



ClientEarth[®]

 **Deutsche Umwelthilfe**



An

Frau Bundesministerin Annalena Baerbock

Frau Bundesministerin Steffi Lemke

Herr Bundesminister Christian Lindner

Herr Bundesminister Cem Özdemir

Berlin, 14. April 2022

Betreff: Anfrage für ein Treffen zur Diskussion der Änderung der Energiesteuerrichtlinie (ETD)

Sehr geehrte Ministerin Baerbock,

Sehr geehrte Ministerin Lemke,

Sehr geehrter Minister Lindner,

Sehr geehrter Minister Özdemir,

wir schreiben Ihnen hinsichtlich der laufenden Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie (ETD). Diese Gesetzesreform wird bestimmen, wie und in welchem Umfang Energiebesteuerung zur Dekarbonisierung unserer Wirtschaft beitragen wird.

Wir unterstützen nachdrücklich den Vorschlag der Kommission zur Abschaffung von Subventionen für fossile Brennstoffe in der überarbeiteten ETD. Wir sind jedoch der Ansicht, dass einige Aspekte des Vorschlags nicht ambitioniert genug sind, wenn es darum geht, Preissignale zu setzen, die mit der Reduzierung der Treibhausgasemissionen, die wir in den kommenden Jahren erreichen müssen, vereinbar sind.

Die Besteuerung muss mit den Klimazielen des Europäischen Grünen Deals und dem Verursacherprinzip in Einklang gebracht werden. Ein vom Europäischen Rechnungshof am 31. Januar 2022 veröffentlichter Bericht¹ zeigt, dass die Energiebesteuerung die Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels unterstützen kann, dass aber das derzeitige Steuerniveau nicht das Ausmaß der Verschmutzung durch die verschiedenen Energiequellen widerspiegelt. In dem Bericht wird hervorgehoben, dass – wenngleich sich die Subventionen für erneuerbare Energien im Zeitraum 2008-2019 fast vervierfachen haben – die Subventionen für fossile Brennstoffe „in den letzten zehn Jahren

¹ Bericht des Europäischen Rechnungshofs, Analyse 01/2022: Energiebesteuerung, CO₂-Bepreisung und Energiesubventionen, Punkt 45 und Punkt 52 ff.,
https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RW22_01/RW_Energy_taxation_DE.pdf.

relativ konstant geblieben sind, obwohl sich die Europäische Kommission und einige Mitgliedstaaten verpflichtet haben, sie schrittweise abzubauen“.

Die EU hat den Übergang zu einem nachhaltigen Europa beschlossen, das bis 2050 Klimaneutralität erreicht. Dies wird ohne die Abschaffung aller Subventionen für fossile Brennstoffe (Steuerbefreiungen, Steuervorteile und Rabatte) nicht möglich sein. Zuletzt legten der Klimapakt von Glasgow sowie das Europäische Klimagesetz² eine Abschaffung „ineffizienter“ Subventionen für fossile Brennstoffe fest, wobei anerkannt wird, dass ein Nichteinhalten dieser Verpflichtung alle anderen Klimaschutzmaßnahmen zunichtemachen wird.

In der UN-Agenda für nachhaltige Entwicklung und im Pariser Abkommen sind genaue Ziele für die Beendigung schädlicher Subventionen und die Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 Grad festgelegt. Dennoch gewähren die EU-Regierungen weiterhin jedes Jahr Subventionen für fossile Brennstoffe in Milliardenhöhe, die die Meeres- und Landumwelt schädigen, die Luft verschmutzen, die Menschen krank machen und die Klimakrise verschärfen. Von niedrigeren Steuern oder einer vollständigen Steuerbefreiung profitieren beispielsweise kommerzielles Kerosin in der Luftfahrt, Bunkeröl in der Fischerei und in der maritimen Branche sowie die Stromerzeugung aus Kohle, Gas und Öl.

Der Fischereisektor ist ein besorgniserregendes Beispiel dafür, wie die Besteuerung Energie- und Umweltleistung beeinflussen kann. Jüngste wissenschaftliche Studien zeigen, dass die CO₂-Emissionen des Fischereisektors viel höher sind als bisher angenommen und tatsächlich denen des Luftverkehrs entsprechen.³ Die jährlichen Emissionen der EU-Fischereiflotte sind so hoch wie die von ganz Malta.⁴ Bestimmte Flotten, wie z. B. die Grundschleppfischerei, in der schwere Geräte über den Meeresboden gezogen werden, sind äußerst zerstörerisch für Biodiversität und Ökosysteme und setzen Kohlenstoff aus lebenswichtigen Senken im Meer frei. Diese zerstörerischen Fischereiflotten profitieren am meisten von Subventionen für fossile Brennstoffe, da ihr Fanggerät schwer ist und sie daher mehr Treibstoff verbrauchen.

