



Wirtschaftsverband Fuels
und Energie e.V.

KLIMASCHUTZ IM VERKEHR DURCH REFORM DER ENERGIESTEUER

Parlamentarisches Frühstück

| 3. Juli 2024

CO₂-NEUTRALE MOLEKÜLE SIND UNVERZICHTBAR FÜR DAS ERREICHEN DER KLIMAZIELE. MOLEKÜLWENDE MUSS STROMWENDE ERGÄNZEN



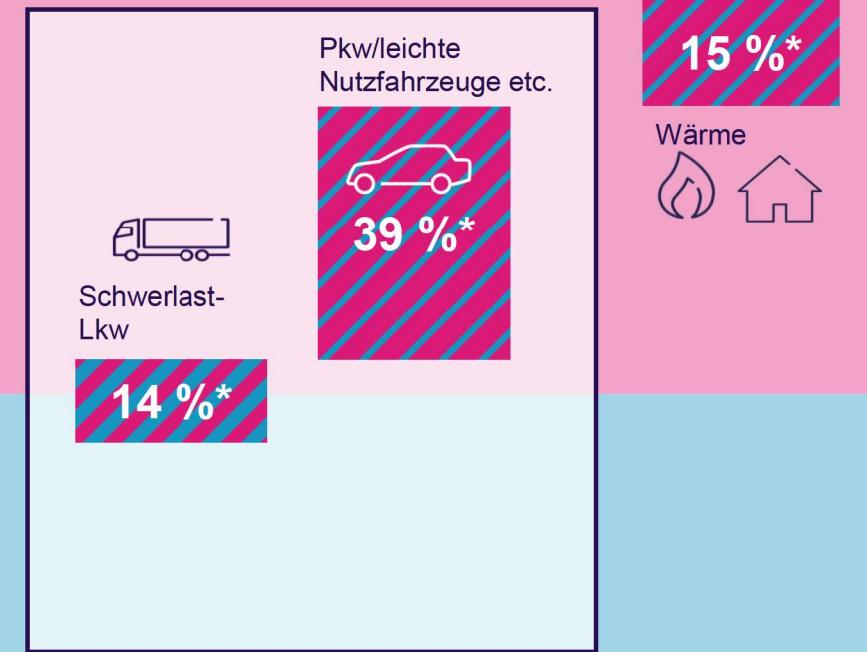
Direkte
Elektrifizierung

Erneuerbare
Kohlenwasser-
stoffe ergänzend
zur Elektrifizierung
für den Bestand
und langfristig
mindestens für
Spezialan-
wendungen
erforderlich

Erneuerbare
Kohlen-
wasserstoffe

> 40 %*

Erneuerbare
Kohlenwasser-
stoffe langfristig
erforderlich



*Sektorale Aufteilung der Kohlenwasserstoffe 2023

Eigene Abschätzung auf Basis der Mineralölzahlen 2023, Rundungsdifferenzen möglich

Quelle und Grafik (Nr. 386): en2x

WARUM IST EINE ENERGIESTEUERREFORM NOTWENDIG?

- Die heutige Energiebesteuerung der Kraftstoffe ist nicht mit den Klimazielen kompatibel
- Weniger CO2-intensive Kraft- und Brennstoffe werden genauso besteuert wie fossile Produkte

Ottokraftstoff		
100 % fossil	erneuerbar	100 % erneuerbar
fossil		
Steuersatz in Deutschland immer 0,65 €/l		

Dieselkraftstoff		
100 % fossil	erneuerbar	100 % erneuerbar
fossil		
Steuersatz in Deutschland immer 0,47 €/l		

- **Quoten** reichen nicht aus, um Investitionen in neue Technologien wie E-Fuels auszulösen.
- **Weiterer Aspekt:** Sehr unterschiedliche Steuersätze pro Energieeinheit bei verschiedenen Energieträgern in der Mobilität
- Zu berücksichtigen ist zusätzliche höhere **Kfz-Steuer** bei Diesel-Kfz im Vergleich zum Benzin-Fahrzeug und vor allem zu E-Fahrzeugen

Energieerzeugnis	Steuersatz D	Umgerechnet
Ottokraftstoff	654,50 €/1.000 l	73,62 €/MWh
Dieselkraftstoff	470,40 €/1.000.l	47,05 €/MWh
Strom	20,50 €/MWh	20,50 €/MWh

WARUM IST EINE ENERGIESTEUERREFORM NOTWENDIG?

