

**06.12.21****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

EU - AV - Fz - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1014. Sitzung des Bundesrates am 17. Dezember 2021

---

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der  
Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energie-  
erzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung)****COM(2021) 563 final; Ratsdok. 10872/21****A**Der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,der **Finanzausschuss (Fz)**,der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**,der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt  
Stellung zu nehmen:

- Vk 1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich das Ziel des Richtlinienvorschlags, die Steuer für Energie am CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu orientieren und damit Anreize zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu geben.
- Fz  
Wi 2. Der Bundesrat begrüßt ferner [grundsätzlich] den Vorschlag der Kommission für eine Neufassung der EU-Energiebesteuerungsrichtlinie { mit dem Ziel, diese an den Europäischen Grünen Deal und die neuen EU-Klimaziele anzupassen. Eine Beibehaltung der aktuellen Ausgestaltung der Richtlinie würde die Zielerreichung deutlich erschweren }.
3. [Wi]  
{Fz}

- Fz 4. Für das Erreichen der EU-Klimaziele sind Abgaben, die unmittelbar zu einer Verteuerung von Treibhausgasemissionen führen, von entscheidender Bedeutung, um Anreize für die Reduzierung zu setzen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen zu flankieren, um soziale Schieflagen zu vermeiden.
- U  
Vk 5. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag der Kommission für eine Neufassung der EU-Energiebesteuerungsrichtlinie auch deswegen, da mit der bestehenden Regelung de facto die Nutzung fossiler Brennstoffe in der EU durch nationale Steuerbefreiungen und -ermäßigungen begünstigt wird und damit der rechtlichen Verpflichtung der EU entgegensteht, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent zu senken [und bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen].
- [Vk]
- Vk  
U  
(bei Annahme entfällt Ziffer 7) 6. Es ist daher sachgerecht und notwendig, künftig die Steuerbefreiungen und -ermäßigungen sukzessive abzubauen, die Steuersätze nach dem tatsächlichen Energiegehalt statt dem Volumen zu bemessen und die Höhe der Mindeststeuersätze auf die Umweltverträglichkeit des jeweiligen Energieerzeugnisses auszurichten.
- Fz 7. Der Bundesrat begrüßt daher, dass die Besteuerungsgrundlage von der verbrauchten Menge auf den Energiegehalt umgestellt und eine Rangfolge der Mindeststeuersätze gemäß der Umweltleistung der verschiedenen Energieerzeugnisse eingeführt werden soll.
- Fz 8. So wird sichergestellt, dass sich in der Besteuerung von Kraft- und Heizstoffen die jeweiligen Umweltauswirkungen und weitere externe Effekte angemessen widerspiegeln.
- Fz 9. Der Bundesrat begrüßt auch das Ziel, die verbindliche Steuerbefreiung des Luftfahrt- und des Schifffahrtsektors sowie des Fischereisektors zu beenden.
- Fz 10. Der Bundesrat begrüßt ferner die in dem Richtlinienvorschlag vorgesehene und von der Kommission explizit empfohlene Möglichkeit pauschaler Rücktransfers der Einnahmen aus Energiesteuern an Haushalte als geeignetes Instrument für die Abfederung negativer sozialer Auswirkungen. Auch die Möglichkeit weite-

rer Ausnahmeregelungen für einkommensschwache Haushalte kann zur Vermeidung sozialer Härten in Betracht kommen. Dabei muss jedoch sichergestellt sein, dass dies nicht zu Umgehungstatbeständen führt. Die Maßnahmen zur Abfederung negativer sozialer Auswirkungen sollten in ihrer Gesamtheit die Sozialverträglichkeit der Besteuerung sicherstellen und mit ihren konkreten Auswirkungen transparent dargestellt werden.

Wi  
(bei An-  
nahme  
entfallen  
Ziffer 12  
und  
Ziffer 13)

11. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass Mehrfachbelastungen des Güterkraftverkehrs durch verschiedene Instrumente wie das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS), die Eurovignetten-Richtlinie und die Energiesteuer-Richtlinie, die jeweils das Ziel der Emissionsreduzierung verfolgen, vermieden werden sollten.

