



Wortprotokoll der 9. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 16. Mai 2018, 16.00 Uhr
Berlin, Paul-Löbe-Haus
E 400

Vorsitz: Bettina Stark-Watzinger, MdB

Öffentliches Fachgespräch

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 14

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieselsechnologie schrittweise beenden

BT-Drucksache 19/472

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Gesundheit
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Haushaltsausschuss



Unterschriftsliste der Sachverständigen

Öffentliches Fachgespräch zu dem
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieselmotortechnik schrittweise
beenden“ (Drs. 19/472)

Mittwoch, 16. Mai 2018 (16:00 Uhr)

ADAC

Möller, Alexander

von Wrese, Alexander

Rechtsanwalt

Prof. Dr. Bräuninger, Michael

Economic Trends Research

Deutsche Umwelthilfe e. V.

Resch, Jürgen

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)

Oppermann, Michael



Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

Dr. Scheel, Kurt-Christian

Dr. Kampermann, Karoline

Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH)

Dr. Benke, Carsten



Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Mittwoch, 16. Mai 2018, 16:00 Uhr

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Brehm, Sebastian		Brehmer, Heike	_____
Brodesser Dr., Carsten		Brinkhaus, Ralph	_____
Feiler, Uwe		Durz, Hansjörg	_____
Güntzler, Fritz		Helfrich, Mark	_____
Gutting, Olav		Hirte Dr., Heribert	_____
Hauer, Matthias		Lenz Dr., Andreas	_____
Maizière Dr., Thomas de		Linnemann Dr., Carsten	_____
Michelbach Dr. h.c., Hans		Middelberg Dr., Mathias	_____
Müller, Sepp		Müller (Erlangen), Stefan	_____
Radwan, Alexander		Nick Dr., Andreas	_____
Steiniger, Johannes		Riebsamen, Lothar	_____
Stetten, Christian Frhr. von		Steffel Dr., Frank	_____
Tebroke Dr., Hermann-Josef		Vries, Christoph de	_____
Tillmann, Antje	Wiesmann, Bettina Margarethe	_____	



19. Wahlperiode

Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Mittwoch, 16. Mai 2018, 16:00 Uhr

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
SPD		SPD	
Arndt-Brauer, Ingrid		Hartmann, Sebastian	_____
Binding (Heidelberg), Lothar		Lauterbach Dr., Karl	_____
Daldrup, Bernhard		Mindrup, Klaus	_____
Hakverdi, Metin	_____	Post, Florian	_____
Kiziltepe, Cansel	_____	Post (Minden), Achim	_____
Ryglewski, Sarah	_____	Schwarz, Andreas	_____
Schrodi, Michael		Stein, Mathias	_____
Zimmermann Dr., Jens	_____	Ziegler, Dagmar	_____
AfD		AfD	
Glaser, Albrecht		Braun, Jürgen	_____
Gminder, Franziska		König, Jörn	
Gottschalk, Key		Kotré, Steffen	_____
Hollnagel Dr., Bruno		Maisack-Winkemann Dr., Birgit	_____
Keuter, Stefan		Münz, Volker	_____



19. Wahlperiode

Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Mittwoch, 16. Mai 2018, 16:00 Uhr

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
FDP		FDP	
Herbrand, Markus		Dürr, Christian	_____
Hessel, Katja	_____	Ebbing, Hartmut	_____
Schäffler, Frank	_____	Mansmann, Till	_____
Stark-Watzinger, Bettina		Wüller-Rosentritt, Frank	_____
Toncar Dr., Florian		Solms Dr., Hermann Otto	_____
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Cezanne, Jörg		Barrientos, Simone	_____
De Masi, Fabio	_____	Riexinger, Bernd	_____
Leutert, Michael	_____	Wagenknecht Dr., Sahra	_____
Zdebel, Hubertus	_____		_____
BÜ90/GR		BÜ90/GR	
Bayaz Dr., Danyal	_____	Andreae, Kerstin	_____
Paus, Lisa		Dröge, Katharina	_____
Schick Dr., Gerhard	_____	Kekeritz, Uwe	_____
Schmidt, Stefan		Kindler, Sven-Christian	_____



