an Frau Dr. Rietzler von der Hans-Böckler-Stiftung und an Frau Hurek vom Auto Club Europa. Beim vorliegenden Gesetzentwurf stellen wir fest, dass die Energiesteuersenkung beim Benzin in einer anderen Größenordnung als beim Dieselmotorkraftstoff ausfällt. Zweitens stellen wir fest, dass § 56 Energiesteuergesetz gestrichen oder ausgesetzt



werden soll, der eine weitere Vergünstigung von rund 5 Cent pro Liter für Verkehrsunternehmen im ÖPNV vorsieht. Wie schätzen Sie diesen Stand der Regelung im Hinblick auf die Verteilungseffekte und auf die Akzeptanz dieses Gesetzespakets und nicht zuletzt hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV ein?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Das Wort hat Frau Dr. Rietzler von der Hans-Böckler-Stiftung. Ich bitte Sie, noch Zeit für Frau Hurek zu lassen.

Sve **Dr. Katja Rietzler** (Hans-Böckler-Stiftung): Ich muss bei dieser Frage tatsächlich passen. Ich habe das im Detail nicht analysiert und kann dazu keine vertiefte Antwort geben.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Gut, danke. Dann Frau Hurek vom Auto Club Europa.

Sve **Kerstin Hurek** (ACE Auto Club Europa e. V.): Herr Dr. Tebroke, ich muss Sie enttäuschen. Auch ich kann im Moment dazu wenig sagen, da ich die Interessen der Verbraucher vertrete und keine Analysen dazu habe, welche konkreten Auswirkungen das auf den ÖPNV hat. Es tut mir leid.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Vielleicht darf ich die Frage an die Frau Prof. Pittel richten?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Frau Prof. Dr. Pittel vom Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, bitte. Sie haben das Wort.

Sve **Prof. Dr. Karen Pittel** (ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.): Ich kann meinen Vorrednerin in der Hinsicht zustimmen, dass wir auch keine speziellen Analysen gemacht haben. Aber man muss natürlich immer im Hinterkopf behalten, dass es hier erstmal um eine Senkung für drei Monate geht. Ich würde also nicht erwarten, dass das tatsächlich einen Einfluss auf die Ticketpreise im ÖPNV haben würde.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Dann darf ich vielleicht nochmal auf den ersten Teil meiner Frage fokussieren. Wir haben festgestellt, dass die Energiesteuersenkung beim Dieselmotorkraftstoff viel geringer als beim Benzinmotorkraftstoff ausfällt. Ist dieser Umstand relevant für die

Akzeptanz dieser Steuersenkungsmaßnahme in der Bevölkerung, bei den Kfz-Fahrern?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Frau Prof. Dr. Pittel, bitte.

Sve **Prof. Dr. Karen Pittel** (ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.): Aus meiner Sicht würde es keinen Unterschied hinsichtlich der Akzeptanz machen. Es geht darum, die Steuersätze auf das EU-Mindestmaß zu senken. Da wir im Dieselsektor den nationalen Steuersetzungsspielraum nicht ausgereizt haben, fällt dementsprechend auch die Steuersenkung geringer aus.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Herr Dr. Tebroke, haben Sie noch Nachfragen?

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Ja, dann würde ich gerne noch einmal bei Frau Dr. Rietzler nachfragen, was die Verteilungseffekte und die Akzeptanz angeht. Es gibt im privaten Bereich in allen Einkommens- und Vermögensschichten und in allen Bevölkerungsschichten sowohl Diesel- als auch Benzinfahrer. Erkennen Sie dort nicht so etwas wie ein Unbehagen oder eine Verärgerung, dass eine Teilgruppe durch diese Energiesteuersenkungsmaßnahme viel stärker als die andere Teilgruppe profitiert?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Frau Dr. Rietzler von der Hans-Böckler-Stiftung.

Sve **Dr. Katja Rietzler** (Hans-Böckler-Stiftung): Wir haben im Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) nicht die Kapazitäten, um regelmäßig Mikrodatenanalysen durchzuführen. Wir stützen uns daher vor allem auf die Auswertungen des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP) der Kollegen vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Diese haben in einer Studie von 2019 auch eine detaillierte Analyse zum Verkehr gemacht. Danach ist die Nutzung von Benzin deutlich stärker verbreitet als von Diesel. Zudem ist der Anteil der Nutzer von Fahrzeugen mit Benzin insbesondere in den unteren Dezilen höher, also bei den Menschen mit geringeren Einkommen. Das ist eine Studie, die ich in meiner Stellungnahme zitiert habe, aus dem Jahr 2019 für die Stiftung Arbeit und Umwelt. Das sollte man im Hinterkopf behalten.



Vorsitzender **Alois Rainer**: Als nächstes hat das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Dr. Schäfer.

Abg. **Dr. Sebastian Schäfer** (B90/GR): Meine Frage richtet sich an Frau Prof. Dr. Pittel vom Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München. Die Energiesteuersenkung ist der Versuch, schnell und unbürokratisch auf die hohen fossilen Energiepreise zu reagieren. Gleichzeitig, und das ist in dieser Anhörung auch an verschiedenen Stellen deutlich geworden, gibt es ein Problem in der Verteilungswirkung und bei den Preissignalen. Die Anreize werden nicht optimal gesetzt. In der Zukunft werden wir bei den fossilen Energieträgern weiterhin einen hohen Preisdruck erleben, auch aufgrund der geostrategischen Situation. Wie sollten Haushalte und Unternehmen, insbesondere die Industrie, aus Ihrer Sicht künftig am besten entlastet werden?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Das Wort hat Frau Prof. Dr. Pittel, bitte.

Sve **Prof. Dr. Karen Pittel** (ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.): Ich gehe nicht davon aus, dass eine derartige Senkung der Energiesteuer langfristig sinnvoll sein wird. Gleichzeitig sehe ich allerdings ein hohes Potenzial an Druck, der entstehen wird, wenn die Benzinpreise auch nach Ablauf des dreimonatigen Zeitraums weiterhin so hoch bleiben. Das heißt, man muss damit rechnen, dass tatsächlich eine langfristige Senkung der Energiesteuer kommt und damit auch eine Senkung der Anreize, sich tatsächlich zu bemühen, auf Alternativen umzusteigen.

Das Pendeln wurde schon erwähnt. Ungefähr fünf Prozent der Pendler pendeln mehr als 50 Kilometer pro Tag. Das ist ein relativ kleiner Anteil, aber gleichzeitig natürlich einer, der relevant ist. Für diese Pendler ist es aber nicht so einfach, innerhalb von drei Monaten auf eine alternative Möglichkeit umzusteigen, um zur Arbeit zu kommen. Darin sehe ich im Prinzip auch das Problem bei der Begründung des dreimonatigen Zeitraums. Es wird gesagt, dass man Anpassungsmöglichkeiten für die Haushalte schaffen will. Diese Anpassungsmöglichkeiten sind aber in der Regel entweder jetzt schon gegeben oder sie sind auch in drei Monaten nicht gegeben. Aus meiner Sicht ist das nicht besonders überzeugend. Das wird zu einer langfristigen

Reduktion der Energiesteuer und damit der Staatseinnahmen führen. Damit kommt es auch zu einer Reduktion der Signalwirkung der hohen Preise für Unternehmen und Haushalte, um auf energieärmere Alternativen umzusteigen. Insofern sehe ich das Ansetzen an den Preisen als äußerst problematisch an und hätte eine stärkere Fokussierung auf Pauschalmaßnahmen für wesentlich sinnvoller gehalten, die insgesamt das verfügbare Einkommen der Haushalte, aber auch die Spielräume der Unternehmen, erhöhen.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Haben Sie noch eine Nachfrage, Herr Dr. Schäfer?

Abg. **Dr. Sebastian Schäfer** (B90/GR): Ja, gerne. Frau Prof. Dr. Pittel, können Sie diese Pauschalmaßnahmen für die Haushalte und Unternehmen skizzieren?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Bitte, Frau Prof. Dr. Pittel.

Sve **Prof. Dr. Karen Pittel** (ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.): Es handelt sich dabei um Maßnahmen, die nicht direkt an den Energiepreisen ansetzen sollten. Zum Beispiel hätte man die Einnahmen, die wir jetzt bei der Energiesteuer verlieren, auch verwenden können, um Haushalten unter einer bestimmten Einkommensgrenze zu helfen. Einige Nachbarstaaten in der EU setzen das so um. Aufseiten der Unternehmen kann man einerseits kurzfristig unter die Arme greifen, indem zum Beispiel Kreditmöglichkeiten bei der KfW erweitert werden, sodass die Unternehmen einen Anreiz haben, sich zu bemühen weniger abhängig von den fossilen Energieträgern zu werden. Eine Senkung der Energiepreise halte ich auf nationalstaatlicher Ebene, gerade auch aufgrund des Wettbewerbs im Bereich der Wirtschaft, für problematisch. Hier müsste es eine abgesprochene Vorgehensweise innerhalb der EU geben. Wir beobachten momentan einzelne Maßnahmen in verschiedenen EU-Staaten zu verschiedenen Zeiten mit verschiedenen Höhen. Dies wird häufig mit Verteilungsgründen, aber eben auch mit Wettbewerbsgründen gerechtfertigt. Hier wäre ein einheitliches Vorgehen wesentlich sinnvoller. Zudem handelt es sich beim Erdöl um Weltmarktpreise. Das heißt, unter den steigenden Erdölkosten leidet nicht nur die deutsche und die europäische Wirtschaft, sondern tatsächlich auch die globale Wirtschaft.



Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Als nächstes hat das Wort für die Fraktion DIE LINKE. der Kollege Görke.

Abg. **Christian Görke** (DIE LINKE.): Meine erste Frage richtet sich an Prof. Dr. Kalkuhl vom MCC. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf? Ist dieser geeignet, eine entsprechende Entlastung der Bürgerinnen und Bürger kurzfristig herzustellen?

Eine zweite Frage geht an Frau Dr. Rietzler vom IMK der Böckler-Stiftung. Anstelle einer Energiepreissenkung haben Sie einen interessanten Vorschlag unterbreitet. Sie sprechen sich für einen Gaspreisdeckel aus. Insofern würde mich interessieren, wie dieser wirken soll und welchen Vorteil er hätte.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Ich gebe das Wort Herrn Prof. Dr. Kalkuhl.

Sv **Prof. Dr. Matthias Kalkuhl** (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) gGmbH): Wie ist die Senkung der Energiepreissteuer zu bewerten? Wir haben hohe Energiepreise, auch hohe Benzinpreise, allerdings waren sie im März 2022 etwa so hoch wie im September 2012. Benzinpreise schwanken immer. Was wir jetzt sehen, ist hoch, aber es stellt auch nicht alles an Schwankungen in den Schatten, die wir in der Vergangenheit hatten.

Ich sehe drei kritische Punkte bei der Energiesteuersenkung: Der erste Punkt betrifft die Weitergabe an die Haushalte. Wir wissen aus der Mehrwertsteuersenkung nach der Corona-Pandemie, dass diese Steuersenkung nur zu 40 bis 80 Prozent weitergegeben wurde. Das heißt, 20 bis 60 Prozent sind bei den Mineralölkonzernen verblieben. Das sind empirische Studien, durchgeführt unter anderem von Monika Schnitzer, die auch eine der Wirtschaftsweisen ist. Das zeigt die Problematik, dass wir keine sehr zielgenauen Steuerungsinstrumente haben, um damit die Bürger zu entlasten.

Das zweite Problem: Die Absenkung von Energiepreisen durch Steuerermäßigungen ist ökonomisch ähnlich wie eine Subvention und verzerrt die Anreize, Energie einzusparen. Bei einem dreimonatigen Zeitraum mag das noch vertretbar sein, aber wir sehen jetzt schon die Debatte, dass es womöglich auch um eine Verlängerung geht. Das wäre fatal und wirtschaftspolitisch auch ein falscher Weg, wenn wir Verteilungskonflikte über Eingriffe

in den Preismechanismus lösen statt über direkte Einkommenszuschüsse, die sehr zielgenau ausgestaltet werden könnten.

Der letzte Punkt ist die Verteilungswirkung. Die verringerten Benzin- und Dieselpreise entlasten vor allem die Mittelschicht. Das sind aber die, die diese Steuern später zahlen müssen und die dann später auch zur Kasse gebeten werden. Das bedeutet weitere Einbußen bei der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Dankeschön. Als nächstes hat das Wort Frau Dr. Rietzler.

Sve **Dr. Katja Rietzler** (Hans-Böckler-Stiftung): Erst einmal zu den Wirkungen der von uns vorgeschlagenen Maßnahme: Es geht darum, einen gedeckelten, also begrenzten Gasverbrauch pro Haushalt auf einen Preis etwa zum Ende des Vorjahres zu deckeln und nur das abzufedern, was bei dieser begrenzten Summe im Jahr 2022 an Kosten darüber hinaus anfällt. Ein Argument dafür ist der starke Anstieg des Gaspreises. Man kann damit rechnen, dass der Gaspreis im ganzen Jahr 2022 insgesamt doppelt so hoch sein dürfte wie im Vorjahr.

Wir sehen auch, dass Haushalte, die mit Gas heizen, viel weniger ausweichen können, während beim Verkehr schon noch einige Anpassungsmöglichkeiten bestehen. Knapp die Hälfte der Arbeitswege ist unter 10 Kilometer lang. In diesen Fällen kann man auch an andere Verkehrsmittel denken als nur an das Auto. Auch der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ist mit ca. 15 Prozent sehr gering und sicher ausweitbar, zumal nicht jeder in dünnbesiedelten ländlichen Gebieten wohnt. Das Gute an einem Gaspreisdeckel wäre, dass er Anreize zum Energiesparen nicht konterkariert, weil er auf einen niedrigen Durchschnitt je Haushalt begrenzt werden kann. Wir sehen an den Verteilungsdaten, dass gerade Haushalte mit niedrigeren Einkommen durch die Kosten der Heizenergie besonders stark belastet sind. Die Wirkung unseres Vorschlags wäre ähnlich einer Art Pauschalzahlung speziell für Haushalte, die mit Gas heizen. Das ist eine Option.

Ich persönlich halte sehr viel von pauschalen Zahlungen, weil das Anreize zum Energiesparen nicht konterkariert und sehr viele verschiedene Fälle abdeckt – vom Pendler bis zu jemandem, der durch Heizkosten stark belastet ist.



Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Für die Fraktion der FDP hat nun der Kollege Mansmann das Wort.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Meine Frage geht an Herrn Rothbart vom Zentralverband des Deutschen Handwerks. Wir haben in den letzten Monaten große Preissprünge erlebt: über zwei Euro pro Liter für Benzin und Diesel. Welche Auswirkungen hat das auf die Arbeit und das Wirtschaften der Handwerksbetriebe und zwar ganz lebenspraktisch? Was bedeutet das für das Handwerk, und wie gehen die Betriebe damit um? Inwiefern besteht die Möglichkeit, diese Mehrkosten an die Verbraucher weiterzugeben und in welchem Umfang?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Herr Rothbart vom Zentralverband des Deutschen Handwerks.

Sv **Carsten Rothbart** (Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V.): Die gestiegenen Energiekosten sind für das Handwerk in großen Teilen sehr problematisch, denn Material muss auf Baustellen geschafft werden, Wäsche, die für Krankenhäuser bestimmt ist, muss transportiert werden. Das alles kostet erhebliche Mengen an Diesel und die Preise haben sich stark erhöht. Von daher ist der gestiegene Kraftstoffpreis für viele Gewerke ein großes Problem. Es kommt verschärfend hinzu, dass gerade bei langfristigen Verträgen, – Wäschereien, die Krankenhäuser beliefern – nicht immer Preisklauseln vorgesehen sind und es jedenfalls nicht immer kurzfristig möglich ist, gestiegene Preise weiterzugeben. Von daher ist das schon eine Belastung für viele Unternehmen, die mittlerweile existenzbedrohende Ausmaße annimmt. Zumal es nicht nur die Kraftstoffpreise sind, die explodieren. Denken Sie an die benötigten Produktionsenergien. Als Beispiel wieder die Wäscherei: Dort sind alternative Energien nach der Aussage der Verbände noch gar nicht marktreif, sodass ein Ausweichen hier kurzfristig nicht möglich ist. Auch die Vorprodukte und die Rohstoffe haben sich erheblich verteuert, sodass die Gewinnmargen aufgezehrt werden. Das gilt gerade für viele Betriebe, die nach der Coronakrise schon erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Das geht wirklich an die Substanz.