Die Vorgaben des Artikels 5 des Richtlinienvorschlags, wonach für Diesel der gleiche Steuerbetrag wie für Benzin festgesetzt werden muss, werden mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer deutlichen Kostensteigerung im Straßengüterverkehr führen. Da die betroffenen Unternehmen des Güterkraftverkehrs die Kostensteigerungen weitergeben, wird sich dies unmittelbar auch auf die Endverbraucherpreise auswirken. Ein Umstieg auf klimaneutrale Technologien ist den Logistikdienstleistern erst dann möglich, wenn die entsprechenden Fahrzeuge zu wettbewerbsneutralen Kosten am Markt verfügbar sind und auch die notwendige Lade- und Tankinfrastruktur aufgebaut ist. Solange es keine marktreifen Alternativen zu den heutigen Antriebstechnologien gibt, ist eine höhere Steuerbelastung des Transportsektors zur Erreichung von Klimaschutzziele nicht geeignet und daher abzulehnen.

U  
Vk  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 11)

12. Der Bundesrat unterstützt vor diesem Hintergrund die Vorgaben in Artikel 5 des Richtlinienvorschlags, mit dem die bisherige steuerliche Vergünstigung für Diesel- gegenüber Benzinkraftstoff entfallen soll und künftig für beide Kraftstoffe auf Basis des Energiegehalts der gleiche Steuerbetrag festzusetzen ist. Denn die bestehende Vergünstigung von Diesel ist nicht sachgerecht, weil sie die ökonomischen Anreize zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und zur Verringerung der Treibhausgasemissionen schwächt. Außerdem belastet ein Diesel-Pkw (insbesondere bis Euro 5) die Luft um ein Vielfaches mehr mit Stickstoffoxidemissionen als ein Benziner. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die steuerliche Angleichung von Diesel- und Benzinkraftstoff auf EU-Ebene zu unterstützen und bei der nationalen Umsetzung eine sozial und ökonomisch verträgliche Anpassung der Kraftstoffbesteuerung vorzunehmen.

Vk  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 11)

13. Der Bundesrat weist aber darauf hin, dass der Güterkraftverkehr durch verschiedene Instrumente wie das EU-EHS, die Eurovignetten-Richtlinie und die Energiebesteuerungsrichtlinie, die jeweils das Ziel der Emissionsreduzierung verfolgen, mehrfach belastet wird. Er ist der Auffassung, dass diese Mehrfachbelastung begrenzt werden sollte. Die Vorgabe, dass für Diesel der gleiche Steuerbetrag wie für Benzin festgesetzt werden muss, wird mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer deutlichen Kostensteigerung im Straßengüterverkehr führen. Da die betroffenen Unternehmen des Güterkraftverkehrs die Kostensteigerung weitergeben, würde sich dies unmittelbar auch auf die Endverbraucherpreise auswirken. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, ein Konzept zu entwickeln, wie die finanzielle Belastung der Transportbranche durch die Steuererhöhung aufgefangen werden kann, ohne dass der Anreiz der Steuerreform, CO<sub>2</sub> einzusparen, verloren geht.

Wi  
(bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 19)

14. Der Bundesrat lehnt jedoch zugleich die im Richtlinienvorschlag vorgesehene Festlegung eines Mindeststeuersatzes für Strom ab. Diese wird aus Sicht des Bundesrates den Anforderungen eines zukünftigen Energiepreissystems nicht gerecht. Die Stromproduktion wird mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien in den kommenden Jahren sukzessive treibhausgasneutral. Damit entwickelt sich Strom zu einem zentralen Energieträger im klimaneutralen Energiesystem der Zukunft. Um diese Entwicklung zu unterstützen, sollte nach Auffassung des Bundesrates den EU-Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet werden, den Strompreis von der Energiebesteuerung zu befreien.

Wi  
(bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 19)

15. Der Bundesrat lehnt ebenfalls die im Richtlinienvorschlag vorgesehene Festlegung eines Mindeststeuersatzes für Energieerzeugnisse in der Schifffahrt ab. Im Blick auf die geplante Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG werden bereits deutliche monetäre Anreize geschaffen, die Schiffsbetreiberinnen und Schiffsbetreiber anzuhalten, ihre Flotte beziehungsweise Schiffe zeitnah umzustellen.

