

STELLUNGNAHME ZUM ABBAU DER DIESELSUBVENTION

Energiesteuern konsistent auf Klimaziele ausrichten

Der Abbau der Dieselsubvention (Energiesteuervergünstigung von Dieselmotoren) ist eine erforderliche, geeignete und zurückhaltende Maßnahme um Ziele der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes zu verwirklichen. Dieselfahrzeuge tragen erheblich zur Belastung der Luft mit Schadstoffen und zu klimawirksamen Emissionen bei. Ein Abbau der Subvention kann diese Emissionen wirksam reduzieren. Innerhalb von fünf Jahren könnten die Emissionen des Straßenverkehrs durch ein Ende der Dieselsubvention um neun Prozent sinken. Der Abbau der Subvention stellt einen zurückhalten Eingriff des Staates dar und ist ordnungspolitischen Eingriffen (Fahrverbote) deshalb zunächst vorzuziehen. Insgesamt sollten die Energiesteuersätze so angepasst werden, dass sie den CO₂-Gehalt widerspiegeln und kohärente Anreize für klimaschonendes Verhalten schaffen. Im Rahmen eines Abbaus der Dieselsubvention ist auch die Kfz-Steuer zu reformieren.

Kontakt
Michael Oppermann
Geschäftsstelle Berlin
+49 (0) 30 76 23 991 – 40
michael.oppermann@foes.de

VORBEMERKUNGEN

Zur Erreichung der nationalen Klimaziele muss eine nahezu vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis spätestens 2050 erfolgen. Hierzu gilt es:

- Verkehre so weit wie möglich zu **vermeiden**, ohne dabei Mobilität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einzuschränken;
- Verkehre wo möglich auf den Verkehrsträger mit den geringsten externen Kosten zu **verlagern**;
- und die externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger effektiv und effizient zu reduzieren (**verbessern**).

Datum
11. Mai 2018

Der motorisierte Individualverkehr ist die Mobilitätsform mit den in Summe höchsten externen Kosten (für den Personenverkehr insgesamt ca. 81 Mrd. Euro in 2008)¹. Daher gilt es in erster Linie unnötige Verkehre zu vermeiden und Anreize zum Modal Shift zu schaffen. Mit Blick auf die derzeit absehbaren technologischen Potentiale bedeutet dies aber auch, dass der verbleibende **motorisierte Individualverkehr auf der Straße bis spätestens 2050 nahezu vollkommen CO₂-frei** erfolgen muss. Um die Fahrzeugflotte bis dahin umzugestalten, dürfen ab spätestens 2030 keine Fahrzeuge mit direkten CO₂-Emissionen im Betrieb mehr zugelassen werden. Daher sind Maßnahmen, die einerseits den Umbau der Fahrzeugflotte stützen und andererseits auch in der Zeit bis dahin zu CO₂-Reduktionen führen, zu begrüßen.

Die Abkehr von fossilen Kraftstoffen im Verkehrsbereich ist für den Klimaschutz also unumgänglich. Diese Kehrtwende setzt eine fundamentale Umstrukturierung voraus, die frühzeitig eingeleitet und langfristig durchdacht werden muss. Dies ist insbesondere erforderlich, um so die Anpassungskosten gering zu halten und möglichst keine Entwertungen des Kapitalstocks zu verursachen. Im Sinne der gesamtgesellschaftlichen Effizienz empfiehlt das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS) den Einsatz und die kohärente Ausgestaltung von **marktwirtschaftlichen Instrumenten**, welche die externen Kosten der Verkehrsträger bestmöglich und im Rahmen eines fairen Wettbewerbs den Verursachenden anlasten. Klare kurzfristig zu setzende, aber langfristig wirkende Signale sind notwendig, um alle Akteure von der

¹ Gemäß CE Delft, infras, Fraunhofer ISI (2011): External Costs of Transport in Europe.
www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258

Uausweichlichkeit der Energiewende auch im Verkehrssektor, kurz der Verkehrswende, zu überzeugen und den Rahmen für diese Transformation rechtzeitig abzustecken.