Von daher ist die Senkung der Kraftstoffsteuer eine gute Maßnahme, die wir unterstützen. Allerdings

ist die Befristung aus unserer Sicht zu kurz. Auf jeden Fall sollte eine Verlängerungsoption im Gesetz vorgesehen werden, wenn die Kraftstoffpreise, – was leider aufgrund der Ukraine Krise zu erwarten ist – nicht kurzfristig wieder sinken. Aber vor allen Dingen ist wichtig, dass auch die anderen Energiepreise in den Blick genommen werden. Wie der BDI schon ausgeführt hat, sind Kraftstoffe eine Energiequelle für einen bestimmten Sektor, nämlich den Transport. In der Produktion bestehen noch ganz andere Themen. Dort gibt es teilweise eine Verdopplung oder eine Verdreifachung der Preise, und es ist eben nicht möglich - aufgrund von langfristigen Verträgen oder der Konkurrenzsituation - diese ohne weiteres auf den Nachfrager abzuwälzen. Daher halten wir zusätzlich direkte Förderprogramme für besonders energieintensive Gewerke für notwendig.

Wirtschaftsminister Habeck und Finanzminister Lindner haben ein Zuschussprogramm angekündigt, in deren Genuss allerdings nur besonders handelsintensive Unternehmen kommen. Die Gewerke des Handwerks sind dort ausgeschlossen, sodass wir eine Verbreiterung dieser Zuschussprogramme für besonders betroffene Gewerke fordern. Darüber hinaus müsste insgesamt auch das deutsche Steuerrecht – wir haben die Diskussion im Rahmen des Corona-Steuerhilfegesetzes letzte Woche geführt – investitionsfreudiger gestaltet werden. Die Energiepreise werden langfristig hoch bleiben. Daher sind dringend Investitionen notwendig, die die Unternehmen in die Lage versetzen, klimaneutral und damit auch rohstoffeinsparend zu wirken. Dementsprechend muss ein Gesamtkonzept erstellt werden, das aufeinander abgestimmt ist. Aus unserer Sicht ist die dreimonatige Senkung der Kraftstoffpreise allein keinesfalls zielführend und ausreichend.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Als nächstes hat für die Fraktion der SPD der Kollege Klüssendorf das Wort.

Abg. **Tim Klüssendorf** (SPD): Ich habe hinsichtlich der Betrachtung des Marktes eine Frage an Frau Hurek. Wir haben eben von Herrn Prof. Dr. Ost schon eine Menge zum Bundeskartellamt gehört. Mich würden Ihre Erfahrungen interessieren, da auch Sie den Markt sehr intensiv beobachten. Sind die Maßnahmen, die die Bundesregierung ergriffen hat, was die Transparenz und die Stärkung der Beobachtungsbefugnisse angeht, geeignet, um den



Markt besser zu kontrollieren und bessere Ergebnisse für einen funktionierenden Wettbewerb zu erzielen?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Frau Hurek vom Auto Club Europa.

Sve **Kerstin Hurek** (ACE Auto Club Europa e. V.): Grundsätzlich sind die Instrumente dazu geeignet, allerdings ist das, was beim Verbraucher ankommt, immer noch sehr vage und sehr gering. Uns erreichen vielfach Anfragen, warum die Preise im europäischen Ausland ganz anders sind. Ich glaube, da kann auch die Bundesregierung noch ein Stückweit dazu beitragen, dass auch an den Tankstellen Preise transparenter gemacht werden. Sicherlich ist mehr Transparenz im Rahmen dieser neuen Initiative möglich, gleichzeitig aber in jedem Falle für den Verbraucher auch wünschenswert.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Haben Sie noch Nachfragen, Herr Klüssendorf?

Abg. **Tim Klüssendorf** (SPD): Nein.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Dann machen wir weiter mit der Fraktion der CDU/CSU, Herr Kollege Dr. Tebroke.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Ich nehme aus den bisherigen Antworten mit, dass wir davon ausgehen können, dass insbesondere zu den Stichtagen, aber auch in bestimmten Regionen – Herr Mansmann hatte das eben thematisiert – schon deutliche Schwankungen oder Schwierigkeiten auftreten könnten.

Ich möchte jetzt aber den Fokus auf die kleineren und in vielen Fällen auch unabhängigen und auch teilweise familiengeführten Tankstellen richten. Dazu geht meine Frage an Herrn Franke von der Stiftung Familienunternehmen und zunächst an Herrn Prof. Dr. Küchen vom Wirtschaftsverband Fuels und Energie: Wie schätzen Sie die Situation dieser kleinen und unabhängigen Tankstellen ein, die beklagen, dass sie noch viel stärker von diesen Schwankungen betroffen sein werden? Sie beklagen, dass entsprechende Entsteuerungs- und Nachversteuerungsregelungen nicht getroffen werden, die ihnen viel helfen könnten. Sie regen ebenfalls an, den Zeitraum zu verlängern und dafür möglicherweise die Steuersenkung nicht ganz so stark ausfallen zu lassen. Über einen längeren Zeitraum könnten diese Spannungen gemildert werden.

Andernfalls befürchten sie, dass sie diese gut gemeinte Phase als selbstständige Unternehmen nicht überstehen könnten. Wie stehen Sie dazu?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Die erste Frage geht an Herrn Prof. Dr. Küchen.

Sv **Prof. Dr. Christian Küchen** (Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. (en2x)): Die Tankstellen, gerade die Familienunternehmen und kleinen Tankstellen, mit denen wir im Austausch stehen, haben den Vorschlag gemacht, einen Mechanismus zu schaffen, der im Prinzip die Tankbestände in den Tankstellen adressiert. Diese sollten zum Zeitpunkt der Steuerumstellung mit einer Meldung an die Zollbehörden entlastet werden und dann zum Ende der drei Monate nachversteuert bzw. wieder höher besteuert werden, um diesen Effekt zu kompensieren. Diesen Vorschlag können wir aus deren Sicht absolut nachvollziehen.

Das würde das mögliche Problem entschärfen, dass die Tankstellen, weil sie Abnahmeverpflichtungen haben, am 1. Juni 2022 auf relativ vollen Tanks sitzen würden. Beim Benzin geht es für die Unternehmen um knapp 30 Cent. Wenn man weiß, dass eine Tankstelle häufig eine Marge von einem oder zwei Cent pro Liter hat, dann sind 30 Cent etwas, was man nicht einfach nachgeben kann. Dann ist das tatsächlich ein finanzielles Problem für die Unternehmen. Das kann für Einzelunternehmen eine Herausforderung sein.

Ich bin sicher, dass die Unternehmer mit ihren Lieferanten im Gespräch sind und versuchen, diese Mengen möglichst klein zu halten. Am Ende betrifft das die unternehmerische Freiheit. Wir vertreten auch die Unternehmen, die als Raffinerien oder auch Großhandelsunternehmen diese Tankstellen beliefern, und auch sie haben ein Interesse, gut durch diese Steuersenkung zu kommen. Aber es ist eine Herausforderung.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Dann hat als nächstes Herr Franke von der Stiftung Familienunternehmen und Politik das Wort.

Sv **Roland Franke** (Stiftung Familienunternehmen und Politik): Ich kann das, was Prof. Dr. Küchen gesagt hat, im Grunde nur unterstreichen. Wenn man sieht, welche Turbulenzen in den betroffenen Betrieben bei der Umstellung um die beiden Stichtage herum entstehen werden, wird das ein Beitrag dazu sein, den Tankstellen das Leben damit noch



mal ein Stückchen schwerer zu machen, als es ohnehin schon ist. Es wäre eine große Hilfe, wenn man auf die vorgeschlagene Art und Weise den Stichtagsdruck verringern könnte.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Nachfrage?

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Ja, ich würde gerne eine Nachfrage an Herrn Franke richten, aber den Fokus auf kleine und mittelständische Unternehmen ausweiten, nicht nur solche, die als Tankstellen am Markt sind, und von denen angenommen wird, dass die jetzt anstehenden Veränderungen gar nicht so problematisch seien. Insbesondere wird in der Gesetzesbegründung davon ausgegangen, dass keine direkten sonstigen Kosten durch das Gesetz anfallen. Wie stehen Sie zu dieser These?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Herr Franke, bitte.

Sv **Roland Franke** (Stiftung Familienunternehmen und Politik): Umstellungskosten werden anfallen. Das passiert nicht von alleine, sondern muss in der ganzen Organisation umgesetzt werden. Da gibt es immer viele Punkte, die bei so einer Anpassung zum Tragen kommen. Vor diesem Hintergrund, aber das werden wir in den letzten 15 Sekunden nicht schaffen, müsste man das Vorhaben eigentlich noch deutlich weiter fassen und etwas nachhaltiger an die ganze Entlastungsidee herangehen.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Als nächstes hat für die Fraktion der AfD der Kollege Schmidt das Wort.

Abg. **Jan Wenzel Schmidt** (AfD): Meine Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Ost und an Frau Hurek: Steuern und Abgaben sind ein Faktor, der allgemein die Kraftstoffpreise erhöht. Es besteht aber auch die Frage der Preissteigerung, die durch Unternehmen ausgelöst wird. Wenn man sich die Rohölpreisnotierung und den Dollar-Kurs anschaut, der sich seit März nicht wirklich stark verändert hat, ist es doch zumindest unverhältnismäßig, wenn die Preise beim Benzin um 20 Cent und bei Diesel um circa 30 Cent steigen. Besteht nicht die Gefahr, dass die Unternehmen hier eine Chance erkennen, unnötige Preissteigerungen letztlich auf den Endverbraucher umzulegen?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Dankeschön. Die erste Frage ging an Herrn Prof. Dr. Ost vom Bundeskartellamt, bitte.

Sv **Prof. Dr. Konrad Ost** (Bundeskartellamt): Da kann ich an das, was ich schon gesagt habe, sowie an unsere Beobachtung des Marktes im Zusammenhang mit dem Angriff auf die Ukraine anknüpfen. Es gibt keine rechtliche Verpflichtung. Man würde zunächst vermuten, dass die Rohölpreise und Tankstellenpreise in einer gewissen Relation zueinander stehen. Das war auch lange so. Im Rahmen dieser Krise haben wir eine Entkopplung beobachtet. Ganz generell ist es so, dass es im Rahmen von Wettbewerbsprozessen oder auch bei Problemen im Wettbewerb zu Effekten kommen kann, dass die Vorteile nicht umfassend weitergegeben werden. Dieses Risiko besteht. Gleichzeitig ist unsere Erwartung auch, dass die Unternehmen, wenn sich das Bundeskartellamt intensiv mit diesem Markt befasst – einerseits durch die Stärkung der Markttransparenzstelle, andererseits durch unsere Sektoruntersuchung –, im Sinne einer gewissen Präventionswirkung davon abgehalten werden, diese Vorteile nicht weiterzugeben. Insofern muss man abwarten, wie es weitergeht. Das ist ein Punkt, den ich betonen möchte. Auch wenn es auf den ersten Blick nicht so aussieht, als würden die Vorteile unmittelbar weitergegeben werden: Die Preisbildung ist komplex, und es kann immer auch andere Effekte geben, die erklären, warum die Preise so sind, wie sie sind. Das muss man sich dann im Detail genau anschauen.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Das Wort hat nun Frau Hurek vom Auto Club Europa.

Sve **Kerstin Hurek** (ACE Auto Club Europa e. V.): Diese Entkopplung führt beim Verbraucher nicht zur Akzeptanz. Aber es ist ganz wichtig, und da sehe ich auch uns als Verband in der Pflicht, zu dieser Transparenz beizutragen. Wir müssen den hoch komplexen Vorgang erhellen, wie Benzinpreise und Dieselpreise zustande kommen. Hierzu muss einfach noch mehr informiert werden, auch über die beschriebene Entkopplung. Herr Prof. Dr. Ost hat es gesagt: Auch die Markttransparenzstelle liefert dazu einen Beitrag.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Dann machen wir weiter mit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Dr. Schäfer, Sie haben das Wort.

Abg. **Dr. Sebastian Schäfer** (B90/GR): Ich richte meine Frage an Herrn Prof. Dr. Kalkuhl vom MCC. Wir haben in dieser Anhörung auch immer wieder von möglichen Pauschalzahlungen gesprochen.



Könnten Sie illustrieren, in welcher Höhe solche Zahlungen möglich wären, wenn wir den gleichen fiskalischen Aufwand wie für die Energiesteuersenkung betreiben würden?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Das Wort hat Prof. Dr. Kalkuhl.

Sv **Prof. Dr. Matthias Kalkuhl** (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) gGmbH): Das haben wir nicht durchgerechnet. Aber wenn man sich die verschiedenen Programme in diesem Paket anschaut, erscheint es durchaus möglich, dass so etwas wie die Energiepreispauschale problemlos verdoppelt oder gar verdreifacht werden könnte. Damit hätte man eine viel stärkere Entlastung bewirkt, gerade bei Haushalten mit geringen Einkommen. Das sollte ja das Ziel sein, denn sie stehen wirklich vor sehr großen Herausforderungen. Gar nicht so sehr beim Benzin- und Dieselpreis, sondern ganz stark bei den Heizkosten. Dabei hilft die Energiepreispauschale viel stärker. Sie könnte auch von ihrer Zielgruppe noch erweitert werden. Wir haben nur bestimmte Haushalte, die in den Genuss dieser Maßnahme kommen werden. Aber das könnte man auch mit dem Klimageld, was eingeführt werden soll, zusammendenken und sich überlegen, wie eigentlich eine Kompensation aussehen kann, die hohe Energiepreisanstiege zielgerichtet kompensiert und schnell angepasst werden kann, sodass es nicht immer wieder monatelange Diskussionsprozesse und Gesetzgebungsänderungen geben muss. Gewisse Informationen bezüglich der Haushalte – ist es ein Haushalt mit Gasheizung oder nicht – könnten verknüpft werden, um auch hier noch zielgerichteter vorzugehen. Denn es sind vor allem die Haushalte mit Gasheizung und Heizöl, die sehr stark betroffen werden. Manche merken es noch gar nicht, weil die Heizkostenabrechnung erst viel später eintreffen wird. Aber sie stehen vor erheblichen Herausforderungen, weil sich die Preise nahezu verdoppelt haben.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Dann machen wir weiter mit der Fraktion der SPD. Herr Kollege Kasper, Sie haben das Wort.

Abg. **Carlos Kasper** (SPD): Meine Frage richtet sich an Frau Hurek. Halten Sie eine dauerhafte Absenkung der Energiesteuer für sinnvoll? Welche Maß-

nahmen sollten wir bei der Bepreisung und Besteuerung von fossilen Energieträgern langfristig ergreifen?

Vorsitzender **Alois Rainer**: Dankeschön. Frau Hurek, Sie haben das Wort.

Sve **Kerstin Hurek** (ACE Auto Club Europa e. V.): Grundsätzlich geht es darum, die Erderwärmung nicht weiter ansteigen zu lassen, Stichwort Klimawandel. Das heißt, wir müssen den CO₂-Ausstoß verringern. Daher fordern wir als ACE, auch kurzfristig Anreize zu setzen, fossile Energien einzusparen, um so die Abhängigkeit von Energieimporten zu reduzieren. Wir haben vor einigen Wochen bereits vorgeschlagen, ein befristetes Tempolimit von 100 Kilometern pro Stunde auf deutschen Autobahnen einzuführen. Die Umweltminister haben sich am Wochenende dafür ausgesprochen. Dadurch könnte im Verkehrsbereich zügig ein wichtiger Beitrag zur Drosselung des Öl-Verbrauchs geleistet werden. Eine geringere Nachfrage bedeutet eben auch weniger Importe aus Russland. Dies führt dazu, dass weniger Geld dort hinfließt. Sobald ein Öl-Embargo, das derzeit in der Diskussion ist, verhängt wird, könnte auch das befristete Tempolimit wieder aufgehoben werden.

