

**Stellungnahme zum Öffentlichen Fachgespräch zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Umweltfreundliche Mobilität fördern - Subventionen für die Dieselsechnologie schrittweise beenden" (Drs. 19/472) am Mittwoch, dem 16. Mai 2018.**

---

- 1) Bei der unterschiedlichen Besteuerung von Benzin und Diesel handelt es sich nicht um eine Subvention: Dem niedrigeren Steuersatz auf Dieseldieselkraftstoff stehen höhere Steuersätze bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Auch die EU-Richtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung sieht geringere Mindeststeuersätze für Dieseldieselkraftstoff vor und in fast allen EU-Ländern liegt der Steuersatz auf Diesel geringer als der für Benzin (Ausnahme Großbritannien). Selbst wenn die unterschiedliche Steuerstruktur in der Summe zu Steuermindereinnahmen führt, handelt es sich nicht um eine Subvention, sondern um eine Begrenzung der steuerlichen Belastung für einzelne Bürger oder Unternehmen. Die Begrenzung der Steuerlast ist auch deshalb sinnvoll, weil die Betroffenheit von der Steuer sehr unterschiedlich ist. Besonders stark betroffen sind:
  - a) Unternehmen und Personen, die aus beruflichen Gründen größere Strecken mit dem Pkw zurücklegen müssen.
  - b) Die Bevölkerung im ländlichen Raum.
  - c) Die unteren Einkommensgruppen: Die Energiesteuer wirkt regressiv, d.h., dass Personen mit geringeren Einkommen einen höheren Anteil ihres Einkommens für die Steuer aufwenden müssen.
  
- 2) Der Einsatz der Dieselsechnologie führt (gegenüber Benzinmotoren) zu einem geringen Kraftstoffverbrauch und zu geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen. Damit hat Diesel einen großen ökologischen Vorteil. Dem stehen bei den derzeit genutzten Dieselfahrzeugen höhere Partikel- und NOx-Emissionen gegenüber. Insofern handelt es sich um einen Zielkonflikt zwischen zwei umweltpolitischen Zielen. Dieser kann jedoch vermieden werden, wenn zukünftig die verschärfte Grenzwerte insbesondere für die NOx-Emissionen auch in der Praxis eingehalten werden.

- 3) Vergleicht man Steuern für Kraftstoffe mit denen für Strom, so zeigt sich, dass die Steuern auf die Kraftstoffe bezogen auf die kWh deutlich höher ist als die für Strom. Dies gilt noch deutlicher auch für die Steuer bezogen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Tabelle: Vergleich der Steuersätze

	Benzin	Diesel	Strom
Steuer je kWh	7,3 Cent/kWh	4,8 Cent/kWh	2,1 Cent/kWh
Steuer je kg CO <sub>2</sub>	22,0 Cent/ kg CO <sub>2</sub>	15,3 Cent/ kg CO <sub>2</sub>	2,9 Cent/kg CO <sub>2</sub>
Benzin: 330,1 g CO <sub>2</sub> /kWh; Diesel: 313,6 g CO <sub>2</sub> /kWh; Strom: 527,0 g CO <sub>2</sub> /kWh. Quelle der CO <sub>2</sub> -Faktoren: Umweltbundesamt Berechnungen: ETR			