Wi  
(bei An-  
nahme  
entfallen  
Ziffer 17  
und  
Ziffer 18  
und  
Ziffer 19)

16. Die Mindeststeuersätze für „Nachhaltige Biokraftstoffe und Nachhaltiges Biogas aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ in Anhang I Tabelle A, B und C sind auf dem Niveau der jeweils zweiten Tabellenspalte auch in der dritten Tabellenspalte beizubehalten und nicht auf das Niveau von fossilen Energieträgern anzuheben. Es ist nicht nachvollziehbar, dass erwiesenermaßen klimaschonende Kraftstoffe wie herkömmliche Biokraftstoffe auf Dauer fossilen Energieträgern gleichgestellt werden sollen. Dies ist das falsche Signal und entspricht nicht dem Anspruch der Kommission, die Ziele des Europäischen Grünen Deals mithilfe der Anpassung des Energiesteuerrechts zu unterstützen. Die jährlich von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung im Evaluations- und Erfahrungsbericht zur Biomassestrom-Nachhaltigkeitsverordnung sowie zur Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung dargelegten Emissionsminderungswerte weisen einen ausdrücklich positiven Effekt von herkömmlichen Biokraftstoffen für den Klimaschutz nach. Eine etwaige Argumentation, dass herkömmliche Biokraftstoffe nicht nachhaltig seien und indirekte Landnutzungsänderungen verursachten, ist nicht stichhaltig, da durch die seit Jahren strenge Zertifizierung und den Nachweis der Nachhaltigkeit gewährleistet ist, dass Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nachhaltig produziert werden und ein Klimaschutzeffekt gegeben ist.

AV  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 16;  
bei An-  
nahme  
entfallen  
Ziffer 18  
und  
Ziffer 19)

17. Zu Artikel 8 Anhang I Tabelle B

Die mit Artikel 8 in Verbindung mit Anhang I Tabelle B verfolgte Mindestbesteuerung von Kraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft, im Gartenbau und Aquakultur sollte auch die spezifischen Möglichkeiten des Sektors berücksichtigen.

So ist dieser Sektor bei entsprechenden Rahmenbedingungen prädestiniert, seinen Energiebedarf so weit wie möglich selbst zu erzeugen und so regionale Kreisläufe im Sinne effektiver Bioökonomie zu schaffen. Daher sollte für diesen Sektor auf eine Anhebung der Mindeststeuer für nachhaltige Biokraftstoffe und -gas aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen nach Ende des Übergangszeitraums verzichtet werden, um dem Sektor für die notwendigen betrieblichen Umstellungen die notwendige Planungssicherheit zu geben und falsche Signale zu vermeiden.

Wie der Bundesrat mit seinem Beschluss vom 15. Februar 2019 (vergleiche BR-Drucksache 618/18 (Beschluss) Ziffer 8), festgestellt hat, gibt es – wie bei

Schwertransporten – bislang wenig Alternativen, land- und forstwirtschaftliche Zugleistung durch Elektrifizierung zu dekarbonisieren.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich bei den weiteren Beratungen auf EU-Ebene für eine entsprechende Änderung in Anhang I Tabelle B einzusetzen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, die im land- und forstwirtschaftlichen Sektor unmittelbar eingesetzt werden können,

- schaffen im ländlichen Raum Wertschöpfung und schließen Stoffkreisläufe,
- reduzieren aufgrund ihrer Koppelprodukte unmittelbar die Importabhängigkeit von pflanzlichem Eiweiß,
- lockern die Fruchtfolge auf und
- ermöglichen durch Substitution fossiler Kraftstoffe der deutschen Landwirtschaft, einen nicht unbedeutenden Teil seiner Klimaschutzverpflichtungen zu erfüllen.

Daher sollte ein falsches und nicht nachzuvollziehendes Signal an den Sektor vermieden und es sollten Chancen für den ländlichen Raum nicht vertan werden, indem klimaschonende Kraftstoffe auf Dauer fossilen Energieträgern gleichgestellt werden.