- Die heutigen Energiesteuereinnahmen aus dem Straßenverkehr würden bei Umstellung auf E-Mobilität ohne Änderungen der Steuersätze **um rund 90 Prozent** zurückgehen. Bei Reduzierung des Stromsteuersatzes auf das EU-Minimum um fast 100 Prozent.
- Vereinfachende Annahmen der untenstehenden Abschätzung:
 - Proportionaler Rückgang bei Benzin und Diesel-Absatz
 - Vergleichbare Fahrleistung mit E-Fahrzeugen, die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ersetzen

Energiesteuereinnahmen in Mrd. EUR aus dem Straßenverkehr

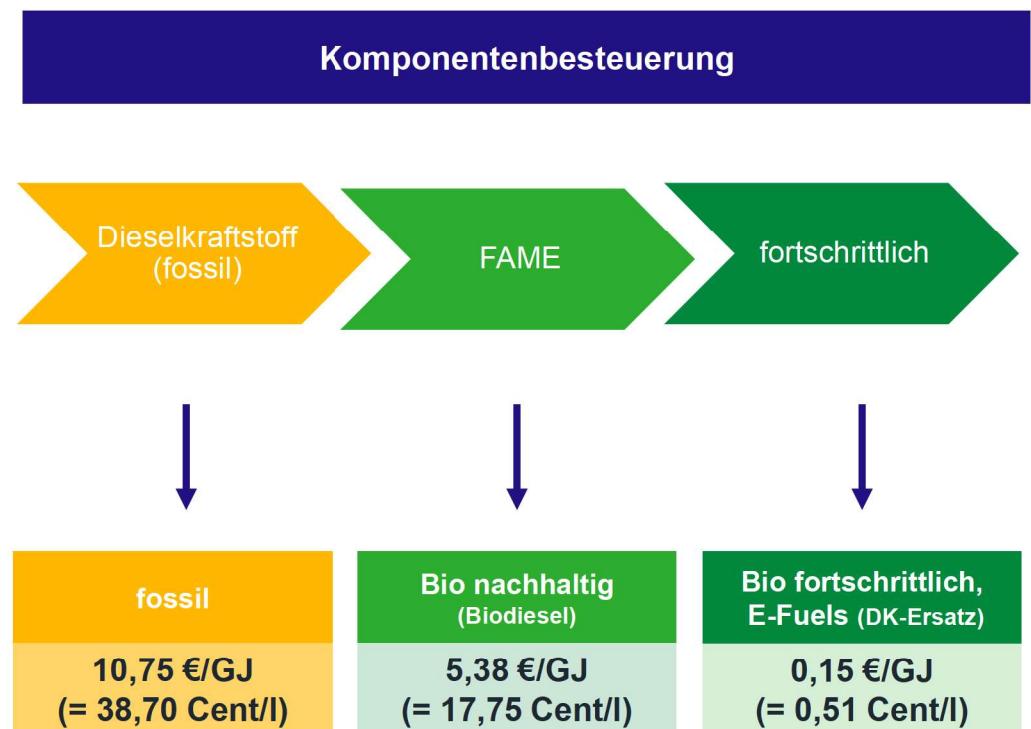


VORSCHLAG DER EU-KOMMISSION VOM JULI 2021 (ECKPUNKTE FÜR DEN STRASSENVERKEHR)

Umstellung von Volumen auf Energiegehalt und Staffelung der Mindeststeuersätze nach der Umweltauswirkung der Energieerzeugnisse

Energieerzeugnis	Mindeststeuersatz EU			
Fossiler Ottokraftstoff	10,75	je GJ	344,00	je 1.000 l
Fossiler Dieselkraftstoff	10,75	je GJ	387,00	je 1.000 l
Nicht nachhaltige Biokraftstoffe				
Pflanzenöl	10,75	je GJ	365,50	je 1.000 l
Biodiesel (Fettsäuremethylester)	10,75	je GJ	354,75	je 1.000 l
Ethanol	10,75	je GJ	225,75	je 1.000 l
Flüssiggas	7,17	je GJ	329,82	je 1.000 kg
Erdgas	7,17	je GJ	25,81	je MWh
Nachhaltige Biokraftstoffe				
Pflanzenöl	5,38	je GJ	182,92	je 1.000 l
Biodiesel (Fettsäuremethylester)	5,38	je GJ	177,54	je 1.000 l
Ethanol	5,38	je GJ	112,98	je 1.000 l
Fortschrittliche Biokraftstoffe und E-fuels				
Ottokraftstoff-Ersatz	0,15	je GJ	4,95	je 1.000 l
Dieselkraftstoff-Ersatz	0,15	je GJ	5,10	je 1.000 l
Strom	0,15	je GJ	0,54	je MWh