Unterschriftsliste der Teilnehmer mitberatender Ausschüsse

Öffentliches Fachgespräch zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieselmotortechnik schrittweise
beenden“ (Drs. 19/472)

Mittwoch, 16. Mai 2018, 16.00 Uhr

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

A. Reinke
Bauer
D. UNZELER
Carsten Müller

Ausschuss für Gesundheit

Johanna Spangenberg
.....
.....
.....

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Arno Klau
SCHREINER
G. C.



Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

G. Köhler

.....
.....
.....

Haushaltsausschuss

.....
.....
.....
.....

Weitere Ausschüsse:

Umweltausschuss J. Skudelny

.....
.....
.....
.....



Ministerium bzw. Dienststelle (bitte in Druckschrift)	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amtsbezeichnung
BMF	Rißmann	Rißmann	MR
BMF	Alten	Alten	RDin
BMF	Schürle	Schürle	RD'in
BMF	Koschewski	Koschewski	MRin
BMF	Dittmar	Dittmar	MR
BMI	Elmesing	Elmesing	TB
BMF	HERCHER	Hercher	RD'in
BMF	MILDENBERGER	Mildenerger	MRin
BMW	MILANIN	Milanin	MRin

**Bundesrat**

Land	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amtsbezeichnung
Baden-Württemberg			
Bayern	SCHIEDT, THILO		PD
Berlin			
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg			
Hessen			
Mecklenburg-Vorpommern			
Niedersachsen			
Nordrhein-Westfalen			
Rheinland-Pfalz	Landrats	B.L	LV
Saarland			
Sachsen			
Sachsen-Anhalt			
Schleswig-Holstein	KELLER		Stap
Thüringen			



Unterschriftsliste
 Fraktionsmitarbeiter

16.05.18 *öst* *16⁰²*

<u>Name</u>	<u>Fraktion</u>	<u>Unterschrift</u>
Andreas Abmeier	CDU/CSU	.....
Britta Hannemann	CDU/CSU	.....
Dr. Martin Hiermeyer	CDU/CSU	.....
Stephan Rochow	CDU/CSU	<i>SR</i>
Udo Weber	CDU/CSU	.....
Boris Zollickhofer	CDU/CSU	.....
Dirk Klimach	SPD	.....
Silke Klix	SPD	.....
Susanne Kroll	SPD	.....
Gerald Steininger	SPD	.....
N.N.	AfD	.....
N.N.	AfD	.....
Philipp Iza Schilling	FDP	.....
Benjamin Schulz	FDP	<i>B. Schulz</i>
Christoph Sauer	DIE LINKE.	<i>C. Sauer</i>
Sandra Schuster	DIE LINKE.	.....
Daniel Detzer	B90/GR	.....
Klaus Seipp	B90/GR	.....
<i>Schmitz, Johannes</i>	<i>B90/GR</i>	<i>J. Schmitz</i>



Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Mittwoch, 16. Mai 2018, 16:00 Uhr

	Fraktionsvorsitz	Vertreter
CDU/CSU	_____	_____
SPD	_____	_____
AFD	_____	_____
FDP	_____	_____
DIE LINKE	_____	_____
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	_____	_____

Fraktionsmitarbeiter

Name (Bitte in Druckschrift)	Fraktion	Unterschrift
Steffen Heitrich	FDP	
Mircha Harms	CSU	
Glackner, Kai	AFD	
Michael Welt	Grüne	
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____



Beginn der Sitzung: 16.00 Uhr

Einziger Tagesordnungspunkt

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieselsechnologie schrittweise beenden

BT-Drucksache 19/472

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Ich begrüße Sie alle sehr herzlich zur 9. Sitzung des Finanzausschusses, zum öffentlichen Fachgespräch am heutigen Mittwoch, den 16. Mai 2018.