Fakt ist, dass die Energiepreise gerade explodieren und auch schon explodiert sind. Energie zu sparen heißt eben auch Kosten zu sparen. Dauerhafte Subventionierung von fossilen Energien lehnt der ACE ab. Das heißt, es geht darum, Transformationsprozesse zu beschleunigen und den schnellen und massiven Ausbau der Erneuerbaren voranzutreiben und damit die Energieversorgung Deutschlands perspektivisch unabhängiger von Kohle-, Gas- und Öl-Importen zu machen. Damit lässt sich auch die Verkehrswende beschleunigen, die im Übrigen nicht zum Nulltarif zu haben ist.

Die CO₂-Bepreisung ist der richtige Weg. Allerdings sprechen wir uns dafür aus, dass es eine Nejustierung des gesamten Ausgaben- und Steuersubventionierungsmaßnahmenpakets gibt. „Entfernungspauschale“ ist das Stichwort. Die Verbraucher müssen aber weiterhin auch mit ihrem PKW unterwegs sein können. Sie müssen klimaschonend unterwegs sein. Das heißt, eigentlich müssten diejenigen entlastet werden, die klimaschonend unterwegs sind. Wir müssen auf die Alternativen zum PKW setzen. Es kann nicht darum gehen, mit Sub-



ventionen klimafreundliche Alternativen zu konterkarieren. Daher fordern wir eine klimagerechte und sozial ausgewogene Reform des derzeitigen Systems aus KfZ-Steuer, Pendlerpauschale und Dieselprivileg. Unseres Erachtens muss all das jetzt auf den Prüfstand.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Dann machen wir weiter mit der Fraktion der CDU/CSU. Herr Kollege Brehm, bitte.

Abg. **Sebastian Brehm** (CDU/CSU): Ich möchte noch mal auf Herrn Franke von der Stiftung Familienunternehmen und Politik zurückkommen. Sie haben gesagt, man müsste die Regelung deutlich weiter fassen. Insgesamt gibt es einen hohen Umstellungsaufwand. Das Thema Industrie und Mittelstand wird in dem Gesetz letztlich außer Betracht gelassen, außer bei den Kraftstoffen. Die Stromsteuer und andere Fragen sind dort überhaupt nicht erwähnt. Insofern will ich fragen, welche weitergehenden Anmerkungen Sie haben. Sie wollten das vorhin ergänzen, aber die Zeit reichte nicht. Wenn Sie noch eine Minute Zeit für Frau Selter übrig lassen, auch noch einmal zum Thema Energiebesteuerung Stellung zu nehmen. Was müsste man aus Ihrer Sicht für die Industrie machen? Vielen Dank.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Dann hat das Wort Herr Frank von der Stiftung Familienunternehmen und Politik.

Sv **Roland Franke** (Stiftung Familienunternehmen und Politik): Ich wollte darauf hinweisen, dass die Stiftung Familienunternehmen durch das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) im Abstand von zwei Jahren einen Länderindex erstellen lässt, der verschiedene Standortfaktoren analysiert. Einer davon ist Energie. Im Bereich Energie ist Deutschland für das Jahr 2021 auf den Beginn des letzten Drittels abgerutscht. Das gilt vor dem Hintergrund, dass die Sicherheit der Energieversorgung in Deutschland vergleichsweise gut ist, verglichen mit anderen OECD-Staaten. Aber die Energiepreise – und das schließt Strom mit ein – sind in Deutschland deutlich höher als in den meisten vergleichbaren Staaten. Deswegen dieser relativ schlechte Rang.

Das heißt, der Handlungsbedarf ist ohnehin schon groß. Er ist im Rahmen einer Umfrage zu den Energiepreisen noch einmal unterstrichen worden, die vor wenigen Wochen gemacht worden ist. Gefragt

wurden 1100 Unternehmen, davon fast 1000 Familienunternehmen. Die Frage war: „Wie gehen Sie mit den steigenden Energiekosten um?“ Zunächst einmal rechnet ungefähr die Hälfte der Unternehmen damit, dass sich die steigenden Preise bei ihnen sofort bemerkbar machen. Ungefähr ein Drittel geht auch davon aus, dass das wegen der langlaufenden Verträge erst im zweiten Halbjahr bzw. 2023 ankommt. Es ist keine Frage von drei Monaten. Die Reaktion darauf, wie mit diesen Veränderungen umgegangen werden wird, besteht natürlich als erstes in Preiserhöhungen. Irgendwie müssen die Kosten weitergegeben werden. Das sagen fast 90 Prozent mit großer und relativ großer Wahrscheinlichkeit voraus. Dreiviertel der Befragten sagen aber auch, dass sie noch stärker in Energieeffizienz investieren wollen oder aber, dass sie andere geplante Investitionen verschieben müssen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, den Blick deutlich auszuweiten. Zum einen auf die Stromsteuer, die, nachdem der Einstieg in die CO₂-Bepreisung schon gelungen ist, durchaus zum Auslaufmodell werden könnte. Zum anderen auf die ganz normalen steuerlichen Maßnahmen wie Verlustverrechnung, Verlustvortrag und vor allem Abschreibungen. Hier braucht man verlässliche Kontinuität für nachhaltigere Finanzen. Gerade beim Beispiel der degressiven Abschreibung wird das deutlich. Die Bundesaußenministerin hat am Wochenende gesagt, dass wir uns in dieser Frage in einem Dauerlauf befinden. Da gebe ich ihr Recht. Deswegen sollten auch die Maßnahmen langfristig sein.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Dann hat Frau Selter noch das Wort.

Sve **Annette Selter** (Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)): Die Energiekosten sind so hoch, wie Herr Franke das ausgeführt hat. In Deutschland ist das im Vergleich insbesondere zum Rest der EU der Fall, weil wir hohe Besteuerungssätze haben. Wir haben hohe Energiesteuern, beispielsweise die höchste Stromsteuer mit 20,50 Euro je Megawattstunde im Gegensatz zur Mindestbesteuerung von 54 Cent für das produzierende Gewerbe oder 1,08 Euro für private Haushalte. Insbesondere hier ist anzusetzen. Die bisherigen Entlastungen bei der Energiesteuer, die Ende des Jahres auslaufen werden, sollen vom BMF verlängert



werden. Das ist besonders wichtig, um eine Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Energiekosten in Europa herzustellen.

Das würde ich noch einmal unterstreichen: Die Energiebesteuerung ist ein wesentlicher Kostenfaktor, der reduziert werden muss.

Vorsitzender **Alois Rainer**: Vielen Dank. Somit wären wir am Ende der Anhörung. Ich darf mich bei den Damen und Herren Sachverständigen für Ihre Teilnahme an dieser Anhörung ganz herzlich bedanken, auch bei den Fachbeamtinnen und -

beamten aus dem Bundesfinanzministerium, die hier im Saal und in der Schalte sind. An die Damen und Herren Kollegen ein herzliches Dankeschön. Vielen Dank an alle, die der Anhörung beigewohnt haben. Die Anhörung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 13:28 Uhr

Alois Rainer, MdB
Vorsitzender



- Anlagenverzeichnis -

Anlage 1: Stellungnahme des ACE Auto Club Europa e.V.

Anlage 2: Stellungnahme des Bundeskartellamtes

Anlage 3: Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Anlage 4: Stellungnahme des ifo Instituts – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V.

Anlage 5: Stellungnahme von Prof. Dr. Matthias Kalkuhl, Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) gGmbH

Anlage 6: Stellungnahme von Dr. Katja Rietzler, Hans-Böckler-Stiftung

Anlage 7: Stellungnahme des Wirtschaftsverbandes Fuels und Energie e.V. (en2x)

Anlage 9: Stellungnahme des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH)



ACE Auto Club Europa e.V. | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin
An den Deutschen Bundestag
Finanzausschuss

ACE Auto Club Europa e.V.
Stab Verkehrspolitik

Märkisches Ufer 28
10179 Berlin

Telefon: 030 278 725 11
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
Internet: www.ace.de

16. Mai 2022

Stellungnahme des ACE zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG) – BT-Drucksache 20/1741

**Öffentliche Anhörung – Finanzausschuss des Deutschen Bundestages
am Montag, den 16. Mai 2022, 11 Uhr**

Grundsätzliche Einordnung

Der massive Preisanstieg bei fossilem Gas, Kohle und Rohöl hat bereits das vergangene Jahr stark geprägt, was nach dem Preisverfall im Coronajahr 2020 besonders massiv war. Die Gründe waren der Anstieg der weltweiten Nachfrage, niedrige Speicherfüllstände, ein knappes kurzfristiges Angebot und eine angespannte geopolitische Lage. Der Krieg in der Ukraine hat die Aussicht darauf, dass sich diese Lage bis 2023 beruhigt, zunichte gemacht. Die Energiepreise steigen nun weiter und die Aussicht, es könnte zu Lieferausfällen oder sogar einem Importstopp von Rohöl aus Russland kommen, treibt die Preise deutlich nach oben.

Die aktuell hohen Benzin- und Dieselpreise sind ein Problem für Autofahrerinnen und Autofahrer, insbesondere für die Menschen, die auf ihr Fahrzeug angewiesen sind. Dies betrifft vor allem die Pendlerinnen und Pendler. Hier spielen die hohen Spritpreise eine besondere Rolle, weil der Anteil derer, die mit dem Auto zur Arbeit pendeln, besonders hoch ist, und die Wege zur Arbeit recht lang sind. Ein Fünftel des gesamten Personenverkehrs ist Pendelverkehr. 74 Prozent der zurückgelegten Kilometer entfallen dabei aufs Auto, bei einer Auslastung von 1,075 Personen je Auto. Seit 1976 haben sich die mittleren Pendeldistanzen fast verdoppelt, von knapp acht auf nunmehr 16 Kilometer.¹

¹ Siehe Studie der Agora Verkehrswende vom 4. April 2022, [Wende im Pendelverkehr \(agora-verkehrswende.de\)](https://www.agora-verkehrswende.de)

Daher begrüßt der ACE Auto Club Europa das Gesetz zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe, um damit die Energiesteuern auf Kraftstoffe für drei Monate - von Juni bis August 2022 - so weit zu senken, wie es die EU-Richtlinien erlauben. Aus ACE-Sicht muss aber sichergestellt werden, dass die Energiesteuersenkung auch tatsächlich bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankommt. Da sich die Spritpreise teilweise von der Krisenentwicklung entkoppelt haben, ist die Ankündigung einer kartellrechtlichen Überprüfung aus ACE-Sicht richtig.

Der ACE bewertet diese und die weiteren Maßnahmen der Bundesregierung aus den sog. Entlastungspaketen I und II grundsätzlich positiv, um Verbraucherinnen und Verbraucher von den steigenden Kosten infolge des Krieges in der Ukraine spürbar und kurzfristig zu entlasten.

Langfristig geht es dem ACE darum, fossilen Energieverbrauch zu senken, auf erneuerbare Energiequellen zu setzen und dafür den Ausbau der Erneuerbaren Energien voranzutreiben. Steuersenkungen resp. Subventionierungen fossiler Energien dürfen kein auf Dauer angelegtes Vorhaben der Bundesregierung sein.

Perspektive

Der ACE geht davon aus, dass die Rohöl-Preise auf dem Weltmarkt steigen werden, was letztlich das Gleiche für die Kraftstoffpreise bedeutet. Ein angestrebtes Öl-Embargo gegenüber Russland würde diese Situation zudem noch verschärfen, indem die Benzinpreise wohl kurzfristig noch weiter steigen könnten. Preissteigerungen infolge eines Embargos sind damit absehbar. Das heißt, alle Verbraucherinnen und Verbraucher müssen sich auf höhere Preise für fossile Energie in Zukunft einstellen. Politik ist verpflichtet dieses auch offen und ehrlich zu kommunizieren. Hier ist die Bundesregierung gefordert, kurz- und langfristige Maßnahmen, die fossile Energie einsparen und so Geld zu sparen, zu ergreifen. Zudem darf es nicht zu Engpässen im Osten Deutschlands kommen. Pendlerinnen und Pendler müssen sich darauf verlassen können, dass die für ihre notwendige Mobilität benötigten Kraftstoffe jederzeit und überall verfügbar sind.

ACE-Forderungen

Der ACE fordert darüber hinaus, kurzfristig Anreize zu setzen, fossile Energie einzusparen, um so die Abhängigkeit von Energieimporten zu reduzieren. Daher befürwortet der ACE ein befristetes Tempolimit von 100 km/h auf deutschen Autobahnen. Dadurch könnte im Verkehrsbereich zügig ein wichtiger Beitrag zur Drosselung des Ölverbrauchs geleistet werden. Eine geringere Nachfrage bedeutet weniger Importe aus Russland und führt in der Konsequenz dazu, dass weniger Geld eben dorthin fließt. Sollte ein Öl-Embargo nach Russland verhängt werden, könnte das befristete Tempolimit wieder aufgehoben werden.

Der ACE fordert von der Bundesregierung, den jüngst von ihr veranlassten und begrüßenswerten Ausgleichsmaßnahmen (Mobilitätsprämie, Heizkostenzuschuss für Wohngeldempfänger, frühere Abschaffung EEG-Umlage, Erhöhung der Pendlerpauschale)

ein nachhaltiges und ganzheitliches Konzept folgen zu lassen. Dieses müsste insbesondere Haushalten mit niedrigem Einkommen, die durch hohe Gas-, Benzin- oder Ölpreise überlastet werden, gezielt helfen. Das im Koalitionsvertrag versprochene Klimageld sollte bald auf den Weg gebracht werden.

Darüber hinaus fordert der ACE eine Beschleunigung der Transformationsprozesse und damit den schnellen und massiven Ausbau der Erneuerbaren Energien („Freiheitsenergien“), um die Energieversorgung Deutschlands perspektivisch unabhängiger von Kohle-, Gas- und Ölimporten zu machen – und so auch die Energie- und Verkehrswende zu beschleunigen.

Zudem fordert der ACE von der Bundesregierung, die Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement voranzutreiben, damit Betriebe ihre Mitarbeitenden dabei unterstützen können, weiterhin kostensparend und vor allem auch umweltschonend zur Arbeit zu kommen.

Außerdem fordert der ACE, den beschleunigten und intensiven Ausbau des Schienenverkehrs, des ÖPNV inklusive on-demand und Poolingangeboten und der Radverkehrsinfrastruktur voranzutreiben, um gute Alternativen zum Pkw zu haben. Um eine Verbesserung des Angebots des ÖPNV auch in den ländlich geprägten Regionen zu erhalten, sind bundesweite Finanzierungsprogramme für den ÖPNV in den Ländern erforderlich, damit der ÖPNV nicht von der finanziellen Ausstattung der Landeshaushalte oder der Kommunen abhängt.

Der ACE fordert den raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nicht nur entlang der Bundesfernstraßen, sondern insbesondere auch im städtischen Raum, um Elektromobilität, und damit die Unabhängigkeit von Ölpreisen, voranzutreiben.

Langfristige Neujustierung eines finanziellen Gesamtkonzepts

Der ACE schlägt weiterhin eine Neujustierung von Steuern und Abgaben, Umlagen Entgelten und Subventionen im Verkehrsbereich vor. Verbraucherinnen und Verbraucher, die klimaschonend unterwegs sind – auch mit dem Pkw – müssen entlastet werden. Weiterhin müssen alternative Mobilitätsformen (Alternativen zum Pkw) attraktiver werden. Zudem dürfen einkommensschwache Haushalte nicht zusätzlich belastet werden. Das muss Ziel einer langfristigen, nachhaltigen und ganzheitlichen Gesamtstrategie für ein Steuer-, Abgaben- und Subventionssystem im Verkehrsbereich sein.

Der ACE fordert daher eine klimagerechte und sozial ausgewogene Reform des derzeitigen Systems aus Kfz-Steuer, Dienstwagenbesteuerung, Diesel-Privileg, Entfernungspauschale und Maut. Dieses muss auf den Prüfstand. Ein finanzielles Gesamtkonzept muss zudem resilient gegenüber Krisen sein.



Bonn, den 12. Mai 2022

**Stellungnahme des Bundeskartellamtes
zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses
zum Energiesteuersenkungsgesetz**

Mit dem Gesetz zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (EnergieStSenkungG) möchte die Bundesregierung die Belastungen der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie der Wirtschaft durch die jüngst deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise abfedern. Die geplante Senkung der Energiesteuer auf die Kraftstoffe Benzin, Diesel, CNG/ LNG und LPG für den Zeitraum vom 1. Juni 2022 bis zum 31. August 2022 soll eine entsprechende Preissenkung und Entlastung der Verbraucherinnen und Verbraucher ermöglichen.