In diesem Kontext ist der Abbau der Subventionierung des Diesels ein erster kleiner, aber entscheidender Schritt mit entsprechender Signalwirkung. Insgesamt müssen die Instrumente und Rahmenbedingungen im Verkehrssektor deutlich zielorientierter und konsistenter ausgestaltet werden, um den verschiedenen Anforderungen u.a. des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Verkehrswende gerecht zu werden.

1 Klima- und Umweltrelevanz des Diesels

Die aktuelle Debatte um die Dieseltechnologie ist geprägt von Hysterie und Missverständnissen sowie wirtschaftlichen und politischen Interessen. Mit Blick auf Klima und Luftreinhaltung werden viele Aspekte durcheinander gebracht oder gegeneinander ausgespielt. Gleichzeitig muss die Diskussion um den Diesel im Kontext der notwendigen Verkehrswende gesehen werden. Die vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs setzt einen Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor insgesamt voraus und bedarf deutlich weitgehenderer Maßnahmen als „nur“ den politisch für manche bereits schon herausfordernden Abbau der Diesel-Subventionierung.

In dieser Situation sind **klare und konsistente Politiksignale** notwendig. Die jetzigen steuerlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Pkw beinhalten aber Widersprüche und Konflikte, die einer ökologisch sinnvollen und ökonomisch effizienten Lösung im Weg stehen und zur Konfusion beitragen. Einerseits wird der Diesel als vermeintlich klimafreundlichere Technologie gefördert, andererseits wurden die Nachteile höherer Schadstoffemissionen bis zu den vielen Skandalen der jüngsten Vergangenheit lange ignoriert.

Auf die Skandale reagieren viele Akteure mit Forderungen und es drohen die denkbar schlechtesten Maßnahmen (z.B. Fahrverbote für Diesel-Pkw). Die Folgen und Kosten drohen auf einige Bevölkerungsteile abgewälzt zu werden. Stattdessen sollte mit den richtigen Marktbedingungen (verursachergerechte Preissignale und klare Regeln, Gesetze und Testverfahren) wieder Klarheit geschaffen werden.

Klima- und Luftreinhaltziele und die entsprechende Gesetze müssen eingehalten werden. Sie stehen nicht im Widerspruch zueinander. Eine Studie des Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) und des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) zeigt, dass sowohl CO₂- als auch Stickoxid-Emissionen ohne die Subventionierung des Diesels deutlich sinken würden.²

Der vermeintliche Klimavorteil des Dieselantriebs existiert heute nicht mehr. Zwar haben Diesel-Neuwagen effizientere Motoren, jedoch steigen ihre Leistungsstärke, Fahrzeuggewicht und Fahrleistungen auch seit Jahren überdurchschnittlich an. Zudem ist die Abweichung zwischen im Labor gemessenem und tatsächlich auf der Straße emittiertem CO₂ bei Dieselfahrzeugen signifikant größer als bei Benzinfahrzeugen. Die vom International Council on Clean Transportation (ICCT) analysierten Daten zeigen eine um 8 Prozentpunkte höhere

² Anne Zimmer, Nicolas Koch (2017): Fuel Consumption Dynamics in Europe: Tax Reform Implications for Air Pollution and Carbon Emissions. Transportation Research Part A: Policy and Practice. www.mcc-berlin.net/media/meldungen/meldungen-detail/article/steuervorteile-nach-dieselskandal-beenden.html

Abweichung.³ Die CO₂-Emissionen aller Diesel- und Benzin-Neuwagen in der EU liegen im Mittel nahezu gleichauf. In Deutschland sind Benzin-Neuwagen bereits heute klimafreundlicher. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Leistungsstärke und Fahrzeuggewicht von Diesel-Neuwagen seit Jahren überdurchschnittlich stark steigen, was den Vorteil des effizienteren Motors aufzehrt (Rebound Effekt). Auch die Fahrleistung von Diesel-Pkw ist wegen einer für sie vorteilhaften Steuerstruktur höher, was einer nachhaltigen Mobilitätspolitik widerspricht. Die erhöhte Dieselnachfrage verschlechtert die CO₂-Bilanz durch Ineffizienzen in Kraftstoffproduktion und -transport weiter.

