

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) | Postfach 8 04 62 | 10004 Berlin

Vorsitzende des Finanzausschusses des  
Deutschen Bundestages  
Frau Bettina Stark-Watzinger, MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Vorab per E-Mail: [finanzausschuss@bundestag.de](mailto:finanzausschuss@bundestag.de)

Verband der  
Automobilindustrie e.V. (VDA)

Behrenstraße 35  
10117 Berlin

T +49 30 897 842 - 270  
F +49 30 897 842 - 600

[info@vda.de](mailto:info@vda.de)  
[www.vda.de](http://www.vda.de)  
[Twitter@VDA\\_online](https://twitter.com/VDA_online)

## VDA-Stellungnahme zum öffentlichen Fachgespräch am 16. Mai 2018 zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieselsechnologie schrittweise beenden“ (BT-Drs. 19/472)

Datum  
11.05.2018

Seite  
1/11

Sehr geehrte Frau Stark-Watzinger,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum o. g. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Stellung zu nehmen und uns an der Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 16. Mai 2018 zu beteiligen.

Der Finanzausschuss des Deutschen Bundestages sollte dem Antrag nicht entsprechen. Er verteuert unmittelbar Mobilität, ohne die Umwelt und das Klima zu entlasten. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen sind widersprüchlich.

Aus Sicht der Automobilindustrie möchten wir vorab insbesondere auf die folgenden Punkte hinweisen:

### VDA-Kernbotschaften

- (1) Die Dieselsechnologie ist zur Erreichung der Klimaziele unverzichtbar:** Der Dieselmotor leistet einen wesentlichen Beitrag, um die ehrgeizigen EU-Flottengrenzwerte für den Ausstoß von CO<sub>2</sub> einzuhalten. Denn er verbrennt effizienter als ein Benzinmotor und stößt deswegen bis zu 15 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus.
- (2) Der moderne Diesel erfüllt alle Umweltauflagen:** Der moderne Diesel ist auch im realen Fahrbetrieb in der Lage, die einschlägigen Grenzwerte einzuhalten. Die Umweltbilanz kann deshalb nicht zur Begründung herangezogen werden, die Dieselsechnologie durch steuerliche Maßnahmen zurückzudrängen.
- (3) Eine höhere Dieselsteuer konterkariert das Ziel des Antrags, umweltfreundliche Mobilität zu fördern:** Sie würde die ohnehin bereits bestehende Verunsicherung bei den Verbrauchern mit Blick auf Dieselfahrzeuge weiter verschärfen bzw. zu einem noch stärkeren Rückgang der

Commerzbank AG  
IBAN DE69 5008 0000 0097 1893 00  
BIC DRESDEFFXXX

Deutsche Bank AG  
IBAN DE33 5007 0010 0096 5335 00  
BIC DEUTDEFFXXX

Bankhaus Löffbecke  
IBAN DE29 1003 0500 1000 6100 66  
BIC LOEBDE33XXX

USt-IdNr. DE114108668  
Steuer-Nr. 27/622/51460 FA Berlin

Nutzung von Diesel-Pkw führen. Dies würde die Erreichung der Klimaziele gefährden.

- (4) **Der gegenüber dem Steuersatz für Benzin niedrigere Dieselseuersatz ist keine Subvention:** Aus zutreffenden systematischen und inhaltlichen Gründen ist der niedrigere Dieselseuersatz nicht Gegenstand des Subventionsberichts der Bundesregierung.
- (5) **Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie in Deutschland erfordert auch die Stärkung der Innovationsführerschaft Automobilindustrie auf dem Feld der Verbrenner-/Dieseltechnologie:** Nur so kann – auch mit Blick auf die internationale Nachfrage – die Kompetenz bei allen Antriebsformen weiterentwickelt und die breite Technologieführerschaft gesichert werden.

Datum  
11.05.2018

Seite  
2/11

Das im Antrag formulierte Interesse an einer auch künftig wirtschaftlich starken Automobilindustrie sowie das klare Bekenntnis zur Technologieneutralität sind sehr zu begrüßen. Die daraus folgenden Konsequenzen werden allerdings nicht gezogen. Gerade aus der Perspektive des Klimaschutzes wäre es kontraproduktiv, gerade jetzt den Dieselseuersatz anzuheben, bevor der Markthochlauf der Elektromobilität die Übernahme wesentlicher Anteile des Verkehrsvolumens im Personen- und im Güterverkehr erlaubt und die Unternehmen, insbesondere viele mittelständische Zulieferer, die Transformation ihrer Geschäftsmodelle und Produktionskapazitäten weiter vorangebracht haben.