Möglichkeit der Besteuerung einzelner Komponenten im Gemisch



REFORM DER KRAFTSTOFFBESTEUERUNG

EU-REFORMVORSCHLAG ZUR ENERGIESTEUER UNTERSTÜTZT KLIMAZIELE

Energiesteuer nach geltendem Recht

- Keine Unterscheidung zwischen fossilen und erneuerbaren Kraftstoffen
- Unterschiedliche Steuersätze pro Liter Benzin und Diesel

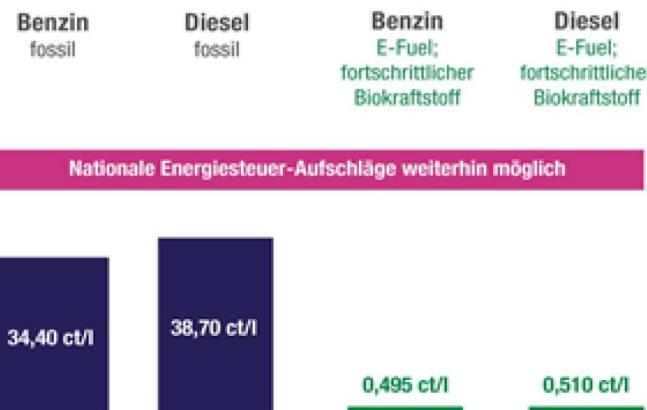


Nationaler Energiesteuer-Aufschlag
EU-Energiesteuermindestsatz

Quelle und Grafik (Nr. 403b) en2x

Energiesteuer nach EU-Reformvorschlag

- Staffelung der Mindeststeuersätze nach Umweltauswirkung der Energieerzeugnisse jeweils bezogen auf den Energiegehalt (GJ)



Nationale Energiesteuer-Aufschläge weiterhin möglich
EU-Energiesteuermindestsätze umgerechnet in ct/l u.a. für
-fossile Kraftstoffe -E-Fuels und fortgeschrittliche Biokraftstoffe

- Der Richtlinievorschlag zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie ist sinnvoll und unterstützt das Erreichen der Klimaziele im Verkehr
- Eine Verabschiedung der Novelle ist nicht absehbar
- Unabhängig davon ist eine **nationale Lösung erforderlich und möglich**
- Dazu bietet sich der aktuelle **Entwurf zur Änderung des Energie- und Stromsteuerrechts** an