Die Bewertung der Dieseltechnologie fällt auch bei einer Betrachtung der externen Kosten negativ aus. Die Dieseltechnologie verursacht im Vergleich zu anderen Antrieben die größten Schäden für **Klima, Mensch und Umwelt**. Neben den CO₂-Emissionen sind insbesondere die Stickoxidemissionen für die hohen externen Kosten des Diesels verantwortlich. Diesel-Pkw sind maßgeblich für die anhaltenden und bisher weitgehend politisch folgenlosen Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in Deutschland verantwortlich. Vor allem in der Nähe von hochfrequentierten Straßen werden überhöhte Werte gemessen. Für rund zwei Drittel der NO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen sind Diesel-Pkw verantwortlich.⁴ Die massiven Abweichungen ihres Abgasverhaltens im Realbetrieb gegenüber den Laborwerten untergraben die staatlichen Bemühungen im Bereich der Luftreinhaltung. Vor allem die in der Abgasnorm vorgesehenen Fortschritte wurden in der Realität auf der Straße nicht verwirklicht.

Bereits heute existieren Alternativen die der Dieseltechnologie in puncto Klimaschutz und Schadstoffemissionen überlegen sind. Die Betrachtung der externen Kosten zeigt, dass die kraftstoffbedingten Schäden der Dieselnutzung für Klima, Mensch und Umwelt, insbesondere aufgrund der Stickoxidemissionen, im Vergleich zu anderen Kraftstoffen am höchsten sind.

Seit dem Aufdecken des Dieselskandals im Jahr 2015 wird von vielen Seiten eine Reduktion der tatsächlichen NO_x-Emissionen von Diesel-Pkw gefordert und von der Automobilindustrie zugesagt. Technisch scheint dies machbar. Aktuelle Fahrzeugmessungen zeigen aber deutliche Überschreitungen der Grenzwerte auch für modernste Dieselfahrzeuge, die nach dem Bekanntwerden des Dieselskandals zugelassen wurden. Eine strukturelle und substantielle, die Grenzwerte einhaltende Verbesserung der realen Emissionsfaktoren zeichnet sich bislang nicht ab. Die zugesagten Software-Updates sind noch bei weitem nicht installiert. Sie werden aber auch nicht ausreichen, die NO_x-Emissionen der deutschen Pkw-Flotte in hinreichendem Ausmaß zu mindern.

2 Empfehlungen

Zur Erreichung der Klimaziele ist eine massive Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr insgesamt und eine Dekarbonisierung der Pkw-Flotte bis spätestens 2050 unumgänglich. Eine nachhaltige, zielgerichtete Steuerpolitik muss Teil einer effektiven und effizienten Klimastrategie im Verkehr sein. Eine **umfassende, logische und konsistente Ausgestaltung der Besteuerung von Kfz** ist wichtiger Baustein.

³ ICCT (2017): From Laboratory to Road. www.theicct.org/sites/default/files/publications/Lab-to-road-2017_ICCT-white%20paper_06112017_vF.pdf

⁴ UBA (2017): Luftqualität 2016: Stickstoffdioxid weiter Schadstoff Nummer 1. www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaet-2016-stickstoffdioxid-weiter

Sowohl aus Gesundheits- als auch aus Klimaaspekten sollte daher die Energiesteuerbegünstigung für Dieseldieselkraftstoffe abgebaut werden.⁵ Die Privilegierung der Dieseldieseltechnologie läuft Zielen der Klima-, Umwelt-, Gesundheits- und Verkehrspolitik zuwider und kostet den deutschen Staat zugleich Milliarden Euro. Sie schwächt zudem die Anstrengungen hin zu einem Umbau der Automobilflotte und hat eine wesentliche Teilschuld an der Schadstoffproblematik in vielen deutschen Städten.

