

Bundesministerium für Finanzen  
Mag. Helmut Schamp  
Dr. Katharina Hanfer  
Johannesgasse 5  
1010 Wien

Abteilung für Finanz- und Steuerpolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900DW | F 05 90 900 259  
E fsp@wko.at  
W wko.at/fp

per E-Mail:  
[helmut.schamp@bmf.gv.at](mailto:helmut.schamp@bmf.gv.at)  
[katharina.hafner@bmf.gv.at](mailto:katharina.hafner@bmf.gv.at)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	FSP/13/20/Mag. Hannes Herglotz	3434	26.08.2021

## Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie (ETD)

Sehr geehrter Herr Mag. Schamp,  
sehr geehrte Frau Dr. Hafner,

die Europäische Kommission hat am 14. Juli eine Reihe von Vorschlägen von Rechtsinstrumenten für die Verwirklichung der im Europäischen Klimagesetz vereinbarten Ziele präsentiert.

Unten den präsentierten Rechtsinstrumenten wurde unter anderem auch die geplante Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie (RL 2003/96 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ETD)) vorgestellt.

Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt zum gegenständlichen Legislativvorschlag der Europäischen Kommission wie folgt Stellung:

### Grundsätzliches

- Die WKÖ unterstützt das Pariser Klimaabkommen und das EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050. In der aktuellen Diskussion werden Zielsetzungen laufend verschärft, was die Planungssicherheit der Mitgliedstaaten und Unternehmen beeinträchtigt. Ziele alleine sind nicht ausreichend. Es müssen die Weichen richtig gestellt werden. Es braucht unverzüglich Rahmenbedingungen, die für eine erfolgreiche Transformation der Wirtschaft erforderlich sind und langfristig stabile Planungs- und Investitionssicherheit für Betriebe schaffen.

Das Fit-for-55-Paket muss so ausgestaltet sein, dass es die Wirtschaft bei der Dekarbonisierung und am Weg zur Klimaneutralität unterstützt. Dabei muss die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Europa und seiner Unternehmen erhalten und gestärkt werden.

- Die Überarbeitung der ETD sieht vor, eine neue Struktur für Steuersätze einzuführen, die auf dem Energiegehalt und der Umweltverträglichkeit der Kraft- und Brennstoffe und des elektrischen Stroms beruht. Es kommt zu einer weiteren Verteuerung der Energie für die Verbraucher zusätzlich zu den Belastungen durch die anderen Regulierungen des Green Deals (insb. neues ETS-System, EED etc.). Dies muss vermieden werden - klares Ziel muss die Senkung der Treibhausgasemissionen und nicht die Verteuerung von Energie sein.

Ogleich die grundsätzliche Idee der EU-Kommission, die steuerliche Belastung innerhalb des europäischen Binnenmarktes zu vereinheitlichen, grundsätzlich positiv gesehen werden kann, droht für energieintensive Sektoren durch die Überarbeitung der ETD eine Begrenzung möglicher Befreiungen (u.a. durch Anhebung der Mindeststeuersätze). Da die Firmen im globalen Wettbewerb stehen, verstärkt dies bestehende Herausforderungen und führt zu zusätzlichen Kosten. Deshalb ist aber auch von der Steuerseite ein Schutz gegen Carbon Leakage notwendig.

- Grundsätzlich gilt es zu vermeiden, dass Änderungen der Struktur für Steuersätze zu einer Verteuerung von Energieträgern führen, zumindest so lange keine entsprechenden Alternativen - z.B. im Schwerverkehr - verfügbar sind. Dabei ist auch auf die ausreichende Verfügbarkeit von umweltverträglichen Energieformen (z.B. Wasserstoff und elektrischer Strom sowie synthetische Treibstoffe) zu achten. Umweltschonende, energieeffiziente und klimafreundliche Entscheidungen können nur dann getroffen werden, wenn die entsprechenden Technologien sowie die entsprechenden Heiz- und Kraftstoffe vorhanden sind.

