

Standpunkt

Kraftstoffsteuern in der Diskussion

Benzin und Dieselkraftstoff sowie Autogas (LPG) wird heute mit unterschiedlichen Steuersätzen nach Volumen je Liter besteuert. Bei Erdgas (CNG) und Strom ist Energie in Kilowattstunden die Bemessungsgrundlage. Immer wieder wird diskutiert, ob und wie Steuersätze geändert oder die Besteuerungssystematik reformiert werden sollte. Doch jede Änderung der bestehenden Kraftstoffbesteuerung hat vielfältige und meist nicht auf den ersten Blick erkennbare Konsequenzen.

Ausgangssituation

Ende der 1980er Jahre wurde der Mineralölsteuersatz von Benzin und Diesel differenziert. Benzin wird mit 65,4 Cent, Diesel mit 47,0 Cent je Liter besteuert. Den größten Anteil am Kraftstoffpreis haben Steuern. Bei einem Preis von beispielsweise 1,30 Euro je Liter Benzin fallen rund 86 Cent auf Energiesteuer und Mehrwertsteuer an.

Die Einführung eines günstigeren Steuersatzes für Dieselkraftstoffe wurde mit einer Erhöhung der Kfz-Steuer (und damit der Fixkosten) für Pkw mit Dieselmotor verbunden, um eine einseitige Bevorteilung zu verhindern. Je nach individueller Fahrleistung rechnet sich, in der Abwägung von Fix- und Betriebskosten, Diesel oder Benzin.

Mögliche Bemessungsgrundlagen der Besteuerung

Die Besteuerung von Benzin und Diesel sowie von alternativen Energiequellen wie Biokraftstoffen, CNG, LPG, Strom, Wasserstoff, flüssige oder gasförmige synthetische Kraftstoffe aus Kohle, Erdgas oder Strom aus erneuerbaren Quellen („power-to-gas“, „power-to-liquid“) könnte aufgrund verschiedener Grundlagen erfolgen. Denkbar sind z.B.:

- CO₂- oder Treibhausgasemissionen,
- Energiegehalt,
- Ökobilanz und Verbrauch endlicher Ressourcen,
- Volumen,
- Masse bzw. Gewicht.

Eine Änderung der Kraftstoffbesteuerung, speziell die Einführung einer neuen Systematik, hätte vielfältige Auswirkungen auf fahrleistungsabhängige (Energiesteuer) und fixe (Kfz-Steuer) Komponenten der Besteuerung von Pkw und Nutzfahrzeugen, von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen.

Konsequenzen einer Änderung

In der Diskussion möglicher Änderungen der Systematik der Kraftstoffbesteuerung sollten folgende Prämissen beachtet werden:

- Keine unterschiedliche Kraftstoffbesteuerung privater oder gewerblicher Zwecke,
- Aufkommensneutralität des Kraftstoffsteueraufkommens aus dem Pkw-Verkehr,
- ausreichender Bestandsschutz, Rechtssicherheit und Vertrauensschutz.