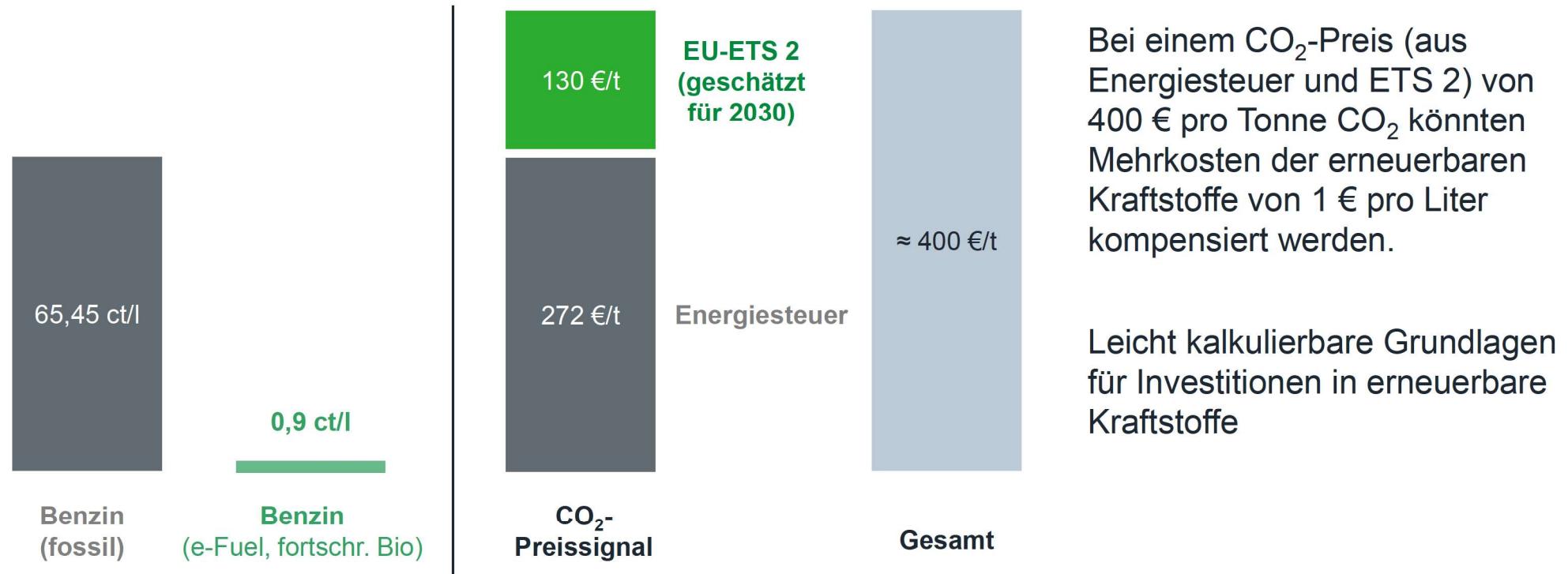
HANDLUNGSNOTWENDIGKEIT FÜR DEUTSCHLAND

- Der Richtlinienvorschlag zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie wird ausdrücklich unterstützt, seine Verabschiedung ist jedoch nicht absehbar.
- Deutschland sollte in Europa vorangehen und die Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe (E-Fuels und nachhaltige biogene Kraftstoffe) **idealerweise** auf den **Mindeststeuersatz des Kommissionsvorschlages** senken.
- Deutschland sollte mindestens ein Zeichen setzen und die Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe (E-Fuels und nachhaltige biogene Kraftstoffe) auf den **Mindeststeuersatz der geltenden Energiesteuerrichtlinie** senken.
- **Faustformeln für Steuermindereinnahmen bei Senkung auf die geltenden EU-Mindeststeuersätze:**
 - 1 Million Tonnen zusätzlich erneuerbarer fortschrittlicher Dieselkraftstoff würde rund 166 Millionen Euro weniger Energiesteueraufkommen bedeuten.
 - 1 Million Tonnen zusätzlich erneuerbarer fortschrittlicher Ottokraftstoff würde rund 397 Millionen Euro weniger Energiesteueraufkommen bedeuten
- Wenn Mindereinnahmen kompensiert werden müssen, könnte dies z. B. durch eine entsprechende Anhebung des CO₂-Preises im nationalen Emissionshandelssystem erfolgen.
 - Faustformel: Bei heutigem Absatz (OK und DK) würde ein CO₂-Preisanstieg von 1 €/t CO₂ rund 150 Millionen Euro mehr Einnahmen über den CO₂-Preis im Verkehr bedeuten.

REFORM DER KRAFTSTOFFBESTEUERUNG UND CO₂-BEPREISUNG IN KOMBINATION

Hoher impliziter CO₂-Preis kann Business-Case für erneuerbare Kraftstoffe schaffen

Energiesteuer



ZUSAMMENFASSUNG

- Die EU-Kommission hat einen sehr sinnvollen Vorschlag vorgelegt, die Besteuerung von Energie, insbesondere von Kraftstoffen, zukünftig an der Nachhaltigkeit dieser Kraftstoffe zu orientieren.
- Eine entsprechende Änderung der Energiebesteuerung ist zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor unerlässlich. Sie kann eine ähnliche Wirkung wie der IRA in den U.S.A. für Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe auslösen, da bei Umsetzung des EU-Vorschlags ein klares Preissignal zu Gunsten erneuerbarer (fortschrittlicher) Kraftstoffe gegeben wird.
- Die Energiesteuer ist nicht das einzige Mittel zum Erreichen der Klimaschutzziele, stellt aber einen bedeutsamen Hebel dar, ist für Anbieter wie für Verbraucher ein eindeutiges Preissignal und bietet Investoren langfristige Planungssicherheit.
- Der EU-Vorschlag ist eine notwendige Ergänzung zur CO₂-Bepreisung über das BEHG bzw. zukünftig das ETS 2.
- Da eine Einigung über die Revision der EU-Energiesteuerrichtlinie kurzfristig nicht möglich erscheint, sollten die nationalen Möglichkeiten innerhalb des geltenden Rechts genutzt werden, um Investitionen in fortschrittliche Kraftstoffe zu unterstützen.
- Dazu könnte der Steuersatz für erneuerbare Kraftstoffe im nationalen Recht kurzfristig zumindest auf den EU-Mindeststeuersatz gesenkt werden.
- Gem. Artikel 19 der geltenden Energiesteuerrichtlinie kann Deutschland auf entsprechenden Antrag auch vom Rat ermächtigt werden, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.
- Dann könnten die nationalen Steuersätze sogar auf die Mindeststeuersätze des Kommissionsvorschlags gesenkt werden.
- Potenzielle Mindereinnahmen bei der Energiesteuer könnten durch geringfügig steigende CO₂-Preise im nationalen Emissionshandel kompensiert werden.



**BESUCHEN SIE UNS:
IM WEB UND AUF UNSEREN SOCIALMEDIA-KANÄLEN**



www.en2x.de

[LinkedIn](#)



www.futurefuels.blog

[X](#)



www.zukunftsheizen.de

[YouTube](#)