

Effekte der ökologischen Steuerreform

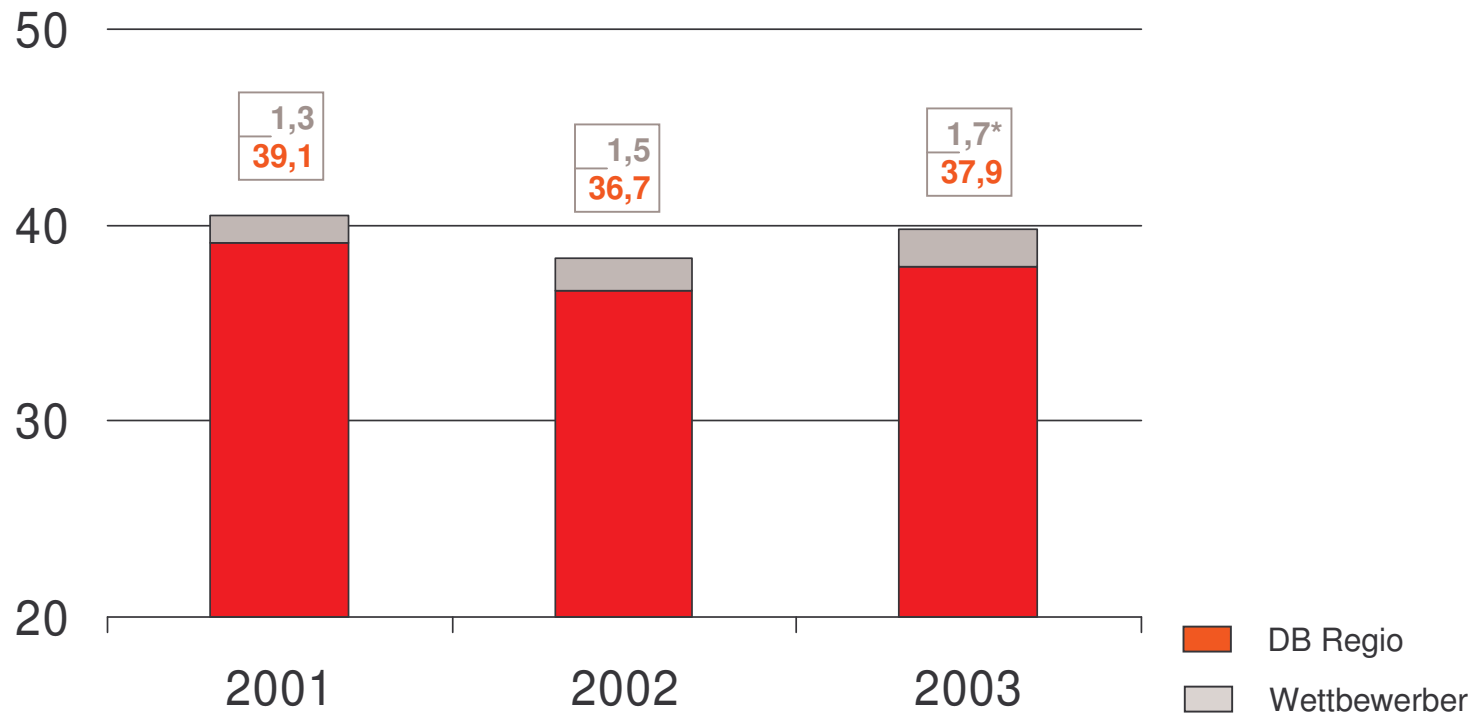
Berlin, 16.11.04

Peter Westenberger, Bahn-Umwelt-Zentrum



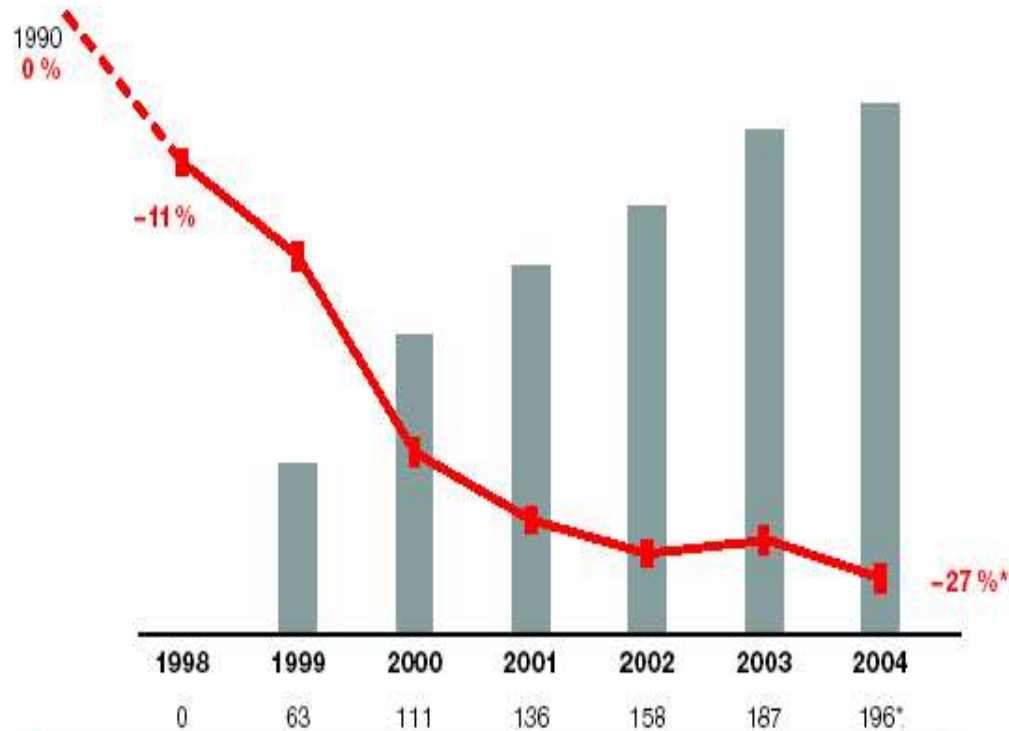
PKW-Verkehrsleistungsrückgänge bedeuten leider nicht zwingend Zuwächse bei den Bahnen

Entwicklung der Verkehrsleistungen im Regionalverkehr
Angaben in Milliarden Personen-Kilometer



* vorläufig

