



GREEN BUDGET GERMANY

## FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

PRESSEMITTEILUNG

### **EU-STEUERVORSCHLÄGE AKZEPTABEL – ABER KOSTENSENKUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR NICHT AKZEPTABEL**

Grundsätzlich unterstützt der Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) die von der EU-Kommission am 24.07.2002 gemachten Vorschläge zur Energiesteuerharmonisierung in der EU. Allerdings müssten dem Güterverkehr auch weiterhin die vollen Wege- und externen Kosten des Straßenverkehrs angelastet werden. Eine Senkung der deutschen Dieselsteuersätze ist aus Sicht des FÖS unakzeptabel.

In ihrem Vorschlag zielt die EU-Kommission auf einen im Jahr 2010 vollständig einheitlichen Steuersatz für Diesel, der vom Transportgewerbe verwendet wird. Zu begrüßen ist einerseits die deutliche Anhebung des Mindeststeuersatzes und die jährliche Anhebung entsprechend der Inflation, um den realen Anreiz dauerhaft aufrechtzuerhalten. Allerdings kann es nicht sein, dass besonders fortschrittliche Staaten wie Großbritannien und Deutschland ihre Steuersätze für den Güterverkehr senken müssten. „Eine Dieselsteuersenkung für den Güterverkehr ist auch nicht mit den von der EU-Kommission selbst aufgestellten Grundsätzen der Kostenwahrheit in Übereinstimmung zu bringen. Deutschland muss weiterhin die Möglichkeit haben, eine entsprechende höhere Steuer anzuwenden“, sagte Kai Schlegelmilch, Vize-Vorsitzender des FÖS. Dies sei allenfalls akzeptabel, wenn im Gegenzug die externen und die Wegekosten über eine deutlich höhere LKW-Maut, als sie jetzt in Deutschland entschieden worden ist (im Schnitt 0,15 €/km), in die Kostenkalkulation des Güterverkehrs einfließen.

Positiv bewertet der FÖS auch die deutliche Anhebung und insbesondere die Gleichstellung des Diesel- mit dem Benzinsteuersatz für den privaten Verkehr. Wie schon von der EU-Kommission ausgeführt, gebe es weder ökologische noch ökonomische Gründe, die bisherige steuerliche Subventionierung von Diesel länger aufrecht zu erhalten. Damit würden auch Nachbarstaaten wie Luxemburg gezwungen, endlich ihre Subventionierung von Mobilität über sehr niedrige Mineralölsteuern abzubauen.

Verbrauchssteuern: Kommission schlägt Harmonisierung der Steuern auf Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke vor

#### Vorstand

Dr. Anselm Görres (Vorsitz)  
Dipl.-Vw. Kai Schlegelmilch  
(Stellvertretender Vorsitz)  
Florian Prange M.Sc (Schatzmeister)  
Dr. jur. Dörte Fouquet  
Dipl.-Vw. Bettina Meyer  
Dipl.-Pol. Martin Weiß

#### Geschäftsführung

Damian Ludewig  
Andrea Sauer (in Elternzeit)  
Sebastian Schmidt

#### Beirat des FÖS

Dr. Gerhard Berz  
Prof. Dr. H.-C. Binswanger, CH  
Dr. Martin Bursík, Vize-Premier, CZ  
Prof. Dr. Frank Convery, IRE  
Dr. Henner Ehringhaus, CH  
Dr. Franz Fischler, EU-Agrarkommissar a.D., AT  
Josef Göppel, MdB  
Prof. Dr. Hartmut Graßl  
Prof. Dr. Gebhard Kirchgässner, CH  
Norbert Mann  
Dr. Paul E. Metz, NL  
Prof. Janet E. Milne, USA  
Yannis D. Paleocrassas, GR  
Prof. Dr. Albert J. Rädler  
Christine Scheel, MdB  
Matthias Max Schön  
Prof. Dr. Ulrich Steger  
Prof. Dr. Norbert Walter  
Prof. Dr. E. U. von Weizsäcker  
Prof. Dr. Wolfgang Wiegand  
Anders Wijkman MdEP, S  
Dr. Angelika Zahrt