Die Stellungnahme konzentriert sich auf das Ausmaß der zu erwartenden Weitergabe der beabsichtigten temporären Steuersenkung sowie auf die Instrumente des Bundeskartellamtes für dessen Analyse und rechtliche Bewertung.

1. Mögliche Gründe für eine zeitlich verzögerte oder unvollständige Weitergabe

Inwieweit und wie schnell die Senkung der Energiesteuer an die Verbraucher weitergegeben wird, ist von zahlreichen Bestimmungsfaktoren abhängig.

a. Steuerentstehung und Lieferströme

Die Energiesteuer entsteht auf den der Tankstellenebene vorgelagerten Wirtschaftsstufen beim Verlassen des Steuerlagers auf Raffinerie- oder Großhandelsebene. Auf der Ebene der Tankstellen schlagen sich bei einer auf die physischen Lieferströme abstellenden Betrachtung die niedrigeren Beschaffungskosten jedoch möglicherweise vollumfänglich erst später nieder. Eine genaue Abschätzung dieses Effekts ist jedoch schwierig. Denn zum einen können sich aufgrund der erwarteten Steuer- und Preissenkung kurzfristige Veränderungen im Nachfrageverhalten ergeben (Aufschieben von Tankvorgängen). Zum anderen können auch die Tankstellen in Erwartung der Steuersenkung und des geänderten Nachfrageverhaltens ihr Beschaffungsverhalten kurzfristig – soweit möglich – anpassen.

b. Wettbewerbliche Aspekte

Ein eingeschränkter Wettbewerb sowohl auf Ebene der Tankstellen als auch auf der vorgelagerten Ebene der Raffinerien und des Kraftstoffgroßhandels kann eine Ursache für eine nur unvollständige Weitergabe der Steuersenkung an die Endverbraucher sein.

Bei der Prüfung der Wettbewerbssituation auf den regional abzugrenzenden Tankstellenmärkten in Deutschland hat das Bundeskartellamt immer wieder oligopolistische Marktstrukturen festgestellt. In seiner im Mai 2011 abgeschlossenen Sektoruntersuchung wurde eine gemeinsam marktbeherrschende Stellung der führenden Anbieter festgestellt. Diese beruht zwar nicht auf expliziten Absprachen, ist aber durch ein bewusstes, auf aktive Wettbewerbsvorstöße verzichtendes paralleles Preissetzungsverhalten auf den Tankstellenmärkten gekennzeichnet. Auch Anfang dieses Jahres konnte der Erwerb des Tankstellennetzes der OMV Retail Deutschland GmbH durch die EG Group Limited, der Betreiberin von Tankstellen der Marke „Esso“, nur mit Nebenbestimmungen freigegeben werden. Ohne diese Nebenbestimmungen hätte die Übernahme zur Entstehung oder Verstärkung gemeinsam marktbeherrschender Stellungen in verschiedenen Regionalmärkten geführt.

Wettbewerbliche Probleme könnten zudem über die Tankstellen-Ebene hinaus auf den vorgelagerten Märkten bestehen. Das Bundeskartellamt hat vor dem Hintergrund der aktuellen Preisentwicklungen Anfang April eine Ad-hoc-Sektoruntersuchung der Raffinerie- und Großhandelsebene eingeleitet. Mit dem Instrument der Sektoruntersuchung verfügt das Bundeskartellamt über ein besonders geeignetes zusätzliches Instrument, um eine Branche auch sehr breitflächig zu untersuchen, wenn starre Preise oder andere Umstände vermuten lassen, dass der Wettbewerb möglicherweise eingeschränkt ist. Ein Ziel der eingeleiteten Sektoruntersuchung ist es, die Gründe für die aktuell feststellbare Entkopplung der Raffinerieabgabe- und Tankstellenpreise in Deutschland von der Entwicklung des Rohölpreises genauer zu beleuchten. Die Sektoruntersuchung wird zudem auch Erkenntnisse über die Lieferströme und Kostenstrukturen sowie die Wettbewerbsbedingungen auf den der Tankstellenebene vorgelagerten Wertschöpfungsstufen liefern.

2. Beobachtung, Analyse und Herstellung von Transparenz zum Ausmaß der Weitergabe durch das Bundeskartellamt

Das Bundeskartellamt wird mit den ihm zur Verfügung stehenden Instrumenten das Ausmaß der Weitergabe der Energiesteuersenkung genau beobachten, analysieren und in geeigneter Form der Politik und Öffentlichkeit transparent machen.

Im Nachgang der Sektoruntersuchung von 2011 entschloss sich der Gesetzgeber, die Preisbildung bei den Kraftstoffen E5, E10 und Diesel hinsichtlich ihrer Wettbewerbskonformität einer

permanenten Beobachtung durch die beim Bundeskartellamt angesiedelte Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) zu unterstellen. Seit Ende 2013 erfüllt die MTS-K den gesetzlichen Auftrag gem. § 47k GWB zur Beobachtung des Handels mit Kraftstoffen. Gleichzeitig schafft sie Transparenz über die Benzin- und Dieselpreise an den Tankstellen, indem sie die Preisdaten in Echtzeit erhebt und zugelassenen Verbraucherinformationsdiensten zur Verfügung stellt. Dies fördert bereits tendenziell die Weitergabe der Steuersenkung, indem Tankstellen, die die Senkung frühzeitig und vollständig weitergeben, einfacher zu finden sind. Über diese unmittelbare Information zu aktuellen Preisen hinaus berichtet die MTS-K regelmäßig und anschaulich über Preisentwicklungen, Preissetzungsmuster und Preisunterschiede. In dem von der Steuersenkung betroffenen Zeitraum wird das Bundeskartellamt die Preisveränderungen ebenfalls aufmerksam verfolgen und auch verstärkt und zeitnah über ihre Beobachtungen berichten.

Das (kürzlich in den Bundestag eingebrachte) Gesetz zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts (sog. „Osterpaket“) sieht eine Ausweitung des Beobachtungsauftrags der MTS-K auf die Raffinerie- und Großhandelsebene vor. Zudem soll eine Ausweitung der Datenbasis der MTS-K um Mengendaten erfolgen. Durch diese Maßnahmen werden die Grundlagen für eine eingehende Beobachtung und Analyse der Wettbewerbsbedingungen im Kraftstoffsektor durch das Bundeskartellamt wirksam erweitert. Für eine zeitnahe Nutzung im Rahmen der Analyse der Weitergabe der Steuersenkung stehen diese erweiterten Instrumente jedoch noch nicht vollständig zur Verfügung. Das Bundeskartellamt geht jedoch davon aus, dass auch die Erkenntnisse im Zuge der kürzlich eingeleiteten Ad-hoc-Sektoruntersuchung der Raffinerie- und Großhandelsebene nicht nur für den zukünftig erweiterten Beobachtungsauftrag der MTS-K, sondern auch für die Analyse des Ausmaßes der Weitergabe der Energiesteuersenkung nutzbar gemacht werden können.

Die Analyse des Ausmaßes der und möglicher Ursachen für eine ggf. unvollständige Weitergabe der Energiesteuersenkung ist komplex. Insbesondere können aus den reinen Preisdaten keine validen und abschließenden Schlussfolgerungen zum Ausmaß der Weitergabe abgeleitet werden. Neben den bereits angesprochenen Verzögerungseffekten können insbesondere auch im aktuellen Umfeld des Ukraine-Krieges weitere kosten- und preisbestimmende Faktoren die Preisentwicklung überlagern. Ebenso ist es zumindest nicht auszuschließen, dass aufgrund der eingeschränkten Wettbewerbsintensität im Kraftstoffmarkt von den Anbietern die Preise vor dem Absenkungsdatum unabhängig von tatsächlichen Mehrkosten zunächst angehoben werden, um in der Folgezeit eine augenscheinlich stärkere Senkung des Abgabepreises durchführen zu können. Diese denkbar zahlreichen Effekte zu trennen und zudem zu ermitteln, an welcher Stufe der Wertschöpfungskette die Weitergabe ggf. stockt, erfordert daher komplexe und entsprechend zeitaufwändige Analysen. Grundsätzlich sind die entsprechenden Analysen ferner nur ex-post möglich und können demzufolge erst im Nachhinein Transparenz schaffen. Allerdings können

bereits die Beobachtung und eingehende Analyse der weiteren Preisentwicklung durch das Bundeskartellamt auf die betroffenen Anbieter eine gewisse präventive Wirkung entfalten.

3. Kartellrechtliche Eingriffsbefugnisse bei nicht vollständiger Weitergabe

Zum Aufgreifen einer möglichen unvollständigen Weitergabe der Energiesteuersenkung stehen dem Bundeskartellamt die einschlägigen Instrumente der Kartellverfolgung und der Missbrauchsaufsicht über marktbeherrschende Unternehmen zur Verfügung. Bei deren Anwendung ist zunächst zu berücksichtigen, dass die Kraftstoffanbieter bei der Preissetzung – wie andere Branchen auch – grundsätzlich frei sind. Solange kein Wettbewerbsverstoß nachgewiesen wird, gibt es daher kartellrechtlich auch keine Möglichkeit, z.B. gegen hohe oder steigende, regional unterschiedliche oder sich häufig ändernde Preise einzuschreiten. An den Nachweis eines Verstoßes werden von den Gerichten ferner insgesamt durchaus hohe Anforderungen gestellt.

Das Bundeskartellamt kann gegen die konkrete Höhe der von den Mineralölgesellschaften geforderten Preise daher z.B. nur dann vorgehen, wenn diese missbräuchlich überhöht sind. In der bisherigen Praxis der Preishöhenkontrolle hat sich das Bundeskartellamt bisher auf Unternehmen mit „natürlichen Monopolen“ (z.B. Wasserversorgung, Fernwärmeversorgung) konzentriert, die über eine klar einzelmarktbeherrschende Stellung verfügen. Eine Anwendung bei Vorliegen einer gemeinsam marktbeherrschenden Stellung mehrerer Anbieter erfolgte bisher nicht und ist daher auch bisher nicht durch entsprechende Rechtsprechung unterlegt.

Ein Einschreiten des Bundeskartellamtes gegen das Preissetzungsverhalten der Tankstellen ist ferner möglich, wenn ein hinreichender Anfangsverdacht für wettbewerbsbeschränkende Absprachen vorliegt und diese im Ergebnis auch nachgewiesen werden können. Allerdings reicht hierfür z.B. der Hinweis auf oder Nachweis von einem nahezu parallelen Preisverhalten nicht aus. Denn z.B. bei Änderungen von für alle Anbieter gleichermaßen kostenrelevanten Faktoren kann dies auch Ergebnis von funktionierendem Wettbewerb sein.

Das Bundeskartellamt wird jedoch wie bisher bei Vorliegen eines entsprechenden hinreichenden Anfangsverdachts für einen Kartellrechtsverstoß im Kraftstoffsektor tätig werden und dafür alle bestehenden und zukünftig erweiterten Befugnisse nutzen.



Bundesverband der Deutschen Industrie · 11053 Berlin

B7 GERMANY
2022

Herrn
Alois Rainer, MdB
Vorsitzender des Finanzausschusses
des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Steuern und Finanzpolitik

Per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Datum
13. Mai 2022

Seite
1 von 4

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe (EnergieStSEnkG)

Sehr geehrter Herr Rainer,

wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme und möchten Ihnen vor der öffentlichen Anhörung die folgenden Anmerkungen zum Gesetzesentwurf zukommen lassen.

Geringe Entlastungswirkung für das produzierende Gewerbe und finanzielle Belastungen für kleine Unternehmen

Die befristete Reduzierung der Energiesteuersätze auf Kraftstoffe dient laut Gesetzesbegründung der kurzfristigen Abfederung der Belastungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft. Wir unterstützen die Politik darin, die extreme Steigerung der Preise insbesondere für diejenige Bevölkerung abzufedern, die eine besondere Last trägt. Es ist jedoch fraglich, ob die generell auf drei Monate begrenzte Absenkung der Energiesteuern auf Kraftstoffe hierfür einen nachhaltigen Beitrag leistet. Die Ausweitung bereits bestehender Entlastungsinstrumente – Entfernungspauschale, Wohngeld und Heizkostenzuschüsse – hätte hier einen gezielteren Unterstützungseffekt. In diesem Zusammenhang möchten wir auf die auch vom Gesetzgeber erkannte Problematik der Weitergabe der Entlastung an den Endverbraucher hinweisen. Wir unterstützen die getroffenen Maßnahmen für mehr Preistransparenz. Dennoch darf die befristete Energiesteuerentlastung nicht zu Lasten der Unternehmen gehen. Der Verzicht des Gesetzgebers zur Bürokratieentlastung auf eine Ent- und Nachbesteuerungsregelung der Lagebestände zum Stichtag wird insbesondere kleinere Unternehmen belasten.

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Mitgliedsverband
BUSINESSEUROPE

Lobbyregisternummer
R000534

Hausanschrift
Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift
11053 Berlin

Telekontakte
T: +493028201430
F: +493028202430

Internet
www.bdi.eu

E-Mail
A.Selter@bdi.eu

Ein finanzieller Ausgleich für die höher besteuerten Lagerbestände wird erst mit dem Abverkauf der niedrig besteuerten Lagerbestände nach dem 31. August erfolgen können.

Es ist zu erwarten, dass der Lagerbestand zum Ende des Senkungszeitraums weniger gefüllt sein werden als zum 1. Juni. Diese Problematik zeigt, dass jeder Eingriff in ein Preisgefüge sorgsam überlegt sein muss und finanzielle Unwägbarkeiten zur Folge hat.

Forderung nach Energiesteuerentlastungen für Heizstoffe und Strom

Was die Abfederungen der Belastungen für die Wirtschaft betrifft, sehen wir durch das EnergieStSenkG nur einen geringen mittelbaren Entlastungseffekt durch die Verringerung von Logistikkosten, der jedoch durch die Befristung keinen besonderen Effekt auf Investitionsentscheidungen haben kann. Eine unmittelbare Entlastung der Produktionskosten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen ist mit diesem Gesetz zur Entlastung der Energiesteuern auf Kraftstoffe nicht verbunden. Für die Abfederung der Belastungen für die Wirtschaft müssten vielmehr die Energiesteuern auf Heizstoffe und auch die Stromsteuer gesenkt werden, um einen Entlastungseffekt zu bewirken. Heizstoffe und Strom sind wesentlich bedeutsamer für die Produktionsprozesse und auch hinsichtlich der Steuerlast der Unternehmen. Das Besteuerungsniveau in Deutschland ist insbesondere im Hinblick auf Strom im europäischen Vergleich eine große Belastung. Die Industriestrompreisstatistik zeigt, dass sich die Belastungen mit Steuern und Abgaben auf 50 Prozent im Gegensatz zu 33 Prozent im europäischen Durchschnitt belaufen.

Für den Bundesverband der Deutschen Industrie muss die Wettbewerbsfähigkeit der Produktionskosten oberste Priorität haben. Die aktuelle Entwicklung der Energiekosten und die Bedrohung der Versorgungssicherheit, verbunden mit der Notwendigkeit enormer Investitionsanstrengungen zum Erreichen der Klimaschutzziele gefährdet viele Unternehmen in ihrem Bestand, darunter viele Unternehmen der Grundstoffindustrie, die einen essenziellen Beitrag zur Wertschöpfungstiefe der deutschen Industrie beitragen. Bereits Anfang Februar 2022 hatte der BDI mit einer Umfrage zu den Energiekosten im Mittelstand die existentielle Gefahr für den Produktionsstandort Deutschland durch die gestiegenen Energiepreise aufgezeigt. Ein Gesetz zur Senkung der Energiesteuerbelastung muss zur Unterstützung des produzierenden Gewerbes zwingend auch die Energiesteuern als Kostenfaktor der Produktion entlasten.