Durch die Verteuerung der Mobilität und Wärme ist insgesamt mit einer Verteuerung der Produktion, Güter und Dienstleistungen der gesamten Wirtschaft zu rechnen, wodurch Standortnachteile entstehen können. Um dies zu vermeiden, müssen den neuen EU-Klima-, Energie- und Umweltbeihilfeleitlinien (CEEAG) entsprechende Ausnahmeregelungen in möglichst vollem Umfang erhalten bleiben.

## Regelungen im Detail

- **Artikel 1 (Bemessungsgrundlage) - Valorisierung**  
Eine automatische Anpassung der Steuersätze durch Valorisierung mit dem HVPI (harmonisierten VPI) wird abgelehnt. Die Valorisierung mit dem HVPI von steuerlichen (Schwell-)Werten ist im österreichischen Steuersystem so gut wie nicht umgesetzt. Weiters sind aus der Indexierung keine klimapolitischen Lenkungseffekte ableitbar.
- **Artikel 3 (Anwendungsbereich) - mineralogische Prozesse**  
Die Streichung „mineralogischer Prozesse“ aus den Ausnahmemöglichkeiten sehen wir sehr kritisch und lehnen wir aus Gründen des verschärften Standortwettbewerbs ab. Eine Streichung der mineralogischen Prozesse ohne Begründung durch die Kommission ist nicht nachvollziehbar.

Der Wegfall der Steuerbefreiungsmöglichkeit würde zu einer erheblichen Verteuerung von Strom für industrielle Prozesse führen und dadurch wesentliche Dekarbonisierungsmaßnahmen, wie eben die Elektrifizierung der Produktionsprozesse, enorm beeinträchtigen. Energieintensive Branchen, wie die Stein- und keramische Industrie und die Glasindustrie, mit kaum vermeidbaren Prozessemissionen und langen Investitionszyklen, brauchen stabile und investitionsfreundliche Rahmenbedingungen und staatliche finanzielle Ausgleichs bei der Transformation zur Klimaneutralität. Daher sollte die Steuerbefreiung von mineralogischen Prozessen

bzw. von industriellen Prozessen grundsätzlich als verpflichtende Steuerbefreiung in der Energiesteuerrichtlinie geregelt werden.

Sie umfasst die Sektoren:

- SubSection DI Manufacture of other non-metallic mineral products
  - DI.26 - Manufacture of other non-metallic mineral products
  - DI.26.10 - Manufacture of glass and glass products
  - DI.26.11 - Manufacture of flat glass
  - DI.26.12 - Shaping and processing of flat glass
  - DI.26.13 - Manufacture of hollow glass
  - DI.26.14 - Manufacture of glass fibres
  - DI.26.15 - Manufacture and processing of other glass, incl. technical glassware
  - DI.26.20 - Manufacture of non-refractory ceramic goods other than for construction
  - DI.26.21 - Manufacture of ceramic household and ornamental articles
  - DI.26.22 - Manufacture of ceramic sanitary fixtures
  - DI.26.23 - Manufacture of ceramic insulators and insulating fittings
  - DI.26.24 - Manufacture of other technical ceramic products
  - DI.26.25 - Manufacture of other ceramic products
  - DI.26.26 - Manufacture of refractory ceramic products
  - DI.26.30 - Manufacture of ceramic tiles and flags
  - DI.26.40 - Manufacture of bricks, tiles and construction products, in baked clay
  - DI.26.50 - Manufacture of cement, lime and plaster
  - DI.26.51 - Manufacture of cement
  - DI.26.52 - Manufacture of lime
  - DI.26.53 - Manufacture of plaster
  - DI.26.60 - Manufacture of articles of concrete, plaster and cement
  - DI.26.61 - Manufacture of concrete products for construction purposes
  - DI.26.62 - Manufacture of plaster products for construction purposes
  - DI.26.63 - Manufacture of ready-mixed concrete
  - DI.26.64 - Manufacture of mortars
  - DI.26.65 - Manufacture of fibre cement
  - DI.26.66 - Manufacture of other articles of concrete, plaster and cement
  - DI.26.70 - Cutting, shaping and finishing of stone
  - DI.26.80 - Manufacture of other non-metallic mineral products
  - DI.26.81 - Production of abrasive products
  - DI.26.82 - Manufacture of other non-metallic mineral products n.e.c.
- **Artikel 3 Z 1 lit. b (Anwendungsbereich) - Dual-Use-Prozesse**