Die jährlich von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung im Evaluations- und Erfahrungsbericht zur Biomassestrom-Nachhaltigkeitsverordnung sowie zur Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung dargelegten Emissionsminderungswerte weisen einen ausdrücklich positiven Effekt von herkömmlichen Biokraftstoffen für den Klimaschutz nach. Eine etwaige Argumentation, dass „herkömmliche Biokraftstoffe“ nicht nachhaltig seien und indirekte Landnutzungsänderungen verursachten, ist nicht stichhaltig, da durch die seit Jahren strenge Zertifizierung und den Nachweis der Nachhaltigkeit gewährleistet ist, dass Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nachhaltig produziert werden und ein Klimaschutzeffekt gegeben ist.

Vk  
(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 16  
oder  
Ziffer 17)

18. Der Bundesrat begrüßt außerdem, dass die Mindeststeuersätze für nachhaltige Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen nach einer Übergangszeit auf das Niveau von fossilen Energieträgern angehoben werden sollen. Die zusätzlichen Klimaeffekte durch indirekte Landnutzungsänderungen durch Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen, die nicht in die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Kraftstoffe und die Nachhaltigkeitsbetrachtungen eingehen, wurden unter anderem durch die Studie GLOBIOM (GLOBIOM-Studie zu iLUC) der Kommission belegt und erfordern ein weiteres Gegensteuern auf EU-Ebene. Wichtige CO<sub>2</sub>-speichernde Ökosysteme, insbesondere Regenwälder und

Feuchtgebiete, werden durch die stetige Expansion von Agrarflächen verdrängt und durch Waldrodung und Trockenlegung von Mooren entstehen zusätzliche erhebliche Treibhausgasemissionen, die über denen fossiler Kraftstoffe liegen können. Weiterhin führen sie durch die Zerstörung der Ökosysteme zu einer Reduzierung der Biodiversität. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, den Vorschlag der Kommission auch in dieser Frage zu unterstützen.

Fz  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 14  
oder  
Ziffer 15  
oder  
Ziffer 16  
oder  
Ziffer 17)

19. Ferner wird die Bundesregierung gebeten, sich mindestens für eine Beibehaltung der Höhe der vorgeschlagenen Mindeststeuersätze einzusetzen. Angesichts der Entwicklung der Klimakrise und der Bedeutung von Preissignalen ist ein ambitioniertes Niveau von Mindestsätzen im Bereich der Energiebesteuerung bei gleichzeitigem transparenten sozialen Ausgleich dringend geboten.

Vk  
(bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 23)

20. Der Bundesrat stellt fest, dass nach dem Richtlinienvorschlag die klimafreundliche Binnenschifffahrt nicht mehr wie bisher komplett von der Energiesteuer befreit sein soll und damit auch durch die Einbeziehung in das Brennstoffemissionshandelsgesetz mehrfach belastet würde.

Wi  
(bei An-  
nahme  
entfallen  
Ziffer 22  
und  
Ziffer 23)

21. Der Bundesrat lehnt die Einbeziehung des innereuropäischen Flugverkehrs in die Energiesteuer-Richtlinie ab. Der gewerbliche Luftverkehr ist aufgrund internationaler Vorschriften wie des Chicagoer Luftverkehrsabkommens aus dem Jahr 1944, das Deutschland mit allen anderen Mitgliedstaaten der ICAO (Internationale Organisation über Zivilluftfahrt) unterzeichnet hat, generell von der Mineralölsteuer befreit. Die Einführung einer Kerosinsteuer widerspricht somit geltendem internationalem Recht. Zudem stehen mit dem EU-EHS, dem internationalen Kompensationssystem CORSIA und nationalen Abgaben wie der (strecken- und passagierbezogenen) deutschen Luftverkehrsteuer bereits hinreichende Instrumente zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Luftverkehr zur Verfügung. Eine Adaptierung der bestehenden Werkzeuge ist der Einführung einer zusätzlichen Maßnahme auch im Sinne des Klimaschutzziels vorzuziehen, denn die bestehenden Maßnahmen wirken zielgerichteter. Eine zusätzliche europäische Kerosinsteuer würde im Interkontinentalverkehr zu massiven Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der europäischen und damit auch der deutschen Luftverkehrsunterneh-

