



**Keine automatische Benzinpreis-Erhöhung –
München setzt sich gegen die Flexi-Steuer ein** 

Antrag Nr. 14-20 / A 02414 der Stadtratsfraktion
„Bürgerliche Mitte – BAYERNPARTEI / FREIE Wähler“
vom 22.08.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08570 

3 agen

Anlage 1: Antrag Nr. 14-20 / A 02414 vom 22.08.2016

Anlage 2: Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 02.12.2016

Anlage 3: Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft vom 13.12.2016 

**Beschluss des ~~Umweltausschusses~~
vom 18.07.2017**  

Öffentliche ung



I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Die Stadtratsfraktion „Bürgerliche Mitte – BAYERNPARTEI / FREIE WÄHLER“ (Herr Schmidbauer) hat am 22.08.2016 den Antrag Nr. 14-20 / A 02414 „Keine automatische Benzinpreis-Erhöhung – München setzt sich gegen die Flexi-Steuer ein“ gestellt.

Im Stadtratsantrag (Anlage 1) wird gefordert, dass sich der Herr Oberbürgermeister über den Deutschen Städtetag gegen die Einführung der sogenannten „Flexi-Steuer“ auf Kraftstoffe, die im Grünbuch Energieeffizienz des Bundeswirtschaftsministeriums (BMWi) vorgeschlagen wird, einsetzt.

Des Weiteren wird gefordert, dass sich die Landeshauptstadt München frühzeitig gegen die Flexi-Steuer ausspricht.

Im August 2016 wurde das Grünbuch Energieeffizienz durch das BMWi veröffentlicht. Dabei handelt es sich um ein Diskussionspapier, in dem zum Themenkomplex Energieeffizienz Thesen und Leitfragen formuliert wurden. Der Stadtratsantrag (Anlage 1) bezieht sich auf eine Idee aus dem Grünbuch, die in den Medien unter dem

Schlagwort „Flexi-Steuer“ diskutiert wurde.

In einem Konsultationsprozess wurde Interessenträgerinnen und Interessenträgern die Möglichkeit gegeben, bis zum 31. Oktober 2016 auf die einzelnen Thesen einzugehen und Antworten auf die Leitfragen zu geben. In einem nächsten Schritt wird das BMWi basierend auf dem Konsultationsprozess ein Weißbuch erstellen, das Handlungsempfehlungen für eine mittel- bis langfristige Effizienzstrategie enthält.

Da der Konsultationsprozess bereits beendet ist, kann auf das Grünbuch kein Einfluss mehr genommen werden. Allerdings besteht laut Deutschem Städtetag noch weiterhin die Möglichkeit, das Weißbuch zu beeinflussen.

2. Das Konzept der Flexi-Steuer

Im Grünbuch Energieeffizienz¹ des BMWi werden preissteuernde Instrumente als eine Handhabe zur Steigerung der Energieeffizienz betrachtet. Konkret erwähnt das BMWi eine Indexierung von Steuersätzen für Energieträger, die die Höhe der Steuer an die Schwankungen der Rohstoffpreise anpasst. Entsprechend dem Stadtratsantrag werden im Folgenden nur die Aspekte betrachtet, die sich auf die Kraftstoffpreise auswirken.

Effektiv wird durch die Flexi-Steuer ein Mindestpreis für Kraftstoffe vorgeschlagen, der unabhängig vom tatsächlichen Rohstoffpreis ist. Die absolute Höhe der Steuer steigt somit bei fallenden Rohstoffpreisen und umgekehrt. Hierdurch bleibt der Preis je Liter Kraftstoff für die Verbraucherinnen und Verbraucher konstant, auch wenn der Ölpreis auf dem Weltmarkt sinkt. Wie eine mögliche Indexierung der Steuersätze im Detail aussehen könnte, wird im Grünbuch nicht erwähnt.

Das BMWi verspricht sich hierdurch einen konstant hohen Anreiz zur Senkung des Energieverbrauchs und zusätzliche Steuereinnahmen, die zur Finanzierung der Energiewende beitragen können.

Bei den mittleren Preisen für Kraftstoffe für das Kalenderjahr 2016 machten Abgaben (Energiesteuer und Mehrwertsteuer²) ca. 66 % des Gesamtpreises für Benzin³ und ca. 60 % für Diesel⁴ aus.

