

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Sven-Christian Kindler, Anja Hajduk, Lisa Paus, Omid Nouripour, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Ekin Deligöz, Katharina Dröge, Dieter Janecek, Beate Müller-Gemmeke, Lisa Badum, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Prüfung umweltschädlicher Subventionen durch die Bundesregierung

Umweltschädliches Verhalten wird in Deutschland nach wie vor mit weit mehr als 57 Mrd. Euro jährlich subventioniert (vgl. UBA, Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, S. 6). Umweltschädliche Subventionen sind nicht nur wettbewerbsschädlich und innovationshemmend. Sie animieren auch zu umweltschädlichem Verhalten.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018 verpflichteten sich CDU, CSU und SPD, „alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien und dem Prinzip der Nachhaltigkeit einer stetigen Überprüfung [zu] unterziehen“ (vgl. Koalitionsvertrag, S. 142).

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD von 2013, unterzeichnet von denselben Parteien und derselben Bundeskanzlerin, war bereits eine nahezu wortgleiche Formulierung aufgenommen. Darin heißt es: „Wir werden alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien einer stetigen Überprüfung unterziehen“ (vgl. S. 63).

Zum Ende der aktuellen Legislaturperiode möchte die fragestellende Fraktion wissen, zu welchen Ergebnissen die entsprechenden Überprüfungen gekommen sind. Von Interesse sind dabei insbesondere die Überprüfungen der Ergebnisse und Empfehlungen des Evaluationsgutachtens, das das Bundesministerium der Finanzen in den Jahren 2017 bis 2019 erstellen ließ. Dabei sind 33 ausgewählte Steuervergünstigungen unabhängig wissenschaftlich evaluiert worden, darunter auch jene „mit klimaschädlichen Nebenwirkungen“ (Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 80 des Abgeordneten Stefan Schmidt, Fragestunde am 23. Juni 2021). In ihrem 27. Subventionsbericht von 2019 (https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2020-03-01-Subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=16) informiert die Bundesregierung zwar über die Ergebnisse der Evaluierung. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Subventionsberichts war die Prüfung der Evaluierungsergebnisse vonseiten der Bundesregierung allerdings noch nicht abgeschlossen (vgl. 27. Subventionsbericht, u. a. S. 340).

Fraglich ist auch, welchen Stellenwert die Bundesregierung dem Abbau umweltschädlicher Subventionen für das Erreichen der Klimaziele beimisst. So hat

die Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD erst im Juni 2021 ein neues Klimaschutzgesetz beschlossen, das Deutschland schon 2045 zu Klimaneutralität verpflichtet (vgl. <https://www.tagesschau.de/inland/klimaschutzgesetz-109.html>). Den Abbau umweltschädlicher Subventionen sieht das Gesetz allerdings nicht vor. Dabei wäre gerade der Abbau der Subventionen eine vergleichbar einfache Möglichkeit, um effektiv zu mehr Klimaschutz beizutragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Anreiz- und Lenkungswirkung derzeit bestehender Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern gekommen (vgl. Antwort zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11903)?
2. a) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Vorschläge zur Aufhebung der Steuerbefreiung für Kerosin gekommen, nachdem im Evaluationsgutachten zur Abschaffung der Steuerbefreiung geraten wird, weil sie umweltschädlich und wettbewerbsverzerrend sei (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 415 f.; Antwort zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11903)?
b) Zu welchem Ergebnis ist die Prüfung eines auf europäischer Ebene koordinierten Vorgehens der Bepreisung des Luftverkehrs gekommen (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 416)?
c) Wie positioniert sich die Bundesregierung zu dem Vorschlag der EU-Kommission, eine Mindeststeuer für Flugzeugtreibstoff für Flüge innerhalb der EU zu erheben (vgl. <https://www.wiwo.de/politik/ausland/energiewende-eu-plant-mindeststeuer-fuer-umweltschaedliche-flugkraftstoffe/27391370.html>; bitte begründen)?
3. Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die Steuerbegünstigung für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft (Agrardiesel) nicht unverändert beizubehalten, weil sie den Einsatz der Produktionsfaktoren zugunsten von Diesel verzerre und u. a. kritische Verteilungs- und Umweltwirkungen aufweise (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 339 f.)?
4. a) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die Energiesteuerbegünstigung für bestimmte Prozesse und Verfahren in eine teilweise Steuerentlastung umzuwandeln, weil die volle Steuerentlastung umweltschädlich sein könnte (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 382 f.)?
b) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die Stromsteuerbegünstigung für bestimmte Prozesse und Verfahren in eine teilweise Steuerentlastung umzuwandeln, weil die volle Steuerentlastung umweltschädlich sein könnte (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 397 f.)?
5. a) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die Energiesteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft auf diejenigen Unternehmen zu begrenzen, die tatsächlich (potenziell) negativ betroffen sind, weil keine Evidenz für die Beibehaltung der Subvention gesehen wird (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 388 f.)?