Hersteller und Zulieferer treiben diese Transformation massiv voran. Im Jahr 2025 rechnen die Unternehmen mit einem Anteil von etwa 15 bis 25 Prozent E-Autos bei den Neuzulassungen. Bis dahin werden die deutschen Hersteller über 150 neue E-Modelle auf den Markt bringen. Bis 2020 sind Investitionen in zweistelliger Milliardenhöhe geplant. Hinzuweisen ist allerdings darauf, dass der weitere Hochlauf der Elektromobilität auch eine wesentliche Verbesserung der Infrastruktur in Europa erfordert. Hier hat sich die Bundesregierung zu Recht ehrgeizige Ziele gesetzt. Die europäische Perspektive ist aber ebenfalls wichtig. Deswegen schlägt die deutsche Automobilindustrie vor, die Festlegung des CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerts für 2030 zu konditionieren.

Der Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN setzt sich mit dem Thema Stickoxid auseinander, lässt die Fortschritte der Dieseltechnik zur Luftreinhaltung aber außer Acht. Seit der Einführung von Euro 6 und des RDE-Tests tragen moderne Diesel nicht mehr relevant zur Immissionssituation bei Stickoxiden bei. Zur Feinstaubproblematik leistet der Diesel schon seit der Einführung von Euro 5 keinen wesentlichen Beitrag mehr.

Insgesamt kann der Antrag seine selbst gesteckten Ziele der Förderung „umweltfreundlicher Mobilität“ nicht erreichen.

Zu einzelnen im Antrag aufgeworfenen Fragestellungen nehmen wir im Folgenden vertieft Stellung. Eine Zusammenfassung unserer Kernaussagen mit Blick auf die drei im Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN an die Bundesregierung gerichteten Forderungen haben wir unseren Ausführungen vorangestellt:

## I. Zusammenfassung der Kernaussagen

Datum  
11.05.2018

Seite  
3/11

1. Automobilindustrie treibt Defossilisierung voran. Erhöhung der Energiebesteuerung ungeeignetes Instrument

Die Zielstellung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN ist es, umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Diese Zielsetzung teilt die Automobilindustrie. Unsere Vision ist eine defossilisierte Mobilität. Eine Erhöhung des Steuersatzes für Diesel würde dieses Ziel jedoch konterkarieren. Es würde die ohnehin bereits bestehende Verunsicherung bei den Verbrauchern mit Blick auf Dieselfahrzeuge weiter verschärfen und zu einem noch stärkeren Rückgang der Nutzung von Diesel-Pkw aufgrund der höheren Treibstoffkosten führen. Zur Erreichung der Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2021 leistet die deutlich CO<sub>2</sub>-ärmere Dieselsechnologie einen entscheidenden Beitrag. Denn der Diesel verbrennt effizienter und stößt bis zu 15 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus als ein vergleichbarer Benzinmotor. Nicht zuletzt deswegen haben die deutschen Konzerne von 2008 bis 2017 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer Pkw in Deutschland um 23 Prozent auf 128 g/km gesenkt. Bis zum Jahr 2020 werden sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU-Neufahrzeuge im Vergleich zu 1995 von 186 g auf 95 g pro Kilometer nahezu halbieren. Dabei hat die EU weltweit das strengste CO<sub>2</sub>-Ziel: In den USA sind bis 2020 nur 121 g/km CO<sub>2</sub> vorgeschrieben, in China 117 g und in Japan 105 g. Der von der Automobilindustrie vorangetriebene Hochlauf der Elektromobilität, eine größere Marktdurchdringung anderer alternativer Kraftstoffe und Antriebsformen sowie die durch die Vernetzung und Digitalisierung zu erzielenden Effizienzgewinne werden weitere erhebliche Fortschritte ermöglichen.

2. Automobilindustrie lehnt Forderung nach schrittweiser Erhöhung des Dieselsteuersatzes ab

Aus den folgenden Gründen lehnt die Automobilindustrie die von Bündnis 90/DIE GRÜNEN erhobene Forderung nach einer schrittweisen Erhöhung des Dieselsteuersatzes ab:

- i. **Konterkariert Zielstellung des Antrags, umweltfreundliche Mobilität zu fördern:** Wie bereits geschildert, leistet die Dieselsechnologie einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele. Eine Erhöhung des Dieselsteuersatzes wäre für das Ziel einer umweltfreundlichen Mobilität kontraproduktiv.
- ii. **Niedriger Dieselsteuersatz stellt keine Subvention dar:** Der Steuersatz für Dieselkraftstoff ist aus guten Gründen nicht Gegenstand des Subventionsberichts der Bundesregierung. Er ist nicht als Ermäßigung gegenüber dem Benzinsteuersatz ausgestaltet, da kein einheitlicher Steuersatz für Kraftstoffe existiert. Zudem sieht auch die EU-Energiesteuerrichtlinie einen niedrigeren Mindeststeuersatz für Dieselkraftstoff vor. Die Differenzierung zwischen Diesel- und Benzinsteuersatz besteht bereits seit den 50er Jahren und hatte ihren Ursprung in gänzlich anderen Erwägungen als der angeblich umweltpolitisch motivierten Förderung der Dieselsechnologie.