Die Verwendung von Energie als Rohstoff in industriellen Prozessen („Dual Use“ - nicht energetische Verwendung) bleibt weiterhin steuerfrei. Darunter fällt auch die Produktion von grünem Wasserstoff in elektrolytischen Verfahren. Es sollte jedoch zusätzlich klargestellt werden, dass auch die Verwendung anderer Verfahren zur Herstellung von Wasserstoff (insb. Pyrolyse) von der Ausnahmeregelung erfasst sind, um den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft technologieneutral zu ermöglichen.

Zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung von Energieerzeugnissen sind - entsprechend dem Prinzip der Besteuerung des Endenergieverbrauchs - jene Energien, die zur Stromerzeugung erforderlich sind, von der Besteuerung auszunehmen. Konsequenterweise muss dies für sämtliche Arten von Energieumwandlungsprozessen und für Energie gelten, die zum Transport und

zur Speicherung von Energie eingesetzt werden. Diesbezüglich erscheinen noch entsprechende Nachjustierungen erforderlich.

- **Artikel 14 (Flugverkehr)**

Die Erweiterung des Steueranwendungsbereichs für den Flugverkehr wird kritisch gesehen.

Darüber hinaus ist nicht unmittelbar nachvollziehbar, wie die unterschiedliche Besteuerung von „business aviation“, „pleasure flights“ und den übrigen Bereichen festgelegt ist. Im Speziellen ist auch fraglich, was alles unter „non-business aviation“ und „non-pleasure flights“ fallen soll. Die Unterscheidung zwischen „business aviation“ und „pleasure flights“ erscheint unrealistisch und praxisfremd. Wir lehnen diese Differenzierung ab.

Wir gehen davon aus, dass aufgrund der Regelungssystematik reguläre „business aviation“ und „pleasure flights“ nicht unter die begünstigte Besteuerung des Artikel 14, sondern gemäß Annex I gleich ab 2023 unter die regulären Steuersätze (insbesondere betreffend Kerosin) fallen sollen. Dies ist abzulehnen. Unabhängig von der grundsätzlich kritischen Position zur Einführung der Besteuerung sollte generell für die Luftfahrt zumindest ein angemessener Übergangszeitraum festgelegt werden.

Der Mindestsatz für Kerosin soll letztlich bei 10,75 Euro pro Gigajoule liegen. Laut IATA ergibt sich dadurch pro Barrel gerechnet ein (Mindest-) Preis von etwa 64 Euro. Basierend auf dem aktuellen Kerosinpreis in Europa wird das einen Anstieg der Treibstoffpreise für Flüge innerhalb der EU um ca. 90% bis 2033 zur Folge haben.

Dieser Preisanstieg wird eine signifikante Belastung für die Airlines bedeuten und in der Folge höhere Ticketpreise (im Bereich von rund 30%) und eine niedrigere Nachfrage nach Flugtickets bewirken.

Für die Luftfahrt bedeutet dies konkret Folgendes:

Künftig werden CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Luftfahrt doppelt bepreist: einerseits durch das EU-ETS (insb. nach Auslaufen der freien Zertifikate nach 2026) und andererseits durch die Kerosinbesteuerung. Zusätzlich wird die Branche durch die verpflichtenden SAF-Beimischungsquoten und diverser nationaler Steuern oder Abgaben (Flugabgabe in Österreich) mehrfach belastet. Das bedeutet eine Schlechterstellung des Flugsektors gegenüber anderen Verkehrsträgern. Bei einer Einführung einer EU-weiten Kerosinsteuer sollte jedenfalls die Abschaffung der österreichischen Flugabgabe erfolgen.