In ähnlicher Weise hat die fehlende Besteuerung von Kerosin dazu beigetragen, dass der Luftverkehr die am schnellsten wachsende umweltschädliche Verkehrsart war, bevor er wegen Covid-19 zurückging. Die Besteuerung von Kerosin ist nicht nur aus ökologischer Sicht wichtig, sondern auch im Hinblick auf die soziale Gerechtigkeit. Während andere Sektoren und Bürger ihren Anteil zahlen und energische Maßnahmen zur Dekarbonisierung ergreifen, erhalten Fluggesellschaften Subventionen in Milliardenhöhe, obwohl sie die Klimaerwärmung maßgeblich mitverursachen. Zudem führt die fehlende Besteuerung von Kerosin zu Wettbewerbsverzerrungen mit anderen umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln, die besteuert werden (Bahn), und mit saubereren Kraftstoffen, die derzeit nicht ausreichend genutzt werden (synthetische Kraftstoffe). Eine Besteuerung von Kerosin wird diese Umstände korrigieren und bringt viele weitere Vorteile mit sich, darunter höhere Einnahmen für die Mitgliedstaaten zur Dekarbonisierung des Sektors.

² Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“), L 243/6, 9.7.2021, S. 1-17.

³ Enrich Sala ua: Protecting the global ocean for biodiversity, food and climate, Nature, 17 March 2021, <https://www.nature.com/articles/s41586-021-03371-z>.

⁴ Zusammenfassung des Berichts 'Climate Impacts & Fishing Industry Profits from EU Fuel Tax Subsidies', Our Fish, September 2021, Punkt 8, https://stopfossilfuelsubsidies.eu/wp-content/uploads/2021/09/FUEL-SUBSIDIES-EXEC-SUMMARY_V4.pdf.

Ein Abbau der finanziellen Subventionen für diese extrem umweltverschmutzenden und zerstörerischen Bereiche der Sektoren würde es der EU ermöglichen, vier zentrale Versprechen des Europäischen Grünen Deals leichter und schneller zu erfüllen: die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55% zu senken, bis 2050 Nettoemissionen zu erreichen, das Wirtschaftswachstum vom Ressourcenverbrauch abzukoppeln und die Umwelt dabei nicht wesentlich zu schädigen.

Eine bedeutende und wirksame Brennstoffbesteuerung würde Subventionen in Höhe von bis zu 1,5 Milliarden Euro im Fischereibereich⁵ und fast 7 Milliarden Euro in der Luftfahrt⁶ freisetzen, die in die Wirtschaft zurückfließen könnten. Sie würde die Industrie auf diejenigen nachhaltigen Arten der Energiegewinnung, des Verkehrs sowie der schonenden kleinen Küstenfischerei ausrichten, die durch eine Besteuerung verdrängt wurden, welche umweltschädliche Verkehrsmittel und industrielle Fischerei in einer Weise begünstigt, die die meisten Europäer als übermäßig empfinden würden. Diese Neugewichtung ist ein dreifacher Gewinn und wird soziale, wirtschaftliche und ökologische Vorteile mit sich bringen.

Wir würden uns gerne mit Ihnen treffen, um Ihnen unsere Prioritäten zu diesem Dossier darzulegen und Ihnen unsere Unterstützung anzubieten, um diesen erforderlichen grundlegenden Wandel in der Steuerpolitik der EU zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Hermann Ott

ClientEarth (für die o.g. Organisationen)

Albrechtstrasse 22

10117 Berlin

hott@clientearth.org

⁵ S. den Bericht 'Climate Impacts & Fishing Industry Profits from EU Fuel Tax Subsidies', Our Fish, September 2021, <https://our.fish/publications/report-climate-impacts-fishing-industry-profits-from-eu-fuel-tax-subsidies/>.

⁶ S. den Bericht über die Besteuerung des Luftfahrtsektors in der Europäischen Union für die Europäische Kommission (GD TAXUD), 02.07.2021, https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2021-07/Aviation-Taxation-Report.pdf.