Die bestehende Steuervergünstigung für Dieseldieselkraftstoff fördert eine umwelt- und gesundheitsschädliche Technologie und bevorteilt sie im Wettbewerb mit anderen Kraftstoffen. Die Vergünstigung sollte daher abgebaut und die Besteuerung nach CO₂- und Energiegehalt der Kraftstoffe ausgestaltet werden. Die Steuersätze sollten zudem regelmäßig an die Entwicklung des Preisniveaus angepasst werden, um der inflationsbedingten Entwertung entgegenzuwirken. Im Gegenzug ist eine Vereinfachung und konsequentere Ausgestaltung der Kfz-Steuer angebracht. Diese sollte folglich für Dieselfahrzeuge gesenkt werden.

2.1 Ende der Dieselsubventionen bewirkt Sinken der CO₂-Emissionen

Trotz hoher externer Kosten wird speziell der Einsatz der Dieseldieseltechnologie weiterhin über die steuerlichen, regulatorischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen der Politik gefördert. So stellt der niedrigere Energiesteuersatz auf Diesel im Vergleich zu Benzin allein im Pkw-Bereich jedes Jahr eine milliardenschwere Subvention dar. **Der Steuervorteil des Diesels gegenüber Benzin beträgt deutlich über 7 Mrd. Euro.**⁶ Würde eine am CO₂-Ausstoß orientierte Besteuerung umgesetzt werden, müsste der nominale Dieseldieselsteuersatz sogar rund 6-7 Cent je Liter über dem von Benzin liegen. Die derzeit höhere Kfz-Steuer gleicht diesen Vorteil bei Weitem nicht aus.

Diese Subventionierung verzerrt den Wettbewerb der konventionellen Kraftstoffe erheblich und sollte abgeschafft werden, weil sie die Nutzungskosten von Diesel-Pkw signifikant reduziert und damit Nachfrage und Angebot im Pkw-Markt beeinflusst und verzerrt.

Die vollständige **Internalisierung externer Kosten** sollte als Maßstab angesetzt werden. Die durch die Verbrennung fossiler Energie verursachten Schäden werden zu Teilen von der Gesellschaft getragen. Im Preiskalkül der Verursacher_innen spielen die anfallenden Schadenskosten keine Rolle, solange sie nicht in den Preisen wiedergespiegelt werden. Nur mit ökologisch und damit eben auch ökonomisch wahren Preisen können sich Angebot und Nachfrage auf einem gesellschaftlich effizienten Maß einpendeln.

⁵ Siehe z. B. FÖS, IKEM (2016): „Umweltwirkungen von Diesel im Vergleich zu anderen Kraftstoffen“. www.foes.de/pdf/2016-05-FOES-IKEM-Studie-Umweltwirkungen-Diesel.pdf

⁶ Siehe UBA (2016): „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016“. www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-2016

Die Abschätzung der **Klima- und Umweltwirkungen des Subventionsabbaus** ist schwierig, da die Kanäle des Preiseffekts vielfältig sind. Es lassen sich jedoch vier wesentliche Wirkungsrichtungen identifizieren⁷(FÖS 2016):

- Reduzierte Verkehrsnachfrage insgesamt aufgrund der generellen Verteuerung des fossilen Kraftstoffs (**Verkehrsvermeidung** aufgrund des Einkommenseffekts)
- Wechsel zu CO₂-ärmeren Verkehrsträgern, Technologien und Kraftstoffen aufgrund des veränderten Preisgefüges und Anreizstruktur (**Verkehrsverlagerung** aufgrund des Substitutionseffekts; **alternative Antriebe**)
- Verbesserungen der bestehenden Technologien (**Effizienz**): Kraftstoffkosten sind wichtiger Bestandteil der Total Costs of Ownership und beeinflussen die Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen

Die bereits o.g. Studie von MCC und PIK⁸ zeigt, dass eine Streichung des Diesel-Steuervorteils, ähnlich wie sie hier vorgeschlagen wird, erhebliche CO₂-Einsparungen zur Folge hätte. Der Dieselverbrauch ist deutlich preissensibler als bislang häufig angenommen. **Mit dem Ende der Subvention könnten die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs innerhalb von fünf Jahren demnach um 9 % reduziert werden.** Ein wichtiger Nebeneffekt ist die gleichzeitige Reduktion der Stickstoffoxidemissionen des Straßenverkehrs, die weitestgehend auf Dieselfahrzeuge zurückzuführen sind (ebd.).