Ich begrüße die von den Fraktionen eingeladenen und benannten Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand für die Beratung des von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachten Antrages „Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieselsechnologie schrittweise beenden“ zur Verfügung stellen.

Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab eine schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Sie werden auch Bestandteil des Protokolls der heutigen Sitzung.

Ich begrüße ebenfalls die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses.

Für das Bundesministerium der Finanzen darf ich Frau Ministerialdirektorin Hercher sowie weitere Fachbeamte begrüßen.

Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder.

Das Thema der heutigen Anhörung basiert auf dem von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachten Antrag, der insbesondere fordert, die Energiebesteuerung grundsätzlich am Ziel der Dekarbonisierung auszurichten sowie die Energiesteuerbegünstigung von Dieselmotoren schrittweise abzubauen.

Für diese Anhörung ist ein Zeitraum von anderthalb Stunden vorgesehen, also bis ca. 17.30 Uhr.

Ziel ist es dabei, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung und Ihnen als Sachverständigen zur Antwort zu geben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich der Finanzausschuss in dieser Legislaturperiode für ein neues Modell der Befragung entschieden, das wir auch

schon zweimal angewendet haben. Die vereinbarte Gesamtzeit wird entsprechend der Fraktionsstärke in Einheiten von jeweils 5 Minuten unterteilt. In diesem Zeitraum müssen sowohl Frage als auch Antwort erfolgen. Je kürzer also die Frage formuliert wird, desto mehr Zeit bleibt Ihnen als Sachverständige für die Antwort. Um Ihnen ein Gefühl für die Zeit zu vermitteln, wird nach 4 Minuten und 30 Sekunden ein Signalton ertönen. Dann verbleiben noch 30 Sekunden für die Antwort. Dass diese Vorgehensweise natürlich etwas gewöhnungsbedürftig ist und nicht ganz leicht fallen wird, dessen sind wir uns bewusst. Aber ich denke, wenn wir alle diszipliniert, konzentriert und mit gegenseitigem Verständnis arbeiten, wird uns das auch heute gelingen.

Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn ihrer Frage die Sachverständigen zu nennen, an die sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die Fraktionen werden gebeten, soweit nicht bereits geschehen, ihre Fragesteller im Vorhinein über die Obfrau oder den Obmann des Finanzausschusses bei mir anzumelden.

Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen.

Ich darf alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es zu keinen Störungen kommt.

Nach all diesen Formalien sind wir jetzt so weit, dass wir direkt in die Diskussion einsteigen können. Wir beginnen mit einer ersten Fragerunde. Für die Fraktion der CDU/CSU, Herr Dr. Michelbach, bitte.

Abg. **Dr. h. c. Hans Michelbach** (CDU/CSU): Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, ich habe Fragen an den Verband der Automobilindustrie (VDA) und an den ADAC, Herrn Alexander Möller. Ich weiß aber nicht, ob Herr Möller anwesend ist.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Er ist noch unterwegs, da er verkehrstechnische Probleme



hatte, hierher zu kommen. Wir können das gerne an den Minister weitergeben.

Abg. **Dr. h. c. Hans Michelbach** (CDU/CSU): Frau Vorsitzende, wir würden dem Herrn vom ADAC raten, den Gelben Engel mit Gelblicht zu benutzen.

Ich frage jetzt erst einmal den Verband der Automobilindustrie, vertreten durch Frau Dr. Kampermann und Herrn Dr. Scheel, sodass sie beide mehr Zeit haben.