Beim Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der ETD sind insbesondere die Wettbewerbssituation gegenüber Drittstaaten-Airlines, „hub switching“ und die Gefahr von Carbon Leakage zu berücksichtigen.

Finanzielle Mittel, die aus dem Luftfahrt-Sektor erhoben werden, sollten zu einem möglichst großen Teil wieder in die Branche zurückfließen (Zweckwidmung), um die Dekarbonisierung der Luftfahrt zu beschleunigen. Das gilt auch für die geplante Kerosinsteuer.

Zudem werden eben die erhobenen Mittel auf EU-Ebene wieder für Nachhaltigkeitsmaßnahmen bzw. für Forschung und Entwicklung bereitgestellt (gemäß dem aktuellen Vorschlag zur Revision des ETS soll das künftig auch national verpflichtend der Fall sein). Gleichzeitig sind

EU-weite Regelungen stets gegenüber unterschiedlichen, nationalen Steuersätzen vorzuziehen. Diese führen nicht nur zu Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt, sondern auch zum oben erwähnten Carbon Leakage.

Vor dem Hintergrund der besonders gravierenden Auswirkungen der COVID19-Pandemie auf die Luftfahrt in Europa müssen die Folgen des Fit for 55-Pakets auf die Branche weiter geprüft werden, da eine Schwächung des Sektors gegenüber anderen Weltregionen höchstwahrscheinlich ist.

Zu erwarten ist, dass sowohl in der Luftfahrt wie in allen damit verbundenen Wirtschaftsbereichen Arbeitsplatzverluste drohen. Der Vorschlag der Kommission hätte massive Nachteile im Tourismus zur Folge. Das gilt überproportional für besonders vom Tourismus abhängige Länder und Regionen, auch weil europäische Ziele an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen.

Weiters wird es zu einer Schwächung der europäischen Hubs und in der Folge zu „hub switching“ kommen, weil es attraktiver wird, außereuropäische Flughäfen zum internationalen Fernverkehr zu nutzen, etwa Istanbul oder andere Drehkreuze im Nahen und Mittleren Osten. Besonders betroffen dürften dabei die Verbindungen nach Ost- und Südosteuropa sein, was Wien in besonderer Weise schädigen würde.

Nachteile sind auch für die exportorientierte Industrie zu erwarten, was wiederum Österreich besonders trifft. Außerdem ist mit einer massiven Umlenkung von Frachtströmen zu rechnen, womit wiederum der Standort Europa benachteiligen würde. Voraussetzung wäre daher ein Gleichklang mit den großen Weltregionen USA und Asien, denn nur so können massive Schäden vermieden werden.

- **Artikel 15 (Schifffahrt)**

Die Erweiterung des Steueranwendungsbereichs für die Schifffahrt wird kritisch gesehen.

Mineralöl bzw. Kraftstoffe, die als Schiffsbetriebsstoff an Schifffahrtsunternehmen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen auf der Donau, dem Bodensee oder dem Neusiedlersee abgegeben werden, sind von der Mineralölsteuer befreit (§ 4 Abs. 1 Z 2 Mineralölsteuergesetz). Ziel der Maßnahme ist die Schaffung der Wettbewerbsgleichheit für die Schifffahrtsunternehmen auf den internationalen Gewässern. Während die Steuerbefreiung für die gewerbliche Schifffahrt in Meeresgewässern auf EU-Ebene obligatorisch vorgeschrieben ist, gilt dies für die Binnenschifffahrt nur fakultativ. Dennoch wird diese Maßnahme von fast allen EU-Mitgliedstaaten umgesetzt. Zusätzlich sehen internationale Abkommen zum Schiffsverkehr auf internationalen Wasserstraßen (z.B. Belgrader Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, 1948, Artikel 42) die Abgabefreiheit vor. Eine mögliche Abschaffung steht im Widerspruch zum Belgrader Abkommen.

Die bisherige Steuerbefreiung sollte auf EU-Ebene und in Bezug auf die Binnenschifffahrt daher beibehalten werden.

