

GASTBEITRAG



Neue Energiesteuer ist noch keine Abzocke

VON LÜDER GERKEN

Für die Bild-Zeitung ist der Fall klar: Unter dem Titel „Immer neue Abzock-Ideen“ liest man: „Die EU-Kommission will einen Mega-Aufschlag auf die Dieselsteuer vorschlagen: Plus 64 Prozent! Haben die in Brüssel zu viel Benzin geschnüffelt?“ Bundesverkehrsminister Ramsauer von der CSU bläst ins selbe Horn: „Die Regelwut aus Brüssel muss ein Ende haben. Deshalb Finger weg von der Dieselsteuer.“ Weiß er nicht, dass seine eigene Partei gerade eine Pkw-Maut fordert? Bei so viel Getöse sollte man besonders genau hinschauen: Was will Brüssel?

Für die Kfz-Energiesteuern der Mitgliedstaaten gibt die EU bislang Mindeststeuersätze pro Liter vor: 36 Cent für Benzin und 33 Cent für Diesel. Die deutsche Energiesteuer ist deutlich höher: 65 beziehungsweise 47 Cent. Die EU plant nun eine Umstellung. Künftig soll die Energiesteuer aus zwei Teilen bestehen: einer CO₂-abhängigen Steuer und einer Energieverbrauchsteuer.

Zunächst zur CO₂-Steuer. Die EU hat beschlossen, den gesamten Ausstoß in der EU bis 2020 um zwanzig Prozent zu senken. Erreicht werden soll das primär mit

dem Emissionsrechtehandel: Die Politik deckelt die jährlich zulässige Menge von CO₂-Emissionen und verkauft an der Börse in dieser Höhe Emissionsrechte. Wer CO₂ emittieren will, muss sie kaufen. Der Marktmechanismus wirkt: Bei höherer Nachfrage nach Emissionsrechten steigt ihr Preis, weil das Angebot nach oben fix ist. Wer am meisten bietet, erhält das Recht. Vorgegebene CO₂-Reduktionen werden so sicher erreicht.

Voraussetzung ist natürlich, dass alle Emittenten CO₂-Rechte kaufen müssen, Autofahrer blieben aber verschont. Dafür gibt es keinen Grund. Warum sollen Stahlwerke Geld bezahlen und Autofahrer nicht? Es wäre leicht zu ändern. Die Mineralölgesellschaften müssten für die erzeugten Kraftstoffe Emissionsrechte kaufen. Sie würden diese Kosten an die Tankstellen und die über den Spritpreis an die Autofahrer weitergeben.

Immerhin will die EU jetzt die Kfz-Energiesteuern neu ausrichten: Der CO₂-abhängige Steuerteil soll sich am Preis für die Emissionsrechte orientieren. Dieser liegt derzeit bei 1,6 Cent pro Kilogramm. Die EU rechnet mittelfristig mit einem Anstieg auf zwei Cent. Da pro Liter Diesel etwa 2,65 kg CO₂ entstehen, soll der Steuersatz

bei 5,3 Cent liegen. Eine Steuer kann den CO₂-Ausstoß aber nicht sicher verringern. Wenn die Autofahrer trotz hoher Steuer nicht deutlich weniger tanken, sinkt auch der Schadstoffausstoß nur wenig. In welchem Umfang, weiß man erst im nachhinein. Dem Klima hilft das nicht sicher. Nur der Emissionsrechtehandel garantiert die CO₂-Reduktion.

Nun zur Energieverbrauchssteuer. Die EU will mit ihr den Energiegehalt des Sprits – einheitlich – besteuern. Der Energiegehalt von Diesel ist höher als der von Benzin. Entsprechend soll der Mindeststeuersatz für Diesel (ab 2018) pro Liter 33,6 Cent, für Benzin 30,8 Cent betragen.

So vernünftig das auf den ersten Blick aussieht: Für die Energieverbrauchssteuer gibt es keinen Grund. Anders als bei den CO₂-Emissionen, die ohne staatliche Deckelung unbegrenzt emittiert werden, muss hier keine Knappheit künstlich erzeugt werden. Denn die Endlichkeit der Erdölreserven wird zu steigenden Preisen führen, dadurch den Verbrauch reduzieren und alternative Antriebsformen attraktiver machen. Die zusätzliche Verteuerung über eine Energieverbrauchssteuer belastet vor allem die Verbraucher. Dem Klima hilft sie nicht, weil der in Europa einge-

sparte fossile Kraftstoff in anderen Teilen der Welt verbrannt wird.

Weder CO₂-Steuer noch Energieverbrauchssteuer sind also im Grunde problemgerecht. Sind sie aber deshalb schon „Abzocke“ seitens der EU? Der Mindestsatz beider Steuer-Teile soll für Diesel ab 2018 zusammen (5,3 plus 33,6 gleich) 38,9 Cent betragen. Der deutsche Satz ist mit 47 Cent schon heute deutlich höher.

Zwar soll ab 2023 der Energiegehalt aller Kraftstoffe identisch besteuert werden müssen, so dass die Steuer für den energiehaltigeren Dieselmotorkraftstoff über der für Benzin liegen muss. Dennoch müsste die deutsche Dieselsteuer nicht erhöht werden. Man könnte ja auch die Benzinsteuer senken – zum Wohle der Verbraucher. Sicher wird aber die Dieselsteuer angehoben werden. Denn welcher deutsche Politiker sagt zu Steuererhöhungen Nein, wenn er hoffen kann, mit der – unwahren – Behauptung durchzukommen, das gebe die EU so vor?

Lüder Gerken ist Vorsitzender der Stiftung Ordnungspolitik und des Centrums für Europäische Politik in Freiburg sowie Honorarprofessor an der Jacobs University Bremen.