Neben der steuerlichen Bevorzugung des Diesels fördern weitere politische Instrumente die Dieselnutzung. Für einige Hersteller ist oder war die Dieseltechnologie die Strategie zur vermeintlichen Einhaltung der europäischen Flottengrenzwerte. Zudem gewährt die Euro-Norm dem Diesel einen Vorteil gegenüber Benzin aufgrund großzügigerer Grenzwerte. Die Unzulänglichkeiten der Test- und Kontrollverfahren tragen dazu bei, dass die bekannten Nachteile der Technologie lange Zeit ignoriert und kaschiert werden konnten.

2.2 Sektor übergreifende Logik in die Energiesteuer bringen

Die verschiedenen Steuersätze im Rahmen der Energiesteuer stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zueinander und vernachlässigen die unterschiedlichen chemischen und physikalischen Eigenschaften der Kraft- und Heizstoffe. Der Staat verzerrt aufgrund dieser inkohärenten Besteuerung die relativen Preise der Energieträger zueinander (vgl. Tabelle 1) und greift damit aktiv in den Wettbewerb ein. Der Staat sollte solche Eingriffe in den Markt vermeiden und in der Besteuerung möglichst technologieneutral an den CO₂-Emissionen orientiert vorgehen, ohne Kostenvorteile für einzelne Kraftstoffe, wie im Fall des Diesels, zu erzeugen. Solche Verzerrungen sind Grundlage für ökonomische milliardenschwere Kapitalentwertungen und falsche Strukturentwicklungen, wie sie im Fall der Dieseltechnologie zu beobachten sind.

⁷ Siehe z.B. FÖS (2016): Maßnahmen und Instrumente für die Energiewende im Verkehr. www.forschungsradar.de/fileadmin/content/bilder/Vergleichsgrafiken/meta_verkehrsinstrumente_2016/AEE_Metaanalyse_Verkehrsinstrumente_jul16.pdf

⁸ S.a. Fußnote 2: Anne Zimmer, Nicolas Koch (2017): Fuel Consumption Dynamics in Europe: Tax Reform Implications for Air Pollution and Carbon Emissions. Transportation Research Part A: Policy and Practice. www.mcc-berlin.net/media/meldungen/meldungen-detail/article/steuervorteile-nach-dieselskandal-beenden.html

Tabelle 1: Vergleich der Kraftstoffsteuersätze der Energiesteuer

Energieträger	Steuersatz	Einheit	Nach Energiegehalt (in Euro/GJ)	Nach CO ₂ -Gehalt (in Euro/t CO ₂)
Benzin	654,50	Euro/m ³	20,73	287,92
Diesel	470,40	Euro/m ³	13,25	179,08

Quelle: eigene Berechnungen

Alle Steuersätze der Energiesteuer sollten gemäß des **Äquivalenzprinzips** in ein logisches Verhältnis zueinander gesetzt werden. Bei der Besteuerung von Energie kann nur der Energiegehalt oder noch etwas besser angesichts der Priorität der Klimapolitik der damit eng verbundene CO₂-Gehalt eine sinnvolle Vergleichsgröße sein. Unterschiede können jedoch zwischen den Sektoren gemacht werden, da die Energiesteuer vor allem auch im Verkehrssektor Infrastruktur finanziert, während bspw. im Stromsektor hierfür eigene Abgabenregime existieren.