Eine Gleichstellung von CNG, Bio-CNG und Bio-LNG sollte erreicht werden.

- **Artikel 16 (optionale Steuerermäßigungen) - umweltfreundliche Technologien**

Neben den angeführten Ausnahmeregelungen für Strom ist zusätzlich auch grüner oder Low-Carbon-Wasserstoff, der mittels thermischer Verfahren (insb. Pyrolyse) erzeugt wird, anzuführen.

- **Artikel 17 (optionale Steuerermäßigungen) - öffentlicher Verkehr**

Zur Erreichung der Reduktionsziele bei den Treibhausgasemissionen muss der öffentliche Personenverkehr insbesondere in Städten und Ballungsräumen ein zentrales Element sein.

Dazu findet sich im neuen Artikel 17 nun die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, auch für den lokalen öffentlichen Verkehr die Steuern in gleichem Ausmaß wie für den anderen Schienenverkehr zu reduzieren. Das begrüßen wir. Jedoch wird die Möglichkeit der kompletten Ausnahme des öffentlichen Verkehrs (Vollbahn, U-Bahn und Straßenbahn) in Artikel 15 gestrichen. Im Hinblick darauf, dass der öffentliche Verkehr jedoch einen essenziellen Beitrag zum Umweltschutz liefert, wäre die Beibehaltung dieser Ausnahme wichtig.

- **Artikel 18 lit. b (optionale Steuerermäßigungen)**

Die Streichung von ETS-Unternehmen aus den optionalen Steuerermäßigungen sehen wir kritisch und wird von uns abgelehnt. Es kommt dadurch gerade bei energieintensiven bzw. -abhängigen Betrieben zu Doppelbelastungen. Nationale Steuersätze für ETS-Unternehmen, die über die EU-Mindeststeuersätze hinausgehen, werden abgelehnt.

- **Artikel 20 Z 1 (optionale Steuererhöhungen)**

Die Ermächtigung der Mitgliedstaaten zur optionalen Erhöhung der Steuersätze wird unter dem Gold-Plating-Aspekt abgelehnt.

- **Annex I (Mindeststeuersätze) - erneuerbare Brenn- und Kraftstoffe Energieträger**

Die Einschränkung der speziellen Steuerbegünstigungen auf nur 10 Jahre für Strom, Biogas und andere erneuerbare Brenn- und Kraftstoffe wird aus Gründen der mangelnden Rechtssicherheit abgelehnt. Unternehmen, die in diese Technologien investieren, benötigen langfristige Investitionssicherheit.

- **Annex I (Mindeststeuersätze) - fossile Energieträger**

Durch die neuen Mindeststeuersätze sind auf EU-Ebene Steuererhöhungen im Bereich der fossilen Energieträger zu erwarten. Im Zusammenhang mit der aktuellen österreichischen Rechtslage ist insbesondere kritisch zu erwähnen, dass sich durch die neuen Mindeststeuersätze mittelfristig unter Anwendung der vorgesehenen Indexanpassungen auch die österreichische Verbrauchsbesteuerung von Diesel automatisch erhöhen würde, was kritisch zu sehen ist. Allgemein ist durch die Umstellung der Steuerbemessungsgrundlage auf den Energiegehalt die unmittelbare Auswirkung auf die nationale Steuerlast der unterschiedlichen Energieträger nicht ohne Weiteres exakt ersichtlich. Es wird daher um eine Darstellung der konkreten Auswirkungen auf die österreichische Energiesteuertarife ersucht.

Dies bedeutet, dass insbesondere selbständige und unselbständige Pendler von dieser Maßnahme negativ betroffen wären. Insbesondere im ländlichen Raum ist es nicht ohne Weiteres möglich, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Die höheren Kosten würden 1:1 an den Endkunden/Pendler weitergegeben. In den meisten Fällen pendeln Menschen nicht freiwillig, sondern werden z.B. durch hohe Wohnungspreise dazu gezwungen, sich außerhalb von Städten anzusiedeln. Diese Personengruppe sollte daher nicht noch zusätzlich mit höheren Kosten konfrontiert werden.