Forderung nach Senkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß

Das vorliegende Gesetz entspricht daher nicht den Erwartungen der Industrie an ein Energiesteuerentlastungsgesetz. Nach der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung ist saubere und bezahlbare Energie eine Grundvoraussetzung zum Erreichen der Klimaneutralität. Die Stromversorgung und die Stromkosten stehen damit im Mittelpunkt der Betrachtung, sowohl für den Endverbraucher wie auch für die Industrie. Die Elektrifizierung der Produktionsprozesse des produzierenden Gewerbes zum Erreichen der Klimaneutralität verlangt wettbewerbsfähige Stromkosten.

Das deutsche Stromsteuerniveau steht dem im Weg. Unsere mehrfach geäußerte Kernforderung lautet daher, die Stromsteuer von 20,50 Euro pro MWh auf den europäischen Mindeststeuersatz von 0,54 Euro pro MWh für die betriebliche Verwendung zu senken.

Damit könnten die Wettbewerbsfähigkeit der Stromkosten in Europa und ein erheblicher Bürokratieabbau für Unternehmen und Verwaltung erreicht werden. Eine solche Absenkung der Stromsteuer wäre ein starkes Signal und hätte zudem zur Folge, dass die ab 2023 notwendige Neuregelung der Energiesteuerentlastungen im Stromsteuergesetz mit einem Schlag entbehrlich würde.

Notwendige Neuregelung der bisherigen Energiesteuerentlastungen, insbesondere des sogenannten Spitzenausgleichs

Ohne diese von uns geforderte deutliche Senkung der Stromsteuer auf das europäisch verbreitete Mindestniveau hat der Erhalt der umfassenden Energiesteuerentlastungen für das produzierende Gewerbe eine große Bedeutung. Die Politik muss den Erhalt der Ende 2022 auslaufenden Energiesteuerentlastungen zeitnah beschließen. Ein Referentenentwurf wird voraussichtlich noch vor der Sommerpause veröffentlicht werden. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Fortführung der bisherigen Vereinbarung zur Steigerung der Energieeffizienz, der sogenannte Spitzenausgleich (Gesamtentlastung 1,7 Mrd. Euro, davon Stromsteuerentlastung 1.5 Mrd. Euro, alle Angaben nach dem 28. Subventionsbericht 2020.). Diese Energiesteuerentlastung wurde letztmalig 2022 nach Erfüllung der vereinbarten Energieeffizienzziele für das Jahr 2020 gewährt. Der BDI hatte sich frühzeitig für die Verlängerung der Vereinbarung mit neuen Energieeffizienzzielen ab 2021 eingesetzt, um den betroffenen Unternehmen Planungssicherheit für Produktions- und Investitionsentscheidungen zu geben. Verschärft wird die Notwendigkeit einer Fortführung durch die geplanten Änderungen der europäischen Energiesteuerrichtlinie. Sollten in den Verhandlungen zu der Energiesteuerrichtlinie nicht die verminderten Steuersätze für die betriebliche Verwendung und die Ausnahme der mineralogischen Prozesse von den Vorgaben der europäischen Energiebesteuerung erhalten bleiben, könnten zukünftig für diese Unternehmen wettbewerbsfähige Energiekosten allein über die Regelung des Spitzenausgleichs garantiert werden. Das umfasst ein Entlastungsvolumen von insgesamt 2,4 Mrd. Euro (Anteil Stromsteuerentlastung 1,8 Mrd. Euro) und weit über 33.000 Unternehmen des produzierenden Gewerbes.

Das BMF hat eine Neuregelung im Jahr 2022 mit der Zielsetzung angekündigt, die Energiesteuerentlastungen unter Klimaschutzaspekten neu auszugestalten. Eine Einschränkung der Entlastung wäre vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen jedoch das falsche Signal für den Produktionsstandort Deutschland. In Hinblick auf die kommenden politischen Entscheidungen zur Neureglung der bestehenden Energiesteuerentlastungen müssen wettbewerbsfähige Stromkosten für die Transformation der Wirtschaft erste Priorität haben.

Für Fragen stehen wir gern zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Monika Wünnemann

Annette Selter

ifo Institut Postfach 86 04 60 81631 München

Prof. Dr. Karen Pittel
Ifo Zentrum für Energie, Klima
und Ressourcen
Poschingerstraße 5
81679 München
T +49 (0)89 9224-1384
F +49 (0)89 907795-1384
pittel@ifo.dee

16. Mai 2022

Schriftliche Kurzstellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages: Gesetzentwurf zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe

Die nachfolgenden Ausführungen geben einen knappen Überblick über die wichtigsten Aspekte. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Anhörung war eine ausführlichere Stellungnahme leider nicht möglich.

Grundsätzliche Anmerkungen:

1. Energiepreise erfüllen eine wichtige **Signalfunktion**. Eine Reduktion der Energiepreise schwächt diese Signalfunktion und damit die Anreize von Haushalten und Unternehmen, auf Knappheit angemessen zu reagieren und den Kraftstoffverbrauch zu senken.
2. Inwieweit es tatsächlich zu einer **Weitergabe der Steuersenkungen** an Haushalte und Unternehmen kommen wird, ist offen. Eine empirische Analyse der temporären Mehrwertsteuersenkung hat gezeigt, dass bei Kraftstoffen nur etwa zwei Drittel der Steuersenkung an die Konsumenten weitergegeben wurden.¹ Ob und wie eine vollständige Weitergabe durch staatliche Stellen kontrolliert und eingefordert werden kann, erscheint unklar.
3. Die Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel führt zu einem **Verlust von Staatseinnahmen**, welche für die Überwindung der aktuellen Herausforderungen aus Energie-

¹Montag, F, A Sagimuldina, and M Schnitzer (2020), "VAT reduction as unconventional fiscal policy in Germany: Fast but heterogeneous pass-through in the fuel market", VoxEU.org, 25 August.

und Klimakrise nicht mehr zur Verfügung stehen. So könnten die für die dreimonatige Steuersenkung vorgesehenen Mittel beispielsweise genutzt werden, um Maßnahmen zur Energieeinsparung auf den Weg zu bringen oder eine weitere Einmalzahlung an einkommensschwache Bürger*innen zu finanzieren. Wichtig ist im zweiten Fall, dass es sich um Transfers zur Einkommensunterstützung handelt, nicht um Eingriffe in Preise, die Knappheitssignale verzerren.

4. Staatliche Unterstützungsmaßnahmen aufgrund der aktuellen Energiepreisanstiege sollten sich primär am **Solidaritäts-/Versicherungsprinzip** orientieren und diejenigen Bürger*innen und Unternehmen gezielt adressieren, die nicht die finanzielle Leistungsfähigkeit aufweisen, um beispielsweise notwendige Ausgaben für Heizung oder Pendeln zu tätigen. Wo finanzielle Leistungsfähigkeit gegeben ist, bzw. es sich um nicht-notwendige Ausgaben handelt, erscheint es in Zeiten steigender Ansprüche an staatliche Budgets wenig sinnvoll, diese Personen und Tätigkeiten ebenfalls zu entlasten. Eine temporäre Absenkung der Energiesteuer wird diesem Kriterium nicht gerecht.
5. Es scheint absehbar, dass der politische Druck bei längerfristig hohen (und potentiell noch steigenden) Preisen hoch sein wird, die **Absenkung der Energiesteuer zu verlängern**. Dies würde mit entsprechenden Folgen für staatliche Einnahmen und Anreizen zur Verhaltensanpassung einhergehen. Um auf ein länger anhaltendes hohes Preisniveau, beispielsweise im Falle eines Embargos, vorbereitet zu sein wäre es jedoch sinnvoll, Verhaltensanpassungen so früh wie möglich anzuregen.
6. Es wäre sinnvoll vor allem Maßnahmen zur **Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit** von energieintensiven Unternehmen EU-weit abzustimmen, damit es nicht zu einem Steuer-senkungs/Subventionswettbewerb kommt, der bei den Unternehmen Anreize zum Energie einsparen unterminiert und Preise an den Energiemärkten in die Höhe treibt.

Die obigen Anmerkungen sollten keinesfalls so verstanden werden, dass eine Unterstützung insbesondere einkommensschwacher Haushalte angesichts der massiv gestiegenen Energiepreise unnötig wäre. Die angestrebte, temporäre Senkung der Preise für Benzin- und Diesel erscheint

jedoch aus den genannten Gründen keine effektive und effiziente Option. Ein Ausgleich ungewollter Verteilungswirkungen und überproportionaler Belastungen kann jedoch auch über andere Optionen adressiert werden, beispielsweise:

1. **Steuersenkung und -entlastung** dort, wo auch dies ohnehin sinnvoll ist, beispielsweise zur Förderung der Energiewende bzw. des Klimaschutzes. Als Beispiel mag die **Senkung der Stromsteuer** dienen, welche den Einsatz von Strom und damit mittelfristig die Minderung von Emissionen jenseits des traditionellen Stromsektors fördert (Sektorenkopplung). Aufgrund der langwierigen Transformationsprozesse wäre dies selbst dann sinnvoll, wenn Erdgas kurzfristig durch Kohle in der Stromversorgung substituiert werden sollte, da die Emissionen im Stromsektor durch das EU ETS gedeckelt sind.
2. **Einmalzahlungen oder temporäre Zahlungen pro Monat** zur Unterstützung gestiegener Kosten aus Benzin/Diesel, Erdgas, Strom (Energiegeld). Eine solche Option kann, wie bisher vorgesehen, für alle Haushalte/Bürger*innen in gleichem Umfang erfolgen und dann besteuert werden. Für zukünftige Entlastungen sollte allerdings eine stärkere Orientierung an der Leistungsfähigkeit in Betracht gezogen werden, beispielsweise durch eine Staffelung nach Einkommen. Ein solches Energiegeld könnte sich an einem Referenzpreisszenario für Energie orientieren und mittelfristig in ein Klimageld, welches sich zunehmend aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung speist, überführt werden.

Eine umfangreiche Diskussion möglicher Maßnahmen findet sich zudem in Kalkuhl et al. (2022), Auswirkungen der Energiepreiskrise auf Haushalte in Deutschland, MCC Berlin.

Erlauben Sie mir zum Schluss noch Anmerkungen direkt zu wenigen Passagen der Begründung (ab S.7 der Drucksache 20/1741):

Seite 7: „Eine temporäre Steuersenkung hat zur Folge, dass eine vollständige Weitergabe an die Verbraucherinnen und Verbraucher insoweit auch eine entsprechende Preissenkung und damit Entlastung für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft ermöglicht wird.“

Kommentar: Wie bereits angemerkt, bei der grundsätzlichen und aktuell sogar erhöhten Volatilität der Erdölpreise wird eine solch vollständige Weitergabe nur schwer zu kontrollieren sein.

Seite 7: „Der kurzfristige Übergang zu einer Verhaltensanpassung kann durch eine befristete Energiesteuersenkung flankiert werden, um unbillige Härten abzufedern.“

Kommentar: Die Energiesteuersenkung selber reduziert die Anreize für Bürger*innen und Unternehmen zeitnah ihr Verhalten anzupassen. Zudem sind alternative Optionen (beispielsweise Umstieg auf ÖPNV/Bahn oder Elektromobilität) häufig entweder sofort nutzbar oder stehen auch nicht in drei Monaten zur Verfügung.

Seite 8: „Das Gesetz steht in Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (Aktualisierung 2018) und fördert die Verwirklichung der darin enthaltenen Ziele.“

Kommentar: Dass diese Aussage nur partiell Berechtigung hat, wird im Dokument selbst im Folgenden dargestellt. Insofern verwundert diese pauschale Aussage.

Seite 9: „Eine Gegenfinanzierung der Steuermindereinnahmen ist nicht vorgesehen“

Kommentar: Wenn keine Gegenfinanzierung vorgesehen wird, bleibt unklar, bei welcher anderen Ausgabenkategorie gespart werden soll. Sind keine Einsparungen vorgesehen, wird eine Gegenfinanzierung über kurz oder lang stattfinden müssen. Die Aussage erscheint damit irreführend.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Karen Pittel

Öffentliche Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages zum Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG)“

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Energiesteuersenkungsgesetz

Prof. Dr. Matthias Kalkuhl, MCC Berlin und Universität Potsdam

Energie ist ein Basisgut: Dies liegt darin begründet, dass vor allem Haushalte mit geringem Einkommen einen hohen Anteil ihrer Konsumausgaben – im Durchschnitt 13% – darauf verwenden, Strom-, Gas-, Heizöl- oder Tankrechnungen zu begleichen.¹ Im Gegensatz dazu geben reichere Haushalte nur 7% ihrer Konsumausgaben für Energie aus. Die jüngsten Energiepreisanstiege stellen für Haushalte mit geringem Einkommen nach unseren Berechnungen Mehrkosten von etwa 5% ihrer privaten Konsumausgaben dar (gegenüber dem durchschnittlichen Preisniveau der Jahre 2017-2021). Diese Mehrbelastung wirkt wie ein realer Einkommensverlust in ähnlicher Größenordnung. Bei langanhaltend hohen Energiepreisen erhöht sich damit die Ungleichheit in der Gesellschaft. Bei kurzfristig stark ansteigenden Energiepreisen müssen darüber hinaus vor allem Haushalte ohne finanzielles Polster bzw. Ersparnisse – etwa 30% der deutschen Haushalte – empfindliche Einschränkungen ihres Lebensstandards hinnehmen. Sie müssen an anderen, ebenfalls elementaren Konsumgütern sparen. Dies stellt nicht nur ein Gerechtigkeitsproblem dar, sondern gefährdet auch den sozialen Frieden.

Um die Kosten der Energiekrise gerecht zu verteilen und für sozial schwache Haushalte abzufedern, ist politisches Handeln nötig. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass sich kurzfristig – also in wenigen Monaten – die für die Gesellschaft anfallenden Kosten aufgrund knapper bzw. unsicherer Energieversorgung kaum verringern lassen.² Entlastungspakete können jedoch ihre Verteilung beeinflussen, wobei Entlastungen für eine Gruppe von Haushalten (Netto-Empfänger) durch andere Haushalte (Netto-Zahler) und im Falle der Aufnahme von Schulden durch Steuerzahlungen zukünftiger Generationen finanziert werden müssen. Weil eine Finanzierung über Steuern oder Schulden die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands reduziert, sollten Entlastungsmaßnahmen sehr zielgenau auf die Haushalte ausgerichtet werden, die ohne derartige Maßnahmen empfindliche Einbußen in ihrem Lebensstandard hinnehmen müssen.³

Bewertung des vorliegenden Gesetzesentwurfs

Der Entwurf zum Energiesteuersenkungsgesetz sieht im Wesentlichen eine auf drei Monate befristete Reduktion der Energiesteuern auf Benzin und Diesel auf das europäische Mindestniveau

¹ Siehe <https://mcc-berlin.shinyapps.io/co2preisrechner/>

² Mittelfristig können durch den Um- und Ausbau der Energieinfrastruktur Energiepreise wieder auf den normalen Trend abgesenkt werden, wobei aufgrund der Klimaziele jedoch auch bei fossilen Energieträgern langfristig von höheren Preisen auszugehen ist als für kohlenstoffarme Energieträger und Heizungssysteme.

³ Die Stellungnahme bezieht sich vor allem auf Auswirkungen der Energiepreise und der Entlastungsmaßnahmen auf Haushalte. Für die Entlastung von Unternehmen gelten jedoch ähnliche Überlegungen.

vor. Dies soll insbesondere Autofahrerinnen und Autofahrer, aber auch Unternehmen entlasten, die von hohen Kraftstoffpreisen betroffen sind.

Die Absenkung der Energiesteuer stellt ökonomisch eine Subvention für Kraftstoffe dar und ist daher aus drei Gründen problematisch. Erstens erfolgt keine vollumfängliche Weitergabe der Subvention an die Konsumentinnen und Konsumenten. So ergaben empirische Auswertungen im Zuge der temporären Mehrwertsteuersenkung im Zuge der Corona-Pandemie, dass die Steuersenkung nur zu 40-83% an die Verbraucher weitergegeben wurde.⁴ Gerade in einer Situation angespannter Märkte mit kurzfristigen Versorgungsengpässen könnte aber die Weitergabe noch niedriger ausfallen. Es ist daher davon auszugehen, dass von dem angesetzten Entlastungsvolumen von 3,15 Mrd. Euro etwa die Hälfte bei Mineralölkonzernen und Ölexporturen landen könnte.