Eine Möglichkeit einer systematischeren Besteuerung wäre die Einführung einer Energiesteuer mit zwei Komponenten: einer **sektorspezifischen Energiekomponente und einer Sektor übergreifenden CO₂-Komponente**. Energieträger innerhalb eines Sektors (Wärme, Verkehr) würden gleichmäßig entsprechend ihres Energiegehalts (Energiekomponente) besteuert, wobei sektorspezifische Finanzierungsaufgaben, Effizianzanreize sowie weitere Schadenskosten abgebildet werden können. Im Verkehrssektor deckt die bisherige Energiesteuer beispielsweise auch Infrastrukturkosten mit ab und insbesondere der Straßenverkehr geht mit weiteren externen Kosten außerhalb der Klimakosten einher. Zusätzlich würden alle Energieträger über alle Sektoren hinweg entsprechend ihres CO₂-Gehalts (CO₂-Komponente) besteuert. Die CO₂-Besteuerung könnte auf den Stromsektor ausgeweitet werden, um auch hier eine klimapolitische Lenkungswirkung zu erzielen und den derzeit dafür zu niedrigen CO₂-Preis im Emissionshandel zu ergänzen.

2.3 Subventionsvolumen und Einnahmeverwendung

Der Steuervorteil des Diesels gegenüber Benzin beträgt über 18 Cent pro Liter Diesel. Bei einem jährlichen Verbrauch von 40 Mrd. Liter Diesel in Deutschland beläuft sich das Gesamtvolumen der **Subvention auf deutlich über 7 Mrd. Euro.**⁹

Dem sind Teile der Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer gegenüberzustellen. Diesel-Pkw werden als Ausgleich zum reduzierten Energiesteuersatz in der Kfz-Steuer benachteiligt. Die höheren Kraftfahrzeugsteuern werden durch die geringeren Energiesteuern aber deutlich überkompensiert. Insgesamt wird der Diesel im deutschen Steuersystem gegenüber Benzinern finanziell in Milliardenhöhe bevorzugt.

Hinzu kommt, dass die Lenkungswirkungen von Energie- und Kfz-Steuern sehr unterschiedlich sind. Energiesteuern adressieren den Kraftstoffverbrauch und damit die Fahrleistung. Damit fließen sie in die jeweilige Fahrentscheidung als relevante Grenzkosten ein. Die Kfz-Steuer kann ökonomisch als eine jährliche Flatrate auf das Halten eines Pkw gesehen werden – Grenzkosten sind hier jedoch gleich Null.

⁹ Siehe UBA (2016): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016. www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-2016

Das Ziel der Diesel-Reform ist nicht die Generierung von zusätzlichen Einnahmen für den Staat, sondern eine technologieneutrale ökologische Lenkungswirkung. Dennoch ist vor allem aus Akzeptanzgründen auch über die Verwendungsmöglichkeiten der Einnahmen nachzudenken. Der Staat kann beispielsweise Schulden abbauen oder Bürgerinnen und Bürger bzw. Unternehmen an anderer Stelle entlasten. Das zusätzliche Steueraufkommen könnte auch der generell unterfinanzierten Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene) zugutekommen oder einen Ausbau des ÖPNVs ermöglichen. Auch könnten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Städten ergriffen werden.

2.4 Intelligentes Roadpricing durch Strecken-, Fahrzeug- und Zeitabhängigkeit

Perspektivisch könnte ein **intelligentes Roadpricing für alle Fahrzeugklassen** auf allen Straßen eingeführt werden. Externe Kosten könnten zielgenau adressiert werden und auch Fahrzeuge, die sich bislang nicht über die Energiesteuer an den Infrastrukturkosten beteiligen (z.B. Elektrofahrzeuge) eingeschlossen werden, um so auch einer zu starken anfangs jedoch erforderlichen Förderung derselben entgegenzuwirken. Auch könnten durch tageszeitabhängige Tarife Preissignale zu einer effizienteren Nutzung des bestehenden Netzes und der Vermeidung von Stau gesetzt werden.¹⁰ Damit könnte auch der Bedarf an Straßenaus- und -neubau gesenkt werden, was wiederum positiv auf den Bundeshaushalt wirkt. Die 2017 im Bundestag beschlossene Infrastrukturabgabe erfüllt diese Merkmale eines intelligenten Roadpricings nicht.