pm 26.7.2002/04.08.2009

**GREEN BUDGET GERMANY (GBG) • FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT e.V. (FÖS)**  
Seestraße 116 · D-13353 Berlin · Fon/Fax +49-30-510 530-80/-79 · [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de) · [www.eco-tax.info](http://www.eco-tax.info)  
GLS Gemeinschaftsbank eG Konto 804 371 3000 · BLZ 430 609 67 · IBAN DE87430609678043713000  
Gemeinnützig zur Förderung wissenschaftlicher Zwecke laut Finanzamt München für Körperschaften

Zum besseren Schutz der Umwelt und zur Beseitigung der erheblichen Wettbewerbsverzerrungen auf den liberalisierten Kraftverkehrsmärkten der EU hat die Europäische Kommission einen Vorschlag unterbreitet, der eine allmähliche Harmonisierung der Verbrauchsteuern der Mitgliedstaaten auf Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke sowie eine Angleichung der Mindestsätze der Verbrauchsteuer auf Dieselkraftstoff für nichtgewerbliche Zwecke und auf unverbleites Benzin vorsieht. Dem Vorschlag zufolge soll vom 1. Januar 2003 an ein Leitsatz von 350 EUR je 1000 Liter gelten, der alljährlich entsprechend der Inflation angepasst wird. Die Mitgliedstaaten können ihre Steuersätze innerhalb einer bestimmten Bandbreite um diesen Leitsatz festlegen, wobei diese Bandbreite aber degressiv angelegt ist, so dass im Jahre 2010 ein einheitlicher, harmonisierter Satz erreicht wird. Was Dieselkraftstoff für nichtgewerbliche Zwecke anbelangt, so sieht der Vorschlag vor, dass für diese Kraftstoffart von 2006 an der gleiche Verbrauchsteuer-Mindestsatz gilt wie für unverbleites Benzin, da der derzeitige niedrige Satz für Dieselkraftstoff weder aus Umwelt- noch aus anderen Gründen gerechtfertigt ist. Ferner sieht der Vorschlag eine Anhebung des Mindestsatzes der Verbrauchsteuer auf unverbleites Benzin von derzeit 287 EUR auf 360 EUR vor, um der Inflation Rechnung zu tragen. Sobald der niedrigste Satz der Verbrauchsteuer auf Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke im Rahmen der o.a. allmählichen Harmonisierung den Betrag von 360 EUR überschreitet, wird dieser Mindestsatz zugleich auch zum Mindestsatz für Dieselkraftstoff für nichtgewerbliche Zwecke und für unverbleites Benzin. Damit ist gewährleistet, dass der Mindestsatz der Verbrauchsteuer auf Dieselkraftstoff für nichtgewerbliche Zwecke und auf unverbleites Benzin den Mindestsatz für Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke nicht unterschreitet und ständig entsprechend der Inflation angepasst wird. Der gemeinsame Ansatz zur steuerlichen Behandlung von Dieselkraftstoff, der von Speditions- und Omnibusunternehmen verwendet wird, ist eines der Ziele, die in dem Weißbuch der Kommission über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 niedergelegt sind (siehe IP/01/1263).

Derzeit wird Diesel in Deutschland mit 44 Cent je Liter besteuert, im Jahr 2003 mit 47 Cent je Liter. Die EU-Kommission plant den Zielsteuersatz für Diesel von 35 Cent je Liter im Jahr 2003 um die Inflation zu bereinigen, so dass dieser Zielwert im Jahr 2010 ca. 42 Cent je Liter betragen wird. Würde dieser Vorschlag umgesetzt werden, müsste Deutschland den Dieselsteuersatz für das Güter- und Personenverkehrsgewerbe leicht senken.