- b) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft auf diejenigen Unternehmen zu begrenzen, die tatsächlich (potenziell) negativ betroffen sind, weil wenig Evidenz für die Beibehaltung der Steuervergünstigung gesehen wird (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 395 f.)?
6. a) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die Energiesteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes in Sonderfällen (Spitzenausgleich) auf diejenigen Unternehmen zu begrenzen, die tatsächlich (potenziell) negativ betroffen sind, weil wenig Evidenz für die Beibehaltung der Steuervergünstigung gesehen wird (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 390 f.)?
- b) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes in Sonderfällen (Spitzenausgleich) auf diejenigen Unternehmen zu begrenzen, die tatsächlich (potenziell) negativ betroffen sind, weil wenig Evidenz für die Beibehaltung der Steuervergünstigung gesehen wird (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 399 f.)?
7. Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Kritik des Evaluationsgutachtens an der Nachhaltigkeit der Energiesteuerbegünstigung von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen gekommen, die ausschließlich dem Güterumschlag in Seehäfen dienen (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 413 f.)?
8. Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Empfehlung des Evaluationsgutachtens gekommen, die vollständige Steuerbefreiung auf Diesel für Binnenschiffe aus subventions- und umweltpolitischer Sicht zu diskutieren (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 417 f.)?
9. Welche Gesetzentwürfe hat die Bundesregierung in Bezug auf die Ergebnisse aus den vorangegangenen Fragen 1 bis 8 eingebracht und welche Verordnungen diesbezüglich erlassen?
10. Sieht die Bundesregierung insbesondere aus klimapolitischer Perspektive die Notwendigkeit, das „Dienstwagenprivileg“ dahingehend zu ändern, dass die steuerliche Absetzbarkeit an den CO₂-Ausstoß gekoppelt wird (bitte begründen)?
11. Sieht die Bundesregierung insbesondere aus klimapolitischer Perspektive die Notwendigkeit, die Energiesteuersätze für Diesel und Benzin anzugleichen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Liter Dieseldieselkraftstoff mehr CO₂ emittiert als ein Liter Benzin (bitte begründen)?
12. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung dem Abbau umweltschädlicher Subventionen beim Erreichen der Klimaziele bei?
13. Hat die Bundesregierung eigene Berechnungen bzw. Analysen angestellt, und kann sie belegen, dass durch die vorhandenen klimaaggressiven und umweltschädlichen Subventionen keine Folgekosten an Umwelt und Natur bzw. keine volkswirtschaftlichen Schäden für die Bundesrepublik Deutschland entstehen?
14. Welches Einsparpotenzial an CO₂-Emissionen durch die Abschaffung der nach Ansicht der Fragestellenden besonders klimaaggressiven Subventionen, etwa dem Dieseldieselprivileg, dem Dienstwagenprivileg und der Kerosinsteuer, sieht die Bundesregierung?

15. An wie vielen Sitzungen des 2019 gegründeten Klimakabinetts wurde über das Thema bzw. die Abschaffung von umweltschädlichen Subventionen gesprochen, und welche Schlussfolgerungen hat das Klimakabinett diesbezüglich getroffen (bitte die entsprechenden Sitzungen chronologisch auflisten)?

Berlin, den 22. Juli 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion