

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Sven-Christian Kindler, Anja Hajduk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/31726 –

Prüfung umweltschädlicher Subventionen durch die Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Bundesregierung prüft kontinuierlich die Anreiz- und Lenkungswirkung bestehender, hoheitlich veranlasster Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern, insbesondere für eine sozialgerechte Belastung aller Bürgerinnen und Bürger zu den verschiedenen Themen der Klimapolitik. Die Mittelverwendung von Preisbestandteilen kann dabei zudem wichtige klimapolitische Anreize setzen, adressiert unterschiedliche individuelle Lebenslagen und führt zu einer sozial ausgewogenen Kompensation.

Mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 hat die Bundesregierung die Notwendigkeit einer umfassenden Reform der Abgaben, Umlagen, Entgelte und Steuern im Energiesystem bekräftigt und beschlossen, eine solche vorzulegen. Es ist das Ziel der Bundesregierung, die EEG-Umlage weitergehend zu reduzieren. Zudem setzt sich die Bundesregierung auf europäischer und internationaler Ebene für eine konsistente klimafreundliche Besteuerung im Energiesystem ein.

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)?

Die Fragen 2a bis 2c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung überprüft und bewertet fortlaufend nationale Steuervergünstigungen. Die Ergebnisse werden insbesondere auch im Subventionsbericht veröffentlicht. Der nächste Subventionsbericht wird im Laufe des Jahres 2021 veröffentlicht.

Der Einführung einer Kerosinbesteuerung für andere als innerdeutsche Flüge stehen in der gewerblichen Luftfahrt derzeit EU-rechtliche und internationale Vorgaben entgegen, insbesondere die Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie

2003/96/EG) sowie eine Vielzahl von internationalen Luftverkehrsabkommen, die Steuerbefreiungen für Kraftstoffe in der Luftfahrt vorsehen. Die Europäische Kommission hat hierzu als Teil ihres „Fit-for-55-Pakets“ einen Vorschlag zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie vorgelegt, den die Bundesregierung mit Blick auf u. a. die zu erreichenden nationalen, europäischen und internationalen Klimaschutzziele und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluggesellschaften prüft.

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.)?

Bei der Anpassung oder Neuausrichtung der Steuerbegünstigung werden zunächst die geplanten Änderungen der europäischen Rahmenvorschriften abzuwarten sein. Die Bundesregierung hält an der Maßnahme fest, da diese eine steuerliche Entlastung eines wesentlichen Produktionsfaktors bewirkt und einen Beitrag zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Agrar- und Forstwirtschaft leistet.

Dem Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 entsprechend wird die Steuervergünstigung auch unter Berücksichtigung der Reformvorschläge der EU-Kommission zur Energiesteuerrichtlinie hinsichtlich ihres Fortbestandes geprüft.

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.)?

Die Fragen 4a bis 6b werden zusammen beantwortet.

Es ist vorgesehen, die Steuerentlastungen für Unternehmen des produzierenden Gewerbes im Energie- und Stromsteuerrecht ab 2023 neu zu konzeptionieren. Hierzu wurde das Forschungsvorhaben fe 6/20 „Effekte einer Novellierung der Entlastungstatbestände für die Unternehmen des Produzierenden Gewerbes im Energie- und Stromsteuergesetz“ in Auftrag gegeben.

7. Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Kritik des Evaluierungsgutachtens an der Nachhaltigkeit der Energiesteuerbegünstigung von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen gekommen, die ausschließlich dem Güterumschlag in Seehäfen dienen (vgl. 27. Subventionsbericht, S. 413 f.)?

Bei der Anpassung oder Neuausrichtung der Steuerbegünstigung werden zunächst die geplanten Änderungen der europäischen Rahmenvorschriften abzuwarten sein. Die Bundesregierung hält an der Maßnahme fest, da diese dem Abbau von Wettbewerbsnachteilen der deutschen Seehafenbetriebe gegenüber ihren europäischen Konkurrenten dient und diese Kostensenkung einen spürbaren Effekt hat. Die Maßnahme fördert das Bindungselement zwischen der Seeschifffahrt und den umweltfreundlichen Landverkehrsträgern Schienenverkehr und Binnenschifffahrt.

Dem Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 entsprechend wird die Steuervergünstigung auch unter Berücksichtigung der Reformvorschläge der EU-Kommission zur Energiesteuerrichtlinie hinsichtlich ihres Fortbestandes geprüft.

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.)?

Wegen der bestehenden Abkommen, die eine Abgabenbefreiung vorsehen, sowie der unterschiedlichen Besteuerung des Schiffsverkehrs in der Gemeinschaft sollte ein Subventionsabbau gegebenenfalls nur in Zusammenarbeit mit den anderen EU-Staaten und weiteren Vertragsstaaten erfolgen. Die Europäische Kommission hat in ihrem Vorschlag zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie den Einstieg in die Besteuerung der gewerblichen Schifffahrt vorgeschlagen. Diesen Vorschlag prüft die Bundesregierung derzeit mit Blick auf u. a. die zu erreichenden nationalen, europäischen und internationalen Klimaschutzziele

und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit.

9. Welche Gesetzentwürfe hat die Bundesregierung in Bezug auf die Ergebnisse aus den vorangegangenen Fragen 1 bis 8 eingebracht und welche Verordnungen diesbezüglich erlassen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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)?

Die geltenden steuerlichen Regelungen für Dienst- und Firmenwagen folgen allgemeinen steuerlichen Grundsätzen und stellen keine Subvention im Sinne des Subventionsbegriffes der Bundesregierung dar. Ein sogenanntes Dienstwagenprivileg besteht nicht (vgl. insbesondere Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/1577 und Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 9 und 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/4798).

Im Übrigen wird hinsichtlich der klimapolitischen Ausrichtung der sogenannten Dienstwagenbesteuerung auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/11903 und die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4f und 4g der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/28982 hingewiesen.

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)?

Zwar unterliegt Dieseldieselkraftstoff gegenüber Benzin derzeit einem geringeren Energiesteuersatz, diesem stehen aber höhere Steuersätze für PKW mit Dieselmotoren bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Nach der Intention des Gesetzgebers handelt es sich dabei um einen pauschalen Belastungsausgleich des energiesteuerlichen Vorteils für diese Fahrzeuge. Der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie sieht eine Gleichbehandlung von Diesel und Benzin vor. Auch das nationale Emissionshandelssystem für Brennstoffemissionen wird ab 2021 bedingt durch den höheren Kohlenstoffgehalt von Diesel gegenüber Ottokraftstoff den Preisunterschied im Zeitlauf verringern.

12. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung dem Abbau umweltschädlicher Subventionen beim Erreichen der Klimaziele bei?

Mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 vom 23. Juni 2021 hat die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen beschlossen, um einen Beitrag zur Erreichung der neuen Klimaschutzziele zu leisten. Die Steuervergünstigungen, für die umwelt- und klimaschädliche Nebenwirkungen im 27. Subventionsbericht der Bundesregierung festgestellt wurden, werden hinsichtlich ihres Fortbe-

stands auf Basis vorliegender Evaluierungsergebnisse geprüft. Einige dieser Steuervergünstigungen sind aufgrund der Energiesteuerrichtlinie (RL 2003/96/EG) derzeit grundsätzlich obligatorisch zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung zu gewähren. Für einen anderen Teil ist vorgesehen, diesen mit Hilfe des Forschungsvorhabens „Effekte einer Novellierung der Entlastungstatbestände für die Unternehmen des Produzierenden Gewerbes im Energie- und Stromsteuergesetz“ zu überprüfen und ab 2023 neu zu konzipieren. Die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 einen Vorschlag zur Novellierung der EU-Energiesteuerrichtlinie vorgelegt, den die Bundesregierung prüft. Der Entwurf sieht eine weitgehende Überarbeitung des Ausnahme- und Befreiungsregimes vor.

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 Dieselprivileg, dem Dienstwagenprivileg und der Kerosinsteuer, sieht die Bundesregierung?

Die Fragen 13 und 14 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung lässt Subventionen regelmäßig intern und extern evaluieren. Zudem werden sämtliche Subventionen einer Nachhaltigkeitsprüfung auf Basis des Ziel- und Indikatorensystems der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie aus unterschiedlichen nachhaltigkeitsrelevanten Perspektiven unterzogen, wobei auch Zielkonflikte offengelegt werden (vgl. Kapitel 6.4 und 6.5, 27. Subventionsbericht der Bundesregierung).

Im Übrigen wird zur „Dienstwagenbesteuerung“ auf die Antwort zu Frage 10 hingewiesen.

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)?

Die Sitzungen des Klimakabinetts haben das Thema „Abschaffung von umweltschädlichen Subventionen“ bisher nicht als Schwerpunkt behandelt. In den bisherigen Sitzungen des Klimakabinetts standen andere Politikinstrumente – z. B. die CO₂-Bepreisung – in den Diskussionen im Vordergrund.