men und Flughäfen führen. Denn einseitige Steuerbelastungen – auch auf europäischer Ebene – leisten dem sogenannten Tankering (Bunkern von Kerosin für weitere Flüge) und damit dem sogenannten Carbon Leakage (Verlagerung von Treibstoffkäufen ins günstigere Ausland) Vorschub. Gleichzeitig führen „Tankering“ und „Carbon Leakage“ aufgrund des jeweils schwereren Flugzeugs und möglicher Umwege, die geflogen werden, insgesamt zu höherem Kerosinverbrauch und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zu entscheidenden positiven Effekten für die globale Umwelt wird die Einführung einer Kerosinsteuer daher nicht führen. Mit dieser zu erwartenden Vermeidungsstrategie der Airlines steht auch eine Verlagerung des internationalen Luftverkehrs auf außereuropäische Drehkreuze zu befürchten, zulasten der Konnektivität Deutschlands als wichtigem Standortfaktor.

Den nationalen und europäischen Fluggesellschaften würden durch die zusätzliche finanzielle Belastung zudem Mittel entzogen, die sie für die ökologische Erneuerung ihrer Flugzeugflotten dringend benötigen. Dies gilt gerade auch vor dem Hintergrund, dass der Luftverkehr schwerste Einbußen aufgrund der Corona-Pandemie erlitten hat. Die Einführung einer Kerosinsteuer würde die wirtschaftliche Erholung des Luftverkehrs und damit auch die Anstrengungen der deutschen und europäischen Unternehmen in den Klimaschutz nachhaltig beeinträchtigen.

Vk  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 21;  
bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 23)

22. Der Bundesrat sieht die Einbeziehung des innereuropäischen Flugverkehrs in die Energiebesteuerungsrichtlinie kritisch. Der gewerbliche Luftverkehr ist aufgrund internationaler Vorschriften wie des Chicagoer Luftverkehrsabkommens, das Deutschland mit allen anderen Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) unterzeichnet hat, generell von der Mineralölsteuer befreit. Die Einführung einer Kerosinsteuer würde somit geltendem internationalen Recht widersprechen. Zudem stehen mit dem EU-EHS, dem internationalen Kompensationssystem CORSIA und nationalen Abgaben wie der strecken- und passagierbezogenen deutschen Luftverkehrsteuer bereits hinreichende Instrumente zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Luftverkehr zur Verfügung. Eine zusätzliche europäische Kerosinsteuer würde im Interkontinentalverkehr zu massiven Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der europäischen und damit auch der deutschen Luftverkehrsunternehmen und Flughäfen führen. Denn einseitige Steuerbelastungen – auch auf europäischer Ebene – leisten dem sogenannten Tankering (Bunkern von Kerosin für weitere Flüge) und damit dem sogenannten



Carbon Leakage (Verlagerung von Treibstoffkäufen ins günstigere Ausland) Vorschub. Dies bringt mittel- bis langfristig die Gefahr der Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Drehkreuze zulasten europäischer Flughäfen mit sich. Gleichzeitig führen „Tankering“ und „Carbon Leakage“ aufgrund des jeweils schwereren Flugzeugs und möglicher Umwege, die geflogen werden, insgesamt zu höherem Kerosinverbrauch und damit zu mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zu entscheidenden positiven Effekten für die globale Umwelt würde die Einführung einer Kerosinsteuer daher nicht führen. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen dafür einzusetzen, dass der innereuropäische Flugverkehr nicht in die Neufassung der Energiebesteuerungsrichtlinie einbezogen wird.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 20  
oder  
Ziffer 21  
oder  
Ziffer 22)