- iii. **Bundeshaushalt hat kein Einnahmenproblem:** Die positive Haushaltslage des Bundes gibt keinen Anlass für Steuererhöhungen. Dies wird durch die aktuellen Zahlen aus der jüngsten Steuerschätzung erneut bestätigt, die mit 905,9 Mrd. Euro Steuereinnahmen in 2022 erneut einen Einnahmenrekord für Bund, Länder und Gemeinden und zusätzliche finanzielle Spielräume bedeuten.<sup>1</sup> Grund dafür ist die anhaltend gute Wirtschaftslage. Vor diesem Hintergrund gibt es keinen Anlass, Mobilität weiter zu verteuern.

### 3. Maßnahmen zur Luftreinhaltung in den Städten werden umgesetzt

Die deutsche Automobilindustrie leistet ihren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten. Ein zentrales Element sind die Aktionen, die im Rahmen des nationalen Forums Diesel vereinbart wurden. Die Schaffung zusätzlicher „finanzieller Gestaltungsspielräume“ durch Steuererhöhungen ist weder erforderlich noch geboten. Darüber hinaus ist der moderne Diesel in der Lage, alle Grenzwerte einzuhalten. Die Umweltbilanz kann gerade nicht zur Begründung herangezogen werden, die Dieselseltechnologie durch steuerliche Maßnahmen zurückzudrängen.

Die Automobilindustrie übernimmt Verantwortung für Luftreinhaltung. Wir wissen, unter welchem Handlungsdruck die Städte bei diesem Thema stehen, und wir leisten gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen unseren Beitrag zur Verbesserung der Situation:

- Wir installieren kostenlose Software-Updates bei über 5 Mio. Diesel-Pkw.
  - Mehr als die Hälfte der 5,3 Mio. betroffenen Autos hat in Deutschland bereits ein Software-Update erhalten (etwa 2,8 Mio.).
  - Für 17 weitere Modelle liegen Anträge für freiwillige Updates beim Kraftfahrtbundesamt vor.
- BMW, Daimler und der Volkswagen-Konzern übernehmen den Industrieanteil am **Fonds ‚Nachhaltige Mobilität für die Stadt‘** der Bundesregierung (250 Mio. Euro).
- Weiterhin haben unsere Mitglieder Programme ausgerollt, um die Marktdurchdringung mit hochmodernen Fahrzeugen zu beschleunigen (Umszugsprämien). Diese haben bereits positive Wirkung erzielt, wie die Neuzulassungsstatistik des KBA für 2017 und das Umweltbundesamt belegen. Auch das ist ein erhebliches Investment der Industrie.
- Im Rahmen der Städteinitiative und der Plattform Urbane Mobilität wurden zahlreiche Projekte angestoßen, um die konkrete Situation vor Ort zu verbessern.

Deutschland befindet sich damit auf einem guten Weg, die Luftqualitätsgrenzwerte flächendeckend einzuhalten. Die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist auch 2017 im Vergleich zum Vorjahr nach Angaben des Umweltbundesamtes zurückgegangen. Die NO<sub>x</sub>-Emissionen insgesamt sind von 1990 bis 2016 um 58 Prozent, im Straßenverkehr dagegen um 68 Prozent gesunken, der

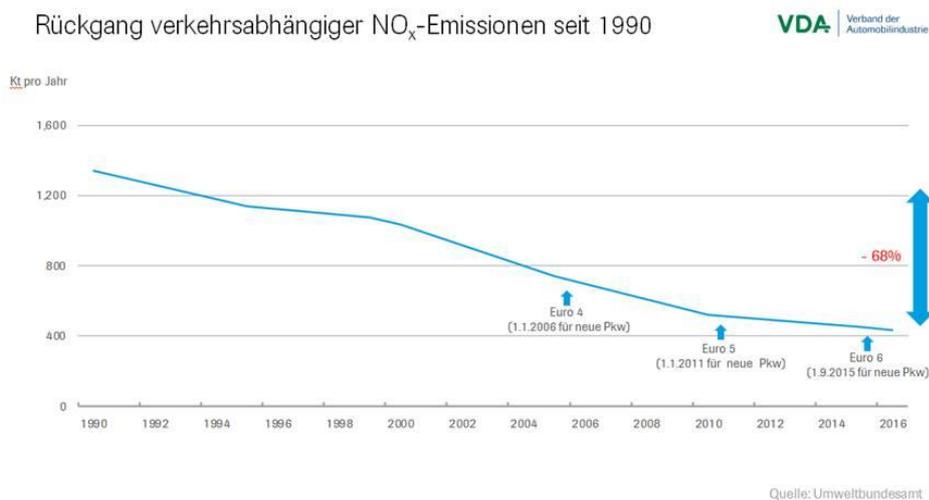
---

<sup>1</sup> Vgl. Ergebnisse der 153. Sitzung des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ vom 7.-9. Mai 2018.

