Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 29.09.2016 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition soll erreicht werden, die Energiesteuer deutlich zu erhöhen, sie gerechter zu gestalten und grundsätzlich vom jeweiligen CO_2-Ausstoß abhängig zu machen.

Zur Begründung wird ausgeführt, die Bundesregierung habe erklärt, eine Erderwärmung von höchstens 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter anzustreben. Als völkerrechtlich verbindliche Grenze sei eine Erwärmung um 2 Grad Celsius festgelegt worden. Diese Ziele ließen sich jedoch nur erreichen, wenn die sozialen Kosten durch den Klimawandel beim Verkauf fossiler Brennstoffe steuerlich berücksichtigt würden.

Im Verkehrssektor würden die meisten CO_2-Emissionen durch den Betrieb von Dieselfahrzeugen verursacht. Dieselkraftstoff werde jedoch gegenwärtig signifikant niedriger besteuert als Benzin. Gleichzeitig enthalte ein Liter Dieselkraftstoff mehr Energie als ein Liter Benzin und verursache dabei einen höheren CO_2-Ausstoß pro Liter.

Eine Anpassung der Energiesteuer sei erforderlich, damit Unternehmen und auch Privathaushalte nicht indirekt finanziell schlechter gestellt würden, wenn sie in CO_2-sparende Gebäude, Energieerzeugung, Fahrzeuge und Technik investierten. Das Ausbremsen von Innovationen durch ein Festhalten an steuerlich begünstigten Strukturen sollte beendet werden.

Zu den Einzelheiten des Vorbringens des Petenten wird auf die von ihm eingereichten Unterlagen verwiesen.

Die Eingabe ist auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht worden. Es gingen 111 Mitzeichnungen sowie 28 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Gesichtspunkte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst grundlegend fest, dass die Systematik der Besteuerung von Energieerzeugnissen in der Bundesrepublik Deutschland im Wesentlichen auf der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen (sogenannte Energiesteuer-Richtlinie) basiert. Die europarechtlichen Rahmenbedingungen sehen für die Besteuerung von Energieerzeugnissen grundsätzlich keine Besteuerung auf der Grundlage von Treibhausgasemissionen vor, sondern weisen festgelegte Mindeststeuerbeträge nach Volumen (z. B. Benzin, Diesel), Gewicht (schweres Heizöl) oder Energiegehalt (Kohle, Erdgas) aus. Zwar wäre die Einführung einer CO_2-Komponente nicht automatisch mit der Energiesteuer-Richtlinie unvereinbar, dies würde jedoch zu einer erheblichen Verkomplizierung des deutschen Besteuerungssystems führen.

Um den Ausstoß von Treibhausgasen im europäischen Raum durch steuerliche Maßnahmen weiter zu reduzieren, wäre deshalb eine Anhebung der Mindeststeuersätze der sinnvollere und unbürokratischere Weg. Die deutschen Steuersätze liegen, im Unterschied zu den Steuersätzen verschiedener anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union, teilweise deutlich über den Mindeststeuersätzen der Energiesteuer-Richtlinie. Durch eine Erhöhung der Mindeststeuersätze könnte deshalb klimaschädliches Verhalten europaweit stärker belastet werden, ohne dass dies zu höheren Energie- oder Stromsteuersätzen in der Bundesrepublik führen müsste.

Der Petent hat zutreffend ausgeführt, dass Dieselkraftstoff in Deutschland geringer besteuert wird als Ottokraftstoff. Damit sollte zum einen die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs erhalten werden. Der niedrigere Steuersatz für Dieselkraftstoff ist vor diesem Hintergrund historisch gewachsen, da Dieselmotoren ursprünglich überwiegend gewerblich genutzt wurde (LKW und Arbeitsmaschinen) und der Steuersatz insofern auch ein gewerblicher Steuersatz war. Zum anderen sollte dadurch der öffentliche Personennahverkehr gegenüber dem Individualverkehr begünstigt werden. Und nicht zuletzt wurden damit auch Anreize für die Entwicklung

moderner Dieselmotoren im PKW-Bereich gesetzt. Auch die Energiesteuer-Richtlinie sieht geringere Mindeststeuersätze für Dieselkraftstoff vor.

Der Petitionsausschuss macht angesichts dessen darauf aufmerksam, dass im Zuge einer Gesamtbetrachtung dennoch keine besondere steuerliche Förderung für Dieselkraftstoff gegeben ist. Zwar unterliegt Dieselkraftstoff – wie vom Petenten ausgeführt – gegenüber Ottokraftstoff einem geringeren Energiesteuersatz, diesem stehen aber höhere Sätze für PKW mit Dieselmotoren bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Dabei handelt es sich nach der Absicht des Gesetzgebers um einen pauschalen Belastungsausgleich für den energiesteuerlichen Vorteil.

Weiterhin merkt der Petitionsausschuss an, dass der CO_2-Ausstoß eines Diesel-Fahrzeuges im Vergleich zu einem gleichwertigen Benzin-Fahrzeug aufgrund des niedrigeren Kraftstoffverbrauches signifikant geringer ist und der Steuersatz für Erdgas bei einer mit der Kohle vergleichbaren Verbindung als Heizstoff 5,50 Euro/MWh beträgt (§ 2 Abs. 3 Nr. 4 Energiesteuergesetz – EnergieStG).

Nach dem Dargelegten ist gegenwärtig auch nicht beabsichtigt, die Systematik der Besteuerung von Energieerzeugnissen und die Energiesteuersätze auf Diesel- oder Ottokraftstoff und auf Kohle zu ändern. Der Petitionsausschuss kann mithin nicht in Aussicht stellen, im Sinne des vorgetragenen Anliegens tätig zu werden und empfiehlt, das Petitionsverfahren abzuschließen.