Zweitens verringert die Steuersenkung (entsprechend einer Subvention) den Anreiz, Kraftstoffe einzusparen. Dies ist jedoch gerade in der aktuellen Situation essenziell, wo Deutschland russische Energieimporte zurückfahren will oder gar durch kurzfristige Lieferstopps mit weiteren Angebotsengpässen konfrontiert werden könnte. Die Befristung der Steuersenkung auf drei Monate reduziert dabei die durch die Steuersenkung ausgelösten Fehlanreize – allerdings besteht die Gefahr, dass die Maßnahme bei anhaltend hohem Preisniveau verlängert wird und damit auch langfristig erhebliche Potenziale zum Einsparen von Kraftstoffen bzw. zum Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsträger verloren gehen. Dies würde insbesondere den Bemühungen zum Klimaschutz zuwiderlaufen.

Drittens entlastet die Steuersenkung überproportional stark die Haushalte mit mittlerem Einkommen (neben höheren Gewinnen für Mineralölkonzerne). Haushalte mit geringem Einkommen besitzen seltener Kraftfahrzeuge und haben im Durchschnitt ein geringeres Fahraufkommen als Haushalte mit mittlerem und hohem Einkommen. Die Maßnahme ist daher sozialpolitisch wenig zielgenau.

Verbesserungsmöglichkeiten

Der Gesetzesentwurf versucht finanzielle Härten durch einen Eingriff in die marktwirtschaftlich gebildeten Preise zu verringern. Bei einer derartigen Herangehensweise ist jedoch äußerste Vorsicht geboten: Preise stellen ein essenzielles Signal der Knappheit dar, welches hilft, alle erdenklichen Einsparmöglichkeiten auszunutzen – insbesondere auch solche, die vorher gänzlich unbekannt waren. Hohe Preise entfalten damit eine Innovationskraft und Kreativität, die gerade in der jetzigen Situation eine Stärke von Marktwirtschaften darstellt. Die soziale Marktwirtschaft sollte sich dadurch auszeichnen, dass sie eben diesen Preismechanismus zum Wohle aller zu nutzen weiß. Eingriffe in den Preismechanismus sind bei Marktversagen und Marktmissbrauch sinnvoll, in der hier vorliegenden Situation jedoch nicht angebracht.⁵ Die soziale Marktwirtschaft zeichnet sich aber dadurch aus, dass sie vor allem durch gezielte Einkommenstransfers soziale Schieflagen verringert.

Das geplante „Energiegeld“ wie auch der pauschalierte Heizkostenzuschuss stellen derartige Transfers dar. Sie sind grundsätzlich der bessere Weg, das reale Einkommen auch von Menschen mit geringem Einkommen zu stabilisieren. Mit den Kosten der Energie-Steuersenkung von 3,15 Mrd. Euro wäre beispielsweise ein „Energiegeld“ von 76 Euro für jeden Haushalt in Deutschland möglich

⁴ Siehe Montag, F., Sagimulidina, A., & Schnitzer, M. (2020). Are temporary value-added tax reductions passed on to consumers? Evidence from Germany's stimulus. CEPR Diskussionspapier Nr. DP15189, August. Verfügbar unter: <https://ssrn.com/abstract=3688138> . Die Spanne bezieht sich auf die Weitergabe der Steuerreduktion bei Diesel (83%), Benzin E10 (61%) und Benzin E5 (40%).

⁵ Es besteht derzeit Unklarheit darüber, ob die hohen Preisanstiege auch durch Marktmissbrauch von Mineralölkonzernen zumindest mitbefeuert wurden (ursächlich waren der Aufschwung nach den globalen Corona-Lockdowns im Jahr 2021 und der russische Einmarsch in die Ukraine im Februar 2022). Bei Marktmissbrauch müssen jedoch kartellrechtliche Schritte und Strafen eingesetzt werden. Es ist wahrscheinlich, dass Subventionen die Gewinne von oligopolistischen Anbietern erhöhen.

gewesen. Bei einer sehr zielgenauen Beschränkung auf die 30% der Haushalte mit geringem Einkommen, die keine Rücklagen haben, wäre sogar ein Energiegeld von 250 Euro je Haushalt finanzierbar gewesen. In unserer Studie zu Energiepreisanstiegen im März 2022 haben wir bereits Vorschläge gemacht, wie ein solches Energiegeld ausgestaltet und implementiert werden könnte.⁶

Auch wenn sich ein Energiegeld aufgrund des bisher fehlenden Auszahlungssystems nicht innerhalb weniger Wochen umsetzen lässt, sollte mit Hochdruck an einem Verfahren gearbeitet werden. Zur geplanten Zahlung eines Klimageldes gibt es dabei Synergien, die Verwaltungskosten senken können. Auch kann eine Verknüpfung zur Heizungsart (z.B. Nummer des Gaszählers) sinnvoll sein, um ganz gezielt Haushalte zu entlasten, die von stark steigenden Gaspreisen betroffen sind oder noch betroffen sein werden. Die Einführung eines umfassenden Energiegeldes vor dem nächsten Winter erscheint daher auch als Absicherungsmaßnahme gegen weitere Lieferstopps und den damit verbundenen Preisanstiegen essenziell.

Abschließend soll hier noch auf eine Entlastungsmaßnahme hingewiesen werden, die sich sehr zügig umsetzen ließe und bezüglich ihrer klimapolitischen Auswirkungen sogar als vorteilhaft erweist: die Absenkung der Stromsteuer.⁷ Diese würde vor allem Haushalten mit geringem Einkommen zu Gute kommen, weil sie relativ zu ihrem Einkommen, die höchsten Ausgaben für Strom aufweisen.⁸ Darüber hinaus würde die Absenkung der Stromsteuer helfen, fossile Energieträger durch Sektorkopplungstechnologien wie die Elektromobilität und die Wärmepumpe wettbewerbsfähiger zu machen.⁹ Dadurch ließen sich vermehrt Mineralöl und Erdgas einsparen und gleichzeitig Emissionen reduzieren (die Emissionen im Stromsektor sind durch den europäischen Emissionshandel ohnehin gedeckelt). Die Absenkung der Stromsteuer von derzeit 2,05 ct/kWh auf den europäischen Mindestsatz von 0,1 ct/kWh für die gesamte zweite Jahreshälfte wäre dabei etwa so teuer wie die vorgesehene dreimonatige Absenkung der Energiesteuern.

Berlin, den 15.5.2022

Prof. Dr. Matthias Kalkuhl

⁶ Siehe Kalkuhl, M., Flachland, C., Knopf, B., Amberg, M., Bergmann, T., Kellner, M., ... & Edenhofer, O. (2022). Auswirkungen der Energiepreiskrise auf Haushalte in Deutschland: sozialpolitische Herausforderungen und Handlungsoptionen. MCC Berlin. https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/C18_MCC_Publications/2022_MCC_Auswirkungen_der_Energiepreiskrise_auf_Haushalte.pdf

⁷ Eine Absenkung der Stromsteuer erscheint zunächst ähnlich wie die Absenkung von Benzin- und Dieselsteuern als eine Subvention. Allerdings ist Strom kein Rohstoff sondern ein Endprodukt, das aus verschiedenen Energieträgern generiert wird. Dadurch ist Stromverbrauch an sich nicht klimaschädlich sondern lediglich die Energieträger, deren Nutzung mit Freisetzung von CO₂ verbunden ist. Durch die Einbeziehung des Stromsektors in den europäischen Emissionshandels sind die Emissionen jedoch klimawirksam gedeckelt. Es fehlt daher an einer klimapolitische Begründung für eine Stromsteuer. Im Gegenteil führt der hohe Strompreis dazu, dass klimafreundliche, strombasierte Technologien wie die Elektromobilität und die Wärmepumpe nur in geringem Maß wettbewerbsfähig sind.

⁸ Siehe Edenhofer, O., Flachland, C., Kalkuhl, M., Knopf, B., & Pahle, M. (2019). Optionen für eine CO₂-Preisreform. MCC-PIK-Expertise für den Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. <https://www.econstor.eu/handle/10419/201374>

⁹ Siehe auch Kalkuhl, M., Roofs, C., Edenhofer, O., Haywood, L., Heinemann, M., Bekk, A., ... & Meyer, H. (2021). Reformoptionen für ein nachhaltiges Steuer- und Abgabensystem. Wie Lenkungssteuern effektiv und gerecht für den Klima- und Umweltschutz ausgestaltet werden können. Ariadne-Kurzdossier. <https://ariadneprojekt.de/publikation/kurzdossier-reformoptionen-nachhaltiges-steuer-und-abgabensystem-lenkungssteuern/>

Vorübergehende Energiesteuersenkung klima- und verteilungspolitisch fragwürdig

Ausweitung pauschaler Zahlungen oder Gaspreisdeckel sinnvoller

Schriftliche Stellungnahme für die Anhörung des Finanzausschusses des Bundestages zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieStSenkG, Bundestagsdrucksache 20/1741)

Dr. Katja Rietzler

(Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung, IMK, der Hans-Böckler-Stiftung)

13.5.2022

Zusammenfassung

Angesichts massiver Energiepreissteigerungen hat die Bundesregierung im Februar und im März 2022 zwei umfassende Entlastungspakete mit einem Gesamtvolumen von rund 30 Mrd. Euro beschlossen. Dabei ist auch eine vorübergehende Senkung der Energiesteuer auf Diesel und Benzin für die Dauer von drei Monaten im Sommer 2022 vorgesehen. Während die in den Paketen enthaltenen pauschalen Transfers (u.a. Heizkostenzuschuss, Energiepreispauschale, Kinderbonus¹) Haushalten mit niedrigem Einkommen besonders stark entlasten und im Hinblick auf klimapolitische Lenkungswirkungen neutral sind, ist die vorübergehende Energiepreissenkung nicht unproblematisch. Zum einen wirkt die Spritpreissubventionierung der Lenkungswirkung der CO₂-Bepreisung entgegen, zum anderen profitieren auch Besserverdienende, die keiner Entlastung bedürfen. Viele Haushalte am unteren Ende der Einkommensverteilung haben ohnehin kein Kraftfahrzeug. Wenn die Bundesregierung an der Maßnahme festhalten will, dann sollte spiegelbildlich zur Begrenzung des Preisanstiegs auch ein möglicher Preisrückgang begrenzt werden. Eine Ausweitung pauschaler Zahlungen oder eine gedeckelte Entlastung beim Gaspreis wären aus verteilungs- wie klimapolitischer Perspektive der temporären Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe überlegen. Der Gaspreisdeckel hätte gegenüber einer Ausweitung pauschaler Zahlungen den Vorzug, dass er inflationsdämpfend wirkt.

¹ Im Koalitionsbeschluss vom 23. März 2022 wurde dieser noch als „Familienzuschuss“ bezeichnet. Im Gesetzgebungsverfahren zum Steuerentlastungsgesetz 2022 wird nun aber der Begriff „Kinderbonus“ verwendet.

Der Sachverhalt

Zur Abfederung der starken Energiepreisanstiege hat die Bundesregierung im Februar und März 2022 zwei umfassende Entlastungspakete beschlossen (Dullien et al. 2022). Das zweite Entlastungspaket mit einem Gesamtvolumen von über 15 Mrd. Euro sieht als eine von 6 Maßnahmen die vorübergehende Senkung der Energiesteuer auf „die im Wesentlichen im Straßenverkehr verwendeten Kraftstoff“ vor. Es geht also primär um Diesel und Benzin. Geplant ist eine Absenkung der Energiesteuer auf Benzin von 654,50 Euro je 1000 Liter auf 359 Euro, also um knapp 30 Cent je Liter sowie eine Absenkung der Energiesteuer auf Diesel von 470,40 Euro auf 330 Euro je 1000 Liter, also um 14 Cent je Liter. Darüber hinaus ist auch eine Senkung der Energiesteuer auf Erdgas und Flüssiggas im Straßenverkehr vorgesehen, die quantitativ jedoch von geringer Bedeutung ist.

Die Energiesteuersenkung ist begrenzt auf den Zeitraum vom 1. Juni bis zum 31. August 2022, wobei für die Besteuerung der Zeitpunkt der Entnahme aus dem Steuerlager maßgeblich ist. Laut Gesetzentwurf kann dies dazu führen, dass in den ersten Tagen nach der Steuersenkung noch Kraftstoffe verkauft werden, die mit dem höheren originären Steuersatz versteuert wurden, und die preissenkende Wirkung verzögert eintritt. Die Mindereinnahmen für den Bundeshaushalt werden mit 3,15 Mrd. Euro angegeben (dreimal monatliche Mindereinnahmen von 1,05 Mrd. Euro), wobei Folgewirkungen bei der Umsatzsteuer noch nicht erfasst sind. Die Regierungsfractionen erwarten hier aber laut Gesetzentwurf keine Haushaltsbelastung und begründen dies damit, dass Kaufkraftgewinne verausgabt werden und an anderer Stelle zu Umsatzsteuermehreinnahmen führen.

Der Gesetzentwurf führt nicht aus, wie gewährleistet werden soll, dass die Tankstellen die Steuersenkung an die Verbrauchenden weitergeben. Zur Frage der Überwälzung heißt es: „Die Energiesteuer als Verbrauchsteuer ist als indirekte Steuern darauf angelegt, dass sie vom Steuerpflichtigen grundsätzlich auf die Verbraucherinnen und Verbraucher abgewälzt werden. Eine temporäre Steuersenkung hat zur Folge, dass eine vollständige Weitergabe an die Verbraucherinnen und Verbraucher insoweit auch eine entsprechende Preissenkung und damit Entlastung für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft ermöglicht wird. Die Preisgestaltung an der Tankstelle ist unter anderem abhängig von der vorhergehenden Lieferkette der bezogenen Kraftstoffe und obliegt dem entsprechenden Betreiber und regelmäßig nicht nur dem Steuerpflichtigen.“² Die Preissenkung wird ermöglicht, ist aber nicht zwingend. Vielmehr verweist der Gesetzentwurf auf weitere Faktoren bei der Preisgestaltung.

Die Maßnahme soll die kurzfristig schwierige Verhaltensanpassung der Verbrauchenden flankieren und „unbillige Härten“ abfedern. Auf Zielkonflikte bei der Reduktion von Treibhausgasemissionen und bezüglich des Nachhaltigkeitsziels „saubere Energie“ wird explizit hingewiesen. Die Klimaziele seien aufgrund der temporären Ausgestaltung der Maßnahme jedoch nicht gefährdet.

Bewertung

Belastung der Haushalte durch hohe Energiepreise

Angesichts knapper Mittel und großer finanzpolitischer Herausforderungen sollte eine Entlastung der Haushalte möglichst gezielt dort erfolgen, wo Belastungen relativ zum Haushaltseinkommen besonders hoch sind und eine Verhaltensanpassung kurzfristig schwierig ist. Die privaten Haushalte

² Wörtlich aus dem Gesetzentwurf zitiert, einschließlich der dort enthaltenen sprachlichen Fehler.

sind in stark unterschiedlichem Maße von den jüngsten Preissteigerungen betroffen. Konkret hängt die Belastung durch stark gestiegene Energiepreise insbesondere von der Art der Heizung und Warmwasserbereitstellung, dem Gebäudezustand und dem Mobilitätsverhalten ab. Es lassen sich auf der Grundlage von regelmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen wie der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) und der laufenden Wirtschaftsrechnung (LWR) sowie dem Sozio-ökonomischen Panel (SOEP) einige allgemeine Schlüsse ziehen. Ausgaben für Strom und Heizenergie³ haben in Haushalten mit niedrigem Einkommen ein relativ höheres Gewicht. Dabei trägt die Haushaltsenergie bei Haushalten mit niedrigem Einkommen am stärksten zur haushaltspezifischen Inflationsrate bei (Dullien und Tober 2022, S. 5). Die hohe Belastung von Haushalten mit geringem Einkommen durch Ausgaben für Heizenergie und Strom zeigt auch die Auswertung des SOEP von Bach und Knautz (2022). Relativ zum äquivalenzgewichteten Haushaltsnettoeinkommen nimmt die Belastung durch gestiegene Heiz- und Stromkosten mit steigendem Einkommen deutlich ab.