Anteil des Straßenverkehrs an den Gesamtemissionen sank von 46 auf 35 Prozent.

Datum  
11.05.2018

Seite  
5/11



Nach einer Studie des Center of Automotive Research<sup>2</sup> werden zudem Ende des Jahres 2018 nur noch sechs Städte den NO<sub>2</sub>-Luftqualitätsgrenzwert um mehr als 10µg/m<sup>3</sup> überschreiten.

Weiterhin sinken die Schadstoffemissionen gegenüber Euro 5 mit Euro 6 und RDE (Real Driving Emissions) um mehr als den Faktor 10. Berechnungen des Instituts AVISO<sup>3</sup> zusammen mit Ifeu (Heidelberg) und der TU Graz haben ergeben, dass alleine die Bestandserneuerung mit neuen sauberen RDE-tauglichen Fahrzeugen die verbliebene Luftqualitätsherausforderung löst und die Luftqualitätsgrenzwerte flächendeckend eingehalten werden. Euro 6 und RDE stellen somit einen Teil der Lösung der bestehenden Luftqualitätsprobleme dar. Die von den Herstellern angebotenen Umstiegsprämien beschleunigen diesen Bestandserneuerungsprozess weiter, sodass auch vor diesem Hintergrund kein Grund ersichtlich ist, die Dieselschadstoffe zurückzudrängen.

## II. Weitere Ausführungen zu einzelnen Aussagen des Antrags

- *Besteuerung der Dieselschadstoffe in Deutschland: Erhöhung des Dieselschadstoffsteuersatzes kontraproduktiv zur Erreichung einer umweltfreundlichen Mobilität*

Der Energiesteuersatz für Diesel beträgt in Deutschland derzeit 0,47 Euro/l, der Steuersatz für Benzin liegt bei 0,65 Euro/l. Damit liegen die Steuersätze in beiden Fällen bereits deutlich über den Mindeststeuersätzen, die die EU-Energiesteuer-richtlinie (RL 2003/96/EG) jeweils vorsieht (Diesel: 0,33 Euro/l, Benzin: 0,359 Euro/l). In ihrem Antrag unterstellt die Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, dass der im Vergleich zum Steuersatz für Benzin geringere Dieselschadstoffsteuersatz eine

<sup>2</sup> NO<sub>2</sub> verbessert, aber Diesel-Fahrverbote nicht völlig ausschließbar, Universität Duisburg-Essen, März 2018.

<sup>3</sup> Modelling the effect on air quality of Euro 6 emission factor scenarios; [http://www.sciencedirect.com/Upload/GEO/Vol%206\\_4\\_14.pdf](http://www.sciencedirect.com/Upload/GEO/Vol%206_4_14.pdf) (2016).

Subvention darstellt. Dies ist jedoch nicht der Fall. Der Steuersatz für Dieselkraftstoff ist aus guten Gründen nicht Gegenstand des Subventionsberichts der Bundesregierung.

Datum  
11.05.2018

Seite  
6/11

Zum einen ist der Steuersatz nicht als Ermäßigung gegenüber dem Benzinsteuersatz ausgestaltet, da kein einheitlicher Steuersatz für Kraftstoffe existiert. Zum anderen sieht auch die EU-Energiesteuerrichtlinie zur Harmonisierung der Energiebesteuerung einen niedrigeren Mindeststeuersatz für Dieselkraftstoff vor<sup>4</sup>. Letztlich besteht die Differenzierung zwischen Diesel- und Benzinsteuersatz bereits seit mindestens 1951 und hatte ihren Ursprung in gänzlich anderen Erwägungen als der angeblich umweltpolitisch motivierten Förderung der Dieselsechnologie.

Heute gilt weiterhin, dass der Dieselmotor deutlich effizienter ist als ein Benzinmotor und es daher sinnvoll bleibt, seinen Verbrauchsvorteil gegenüber einem vergleichbaren Benzinmotor von rund 20 Prozent klimapolitisch zu nutzen. Das ist kein Festhalten an „alter“ Antriebstechnologie. Vielmehr werden auch in der kommenden Dekade verschiedene Technologien unsere Fahrzeuge motorisieren, keineswegs allein die Elektromobilität.