1 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/gruenbuch-energieeffizienz-august-2016.html>, zugegriffen am 15.03.2017

2 http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Service/Einfach_erklaert/2011-05-25-benzinpreisrechner-f-lash-infografik.html, zugegriffen am 16.03.2017

3 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/776/umfrage/durchschnittspreis-fuer-superbenzin-seit-dem-jahr-1972/>, zugegriffen am 22.03.2017

4 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselmotorkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/>, zugegriffen am 22.03.2017

3. Steuern als klimapolitisches Steuerungselement

Finanzielle Anreize und Hemmnisse eignen sich prinzipiell als klimapolitische Steuerungselemente. Besteuerung von Kraftstoffen kann dazu beitragen umweltschädliche Emissionen (z. B. CO₂, Stickoxide, Feinstaub) zu reduzieren. Durch höhere Kraftstoffpreise wird ein Anreiz für Verbraucherinnen und Verbraucher geschaffen, den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, um ihre Mobilitätskosten nicht zu erhöhen. Eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs lässt sich durch weniger gefahrene Kilometer oder auch durch Steigerung der Effizienz (z. B. effizientere Fahrweise, effizienterer Motor) erreichen.

Durch die Einführung der Ökosteuer im Jahr 1999 sanken die CO₂-Emissionen um 5 %⁵, was impliziert, dass sich mit steuerlichen Instrumenten tatsächlich CO₂-Emissionen reduzieren lassen. Laut Schätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung⁵ verringert sich die Anzahl der gefahrenen Kilometer (und somit auch die CO₂-Emissionen) um ca. 2 %, wenn sich der Preis für Kraftstoffe um 10 % erhöht.

4. Potentielle Auswirkungen einer Flexi-Steuer

Fallende Ölpreise können theoretisch dazu führen, dass auch die Kraftstoffpreise sinken. Durch die Flexi-Steuer wird allerdings ein Mindestpreis für Kraftstoffe festgesetzt, der diese Preisanpassung unterbindet. Die freie Preisbildung fände durch die Flexi-Steuer somit erst ab dem entstehenden Mindestpreis statt.

In diesem Fall hätten Anbieter keinen Vorteil mehr davon, niedrige Rohstoffpreise weiterzugeben, da unterhalb des Mindestpreises der Wettbewerb unter den Anbietern ausgehebelt wird. Dadurch entstünde ein Anreiz für Anbieter, die Rohstoffpreise künstlich hoch zu halten, um die eigenen Gewinne auf Kosten der Verbraucher zu erhöhen. Die Höhe der Flexi-Steuer und somit auch das generierte Steueraufkommen blieben gering.

Die Deutsche Energie-Agentur (DENA) kritisiert in ihrer Stellungnahme⁶ zum Grünbuch Energieeffizienz, dass der Eingriff in den Wettbewerb mit Hilfe von Preis-steuerungsinstrumenten nur auf nationaler und nicht auf europäischer Ebene angestrebt wird. Hierdurch käme es zu einer einseitigen Belastung des Standortes Deutschland. Die DENA befürchtet zudem, dass ein nationaler Alleingang bei der Besteuerung von Kraftstoffen das Phänomen des Tanktourismus weiter verstärken könnte.

5 <http://core.ac.uk/download/pdf/6558996.pdf>, Zugriff am 20.03.2017

6 https://www.gruenbuch-energieeffizienz.de/fileadmin/redaktion/Energieeffizienz/Stellungnahmen/Stellungnahme_dena.pdf, Zugriff am 16.03.2017

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag befürchtet eine Verzerrung im internationalen Wettbewerb, da nur deutsche Unternehmen nicht von Preissenkungen an den Rohstoffmärkten profitierten⁷.

Die Stadtkämmerei (SKA) nahm am 02.12.2016 zur Flexi-Steuer Stellung (Anlage 2, Auszug):

„1. Wirtschaftliche Belange:

Die wirtschaftlichen Belange der LHM werden durch die sog. „Flexi-Steuer“ allenfalls marginal tangiert, da das Steueraufkommen der Energiesteuer dem Bund (Art. 106 Abs.1 Nr.2 GG), das der Umsatzsteuer dem Bund und den Ländern (Art. 106 Abs.3 GG), zusteht. [...]

2. Möglichkeit der Einflussnahme:

Bezüglich der Möglichkeit der Einflussnahme der LHM ist festzuhalten, dass diese aufgrund der Gesetzgebungskompetenz des Bundes und der Länder dem Bundestag und dem Bundesrat für die Umsatzsteuer vorbehalten ist.

Demzufolge beschränkt sich die Möglichkeit der Einflussnahme auf den Prozess der politischen Willensbildung, der in der Regel über die kommunalen Spitzenverbände seitens der LHM wahrgenommen wird.

Eine unmittelbare Einflussnahme auf das Gesetzgebungsverfahren ist nicht möglich, die Möglichkeiten und Erfolgsaussichten der mittelbaren Einflussnahme über die kommunalen Spitzenverbände lassen sich zudem schwer abschätzen.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) nahm am 13.12.2016 zur Flexi-Steuer Stellung (Anlage 3, Auszug):

„Aus wirtschaftlicher Sicht sind bei der Flexi-Steuer drei Aspekte zu beachten: Steigende Energiekosten für die Münchner Unternehmen und für die Stadt München selbst, sowie eine umweltpolitische Wirkung.