Im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird die Behauptung aufgestellt, dass die Diesels-technologie gegenüber anderen Antriebsformen insgesamt bessergestellt wird. Entsprechend dieser Überzeugung werden dann auch für Dieselfahrzeuge nach deren Ansicht die falschen Marktanteile gesetzt, ohne dass diese Antriebsformen Vorteile gegenüber anderen Mobilitätsformen hätten. Meine Frage lautet: Könnte ein schrittweiser Abbau der ermäßigten Besteuerung von Dieselskraftstoffen tatsächlich eine solche Wirkung erreichen, oder könnte sich die Emissions-Problematik gerade in den Innenstadtbereichen nicht sogar noch verschlechtern? Sind diese generellen Behauptungen, die in diesem Antrag aufgestellt werden, überhaupt stichhaltig?

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Scheel, bitte.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank, Frau Stark-Watzinger. Vielen Dank für diese Frage, Herr Dr. Michelbach. Wir teilen die Einschätzung, die dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zugrunde liegt, nicht. Eine schrittweise Erhöhung der Besteuerung des Dieselskraftstoffes würde zu einer weiteren Verunsicherung der Kunden und potenziellen Käufer von Dieselfahrzeugen führen. Wir sehen schon jetzt einen Rückgang beim Erwerb hochmoderner Dieselfahrzeuge. Die Diesels-technologie wird wegen ihrer hohen Effizienz für die Erreichung der Klimaziele und der Flottenziele der Hersteller benötigt, und sie wird in Zukunft sogar noch mehr benötigt als bisher. Wie Sie wissen, wird in Brüssel derzeit über die Weiterentwicklung der CO₂-Flottengrenzwerte verhandelt.

Dieselantriebe sind im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit um 10 bis 15 Prozent effizienter als Ottokraftstoffe. Deshalb sind sie ein unverzichtbares Element jeder Strategie für eine klimafreundliche

Mobilität auf der Straße. Vor diesem Hintergrund sind wir der Auffassung, dass die dem Antrag zugrunde liegende Aussage, dass eine Erhöhung der Besteuerung von Diesels erforderlich ist, um eine klimafreundliche Mobilität zu erreichen, nicht zutrifft. Wir sind im Gegenteil der Auffassung, dass das gegenwärtige Besteuerungsregime sachgerecht ist und es weiterhin Bedarf für Dieselantriebe gibt und auch in Zukunft geben wird, nicht nur für den Schwerlastverkehr, nicht nur für den Transportverkehr, sondern auch für die individuelle Mobilität. Wir sollten weiter daran arbeiten, diesen Antrieb effizient zu nutzen.

Wir sind auch nicht der Auffassung, dass es sich beim Besteuerungsregime für Diesels um eine Subvention handelt. Dazu würde ich meine Kollegin, Frau Dr. Kampermann, die Steuerexpertin bei uns im Hause ist, kurz um ihre Ausführung zum Subventionscharakter der Dieselsbesteuerung bitten, den wir gerade nicht für gegeben halten.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Frau Dr. Kampermann, bitte.

Sve **Dr. Karoline Kampermann** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank. Ich versuche, das jetzt noch kurz in einer Minute zu ergänzen.

Aus folgenden vier Gründen halten wir die ver- günstigste Besteuerung für Diesels nicht für eine Sub- vention:

Erstens ist das kein Gegenstand des Subventionsberichts der Bundesregierung, und das aus guten Gründen. Die Dieselsbesteuerung ist nicht als Ermä- ßigung gegenüber dem Benzinsteuersatz ausgestal- tet, da es keinen einheitlichen Steuersatz für Kraft- stoffe gibt.

Zweitens wird Diesels in allen EU-Staaten niedriger besteuert als Benzin, was auch die Energiesteuer- richtlinie der EU so vorgibt.

Drittens besteht in Deutschland diese niedrigere Besteuerung gegenüber Benzin mindestens schon seit 1951. Es hat damals ganz andere Gründe als eine vermeintliche Subventionierung der Diesels- technologie gegeben. Das zeigt auch das Beispiel der Niederlande. Dort liegt der Dieselssteuersatz um 29 Cent unter dem für Benziner. Aber dort gibt es keine eigene Automobilindustrie.