Die Belastung mit Kraftstoffen ist nach den SOEP-Daten relativ zum Haushaltseinkommen im ersten bis zum neunten Dezil ähnlich hoch und nur im 10. Dezil relativ etwas niedriger. Absolut steigt damit die Belastung mit dem Einkommen, was auch damit zusammenhängen dürfte, dass die Zahl der Pkw je Haushalt und auch der Anteil von Berufspendlern, die längere Strecken zurücklegen, mit dem Einkommen zunehmen. Während im untersten Dezil weniger als die Hälfte der Haushalte über einen Pkw verfügen, sind es in den drei obersten Dezilen über 90 %. Der Anteil der Haushalte mit Berufspendlern über 20 km beträgt im untersten Dezil gut 4 % gegenüber einem knappen Viertel im obersten Dezil (Bach et al. 2019a, S. 42). Die Daten der EVS und der LWR, die dem IMK Inflationsmonitor zugrunde liegen, zeigen, dass Haushalte mit Kindern im unteren und mittleren Einkommensbereich stark durch Preissteigerungen bei Kraftstoffen belastet werden (Dullien und Tober 2022, S. 5 und 7).

Verteilungspolitische Bewertung

Laut Gesetzentwurf dient die temporäre Energiesteuersenkung „der sozialen Gerechtigkeit und gleichberechtigten Teilhabe.“ Das würde zutreffen, wenn die Maßnahme Haushalte mit geringem Einkommen bzw. hohen Belastungen relativ zum Einkommen besonders stark entlasten würde.

Die Analyse von Bach und Kautz (2022) für die Haushalte insgesamt zeigt, dass die Entlastung durch die temporäre Energiesteuersenkung auf Kraftstoffe vom ersten bis zum neunten Dezil relativ zum Einkommen recht ähnlich ausfällt. Absolut steigt die Entlastung mit dem Einkommen. Die Entlastung durch die Energiesteuersenkung wirkt also nicht progressiv. Besserverdienende werden relativ zum Einkommen nicht weniger entlastet, obwohl sie die Energiepreissteigerungen aufgrund ihres Einkommens deutlich besser abfedern können. Hinzu kommt, dass Besserverdienende während der Corona-Pandemie in erheblichem Maße zusätzliche Ersparnisse gebildet haben, weil sie durch Maßnahmen der Pandemiebekämpfung in ihren Konsummöglichkeiten eingeschränkt waren (Behringer und Dullien 2022).

Die Analyse von Bach und Kautz (2022) zeigt zudem, dass Belastungen durch gestiegene Heiz- und Stromkosten am unteren Ende der Einkommensverteilung den weitaus größten Teil der zusätzlichen Belastung ausmachen. Aus verteilungspolitischer Sicht sind andere Maßnahmen, wie die vorgezogene

³ Jüngst sind auch Preise für Nahrungsmittel stark gestiegen. Auch dies belastet aufgrund des hohen Anteils an den Konsumausgaben Haushalte mit niedrigen Einkommen besonders stark. Details zur Konsumstruktur und Inflationsbelastung der Haushalte zeigt der IMK Inflationsmonitor (Dullien und Tober 2022).

Abschaffung der EEG-Umlage und pauschale Zahlungen (Heizkostenzuschuss, Energiepreispauschale, Kinderbonus), der vorübergehenden Energiesteuersenkung überlegen (vgl. auch Dullien et al. 2022). Im Koalitionsvertrag hat die Ampel-Koalition bereits eine Klimaprämie⁴ angekündigt. Sie wirkt stark progressiv und die progressive Wirkung könnte noch erhöht werden, indem sie wie die jetzt beschlossene Energiepreispauschale, der Einkommensbesteuerung unterliegt.

Klimapolitische Bewertung

Angesichts des schnell voranschreitenden Klimawandels, der kurzen Zeit, die zum Handeln bleibt, und des weiten Weges, den wir bis zur Erreichung von Klimaneutralität zurückzulegen haben, muss jegliches staatliches Handeln auch im Hinblick auf die Klimaziele überprüft werden.

Der Verkehrssektor ist der Bereich, in dem die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 absolut wie relativ bislang am wenigsten reduziert wurden. Sie sanken von 163 Millionen Tonnen im Jahr 1990 auf 148 Millionen im Jahr 2021, also um 15 Millionen Tonnen bzw. 9,4 %. Absolut müssen die Treibhausgasemissionen des Sektors Verkehr in den 9 Jahren von 2022 bis 2030 mehr als viermal so stark reduziert werden wie in den gut 30 Jahren seit 1990 (Tabelle 1). Angesichts dieser Zahlen sind alle Maßnahmen, die die Verkehrswende hin zu mehr Klimaschutz in diesem Sektor weiter verzögern, sehr kritisch zu sehen. Wenngleich die Maßnahmen des Gesetzentwurfs zeitlich befristet sind, beeinflussen sie möglicherweise die Erwartungsbildung der Verbrauchenden in der Weise, dass diese die Klimaziele nicht ausreichend ernst nehmen und mit den notwendigen Verhaltensänderungen nicht oder zu spät beginnen. Die geplante Maßnahme schafft keinerlei Anreiz zum Energiesparen, sondern führt im Gegenteil bei einem höheren Kraftstoffverbrauch auch zu einer höheren Entlastung, was der Lenkungswirkung der CO₂-Besteuerung entgegenwirkt.

Tabelle 1: Treibhausgasemissionen der Sektoren (Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente)

Sektor	1990	2021 Schätzung	% gg. 1990	KSG-Ziel 2030	Absolut gg. 1990	Absolut bis 2030	Anteil 1990 (%)	Anteil 2021 (%)
Energiewirtschaft	466	247	-46,9	108	-219	-139	37,5	32,5
Industrie	284	181	-36,1	118	-102	-63	22,8	23,8
Gebäude	210	115	-44,9	67	-94	-48	16,9	15,2
Verkehr	163	148	-9,4	85	-15	-63	13,2	19,4
Landwirtschaft	81	61	-24,6	56	-20	-5	6,5	8,0
Abfallwirtschaft und Sonstiges	38	8	-77,9	4	-30	-4	3,1	1,1
Summe THG	1.242	762	-38,7	438	-480	-324	100,0	100,0

Quelle: Umweltbundesamt, Stand März 2022, Berechnungen des IMK.

Angesichts von CO₂-Vermeidungskosten im dreistelligen Euro-Bereich je Tonne CO₂ (Bach et al. 2019b, Matthes 2020) ist der aktuelle CO₂-Preis von 30 Euro je Tonne zu niedrig, um eine Lenkungswirkung zu entfalten. Deutlich höhere Kraftstoffpreise sind somit nicht das Problem, sondern vielmehr notwendig, um Anreize für Verhaltensänderungen zu schaffen. Allerdings wäre eine stabile und vorhersehbare Entwicklung wichtig, damit die Preise eine Lenkungswirkung entfalten können. Vor diesem Hintergrund erscheint eine vorübergehende Energiesteuersenkung zur Preisstabilisierung allenfalls dann vertretbar, wenn auch zukünftige Preissenkungen durch eine entsprechende Anhebung

⁴ Dabei wird ein einheitlicher pro-Kopf-Transfer an alle BürgerInnen gezahlt. Relativ zum Einkommen ist dadurch die Entlastung für Haushalte mit niedrigem Einkommen am höchsten.

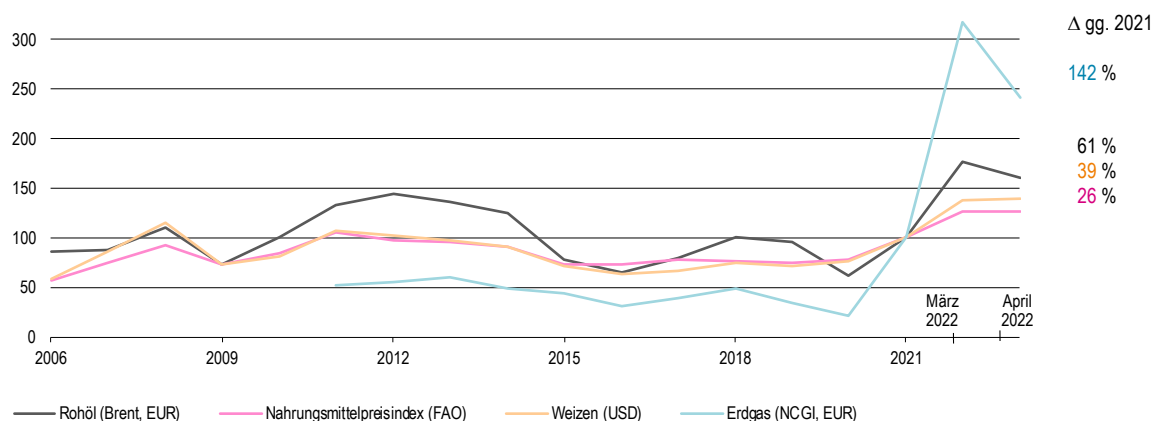
der Energiesteuer begrenzt würden und es im Ergebnis zu einem deutlich aufwärtsgerichteten Kraftstoffpreistrend käme, der Anreize schaffen würde, je nach individueller Situation in nächster Zeit dauerhaft auf den ÖPNV oder Elektromobilität umzusteigen (Dullien et al. 2022). Wie bereits in einer Studie für das BMU (Gechert et al. 2019) ausgeführt, muss ein steigender Preispfad für CO₂-Emissionen durch einen sozialen Ausgleich flankiert werden, wobei viel für eine Klimaprämie spricht.

In der aktuellen Situation stark gestiegener Energiepreise geht es anders in der Studie von Gechert et al. (2019) aber nicht um die verteilungsgerechte Rückverteilung von staatlichen Einnahmen, sondern die Abfederung von Preiswirkungen, die nicht beim Staat, sondern bei ausländischen Anbietern zu Mehreinnahmen geführt haben. Entsprechend kommt es zu einer deutlichen Belastung der öffentlichen Haushalte. Pauschale Zahlungen haben den Vorteil, dass die Lenkungswirkung von Preisen nicht stören und keine Anreize zu höherem Ressourcenverbrauch setzen. Für eine gelingende Verkehrswende ist aber nicht nur ein sozialer Ausgleich und eine Verbilligung von Fahrpreisen nötig, sondern der ÖPNV muss noch erheblich ausgebaut werden, was in den kommenden 10 Jahren erhebliche zusätzliche Ausgaben erfordert (Naumann et al. 2019). Auch vor dem Hintergrund begrenzter Mittel und erheblicher zusätzlicher Ausgabenbedarfe sollte von der temporären Energiesteuersenkung abgesehen werden.

Beitrag zur Senkung der Inflationsrate

Ein Argument für eine Preissubvention ist allerdings, dass sie die Inflation dämpft und damit auch stabilisierend auf Inflationserwartungen wirkt. Das ist ein Vorteil gegenüber pauschalen Zahlungen, die keinen Einfluss auf die Preissteigerungsrate haben. Anstelle der Energiesteuersenkung auf Kraftstoffe wäre es sinnvoll, nicht bei den Kraftstoffen, sondern bei der Heizenergie und insbesondere bei Erdgas anzusetzen.

Abbildung 1: Entwicklung wichtiger Rohstoffpreise (Index 2021=100)



Quellen: FAO, Macrobond; U.S. Energy Information Administration; Berechnungen des IMK.

Eine Möglichkeit wäre ein Gaspreisdeckel für einen begrenzten Grundverbrauch (Dullien und Weber 2022). Dafür sprechen folgende Argumente:

- Der Gaspreis ist auf den Weltmärkten deutlich stärker angestiegen als andere wichtige Rohstoffpreise (Abbildung 1). Diese Preisentwicklung schlägt sich mit Verzögerung auch in den Gaspreisen für Haushalte nieder. Der BDEW (2022) rechnet für das Jahr 2022 insgesamt gegenüber dem Vorjahr mit einem etwa doppelt so hohen Preisniveau.

- Haushalte, die mit Gas heizen, haben deutlich geringere Anpassungsmöglichkeiten, sie müssten ggf. frieren und auch ein Umzug in eine energetisch günstigere Wohnung wäre mit großem Aufwand (und Kosten) verbunden und in angespannten Wohnungsmärkten oftmals unmöglich. Im Vergleich gibt es beim Verkehr noch in sehr großem Umfang Substitutionsmöglichkeiten, zumal fast 50 % aller Fahrten zur Arbeit kürzer als 10 Kilometer sind und der Anteil von öffentlichen Verkehrsmitteln an den berufsbedingten Wegen von weniger als 15 % noch deutlich erhöht werden kann (Destatis 2022).
- Der Gaspreisdeckel deckt nur einen begrenzten Grundverbrauch ab und konterkariert dadurch nicht den Anreiz zum Energiesparen.
- Relativ zum Haushaltseinkommen ist die starke Preiserhöhung beim Erdgas für alle Dezile die größte Einzelbelastung. In den unteren vier Dezilen fällt sie besonders hoch aus.

Fazit

Entlastungen sollten dort ansetzen, wo Belastungen relativ zum Einkommen hoch sind und die Handlungsmöglichkeiten der Haushalte beschränkt sind. Zudem sollten sie Anreize zum Energiesparen nicht konterkarieren. Gemessen an diesen Anforderungen ist die temporäre Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe kritisch zu sehen. Sie wirkt den Klimazielen entgegen und ist auch verteilungspolitisch fragwürdig. Günstig könnte allenfalls die inflationsdämpfende Wirkung sein. Wenn die Bundesregierung an der Maßnahme festhalten will, dann sollte spiegelbildlich zur Begrenzung des Preisanstiegs auch ein möglicher Preisrückgang begrenzt werden. Aus einer verteilungs- und klimapolitischen Perspektive sind andere Maßnahmen wie pauschale Zahlungen oder beispielsweise der oben erwähnte Gaspreisdeckel überlegen. Letzterer hätte gegenüber einer Ausweitung von pauschalen Zahlungen den Vorzug, dass er inflationsdämpfend wirkt.

Das IMK (Dullien et al. 2022) hat die Entlastungspakete insgesamt als „sozial weitgehend ausgewogen“ bezeichnet. Das liegt an vor allem an der stark progressiven Wirkung der Energiepreispauschale, der vorgezogenen Abschaffung der EEG-Umlage und des Kinderbonus. Mit einem Gewicht von etwa 10 % an der Gesamtheit der Maßnahmen ist die temporäre Energiesteuersenkung nicht die bedeutsamste Maßnahme der Pakete. Die Mittel könnten aber zielgerichteter und klimafreundlicher eingesetzt werden.

Literatur

- Bach, S. / Kunert, U. / Radke, S. / Isaak, N. (2019a): CO₂-Bepreisung für den Verkehrssektor? Bedeutung und Entwicklung der Kosten räumlicher Mobilität der privaten Haushalte bei ausgewählten verkehrspolitischen Instrumenten. Studie im Auftrag der Stiftung Arbeit und Umwelt der IG BCE, Berlin.
- Bach, S. / Isaak, N. / Kemfert, C. / Kunert, U. / Schill, W. / Schmalz, S. / Wägner, N. / Zaklan, A. (2019b): CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen. DIW Politikberatung kompakt Nr. 140. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.
- Bach, S. / Knautz, J. (2022): Hohe Energiepreise: Ärmere Haushalte werden trotz Entlastungspaketen stärker belastet als reichere Haushalte. DIW Wochenbericht Nr. 17/2022.
- Bundesverband der Energie und Wasserwirtschaft e.V., BDEW (2022): BDEW-Gaspreisanalyse April 2022. <https://www.bdew.de/service/daten-und-grafiken/bdew-gaspreisanalyse/>.