Weiterhin stehen dem niedrigeren Energiesteuersatz für Diesel höhere Steuersätze für Pkw mit Dieselmotoren bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber: Für Pkw mit Erstzulassungsdatum ab 1. Juli 2009 gilt eine CO<sub>2</sub>-orientierte Besteuerung. Die Jahressteuer setzt sich aus einem nach dem Hubraum des Fahrzeuges orientierten Grundbetrag und einem CO<sub>2</sub>-orientierten Betrag zusammen. Bei Pkw mit Otto- und Wankelmotor beträgt der Grundbetrag für die Kfz-Steuer 2,00 Euro je 100 ccm Hubraum zuzüglich 2,00 Euro CO<sub>2</sub>-abhängiger Betrag je g/km. Bei Pkw mit Dieselmotor beträgt der Grundbetrag dagegen 9,50 Euro je 100 ccm Hubraum zuzüglich 2,00 Euro CO<sub>2</sub>-abhängiger Betrag je g/km, wobei hiervon bei Erstzulassung ab 1. Januar 2014 95 g/km steuerfrei bleiben.

Nach der Intention des Gesetzgebers handelt es sich bei der höheren Kfz-Steuer für Pkw mit Dieselmotoren um einen pauschalen Belastungsausgleich für den energiesteuerlichen Vorteil; von einer ungerechtfertigten steuerlichen Förderung von Dieselkraftstoff kann daher nicht gesprochen werden.<sup>5</sup> Wie auch die Bundesregierung ausführt<sup>6</sup>, schließt der Systemunterschied zwischen Energiesteuer (einer Verbrauchsteuer) und der Kraftfahrzeugsteuer (einer Verkehrsteuer) einen Belastungsausgleich, wie er durch die pauschal höheren Kraftfahrzeugsteuersätze für Diesel-Pkw vorgenommen wird, nicht aus. Er führt jedoch dazu, dass eine vollständige Deckungsgleichheit unter dem Strich weder in jedem Einzelfall noch auf Dauer insgesamt gewährleistet ist.

Letztlich bedeutet der von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN geforderte „schrittweise Abbau“ der geringeren Energiebesteuerung von Dieselkraftstoff

---

<sup>4</sup> Vgl. auch Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zum „Umgang der Bundesregierung mit umweltschädlichen Subventionen in der 19. Wahlperiode“, BT-Dr. 19/1577 v. 9. April 2018.

<sup>5</sup> Vgl. auch Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zum „Umgang der Bundesregierung mit umweltschädlichen Subventionen in der 19. Wahlperiode“, BT-Dr. 19/1577 v. 9. April 2018.

<sup>6</sup> Vgl. auch Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zum „Umgang der Bundesregierung mit umweltschädlichen Subventionen in der 19. Wahlperiode“, BT-Dr. 19/1577 v. 9. April 2018.

eine Steuererhöhung in Zeiten voller Kassen. Angesichts der derzeitigen Rekordüberschüsse bei den Steuereinnahmen<sup>7</sup> und der positiven Lage des Bundeshaushalts besteht derzeit keinerlei Anlass, weiter an der Steuerschraube zu drehen. In ihrem Antrag fordern Bündnis 90/DIE GRÜNEN, „hierdurch neu entstehende finanzielle Gestaltungsmöglichkeiten für den Bundeshaushalt für gezielte kommunale Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Städten für eine dauerhafte Förderung einer nachhaltigen Verkehrswende zu nutzen“. Dies ist aus zwei Gründen nicht zielführend: Zum einen sind bereits zahlreiche Maßnahmen zur Luftreinhaltung angelaufen. Zu nennen ist etwa insbesondere der Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“, mit dem Maßnahmen zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme mit einem Gesamtvolumen von 500 Mio. Euro gefördert werden. Ein erster Förderaufruf ist bereits erfolgt, mit der Vergabe von Förderbescheiden an die Kommunen ist für Juni zu rechnen. Damit können Maßnahmen eingeleitet werden, die Beiträge leisten, um z. B. den Verkehrsfluss weiter zu optimieren, Parksuchverkehre zu verringern, den ÖPNV attraktiver zu machen oder das Verkehrsmanagement der Städte weiter zu verbessern. Hinzu kommen weitere Fördermittel des Bundes von noch einmal 500 Mio. Euro für Elektromobilität und die Nachrüstung von Stadtbussen. Für diese Maßnahmen sind damit zum anderen bereits ausreichend finanzielle Mittel vorhanden, sodass die Generierung „zusätzlicher Gestaltungsspielräume“ für den Bundeshaushalt über eine Erhöhung des Dieselsteuersatzes nicht nur grundsätzlich aus umweltpolitischen Erwägungen abzulehnen ist, sondern zudem hierfür auch mit Blick auf die Förderung der Verkehrswende keinerlei Notwendigkeit besteht.