Viertens schlägt auch die Kfz-Steuer als Gegenfinanzierung bei einer Energiesteuer zu Buche. Vielen Dank.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Herzlichen Dank. Herr Möller vom ADAC ist jetzt auch eingetroffen. Seien auch Sie herzlich begrüßt.

Für die Fraktion der SPD, Herr Daldrup, bitte.

Abg. **Bernhard Daldrup** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich hätte zunächst eine Frage an Herrn Oppermann, aber der ist leider auch noch nicht da.

Dann würde ich mich stattdessen an Herrn Dr. Benke wenden. Ist es eigentlich zielführend oder zumindest unschädlich, eine Änderung der Dieselsebesteuerung im Vorgriff auf die geplante Mobilitätsstrategie, die sich die Koalitionsfraktionen vorgenommen haben, jetzt sofort vorzunehmen, oder müssten derartige Steuerrechtsänderungen nicht eigentlich von außersteuerlichen Maßnahmen flankiert werden, um die gewünschte nachhaltige Wirkung zu erzeugen?

Ich habe auch noch eine Frage an den Vertreter des ADAC: Diese umfassende Mobilitätsstrategie, die vorgesehen ist, müsste eigentlich ein Stück weit von der Steuerpolitik begleitet werden. Ich würde schon wissen wollen, ob sich aus Ihrer Sicht der steuerliche Handlungsbedarf nur auf Dieselfahrzeuge beschränken würde, oder ob aus Sicht des ADAC weitergehende Änderungen bei der Mobilitätsbesteuerung erforderlich wären.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Danke schön. Zentralverband des Deutschen Handwerks, Herr Dr. Benke, bitte.

Sv **Dr. Carsten Benke** (Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH)): Danke schön. Ich glaube, Ihre Frage zielt darauf, ob so eine steuerliche Änderung jetzt schon Steuerungswirkung haben könnte. Ich kann natürlich nur für das Handwerk und ähnliche Gewerbe sprechen.

Ich kann das jetzt nicht erkennen. Die Wirkung müsste dann dergestalt sein, dass man durch eine höhere Dieselsebesteuerung auch wesentlich andere Fahrzeuge kaufen würde und kaufen könnte. Das ist in großen Teilen des handwerklichen Fuhrparks zurzeit de facto nicht möglich. Wir versuchen, die Betriebe langsam, Stück für Stück, an die Elektromobilität heranzubringen. Aber bei einem großen Teil des handwerklichen Fuhrparks sind wir auf

Diesel angewiesen, sodass wir keine steuernde, sondern eher eine besteuernde Wirkung hätten, würde jetzt die Dieselsesteuer erhöht werden.

Es könnte sogar kontraproduktive Effekte haben. Angenommen, ein Handwerker hat noch einen älteren Diesel, zum Beispiel einen Euro 3-Diesel. Er hat auch schon die Investitionsmittel zusammen und will sich ein neues Fahrzeug kaufen. Er kann jetzt aber kein Elektrofahrzeug kaufen. Er kann vielleicht auch noch keinen Euro 6d-Diesel kaufen, der schon auf dem Markt ist, aber er könnte einen Euro 6-Diesel kaufen. Aber er wird jetzt nichts machen, wenn er hört, dass auch noch die Dieselsesteuer steigen wird. Die Verunsicherung durch Maut, durch Tachographen und was jetzt alles gerade noch auf der EU-Ebene läuft, ist ohnehin schon da. Das verunsichert die Betriebe extrem. Wir haben den Effekt, dass die Fuhrparkerneuerung gerade sehr stockt, obwohl sie jetzt eigentlich voranschreiten müsste. Wir müssten ganz andere flankierende Steuerungsinstrumente versuchen, um die Fuhrparkerneuerung voranzubringen.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für den ADAC, Herr Möller, bitte.