Eine **strecken-, fahrzeug- und zeitabhängige Maut** hat gegenüber der reinen Energiesteuer Vorteile. So kann die Energiesteuer in Deutschland leicht umgangen werden, wenn im Ausland getankt wird. Moderne Lkw können mehr als 2.000 Kilometer mit einer Tankfüllung zurücklegen. Im transnationalen europäischen Verkehr ist eine Ausrichtung der Tankvorgänge an die verschiedenen nationalen Steuertarife problemlos möglich und wird folglich auch umfangreich praktiziert. Durch die vergleichsweise geringe Reichweite von Pkw ist das Risiko des strukturellen Tanktourismus gering. Eine streckenabhängige Maut kann nicht in gleicher Weise umgangen werden. Die Lkw-Maut wird nach Fahrzeugeigenschaften, unter anderem nach Anzahl der Achsen, erhoben. So kann sie spezifische Wegekosten genauer abbilden als eine pauschale Energiesteuer. In gleicher Weise können auch andere externe Kosten adressiert werden. Derzeit wird zusätzlich noch nach Schadstoffklasse differenziert. Auch Lärmkosten können angelastet werden, was in Deutschland derzeit nicht umgesetzt wird, aus umweltökonomischer Perspektive jedoch sinnvoll wäre.

2.5 Indexierung

Als Mengensteuern ausgestaltet, verlieren die nominal festgelegten Energiesteuersätze fortlaufend an realem Wert: Während andere Steuern wie auf Einkommen oder den Mehrwert am Preis ansetzen und damit tendenziell steigen, ist dies bei an Mengen wie Liter ansetzenden Steuern nicht der Fall. Da viele der Steuersätze seit mittlerweile 15 Jahren nicht mehr angepasst wurden (zuletzt 2003), haben sich die geringeren jährlichen Veränderungen zu großen Verlusten kumuliert. Tatsächlich hat die Inflation seit 2003 rund 14 % des realen Wertes aufgezehrt. Die Einnahmeausfälle des Staates belaufen sich auch mehrere Milliarden Euro und müssen an anderer Stelle gegenfinanziert werden. Denn die Ausgabenseite des Haushalts hängt zum Großteil an realen Werten und Kosten. Auch das Preissignal der Steuern verliert an Lenkungswirkung, da es im Verhältnis zu den Preisen des durchschnittlichen Warenkorb immer weiter abnimmt.

¹⁰ Siehe z.B. FÖS (2016): Eine intelligente Straßenmaut – effizient und nachhaltig.
www.foes.de/pdf/2016-10-Themenpapier-Roadpricing.pdf

Der inflationsbedingten Abwertung der Energiesteuer muss Rechnung getragen werden. Eine automatische Anpassung der Steuersätze an die Inflationsrate anhand einer **Indexierung** würde dem Wertverlust bei administrativ minimalem Aufwand entgegenwirken.¹¹

2.6 Ausländischen Beispielen folgen

Auch ausländische Beispiele zeigen, dass dieser Weg angemessen ist. Im Vereinigten Königreich gibt es seit Jahrzehnten keine Unterschiede bei der Besteuerung von Diesel und Benzin. Das Niveau ist zudem eines der höchsten weltweit. In Deutschlands Nachbarstaaten Frankreich und Belgien wird bereits seit mehreren Jahren die Dieselsubventionierung abgebaut. Das Ziel ist die Angleichung. Diese politische Momentum bietet auch für die deutsche Steuerpolitik eine große Chance, sich diesen Entscheidungen anzuschließen und ebenfalls die Dieselsubventionierung auslaufen zu lassen. Der besondere Charme besteht darin, dass so auch das Argument eines möglicherweise Tanktourismus in diese Staaten hinfällig wird.

¹¹ Siehe z. B. FÖS (2016): „Klimaschutz in der Energie- und Stromsteuer verankern“.
www.foes.de/pdf/2016-05-FOES-Stellungnahme-Gesetzesentwurf-Energie-und-Stromsteuer.pdf