Verkehrte Welt in der Klimapolitik



■ Ökosteuerzahlungen der Bahn in Mio. €**

— Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen in Prozent

* Wert für 2004 prognostiziert

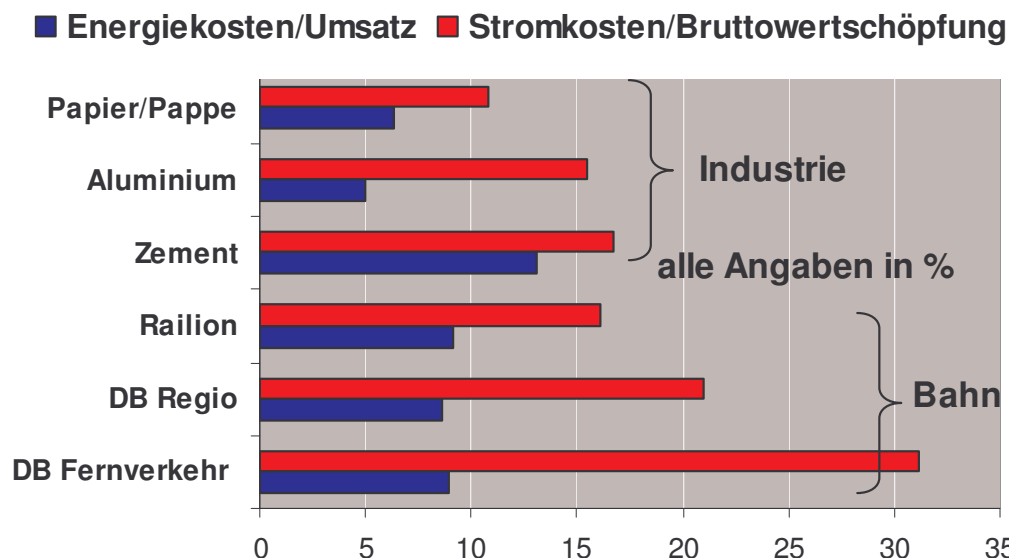
** Zu berücksichtigen ist die gleichzeitige Entlastung des Unternehmens durch verminderte Beiträge zur Rentenversicherung in Höhe von etwa 25 Mio. € pro Jahr.