Datum  
11.05.2018  
Seite  
7/11

- *Dekarbonisierung des Verkehrs: Moderner Diesel als Teil der Lösung und nicht des Problems*

Der Dieselmotor hilft, die Grenzwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen einzuhalten. Denn er verbrennt effizienter und stößt bis zu 15 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus als ein vergleichbarer Benziner. Der im vergangenen Jahr erreichte Anteil von 39 Prozent Diesel-Pkw an allen deutschen und 44 Prozent an den westeuropäischen Neuzulassungen hat es ermöglicht, den gesetzlichen Grenzwert für die Neuwagenflotten von 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer in Europa einzuhalten.

Wären in Deutschland ausschließlich Dieselfahrzeuge zugelassen worden, wäre der Grenzwert mit durchschnittlich 120,4 Gramm Kohlenstoffdioxid pro Kilometer sogar deutlich unterboten worden, wie anliegendes Schaubild verdeutlicht:

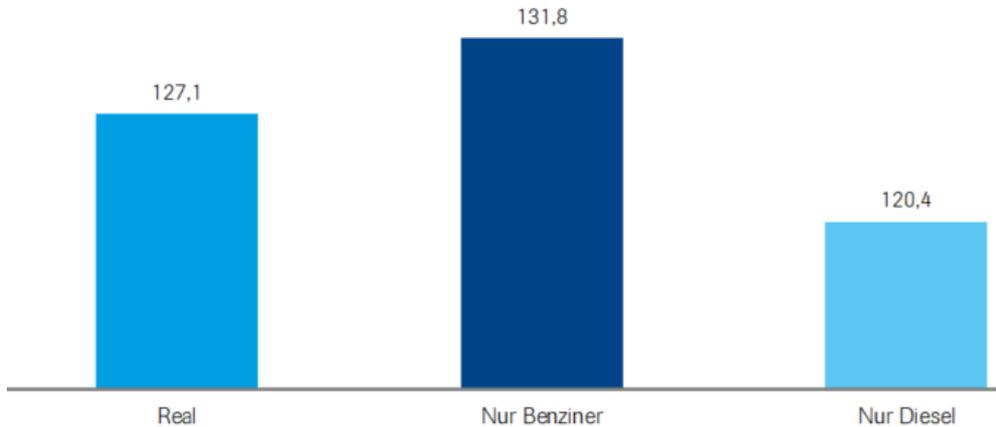
---

<sup>7</sup> Vgl. Ergebnisse der 153. Sitzung des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ vom 7.-9. Mai 2018.

Wie hoch wären die CO<sub>2</sub>-Emissionen, wenn man alle Benziner durch Diesel ersetzen würde?

Datum  
11.05.2018

Seite  
8/11



Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Wert aller Neuwagen lag in Deutschland im Jahr 2017 bei 127,1 g /km - bei einem Dieselanteil von 38,8 %. Würde man alle Diesel durch Benziner aus dem gleichen Segment ersetzen, wäre der Wert höher: 131,8 g/km. Würden dagegen alle Benziner durch Diesel aus dem gleichen Segment ersetzt, könnte man 120,4 g/km erreichen.

Quelle: VDA

Bei 3,4 Millionen neu zugelassenen Pkw im Jahr 2017 in Deutschland und einer angenommenen durchschnittlichen Fahrleistung von jährlich 15.000 Kilometern hätte ein reiner „Dieselverkehr“ 583.000 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr einsparen können. Das entspricht in etwa den Kohlenstoffdioxid-Emissionen einer Stadt mit 60.000 Einwohnern wie Friedrichshafen oder Wesel. Wären dagegen alle Pkw-Neuzulassungen Benziner gewesen, wäre das CO<sub>2</sub>-Emissionsvolumen entsprechend schlechter gewesen.

In Europa hat der sinkende Diesel-Anteil bereits zu einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß geführt. Während in den vergangenen Jahren die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Europa stetig gesunken sind (zwischen 2010 und 2016 um 22 g CO<sub>2</sub>/km bzw. 16 Prozent), sind sie laut European Environment Agency zwischen 2016 und 2017 um 0,4 g auf 118,5 g CO<sub>2</sub>/km gestiegen. Denn Dieselmotoren werden bei noch zögerlichem Hochlauf der Elektromobilität primär durch Benzinmotoren ersetzt. Die Erreichung des 95 g CO<sub>2</sub>-Ziels in 2020/ 2021 wird hierdurch umso schwieriger.

Die im Antrag vorgebrachte Aussage, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor seien im Vergleich zu 1990 nicht gesunken, kann nicht gefolgt werden. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass sich die Verkehrsleistungen (bezogen auf Güter- und Personenverkehr) seit 1990 in Deutschland von 772 Mrd. auf 1454 Mrd. Leistungskilometer (Personen- bzw. Tonnen-Km) nahezu verdoppelt haben. Die auf die Verkehrsleistung bezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen sind deutlich zurückgegangen. Betrachtet man die Entwicklung von 2007 bis 2015, so waren die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten als auch des reinen Pkw-Straßenverkehrs in der EU um jeweils 7 Prozent rückläufig, obwohl der Pkw-Verkehr um 3 Prozent (in Personen-Km) angestiegen ist. Diese Zahlen belegen, dass sich die Effizienz des Straßenverkehrs aufgrund des technologischen Fortschritts permanent verbessert.