Sv **Alexander Möller** (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)): Herzlichen Dank. Wir sehen aktuell keinerlei steuerlichen Handlungsbedarf, weil das „Big Picture“ fehlt. Wir müssten eigentlich davon ausgehen, wie die Mobilität von morgen sein wird. Wie stellt sich die Politik, wie stellen sich die Entscheider die Mobilität der Menschen, der Verbraucher, der Industrie und des Handwerks in der Zukunft vor?

Daraus ableitend stellt sich dann die Frage, welchen steuerlichen Handlungsbedarf es gibt. Der vorliegende Antrag, der in seinem Analyseteil von uns weitestgehend geteilt wird und in dem nach meiner Lektüre offensichtlich die Worte „Verbraucher“ oder „Bürger“ gar nicht vorkommen, greift einen Teilaspekt heraus, der in der aktuellen Debatte nachvollziehbar ist, der aber nicht die generelle Frage nach der Mobilität von morgen beinhaltet. Dabei geht es um steuerliche Fragen, der VDA hat das ja eben bereits vorgetragen.

Zum Hinweis auf den Subventionsbericht: Ich darf noch einmal in Erinnerung rufen, dass unter den 20 größten Steuervergünstigungen nur drei dem Verkehr zuzurechnen sind. Hier wird der Eindruck



entwickelt, als sei das ganze Land von einer Dieselsubventionierung beglückt. So ist es aber nicht. Insofern gibt es einen steuerlichen Handlungsbedarf erst dann, wenn klar ist, welche Mobilität wir morgen wollen.

Das zweite ist die Frage der Mobilitätsausgestaltung von morgen. Das beinhaltet sowohl steuerliche Fragen als auch Fragen der Finanzierung. Sie haben sich, egal in welcher Konstellation, richtigerweise zu einer Stärkung des ÖPNV bekannt. Auch da sind solche Themen zu berücksichtigen, wie das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) auf der einen Seite und die steuerliche Begünstigung auf der anderen Seite.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für die Fraktion der AfD, Herr Gottschalk, bitte.

Abg. **Kay Gottschalk** (AfD): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an den Rechtsanwalt Alexander von Wrese. Wir haben hier ohnehin eine Mogelpackung eingeführt. Das ist auch ausgeführt worden. Es klang bereits an, dass wir uns über die Mobilität von morgen unterhalten müssen. Wenn wir auf die Kernkraft jenseits des Jahres 2020 ganz verzichten, können wir logischerweise den Strom von morgen zurzeit zum größten Teil nur aus fossilen Brennstoffen gewinnen. Insoweit ist das schon mal die erste Mogelpackung. Strom kommt eben nicht nur aus der Steckdose.

Zum zweiten: Mobilität heißt für mich Beweglichkeit. Und wenn wir Staukilometer haben, die von Beginn an von 400 000 auf jetzt über eine Million gestiegen sind, sollten wir uns vielleicht auch da Gedanken machen, denn ein Auto verbraucht am meisten, wenn es im Stau steht, anfährt, stoppt, anfährt, stoppt.

Daher meine Frage: Halten Sie den stufenweisen Abbau von Subventionen für den Dieselmotorkraftstoff für sinnvoll, und, für mich auch sehr wichtig, für rechtlich überhaupt vertretbar? Es klang einiges schon an. Hier wird auch vielleicht wieder eine Art von Enteignung vorgenommen. Und wenn ja, aus welchen Gründen würden Sie diesen Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ablehnen? Herzlichen Dank.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Herr von Wrese, bitte.

Sv **Alexander von Wrese** (Rechtsanwalt): Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren. Wie es gerade auch ein Stück weit von meinen Vorrednern schon angeklungen ist, geht es zunächst einmal um den Begriff der Subvention. Es gilt erst mal zu klären, ob es in dem Sinne überhaupt eine Subvention ist. Nach ständiger Rechtsprechung bzw. nach herrschender Auffassung hier auch im Raum ist das nicht der Fall.

