

## **Zum Richtlinienvorschlag der Kommission für eine Änderung der Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Energiesteuerrichtlinie)**

*Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.*

### Aktuelle Situation

In den ersten drei Monaten des Jahres 2011 waren in Deutschland teilweise Steigerungen der Treibstoffkosten um 25 % zu verzeichnen. Die klein- und mittelständisch geprägte private Busbranche ist dadurch unter enormen Druck geraten. Im März hat der bdo anlässlich seiner Delegiertenversammlung eine Resolution zur aktuellen Situation der Treibstoffkosten verabschiedet. Darin wurde zum Ausdruck gebracht, welchen Beitrag das Verkehrssystem Bus zur CO<sub>2</sub>-Einsparung tatsächlich leistet. Der durchschnittliche Dieserverbrauch eines Reisebusses liegt bei einer realistischen Auslastung von 60 % bei 1,4 Litern pro Fahrgast/100 km; bei voller Auslastung sogar bei nur 0,9 Litern. Mit einer Emission von 3,1 kg CO<sub>2</sub> je Fahrgast/100 km kommt es dabei zum – im Vergleich mit Flugzeug, Auto und Bahn – geringsten Kohlendioxidaustritt. Damit ist der Bus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und geeignet, zur Erreichung des von der EU-Kommission angestrebten Zieles, die Verbraucher anzuhalten, mit Energie sparsamer umzugehen, beizutragen.

Dennoch wird die Busbranche aufgrund der ausgiebigen Besteuerung von Kraftstoffen – in Form der Mineralölsteuer, Ökosteuer und der anschließenden Doppelbesteuerung durch die Mehrwertsteuer – stark belastet. Bereits heute sind viele klein- und mittelständische Unternehmen diesbezüglich am Rand der wirtschaftlichen Belastbarkeit angelangt.

### Auswirkungen der überarbeiteten Energiesteuerrichtlinie

Das mit der Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie von der EU-Kommission angestrebte Ziel ist laut EU-Steuerkommissar Algirdas Semeta „eine EU-Wirtschaft, die grüner und wettbewerbsfähiger ist sowie effizienter mit den Ressourcen umgeht“. Dieses Ziel ist durchaus zu begrüßen. Es darf aber nicht aus den Augen verloren werden, welcher Preis für die Verwirklichung derartiger Visionen gezahlt werden muss und von wem.

Insbesondere die Aufspaltung der bestehenden Kraftstoffmindeststeuersätze in eine CO<sub>2</sub>-Emissions- und eine Energieinhaltskomponente und die geplante deutliche Erhöhung des Dieselmindersteuersatzes verbunden mit der zwingenden Umsetzung des Äquivalenzprinzips (vgl. Art. 1 Nr. 4 b des Entwurfs) werden diesseits mit größter Besorgnis gesehen.

Der höhere Energiegehalt von Dieselmotorkraftstoffen hätte zur Folge, dass Diesel höher besteuert werden müsste als Benzin. Davon ausgehend, dass der Steuersatz für Benzin unverändert bei (derzeit) 0,65 €/l bliebe, ergäbe eine Übertragung der im Richtlinienvorschlag enthaltenen Besteuerungssystematik auf unser deutsches Steuerrecht eine Anhebung des Dieselmindersteuersatzes um 60% auf 0,75 €/l. Dies zöge eine erhebliche Steigerung des

Dieselpreises nach sich mit nach unserer Auffassung verheerenden Folgen (nicht nur) für die Busbranche. Derartige Verteuerungen können von der Branche nicht aufgefangen werden. Dies hätte entweder den Marktaustritt vieler Unternehmen oder die Weitergabe der Preissteigerungen an die – gerade in diesem Segment sehr preissensiblen - Verbraucher zur Folge.



Die Personenbeförderung mit Bussen erfolgt derzeit fast vollständig mit Dieselfahrzeugen. Derzeit gibt es im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr keine ausreichende Alternative zum Dieselbus. Die Technologie dieser Fahrzeuge hat sich in den letzten 15 Jahren enorm verbessert, der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Dieselfahrzeugen konnte erheblich verringert werden. Mit Vorgaben, wie sie im Kommissionsentwurf enthaltenen sind, würden sämtliche Anstrengungen der Industrie und des Busgewerbes zur Senkung des Treibhausgasausstoßes in der Dieselsechnik konterkariert.

### Fazit

Der bdo appelliert daher an die Bundesregierung, dem vorliegenden Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie **nicht** zuzustimmen.

bdo, 29. April 2011