Weiterhin ist festzuhalten, dass der oft kritisierte Trend zum SUV vom Kunden ausgeht und weltweit zu beobachten ist. In den USA und China liegt ihr Anteil sogar noch deutlich höher als in Europa. Die Fahrzeuge werden dort fast ausschließlich mit Benzinmotoren gefahren, was dazu führt, dass ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoß

entsprechend höher ausfällt. In Europa stehen dagegen effiziente Dieselmotoren zur Verfügung, die die CO<sub>2</sub>-Bilanz dieser Fahrzeuge verbessern. Der Diesel bzw. die Ausgestaltung seiner Besteuerung in Deutschland ist daher nicht der Grund für den Trend zum SUV. Vielmehr sorgt der Dieselantrieb dafür, dass auch diese Fahrzeuge sparsam gefahren werden können. Die Dieselsebesteuerung kann kein geeignetes Instrument zur Beeinflussung des Verbraucherverhaltens sein.

Datum  
11.05.2018

Seite  
9/11

- *Basis für den Erfolg der Automobilindustrie in Deutschland: Wettbewerbsfähigkeit des Standorts*

Wir begrüßen das im Antrag geäußerte Interesse an einer auch künftig starken Automobilindustrie in Deutschland. Diese starke Stellung ist ganz wesentlich dem hohen Know-how im Motorenbau geschuldet, in dem auch ein erheblicher Teil der Mitarbeiter der deutschen Automobilindustrie beschäftigt ist. Mehr als 600.000 Industriearbeitsplätze sind laut einer Studie des ifo-Instituts<sup>8</sup> zumindest in Teilen mit der Herstellung von Verbrennungsmotoren und Getrieben befasst oder davon abhängig. Das sind zehn Prozent der in der deutschen Industrie Beschäftigten. Etwa zwei Drittel dieser Arbeitsplätze findet man bei den Herstellern, ein weiteres Drittel bei Zulieferern. Diese Mitarbeiter leisten heute eine Bruttowertschöpfung von 48 Milliarden Euro, was etwa 13 Prozent der Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie entspricht.

Je nach Art und Geschwindigkeit der Transformation von Verbrennungs- zu Elektromotoren werden in erheblichem Umfang Arbeitsplätze und Bruttowertschöpfung gefährdet. Ziel muss daher sein, die Transformation nachhaltig, d. h. ökologisch, ökonomisch und sozial kompatibel zu gestalten. Zu diesem Ergebnis kommt auch das Impact Assessment der Europäischen Kommission hinsichtlich der geforderten CO<sub>2</sub>-Reduktionsraten bis 2030. Auf Basis der dem Impact Assessment zu Grunde liegenden Studie von Ricardo wird klar herausgearbeitet, dass in der Gesamtschau der 30-Prozent Reduktionspfad klimapolitisch, wettbewerbspolitisch sowie beschäftigungspolitisch vorzugswürdig ist.

Der Dieselmotor hat einen großen Anteil daran, dass diese hochwertigen Arbeitsplätze in Deutschland existieren, während sie in vielen anderen traditionellen Automobilländern verloren gegangen sind. Knapp 42 Prozent der in Deutschland produzierten Autos fahren heute mit dieser Technik – damit hat sich der Anteil in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt. Insgesamt wurden in Deutschland im vergangenen Jahr knapp 2,4 Millionen Dieselfahrzeuge gebaut – von insgesamt 5,6 Millionen Pkw. Drei von vier in Deutschland produzierten Pkw wurden exportiert.

Eine hohe heimische Pkw-Produktion ist nicht selbstverständlich. Die hiesigen Hersteller haben ihre Kompetenz gemeinsam mit Zulieferern über viele Jahre schrittweise ausgebaut und damit die gesamte Branche beflügelt. Das ist anderen Ländern nicht gelungen. Während die gesamte Pkw-Produktion in Deutschland seit dem Jahr 2000 deutlich auf 5,6 Millionen Fahrzeuge zugelegt hat, mussten Autobauer andernorts den Gürtel enger schnallen. In Frankreich oder Italien beispielsweise hat sich die Produktion im gleichen Zeitraum fast halbiert.

---

<sup>8</sup> „Auswirkungen eines Zulassungsverbots für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor“, ifo-Studie, 2017.