- Behringer, J. / Dullien, S. (2022): Corona-Ersparnisse deutscher Haushalte stützen Konsum im Energiepreisschock. IMK Policy Brief Nr. 119, Düsseldorf, März.
- Dullien, S. / Rietzler, K. / Tober, S., (2022): Die Entlastungspakete der Bundesregierung. Sozial weitgehend ausgewogen, aber verbesserungsfähig. IMK Policy Brief Nr. 120, Düsseldorf, April.
- Dullien, S. / Tober, S. (2022): IMK Inflationsmonitor – Hohe Unterschiede bei haushaltsspezifischen Inflationsraten: Energie- und Nahrungsmittelpreisschocks belasten Haushalte mit geringem Einkommen besonders stark. IMK Policy Brief Nr. 121, Düsseldorf, April.
- Dullien, S. / Weber, I. (2022): Mit einem Gaspreisdeckel die Inflation bremsen. In: Wirtschaftsdienst, 102. Jahrgang, 2022, Heft 3, S. 154–155.
- Gechert, S. / Rietzler, K. / Schreiber, S. / Stein, U. (2019): Wirtschaftliche Instrumente für eine klima- und sozialverträgliche CO₂-Bepreisung: Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. IMK Study Nr. 65.
- Matthes, F. C. (2020): Der Preis auf CO₂. Über ein wichtiges Instrument ambitionierter Klimapolitik. Band 48 der Schriftenreihe Ökologie. Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin.
- Naumann, R./Pasold, S /Frölicher, J. (2019): Finanzierung des ÖPNV. Status quo und Finanzierungsoptionen für die Mehrbedarfe durch Angebotsausweitungen. KCW GmbH. https://www.kcw-online.de/media/pages/veroeffentlichungen/finanzierung-des-oepnv/3ba9f37997-1637144959/2019_finanzierung_des_oepnv_fin.pdf (aufgerufen am 4.5.2022)

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuerrechts zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe (Energiesteuersenkungsgesetz – EnergieSt-SenkG)

Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. dankt für Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme anlässlich der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 16. Mai 2022 zum Gesetzentwurf auf der Bundestags-Drucksache 20/1741.

1. Vorbemerkung

Wir können nachvollziehen, dass der nationale Gesetzgeber, wie in anderen Mitgliedsstaaten der EU auch, ein Signal zur Entlastung der Verbraucher senden will. Dies ist für unsere Branche besonders auch für die Grenzregionen von großer Bedeutung, in denen sich die Effekte des Tanktourismus ansonsten noch deutlicher auswirken würden, da in einigen Nachbarländern Steuersenkungen bereits ab dem 1. April in Kraft sind. In diesem Zusammenhang begrüßen wir grundsätzlich, dass nicht ein neues bürokratisches Instrument wie anfangs diskutierte Tankrabatte eingeführt worden sind, sondern dass mit dem aktuellen Vorhaben eine Anpassung und Nutzung eines bereits bestehenden Instruments erfolgt.

Dennoch geben wir einige Aspekte zu bedenken, die für unsere Branche in einer Situation, in der wegen des bereits eingeleiteten Ausstiegs aus russischem Rohöl und Ölprodukten der Fokus auf Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit liegt und liegen muss, erhebliche zusätzliche Herausforderungen, besonders für die Logistik, verursachen.

2. Das System der Energiesteuer als Verbrauchsteuer

Schon der Gesetzentwurf weist im Abschnitt Gesetzesfolgen völlig zutreffend darauf hin: *„Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Steuersatzsenkung verzögert und schleichend in den Verbrauchspreisen widerspiegelt. Die Steuerentstehung erfolgt zum Zeitpunkt der Entnahme aus dem Steuerlager und ist damit dem Verbrauch durch die Endkundinnen und Endkunden weit vorgelagert. Dies kann dazu führen, dass Kraftstoff, der in den ersten Tagen nach der Steuersenkung verkauft wird, noch mit dem originären Steuersatz versteuert worden ist.“*

Grund dafür ist die Steuersystematik: Die Energiesteuer entsteht nicht erst beim Verkauf an der Tankstelle, sondern bereits dann, wenn Benzin und Diesel von den Raffinerien und großen Tanklagern an die Tankstelle geliefert werden. Sämtliche Kraftstoffe, die bis zum Stichtag 1. Juni in den Tanks der bundesweit rund 14.500 öffentlichen Stationen liegen, sind noch mit dem normalen, also mit dem gegenüber dem abgesenkten Satz deutlich höheren Betrag belegt.

Die Tanks der Tankstellen werden am 1. Juni also in unterschiedlichem Umfang noch mit „normal versteuertem“ Benzin und Diesel gefüllt sein. Dies hängt auch vom Verbraucherverhalten ab, denn es ist zu erwarten, dass die Tankkunden in der Zeit vor der Energiesteuersenkung zurückhaltend sein werden. Daher dürfte sich der Effekt der niedrigeren Steuersätze nicht überall gleich am Stichtag um Mitternacht einstellen, sondern erst in der Folgezeit, wenn die „normal versteuerten“ Kraftstoffe abverkauft und nach und nach die niedrig versteuerten Kraftstoffe angeliefert werden.

Dazu ist zu berücksichtigen, dass beim Dieselmotorkraftstoff rund die Hälfte des Absatzes nicht über öffentliche Tankstellen, sondern über sogenannte Betriebstankstellen z. B. bei Speditionen oder bei Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs erfolgt.

3. Angebot, Nachfrage und Auswirkungen auf die Logistik

Beim Benzin beträgt der Steuerdifferenz inklusive MwSt. ca. 36 Cents, bietet also erhebliche Anreize für Kunden, auf das Tanken vor dem 1. Juni zu verzichten, soweit das möglich ist. Die Steuersenkung führt daher aller Voraussicht nach zu einem sprunghaften Anstieg der Nachfrage nach niedrig versteuertem Kraftstoff gleich Anfang Juni.

Aus ökonomischen Gründen wird sicher an vielen Orten angestrebt, die Mengen versteuerter Ware am 31. Mai um 24 Uhr im System möglichst gering ausfallen zu lassen. Das wird aber nicht überall möglich sein, denn es bestehen im Regelfall langfristige Abnahmeverpflichtungen.

Dennoch sind Leerstände möglicherweise nicht komplett zu vermeiden, da am 1. Juni eine rege Nachfrage zu erwarten ist. Das wird dazu führen, dass sowohl öffentliche Tankstellen wie auch die zuvor genannten Betriebstankstellen schnell wieder beliefert werden müssen. Die Möglichkeit, sofort alle Anforderungen zu befriedigen, ist mit den bestehenden logistischen Möglichkeiten voraussichtlich nicht gegeben.

Zu guter Letzt sei darauf hingewiesen, dass die Preise an den Tankstellen von vielen Parametern abhängen und sich am Markt bilden. Die Energiesteuern sind eine wichtige Preiskomponente, aber bei Weitem nicht die einzige. Auch die regionale Versorgungssituation kann natürlich die Preise beeinflussen.

Ziel der Branche ist es, diese bislang einmalige logistische Herausforderung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger, der Kundinnen und Kunden zu meistern. Zu beachten ist, dass sich die Situation an jeder Tankstelle unterschiedlich darstellen kann, je nach Lage, Kundenfrequenz und Belieferungsrhythmus.

Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe

Abteilung Steuer- und Finanzpolitik

Berlin, 12.05.2022

Sehr geehrter Herr Rainer,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu o. g. Gesetzentwurf und würden uns freuen, wenn Sie unsere nachfolgenden Anmerkungen in den weiteren parlamentarischen Beratungen berücksichtigen. Gerne erläutern wir diese im Rahmen der Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages.

Geplante Senkung der Energiesteuersätze ist richtig

Die Betriebe des Handwerks sind durch die stark gestiegenen Kraftstoffkosten in erheblichem Maße einer wirtschaftlichen Belastung ausgesetzt. Das Handwerk ist auf bezahlbare Kraftstoffe für seine Fahrzeugflotten angewiesen.

Daher begrüßen wir die Initiative zur Absenkung der Energiesteuersätze auf Kraftstoffe als Beitrag zur Entlastung ausdrücklich.

Befristung ist zu kurz

Mit Sorge sehen wir jedoch, dass die zeitliche Befristung der Senkung in § 68 EnergieStG-E nur für drei Monate (Juni bis August 2022) vorgesehen ist. Bedauerlicherweise steht zu erwarten, dass die Auswirkungen des Ukraine-Krieges im Hinblick auf die Energiekosten nicht nach drei Monaten beendet sein werden. So geht z. B. auch der „Befristete Krisen-Beihilferahmen der EU zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine“ von einem Zeitraum bis Ende dieses Jahres aus, innerhalb dessen Unternehmen Energiekostenzuschüsse gewährt werden können.

Dies voraussehend wäre es sinnvoll, wenn der Zeitraum bis Ende 2022 ausgedehnt wird.

In der Gesetzesbegründung werden jedoch Befürchtungen geäußert, dass eine länger andauernde Absenkung zu steigenden Kraftstoffverbräuchen führen könnte und die angestrebte Reduktion der Emissionen bis 2030 möglicherweise gefährdet wird. Diese Überlegungen aufgreifend, sollte zumindest eine Ermächtigungsnorm für ein Verordnungsgebungsverfahren ergänzt werden,

mit der eine kurzfristige Verlängerung über den 31. August 2022 hinaus bei Bedarf umgesetzt werden kann.

Alleinige Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe nicht ausreichend

Das Handwerk unterstützt die Grundsatzentscheidungen der Bundesregierung: Klimaneutralität bis 2045 als deutscher Beitrag zum UN-Klimaübereinkommen, Ausstieg aus der Kernenergie und aus der Kohleverstromung.

Die aktuelle Situation konfrontiert jedoch viele Handwerksbetriebe zum Teil mit existentiellen Herausforderungen durch die extrem gestiegenen Energiepreise. Die jetzt vorgeschlagenen Entlastungen reichen hierfür nicht aus.

Die Betriebe des Handwerks werden nicht nur durch steigende Kraftstoffkosten belastet, sondern insbesondere auch die im Produktionsprozess eingesetzte Energie hat sich erheblich verteuert.

Daher halten wir es für dringend erforderlich, zusätzlich zu den geplanten Maßnahmen die Stromsteuer befristet auf die unionsrechtlich zulässigen Mindestsätze im Bereich der gewerblichen Nutzung (0,5 EUR/MWh) zu senken.

Daneben sollte ebenfalls befristet eine Senkung der Energiesteuer auf die übrigen Energieerzeugnisse beschlossen werden. Zusätzlich sollte über eine temporäre Aussetzung der CO₂-Bepreisung nachgedacht werden. Die von den vorgenannten Steuern und Abgaben verfolgten Lenkungszwecke werden durch die hohen Energiepreise bereits verwirklicht und deren Weitererhebung würde vielmehr bisher wirtschaftlich erfolgreiche Unternehmen im Bestand gefährden.

Diese Maßnahmen sind dringend erforderlich, da für viele Handwerksbetriebe eine Weitergabe, der durch die höheren Energiekosten stark steigenden Produktionskosten am Markt häufig nicht möglich ist: Viele Gewerke stehen zum einen in einem intensiven Preiswettbewerb auch mit industriellen Anbietern, die aufgrund ihrer andersartigen Produktionsprozesse kostengünstiger produzieren können und zudem einen erleichterten Zugang zu Entlastungen von Umlagen wie der KWKG-Umlage erfahren. Zum anderen haben viele Handwerksbetriebe langfristige Absatzverträge auch mit kommunalen Nachfragern, aufgrund derer eine kurzfristige Preisanpassung nicht – oder nur in engen Grenzen – möglich ist.

Zusätzliche direkte Hilfen für energieintensives Handwerk erforderlich

Zusätzliche direkte Hilfen, die neben temporären Steuererleichterungen treten, sind vor allem deshalb dringend geboten, da das von der Bundesregierung beschlossene Maßnahmenpaket für vom Krieg betroffene Unternehmen im Handwerk nur eingeschränkt unterstützend wirken wird.

Sowohl das aufgelegte KfW-Kreditprogramm als auch die erweiterten Möglichkeiten für Bürgschaften bieten Handwerksbetrieben zwar die Möglichkeit zu einer Aufnahme von Fremdkapital, was im Einzelfall sicherlich Betrieben helfen kann. Allerdings ist hiermit keine Entlastung bei den stark gestiegenen und voraussichtlich auch weiter hohen Energiepreisen verbunden.

In diesem Zusammenhang ist es besonders bedauerlich, dass das ebenfalls von der Bundesregierung angekündigte Zuschussprogramm für Unternehmen mit besonders

hohen Energiekostenmehrbelastungen auf einen eng definierten Kreis von Begünstigten begrenzt ist. Im Ergebnis werden nur Unternehmen erfasst, die im Rahmen der EU-Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen als besonders wettbewerbsintensiv (definiert als handelsintensiv) und deswegen beihilfefähig angesehen werden (sogenannte KUEBLL-Liste).

Damit geht dieses Programm weithin an den Bedürfnissen von kleinen und mittleren Unternehmen und insbesondere dem Handwerk vorbei.

Beratungsangebote für KMU ausbauen

Neben Förderprogrammen, die gezielt Investitionen in Anlagen zur Energieeffizienz und für erneuerbare Energien in Handwerksbetrieben unterstützen, sollten etablierte Beratungsinitiativen ausgebaut und gestärkt werden. Solche Initiativen sind erforderlich, um Handwerksbetriebe auf dem Weg der Klimatransformation aktiv zu begleiten und bei der Planung und Umsetzung von Energieeffizienz-Maßnahmen zu unterstützen.

Steuerliche Rahmenbedingungen für das Handwerk verbessern

Gerade vor dem aktuellen Hintergrund unterstreicht der ZDH nochmals die Forderung, zumindest durch einen schnellen und konsequenten Abbau der sog. kalten Progression den Einkommensteuertarif an die Preisentwicklung anzupassen. Denn diese „heimliche Steuererhöhung“ belastet die Betriebe des Handwerks zusätzlich, da diese ganz überwiegend Einzelunternehmen und Personengesellschaften sind und die Einkommensteuer für diese im Ergebnis die Unternehmenssteuer darstellt.

Des Weiteren sollte schnell die im Koalitionsvertrag angekündigte „Super-Abschreibung“ eingeführt werden. Denn Investitionen in Digitalisierung und Klimaschutz tragen in einem erheblichen Maße dazu bei, dass sich Deutschland von fossilen Energieträgern lösen kann. Hierzu bedarf es aber gezielter steuerlicher Anreize für entsprechende Investitionen. Aus Sicht des Handwerks sollte die „Super-Abschreibung“ in Form einer Investitionszulage ausgestaltet werden.

Ebenso wichtig ist die im Koalitionsvertrag vereinbarte Evaluation der Thesaurierungsbesteuerung nach § 34a EStG. Die temporäre steuerliche Begünstigung von einbehaltenen Gewinnen fördert Investitionen und kann gerade den Mittelstand und das Handwerk unterstützen, notwendige Investitionen zur Reduzierung des Energieverbrauchs vorzunehmen. Daher ist eine mittelstands-freundliche und praxistaugliche Verbesserung des § 34a EStG dringend angezeigt.

Handwerk vor neuen bürokratischen Hürden bewahren

Ferner sollte in dieser herausfordernden Zeit davon Abstand genommen werden, gerade dem Mittelstand weitere bürokratische Lasten aufzuerlegen. Daher fordert der ZDH die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene für ein Belastungsmoratorium einzusetzen, mit dem Legislativvorhaben der Europäischen Union, die zu weiteren Belastungen unserer Betriebe führen, zumindest für zwei Jahre zurückgestellt werden.

Hierzu zählen beispielsweise die geplante europäische Regulierung der Lieferketten, die zusätzlich zu den deutschen Vorgaben treten wird, sowie die ins Auge gefassten Verschärfungen der EU-Regulierungsvorhaben zur Vollendung von Basel III (sog. Basel IV), die den Rahmen für den Mittelstand beim Leasing und der Finanzierung beeinträchtigen können.

Ansprechpartner: Carsten Rothbart
Abteilung: Steuer- und Finanzpolitik
+49 30 20619-290
rothbart@zdh.de · www.zdh.de

Herausgeber:
Zentralverband des Deutschen Handwerks
Haus des Deutschen Handwerks
Mohrenstraße 20/21 · 10117 Berlin
Postfach 110472 · 10834 Berlin

Der Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH) vertritt die Interessen von rund 1 Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit mehr als 5 Millionen Beschäftigten. Als Spitzenorganisation der Wirtschaft mit Sitz in Berlin bündelt der ZDH die Arbeit von Handwerkskammern, Fachverbänden des Handwerks auf Bundesebene sowie bedeutenden wirtschaftlichen und sonstigen Einrichtungen des Handwerks in Deutschland. Mehr unter www.zdh.de