23. Der Bundesrat unterstützt ebenfalls die schrittweise Einführung der Energiebesteuerung in der Luft- und Schifffahrt. Der Luftverkehr hat in hohem Maße schädliche Umweltwirkungen durch die Treibhausgasemissionen und ist das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Die bestehende Kerosinsteuerbefreiung setzt falsche Anreize und führt dadurch zu erheblichen Umweltbelastungen, wobei die Emissionen des Luftverkehrs wegen der Emissionshöhe wesentlich klimaschädlicher als bodennahe Emissionen sind. Um der klimaschutzrechtlichen Verpflichtung der EU auch im Verkehrssektor gerecht zu werden und die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu harmonisieren, ist es dringend geboten, den innereuropäischen Flugverkehr in die Energiesteuer-Richtlinie einzubeziehen und dadurch die Konkurrenzfähigkeit der deutlich umweltfreundlicheren Bahn zu stärken. Auch in Bezug auf die Schifffahrt ist die Streichung der obligatorischen Steuerbefreiung für die Meeresschifffahrt und der fakultativen Befreiung für die Binnenschifffahrt folgerichtig, um den klimaschutzpolitischen Anforderungen zu entsprechen. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, die vorgeschlagene Energiebesteuerung in der Luft- und Schifffahrt auf EU-Ebene zu unterstützen. Zudem sollte sich die Bundesregierung dafür einzusetzen, dass flankierend auch in der EU-Mehrwertsteuerrichtlinie die Umsatzsteuerbefreiung von innereuropäischen Flugtickets aufgehoben wird. Denn auch diese Begünstigung des Luftverkehrs steht der rechtlichen Verpflichtung der EU entgegen, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent zu senken.

AV 24. Zu Artikel 8 Anhang I Tabelle B

Der Bundesrat teilt den Vorschlag der Kommission, die Anreize zur Nutzung fossiler Kraftstoffe in der Landwirtschaft zugunsten klimafreundlicher nachhaltiger und erneuerbarer Kraftstoffe zu verringern, um so auch zu einer stärkeren EU-weiten Harmonisierung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in der Land- und Forstwirtschaft zu kommen.

Er bittet in diesem Zusammenhang die Bundesregierung, durch nationale Vorgaben entstehende Wettbewerbsnachteile weiter auszugleichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Landwirtinnen und Landwirte in Europa stehen aufgrund des offenen Marktes im direkten Wettbewerb, wie aktuellen im Schweinemarkt zu beobachten ist. Um den Wettbewerbsdruck nicht noch weiter zu erhöhen, sollte eine Harmonisierung der EU-weiten Besteuerung von in der Landwirtschaft eingesetzten Kraftstoffen angestrebt und es sollten nationale Vorgaben ausgeglichen werden. So hat auch jüngst Österreich einen Ausgleich für die Landwirtschaft beschlossen.

- U 25. Festzustellen ist jedoch eine hohe Komplexität der Steuerstruktur für verschiedene Gruppen von EE-basierten Kraftstoffen (EE = Erneuerbare Energien). Diese werden sowohl beim Eingangssatz 2023 als auch beim Erhöhungspfad bis 2033 unterschiedlich behandelt. Der Bundesrat hält es aus Vereinfachungs- und systematischen Gründen für sinnvoller, – analog zum Kommissionsvorschlag zur Reform des EU-ESH – bei der Struktur der Steuersätze konsequent auf die Nachhaltigkeitsverordnung Bezug zu nehmen.
- U 26. Der Bundesrat stellt fest, dass die Gleichstellung der Land- und Forstwirtschaft (einschließlich Gartenbau und Aquakultur) mit stationären Anlagen dazu führt, dass für den Einsatz von fossilen Kraftstoffen in diesen Bereichen sehr geringe Mindeststeuersätze gelten. Dies sollte überprüft werden auch im Hinblick auf die in diesen Sektoren dann entsprechend geringen Anreize zur Nutzung von EE.

- U 27. Er weist darauf hin, dass insbesondere für den Verkehrssektor ein Gesamtkonzept der ökonomischen Instrumente zur Internalisierung von Umwelt- und Infrastrukturkosten erforderlich ist, das auch für Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-freien Antrieben zukünftig eine verursachergerechte Beteiligung an der Infrastrukturkostenfinanzierung sicherstellt. Neben dem geplanten Emissionshandel für die Sektoren Gebäude und Verkehr und der Reform der Energiesteuer sind dabei auch moderne – fahrleistungsabhängige – Nutzungsgebühren der Infrastruktur zu prüfen und einzubeziehen.
- Fz 28. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf der europäischen Ebene dafür einzusetzen, dass Ausnahmen und Nachlässe bei der Energiebesteuerung so weit wie möglich begrenzt werden.
- Vk 29. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, den Richtlinienvorschlag auf EU-Ebene zu unterstützen
- Wi 30. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

## **B**

31. Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union** empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.