- *Zukunft der Dieselsechnologie in anderen Ländern: Verbote und höhere Steuern sind der falsche Weg*

Datum  
11.05.2018

Seite  
10/11

Verbotspolitiken – wie in einigen Ländern angekündigt – sind in der Verkehrspolitik der falsche Weg. Es ist wichtig, dass Klimapolitik Ziele vorgibt, ohne vorzuschreiben, mit welchen Techniken sie zu erreichen sind. Wer den Wettbewerb der Antriebskonzepte mit Verboten ausschaltet, verschwendet Ressourcen und leistet dem Klimaschutz einen Bärendienst. Zu diesem Ergebnis kommt auch eine Studie des ifo-Instituts<sup>9</sup>.

Die bislang bekannten jüngeren kraftstoffbezogenen steuerlichen Maßnahmen anderer europäischer Nachbarländer<sup>10</sup> können für Deutschland kein Modell sein. So sieht etwa das Haushaltsgesetz 2018 in Frankreich neben einer Prämie für umweltschonendere Fahrzeuge eine deutliche Erhöhung der Verbrauchsteuer TIPCE sowohl auf Benzin als auch auf Diesel vor. In den Folgejahren bis 2022 soll dann mit einer weiteren Erhöhung des Dieselsteuersatzes der Dieselpreis vollständig dem von Benzin angeglichen werden. Eine Bewertung dieser steuerlichen Effekte in Frankreich zwar noch nicht möglich – laut Pressemeldungen erwägt der französische Finanzminister Le Maire aber aufgrund der negativen Effekte einer höheren Verbrauchsteuer Staatshilfen für Zulieferunternehmen, die wegen der höheren Besteuerung des Diesels Auftragsrückgänge befürchten. Eine solche Politik der Pönalisierung bei gleichzeitiger Subventionierung eignet sich für Deutschland nicht.

Solchen Verbotspolitiken ist die internationale Perspektive entgegenzustellen: Nach Prognosen zahlreicher Marktforschungsinstitute (z. B. Bloomberg, IHS, LMC, PwC) werden weltweit auch noch im Jahr 2030 weitaus mehr als die Hälfte der Neuzulassungen auf Pkw mit Verbrennungsmotoren entfallen, weshalb aus Gründen des Wettbewerbs, aber auch des Klimaschutzes eine intensive Forschung und Weiterentwicklung sowie der Ausbau der Technologieführerschaft Deutschlands sinnvoll ist.

Das bedeutet zum einen, die Effizienz und die Umweltbilanz des Verbrennungsmotors weiter zu verbessern. Fortschritte in diese Richtung sind möglich, bedürfen aber massiver Investitionen in Forschung und Entwicklung und sind sehr kapitalintensiv. Langfristig verlässliche Rahmenbedingungen für Dieselantriebe auch in Deutschland und Europa sind deswegen zentrale Voraussetzung dafür, dass Deutschland seine Technologieführerschaft verteidigen kann – auch im Dienste der weltweiten Klimabilanz des Verkehrs.

Dazu kommt: Der konventionelle Motor kann künftig klimaneutral betrieben werden, nämlich mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) aus erneuerbarem Strom. Zwar ist das Verfahren noch teuer, aber erste Pilotprojekte zur Industrialisierung sind angelaufen. Laut einer Studie der dena im Auftrag des VDA<sup>11</sup> liegen die Kosten für E-Fuels derzeit zwar sehr hoch (ca. 4,5 €/l), ein Zielkostenniveau von gut 1 €/l sei jedoch realistisch. Dies zeigt, dass auch konventionelle Antriebe perspektivisch weiter klimaneutral betrieben werden können. Ein Vorteil dieser

---

<sup>9</sup> „Auswirkungen eines Zulassungsverbots für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor“, ifo-Studie, 2017.

<sup>10</sup> Vgl. Französische Botschaft in Deutschland, <https://de.ambafrance.org>.

<sup>11</sup> The potential of electricity based fuels for low emission transport in the EU, dena 2017.

synthetischen Kraftstoffe ist nicht zuletzt, dass bestehende Infrastruktur (Tankstellen, Speicher, Transportinfrastruktur) genutzt werden können und sie im Bestand aller Fahrzeuge und damit ökologisch schneller wirken.

Datum  
11.05.2018  
Seite  
11/11

Der Einsatz von E-Fuels steht dabei nicht im Widerspruch zum Hochlauf bei den batterieelektrischen Fahrzeugen. Vor dem Hintergrund des Preisniveaus dieser Kraftstoffe ist davon auszugehen, dass Elektromobilität und mit E-Fuels betriebene Verbrennungsmotoren sehr stark komplementäre Einsatzfelder bedienen werden. Deswegen können und müssen sich beide Ansätze – der Verbrennungsmotor mit CO<sub>2</sub>-freien Kraftstoffen und Elektromobilität – sinnvoll ergänzen.

Für Rückfragen und einen weiteren Austausch stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE



Dr. Kurt-Christian Scheel  
Geschäftsführer



Dr. Karoline Kampermann  
Leiterin Abteilung Steuern und Zölle