



Pet 2-19-08-6101-019415

35418 Buseck

Steuerpolitik

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.09.2020 abschließend beraten und beschlossen:

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

Begründung

Der Petent fordert, mit der massiven Steuerungswirkung von Subventionen den Klimawandel schnellstmöglich abzumildern.

Zur Begründung wird ausgeführt, dem Etat des Bundesumweltministeriums in Höhe von 1,2 Mrd. Euro stünden umweltbelastende Subventionen in Höhe von 57 Mrd. Euro gegenüber. Der Deutsche Bundestag sollte beschließen, die umweltbelastenden Subventionen zu streichen und mit den Steuermehreinnahmen Projekte zum Schutz der Biosphäre zu finanzieren.

Zur Begründung wird ausgeführt, mit den Steuermehreinnahmen von rd. 12. Mrd. Euro durch die Streichung der Diesel-Subvention in Höhe von 7 Mrd. Euro sowie der Entfernungspauschale in Höhe von 5 Mrd. Euro könnte von heute auf morgen der öffentliche Personennahverkehr deutschlandweit kostenfrei umgestaltet werden. Die Bundesregierung sei verpflichtet, die Klimaziele 20/30 einzuhalten. Zwar stimme die von der Bundesregierung eingeschlagene Richtung, nicht jedoch die Geschwindigkeit.

Auf den weiteren Begründungsinhalt der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Petition wird Bezug genommen. Es gab 151 Diskussionsbeiträge und 614 Unterstützungen/Mitzeichnungen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, zu der Eingabe Stellung zu nehmen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung ist wie folgt zusammenzufassen:



Der Subventionsbegriff der Bundesregierung ist durch § 12 Stabilitäts- und Wachstumsgesetz (StabG) festgelegt. Eine Einstufung der Maßnahmen als umwelt- oder naturschädigende Subventionen erfolgt durch die Bundesregierung nicht. Die Bundesregierung berichtet auf der Grundlage von § 12 Abs. 2 StabG alle zwei Jahre in ihrem Subventionsbericht über die Finanzhilfen des Bundes und die Steuervergünstigungen. Die hierbei verwendete Subventionsabgrenzung konzentriert sich entsprechend dem gesetzlichen Auftrag auf Leistungen für private Unternehmen und Wirtschaftszweige.

Die getroffenen Aussagen des Petenten zu umweltschädlichen Subventionen lehnen sich sowohl hinsichtlich des Begriffes "umweltschädliche Subventionen" als auch hinsichtlich des genannten Finanzvolumens von 57 Mrd. € pro Jahr an eine Broschüre des Umweltbundesamtes (UBA) mit dem Titel "Umweltschädliche Subventionen in Deutschland" an.

Bei der Publikation des UBA handelt es sich um eine Fachbroschüre, deren Inhalt nicht innerhalb der Bundesregierung abgestimmt ist. Sie folgt einer anderen Abgrenzung des Subventionsbegriffs und hat eine andere Zielsetzung als der vom Bundeskabinett beschlossene Subventionsbericht der Bundesregierung. In der Broschüre werden eine Vielzahl von Maßnahmen aufgelistet, die als umweltschädigende Subventionen eingestuft werden. Die genannten Finanzvolumina sind insbesondere veraltet (Stand 2012). Zudem würde bei Abschaffung der jeweiligen Maßnahme oftmals nicht der Bundeshaushalt entlastet, wie z. B. die besondere Ausgleichsregelung des EEG für stromintensive Unternehmen und Schienenbahnen (reduzierte EEG-Umlage) oder die - auf kommunaler Ebene gewährte - Privilegierung von Sondervertragskunden bei der Konzessionsabgabe für Strom und Gas. (Finanzvolumen dieser Maßnahme lt. UBA: 3,9 Mrd. Euro) zeigen.

Eine Subvention oder steuerliche Förderung für Dieselmotoren ist nicht gegeben. Zwar unterliegt Dieselmotoren einem niedrigeren Steuersatz als Benzin, 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. Auch die



EU-Richtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung (Energiesteuerrichtlinie) sieht geringere Mindeststeuersätze für Dieselmotoren vor.

Die Zuständigkeit für den ÖPNV liegt bei den Ländern und Kommunen. Der Bund unterstützt die Länder bei ihren Aufgaben in diesem Bereich bereits in erheblichem Umfang. Im Rahmen der "Bundesprogramme" nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden Investitionen in die Schienenwege des Öffentlichen Personennahverkehrs gefördert. Die Mittel werden 2020 um 333 Mio. Euro auf 665 Mio. Euro erhöht. Der Koalitionsvertrag sieht als prioritäre Maßnahme vor, diese Mittel in einem zweiten Schritt ab 2021 auf jährlich 1 Mrd. Euro zu erhöhen. Zudem erhalten die Länder Regionalisierungsmittel, die vorrangig für den Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt werden. Diese sind im Jahr 2016 auf 8,2 Mrd. Euro erheblich erhöht worden und werden mit einer jährlichen Steigerungsrate von 1,8 % bis 2031 auf 10,7 Mrd. Euro weiter ansteigen. Damit trägt der Bund bereits ganz erheblich zu einem bezahlbaren ÖPNV bei. Auch Länder und Kommunen beteiligen sich bereits heute an seiner Finanzierung. Im Jahr 2012 wurden 43 Prozent der Kosten des ÖPNV über Nutzerentgelte finanziert.

Angesichts des Dargelegten kann der Petitionsausschuss ein weiteres Tätigwerden nicht in Aussicht zu stellen. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.