Betreffend Dieselbesteuerung ist festzuhalten: Nach den derzeitigen Vorschriften gilt für als Kraftstoff verwendeten Diesel ein niedrigerer Mindestsatz als für Benzin, das für den gleichen Zweck genutzt wird. Mit dem neuen Vorschlag würde sich auch dies ändern. Vor allem beim Kraftstoff Diesel sollte die geplante „Ökologisierung“ daher sozial verträglich passieren.

Ähnliches gilt für den Bereich des Omnibusverkehrs. Dieser trägt ohnehin zur Reduktion von Treibhausemissionen bei, indem ein Bus ca. 30 Pkw ersetzt. Daher sollte diese Branche nicht durch derartige Maßnahmen bestraft werden. Die Beibehaltung des günstigeren Dieselsteuersatzes ist notwendig, um diesen Verkehr auch weiterhin für die breite Öffentlichkeit günstig anbieten zu können. Zudem sollten Anreize geschaffen werden, auslaufende Dieselflotten frühzeitig gegen emissionsärmere Busse auszutauschen. Dies muss jedoch über freiwillige Anreize und nicht über Steuererhöhungen bzw. anderweitige Kostenerhöhungen/Bestrafungen passieren.

- **Annex I (Mindeststeuersätze) - RFNBO und fortgeschrittene Biotreibstoffe**  
Um in diese sehr forschungslastigen Energieträger zu investieren und wettbewerbsfähig anbieten zu können, ist eine dauerhafte Festsetzung eines Nullsteuersatzes geboten.
- **Annex I (Mindeststeuersätze) - kohlenstoffarmer Wasserstoff**  
Wir begrüßen die Steuererleichterungen für kohlenstoffarmen Wasserstoff. Die gleiche Steuereinstufung wie erneuerbare Treibstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) ab 2023 ist ein wichtiges Zeichen, um den Markthochlauf mit kohlenstoffarmem Wasserstoff zu unterstützen. Diese Einteilung gilt jedoch nur zu Beginn, und nach einer Übergangsphase von 10 Jahren wird auch kohlenstoffarmer Wasserstoff stärker besteuert (ab 2033 gleich wie Biogas). Da kohlenstoffarmer Wasserstoff eine wichtige Schlüsselrolle in der Energiewende insbesondere nach 2033 haben wird, sollte dies auch in der Besteuerung berücksichtigt werden.
- **Annex I (Mindeststeuersätze) - Synthetische Treibstoffe**  
Synthetische Treibstoffe sind ein wesentlicher Beitrag zur Lösung. Vorweg braucht es eine eindeutige und klare Definition von „synthetischen Treibstoffen“, die über alle Rechtsakte konsistent formuliert ist. Um sie wettbewerbsfähig anbieten zu können, ist eine dauerhafte Begünstigung geboten, die in der ETD verankert werden muss.
- **Annex I (Mindeststeuersätze) - Erdgas**  
Die Höhe der Steuersätze für Erdgas wird dessen weniger belastenden Umweltauswirkung sowie der hohen Bedeutung als Übergangstechnologie für die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit in keiner Weise gerecht: So soll in 2023 eine Vervielfachung des Mindeststeuersatzes von 0,15 auf 0,60 EUR/GJ erfolgen, sowie eine weitere Steigerung um 50% bis 2033, um dann den Steuersätzen für Kohle und Öl zu entsprechen. Dabei ist jedoch eine allfällige Valorisierung noch nicht berücksichtigt.

Diese Steuersatzgestaltung - insbesondere die Gleichstellung mit den anderen fossilen Energieträgern - ist strikt abzulehnen. Eine derart höhere Besteuerung von Erdgas gegenüber Strom und die Gleichbehandlung im Vergleich zu Kohle spiegelt dessen relativ geringeren Emissionsgehalt nicht wider und führt zu einer ungerechtfertigten Benachteiligung gasförmiger Energieträger und zu falschen Preissignalen. In vielen Branchen ist Erdgas der einzige mögliche Brennstoff, und entsprechende Alternativen in Form erneuerbarer Gase sind weder von der Menge noch zu wettbewerbsfähigen Kosten verfügbar.

