

VORTRAGSBERICHT DER FÖS-REGIONALGRUPPE MÜNCHEN

Steuergeschenke für den Diesel: Wie der Staat die Luftverschmutzung fördert

Donnerstag, 20. Februar 2017, OrangeBar - GreenCity Energy

Referent: Alexander Mahler, Stv. GF und Leiter Verkehrs- und Agrarpolitik beim FÖS

Fast die Hälfte aller Autos, die in den letzten Jahren in Deutschland neu zugelassen wurden, hatten einen Dieselantrieb. Das muss niemanden wundern: Schließlich wird Dieselmotoren hierzulande deutlich geringer besteuert als Benzin und ist damit an der Tankstelle günstiger.

Aus ökologischer und gesundheitlicher Sicht zu Unrecht, wie Studien des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) ergeben haben: Dieselfahrzeuge gehören zu den größten Luftverschmutzern in Deutschlands Städten und sind im Durchschnitt aller Neufahrzeuge nicht klimafreundlicher als Benziner. Auch die anderen Steuern im Straßenverkehr erfüllen ihre Ziele kaum. Die Steuerbefreiung von Euro-6-Dieseln verpuffte wirkungslos, weil kaum einer der Motoren in der Realität die geforderten Grenzwerte eingehalten hat. Und auch durch die Trickereien beim CO₂-Ausstoß entgehen dem Staat jährlich Steuereinnahmen in Milliardenhöhe, ohne dass das Klima oder die Atemluft besser würden.

Diese Thesen beleuchtete der Referent in seiner Präsentation.

Energiewende im Verkehrssektor

Ziel der Bundesregierung ist, die Treibhausgasemissionen bis 2050 gegenüber 1990 um 80-95% zu vermindern.

Dieses Reduktionsziel betrifft alle Prozesse. Zwischen 1990 und 2012 haben alle anderen Sektoren mehr eingespart als der Verkehrsbereich - so haben z.B. Gewerbe, Handel und Dienstleistungen ein Minus von 48% erreicht! Beim Verkehr sind es lediglich minus 6%. Ursache sind die gestiegenen Personenkilometer und ein sich exorbitant vermehrender Güterverkehr. Effizienzfortschritte in der Fahrzeugtechnik werden hierdurch weitgehend kompensiert. Fazit aller Studien: Bisher wurden alle Ziele nicht ernst genommen und daher verfehlt.

Wie kann die Wende gelingen?

- Vermeiden (weniger Straßenverkehr)
- Verlagern (ÖPN, Schiene)
- Verbessern (Effizienzsteigerung, neue Technologien).

Machen es andere Länder besser? Ja, aber mit unterschiedlichen Mitteln. Z.B. höhere Kraftstoffsteuer, höhere LKW-Maut, City-Maut, weniger Subventionen, Flottengrenzwert, Tempolimits, Zugangsbeschränkungen, Investitionen in Schiene und ÖV, Fahrrad-Infrastruktur, Förderung F+E.

Eine interessante Information am Rande: Bis 2050 wird der Luftverkehr über Deutschland zum größten CO₂-Emittenten werden. Dies ist besonders deshalb kritisch, weil sich bei Flugzeugen alternative Antriebsmittel bzw. Treibstoffe kaum werden finden lassen. Bio-Treibstoff sollte daher möglichst dort und nicht im Straßenverkehr verwendet werden.

Externe Kosten und Kraftstoffe im Vergleich

Externe Kosten sind nicht kompensierte Auswirkungen ökonomischer Entscheidungen auf unbeteiligte Marktteilnehmer. Die Kosten der Nebenwirkungen werden also nicht vom Verursacher getragen.

Leider wurde in der Vergangenheit beim Vergleich der externen Kosten von Diesel und Benzin stets nur der Verbrauch und die CO₂-Emission herangezogen. Rechnet man jedoch die externen Kosten durch Stickoxyde (NO_x) hinzu, so schneidet der Diesel um ca. 20% schlechter ab (ca. € 1,90 zu € 2,40 pro gefahrenem Kilometer). Stickoxyde sind insbesondere verantwortlich für Gesundheitsschäden (Herz/Kreislauf, Atemwege, Allergien) sowie Biodiversitätsverluste. Faustformel: Auf jeden Euro, den der Bürger für das Autofahren ausgibt, muss die Allgemeinheit mindestens einen weiteren Euro externer Kosten drauflegen.

Mag der CO₂-Ausstoß pro Kilometer in der EU immer niedriger geworden sein - zwischen Diesel und Benzin besteht heute kein Unterschied mehr bei der CO₂-Emission. Denn die Leistung und das Gewicht der Fahrzeuge (mit Schwerpunkt in der Oberklasse, bei Geländewagen und SUV) liegt bei Dieselfahrzeugen deutlich höher als bei Benzinern.

Hinzu kommt, dass beim Dieselmotor die Potentiale zur Verbesserung nahezu ausgeschöpft sind, beim Benzinmotor noch keineswegs! Und: Die Dieselnachfrage kann schon längst nicht mehr aus dem Inland gedeckt werden.

Steueraspekte

Die Steuersätze für Treibstoff sind seit 2003 unverändert. Da die Benzin- und Dieselsteuer eine Mengensteuer ist (also ein fester Betrag pro Liter) ist ihr fiskalischer Wert heute wesentlich geringer als 2003 - bedingt durch die Inflation.

Darüber hinaus werden die Abweichungen von Soll-Verbrauch (laut Herstellerangabe und daher für die Steuer maßgeblich) und Ist-Verbrauch immer größer. Zwischen 90% und 100% der Fahrzeuge verbrauchen (deutlich) mehr als angegeben. Der Grund liegt in „idealisierten“ Testverfahren der Hersteller, bei denen unter unrealistischen Bedingungen gemessen wird. Alleine hieraus sind dem Staat zwischen 2010 und 2015 ca. € 3,3 Mrd. entgangen. Zusammen mit der Dieselförderung sowie Zuschüssen für Dieselfahrzeuge ergibt sich ein (umweltschädliches) Fördervolumen von € 19 Mrd.

Forderungen

Wesentliche Forderung des FÖS ist, mehr Logik in die Besteuerung zu bringen: Schädlicher Treibstoff muss höher besteuert werden.

Da außerdem das reale (!) Aufkommen aus der Kraftstoffbesteuerung seit Jahren sinkt sollte dieser Rückgang kompensiert werden. Hierfür wäre - nur um auf den Stand von 2003 zu kommen - eine Erhöhung der Benzinbesteuerung um 12 Cent und der Dieselbesteuerung um 9 Cent nötig. Zudem sollte man dem Vorbild von Staaten wie den Niederlanden, Schweden oder Dänemark folgen und die Kraftstoffsteuer indexieren, die Steuer also prozentual und nicht auf den Liter bezogen erheben.

Ganz im Sinne der grundsätzlichen Überzeugung des FÖS: Mehreinnahmen durch diese Steuern müssen durch Verminderung anderer Steuern (z.B. auf Arbeit) an die Bürger zurückfließen.

Wir danken unseren Kooperationspartnern für diese Veranstaltung: [Green City - Münchner Mobilitätskultur](#), [Green City Energy AG](#), [Petra-Kelly-Stiftung](#) sowie der [Umwelt-Akademie e. V.](#)

Dr. Botho Kickhöfer - Alexander von Dercks - Philipp Scharf - Jakob Schoof
rg.muenchen@foes.de