[...] Die Flexi-Steuer wäre, zumindest in der in den Medien dargestellten Konzeption, weniger eine zusätzliche Steuer, sondern eine Preisuntergrenze für Kraftstoffe. Der Anteil der Flexi-Steuer wäre umso höher, je niedriger der am Markt gehandelte Kraftstoffpreis ist, Preisschwankungen nach unten würden so zu Lasten der Verbraucher verhindert. Damit würden die Unternehmen, die Haushalte und die Landeshauptstadt München für ihren Fuhrpark, bzw. im Sinne des Grünbuches für ihren gesamten Rohstoffverbrauch, dauerhaft höhere Kosten ansetzen müssen. Die Flexi-Steuer ist, auch wenn sie nur den Kraftstoffpreis nach unten begrenzen soll, in ihrer Wirkung eine Steuererhöhung. Die Flexi-Steuer ist damit zusätzlicher Kostenfaktor für die Unternehmen und auch für die Stadt München selbst, und daher

⁷ http://www.focus.de/finanzen/steuern/flexi-steuer-auf-kraftstoffe-gabriels-extra-abgabe-fuer-energetraeger-adac-und-industrie-laufen-sturm_id_5827573.html, zugegriffen am 20.03.2017

aus Sicht des Referates für Arbeit und Wirtschaft abzulehnen.“

Die vollständigen Stellungnahmen der SKA und des RAW liegen dieser Beschlussvorlage bei (vgl. Anlage 2 und Anlage 3).

5. Abschließende Gesamteinschätzung und Ausblick

Das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) stimmt der unter 4. zitierten Einschätzung der SKA zu, dass die Möglichkeiten zur Einflussnahme am Gesetzgebungsverfahren begrenzt sind. Auch der in der Stellungnahme des RAW aufgezeigten höheren finanziellen Belastung der Haushalte, der Unternehmen und der LHM schließt sich das RGU an. Ein höheres Steueraufkommen der LHM ist laut SKA durch die Flexi-Steuer zudem nicht zu erwarten. Ergänzend zu den aufgezeigten Aspekten handelt es sich bei der Flexi-Steuer um eine indirekte Steuer, die unabhängig vom Einkommen des Steuerzahlers ist. Sie ist daher als sozial bedenklich einzustufen, weil sie Menschen mit geringem Einkommen verhältnismäßig stärker belastet. Insgesamt ist die Flexi-Steuer in ihrer Konzipierung daher als kritisch zu beurteilen.

Nichtsdestotrotz sollte die Bundesregierung Maßnahmen ergreifen, die Anreize für Investitionen in Energieeffizienz schaffen und diese auch auf europäischer Ebene harmonisieren. Rebound-Effekte, also vermehrter Konsum aufgrund verringerter Ausgaben als Folge von Effizienzsteigerung, gilt es zudem zu verhindern, damit der absolute Energieverbrauch sinkt. Die Verringerung des absoluten Energieverbrauchs (die sogenannte Suffizienz) muss zusammen mit dem Thema Effizienzsteigerung in die Strategien des BMWi aufgenommen werden, wenn die Energiewende gelingen soll.

Aus Sicht des RGU wären folgende Alternativen gegenüber der Flexi-Steuer zu bevorzugen:

- Eine kontinuierlich und vorhersehbar steigende Besteuerung von Fahrzeugen, die auch den ökologischen Fußabdruck miteinbezieht.
- Steuervergünstigungen für besonders sparsame Technologien (sogenannte Incentives).
- Anwendung des Top-Runner-Ansatzes: In regelmäßigen Zeitabständen wird der Kraftstoffverbrauch aller auf dem Markt erhältlichen Kraftfahrzeuge ermittelt. Der Verbrauch der effizientesten Fahrzeuge einer Klasse wird dann zum Mindeststandard zu einem künftigen Zeitpunkt (z. B. in 5 Jahren). Hersteller, die die Mindeststandards zu dem Zeitpunkt nicht erfüllen, können dann durch z. B. Strafzahlungen oder Verkaufsverbote sanktioniert werden. In Japan wird der Top-Runner-Ansatz bereits seit 1999 angewendet⁸.

⁸ <https://de.wikipedia.org/wiki/Top-Runner-Programm>, zugegriffen am 22.03.2017


Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

Anhörung des Bezirksausschusses


In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Jens Röver, sowie die Stadtkämmerei und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen der städtischen Referate zur Kenntnis.
2. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Deutschen Städtetag gegen das Konzept der Flexi-Steuer und für sozial verträglichere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung einzusetzen.
3. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02414 von Herrn Stadtrat Mario Schmidbauer, Stadtratsfraktion „Bürgerliche Mitte – BAYERNPARTEI / FREIE Wähler“ vom 22.08.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß digt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. **Beschluss**

nach Antrag. Die endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit bleibt der Vollversammlung des Stadtrates vorbehalten. 



Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle 
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle 
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB
- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).