Bereits 2002 hatte die Bahn ihr erstes Minderungsziel von 25 % für den spezifischen CO₂-Ausstoß erreicht.

Insgesamt müssen rund **220 Mio. € jährlich** für die verschiedenen Klimaschutzinstrumente, d.h. Ökosteuer, Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung und der erneuerbaren Energien von der DB AG aufgebracht werden. Inklusive Mineralölsteuer beträgt die Belastung sogar 380 Mio. € pro Jahr.

Der Emissionshandel wird die Kosten weiter steigen lassen.

Die Energie-Intensität der Bahn ist höher als in fast allen Bereich des Produzierenden Gewerbes



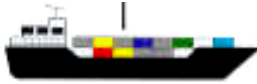



- Die Anteile der Energiekosten am Umsatz sind bei der Bahn im Güterverkehr und Personenverkehr höher als bei der Herstellung von Papier oder Aluminium.
- Auch die Anteile der Stromkosten an der Bruttowertschöpfung liegen mit Ausnahme der besonders energieintensiven Zementherstellung höher als in der Industrie.
- Anders als im produzierenden Gewerbe wurden bei der Bahn zwar nominal niedrigere Steuersätze (seit 2004 = 56 %) eingeführt, auf eine Deckelung der Belastung jedoch verzichtet.
- Die Bahn ist der größte Ökosteuereinzahler des Landes geworden.

Energieintensität bei der Bahn und in der Industrie	Energiekosten/Umsatz in %	Stromkosten/Bruttowertschöpfung in %
DB Gesellschaften		
Railion AG	9,1	16,1
DB Fernverkehr AG	8,9	31,1
DB Regio AG	8,6	21,0
Andere Wirtschaftszweige		
Herstellung von Zement	13,1	16,7
Erzeugung/Bearbeitung von Aluminium	5,0	15,5
Herstellung von Papier/Pappe	6,3	10,8

Die **Energieintensitäten** der Industrie wurden durch das Institut für ZukunftsEnergieSysteme (IZES) im Auftrag des BMU in April 2003 ermittelt; Angaben der DB basieren auf Daten aus 2003.

Unterschiedliche Anlastung von Energiesteuern und Klimaschutzinstrumenten verzerrt den Wettbewerb

				
Mineralölsteuer				
Ökosteuer				
Erneuerbare-Energien-Gesetz				
Gesetz zur Kraft-Wärme-Kopplung				
Emissionshandel (ab 2005)				

Die Passivität des Gesetzgebers bei der Kerosinbesteuerung ist nicht nachvollziehbar



- Im EU-Vergleich wird die Bahn in Deutschland mit den höchsten Energiesteuern belegt.
- Die EU-Energiesteuer-Richtlinie vom 27.10.2003 ermöglicht eine Befreiung von der Energiebesteuerung für den Schienenverkehr.
- Sie ermöglicht explizit auch die Besteuerung von Flugbenzin im inländischen und - unter der Bedingung einer bilateralen Einigung - auch des grenzüberschreitenden Luftverkehrs innerhalb der Gemeinschaft.
- Der Flugverkehr profitiert anhaltend von der Mineralölsteuer- und Ökostuerbefreiung
- Die Mindereinnahmen des Staates belaufen sich auf 373 Mio. € p.a. (lt. Subventionsbericht 2002).

-
- Die Bahn hat sich durchgängig für das Prinzip einer ökologischen Steuerreform ausgesprochen.
 - Sie hat jedoch auf die wettbewerbsverzerrenden „Webfehler“ hingewiesen, wodurch die maßgeblichen Umwelteigenschaften der Verkehrsträger durch die Besteuerung nicht sachgerecht abgebildet werden und zu wenige verkehrspolitische Anreize gesetzt werden.
 - Die kontinuierliche Erhöhung der Ökosteuer-Belastung sowie die additive Einführung weiterer strombezogener Klimaschutzinstrumente gefährdet die Akzeptanz der Ökosteuer bei der Bahn und wirkt verkehrspolitisch kontraproduktiv.

Vorschlag: bahnspezifische Weiterentwicklung auf der Basis des DB-Klimaschutzprogramms 2020