Dadurch wird auch die zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit notwendige Sektorkopplung behindert.

Bei der Besteuerung von Erdgas muss auch berücksichtigt werden, dass zukünftig die bereits vorhandene Gasinfrastruktur mit erneuerbaren Gasen (Biomethan, Wasserstoff, synthetisches Gas, Low-Carbon-Gase) versorgt werden. Daher ist es wichtig, die gut ausgebaute Gasinfrastruktur zu erhalten und schrittweise Erdgas mit erneuerbaren Gasen auszutauschen.

- **Annex I (Mindeststeuersätze) - nachhaltiges Biogas**

Erfreulich ist, dass nachhaltiges Biogas Steuerbegünstigungen erhält. Diese sind im Vergleich zu Strom (z.B. im Zusammenhang mit RFNBO) jedoch eher gering. Die Unterscheidung von vier Stufen im Bereich von erneuerbaren Gasen wird deren tatsächlicher, wichtiger Bedeutung nicht gerecht. Eine faire und sinnvolle Besteuerung wäre, nachhaltiges Biogas bzw. RFNOB (z.B. Elektrolyse mit erneuerbarem Strom) in der Übergangsperiode von der Steuer zu befreien und erst ab 2033 eine Mindestbesteuerung einzuführen. Diese Mindestbesteuerung muss im Einklang mit der dauerhaften Begünstigung synthetischer Treibstoffe stehen.

- **Annex I (Mindeststeuersätze) - Energieabgabenvergütung in Österreich**

Wir schätzen, dass sich der Selbstbehalt im Rahmen der Energieabgabenrückvergütung durch die Anhebung der Mindeststeuersätze in der Energiesteuerrichtlinie für ein typisches Werk in den energieintensiven Branchen der Industrie verdreifachen bzw. vervierfachen würde. Diese Kostensteigerungen müssen zumindest für Erdgas als Brückentechnologie und für Strom als Energieform der Zukunft (Elektrifizierung der Industrie) verhindert und die Mindeststeuersätze deutlich nach unten angepasst werden.

Jedenfalls sollte für die österreichische Energieabgabenvergütung zumindest eine entsprechende Übergangsregelung für das bisherige Besteuerungsniveau von mindestens 10 Jahren vorgesehen werden.

- **Sonstige Anmerkungen - Energiebesteuerung beim Letztverbrauch**

In der Energiesteuerrichtlinie soll sichergestellt werden, dass Energie europäisch einheitlich nur beim Letztverbrauch besteuert wird. Das unterstützt die Wirtschaftlichkeit alternativer Antriebsenergien, deren Herstellung mehrere Umwandlungsschritte benötigt.


Um die Dekarbonisierung der Eisenbahnen vollständig umzusetzen, müssen neben der Sicherstellung der Versorgung mit erneuerbarem Strom zahlreiche Dieselflotten in den nächsten Jahren ersetzt werden. Besonders im Bereich weniger dicht befahrener Nebenbahnen bieten sich neben Akkuzügen Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge als wirtschaftlichste Lösung an.

Die Bereitstellung der Antriebsenergie beruht oft auf komplizierten Energieumwandlungsprozessen. Im Rahmen der Gestaltungsmöglichkeiten der Energiesteuerrichtlinie wird die Besteuerung dieser Prozesse in Mitgliedsstaaten unterschiedlich gehandhabt. Bei Herstellung von Wasserstoff als Antriebsenergie kann z.B. sowohl der für die Elektrolyse benötigte Strom als auch das Endprodukt (Treibstoff Wasserstoff) besteuert werden. Treibstoff aus fossilen Quellen wird hingegen generell nur einmal besteuert. Abgaben sollten deshalb in ganz Europa am Letztverbrauch orientiert sein.



Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Freundliche Grüße

  
Dr. Ralf Kronberger  
Abteilungsleiter