Die Frage, ob eine sukzessive Mineralölsteuererhöhung Sinn macht, muss unter dem Aspekt der betreffenden Diesel-Halter, also derjenigen, die diese Dieselfahrzeuge nutzen, gesehen werden. Das kommt mir hier in der Debatte ohnehin zu kurz und ist mir auch im Vorfeld zu kurz gekommen. Wir erleben momentan, dass der Diesel in den letzten Jahren in Misskredit geraten ist. Ich erinnere mich aber auch daran, dass noch vor vier bis fünf Jahren der Diesel als besonders umweltfreundlich und dem Verbraucher gegenüber als ein Fahrzeug dargestellt wurde, das gerade die Möglichkeit bietet, durch niedrige CO₂-Emissionen einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Dem wird eine solche Reduzierung nicht gerecht. Wir erleben dadurch eher, dass die Verbraucher weiter verunsichert sind, wie es gerade auch schon vom ADAC angesprochen wurde. Die Verbraucher müssen sich durch eine solche Maßnahme auch auf einen weiteren Restwertverlust ihrer Fahrzeuge einstellen. Und dann möchte ich sehen, wie die Politik verantworten kann, dass Diesel-Fahrzeughalter, die in dem Vertrauen darauf, dass sie umweltfreundliche Fahrzeuge erworben haben, ein Stück weit der Wert, nämlich der Restwert des Fahrzeuges, spätestens beim Wiederverkauf genommen wird. Ich möchte da nicht juristisch von Enteignung sprechen, aber ich möchte zumindest politisch davon sprechen, dass wir hier auch einen sozialpolitischen Aspekt berücksichtigen müssen. Vielen Dank.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von Herrn Brehm, CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Sebastian Brehm** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an den Verband der Automobilindustrie, Herrn Dr. Scheel, und an den Zentralverband des Deutschen Handwerks, Herrn Dr. Benke.

Vorhin wurde diskutiert, ob es überhaupt schon Alternativen gäbe, wenn man jetzt den schrittweisen Abbau der ermäßigten Besteuerung vornehmen



würde. Im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geht es nämlich nur um den Bereich Pkw, nicht um die Lkws. Stünden denn überhaupt genügend praxistaugliche Alternativfahrzeuge zur Verfügung?

Meine zweite Frage: Ich glaube, Sie haben das auch schon angesprochen, Herr Dr. Benke. Es würde dann wahrscheinlich komplett in die Betriebsausgaben oder in die Vermeidung von weiteren Investitionen gehen. Was würde Ihrer Meinung nach entstehen? Wenn man jetzt eine Erhöhung des Dieselseuersatzes machen würde, hätte das wahrscheinlich auch kontraproduktive Wirkungen auf die Steuer im Ertragsbereich. Was würde da passieren? Gibt es genug Alternativen?

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Scheel, bitte.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank für diese Frage. Ich möchte voranstellen, dass die im Antrag vorgeschlagene Differenzierung der Steuererhöhung zwischen dem Pkw- und dem Transportbereich aus unserer Sicht außerordentlich fragwürdig wäre. Wir haben solche Differenzierungen an anderer Stelle, Stichwort Agrardiesel. Diese Differenzierungen werfen steuerpolitisch und steuerrechtlich jede Menge Fragen auf und sind aus unserer Sicht allein deswegen schon hochgradig problematisch.

Zur Frage der Alternativen. Die Automobilindustrie arbeitet intensiv daran, das Portfolio an Fahrzeugen mit Elektroantrieben, sowohl batteriebetriebenen, elektrisch, als auch Hybriden, zu erweitern und auch den Märkten verstärkt Erdgasantrieb zur Verfügung zu stellen. Das findet vor allem zunehmend im Pkw-Bereich, aber auch im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge statt. Zum ersten ist das natürlich ein allmählicher Zuwachs, der auch von der Nachfrage gesteuert wird. Zum zweiten haben diese Fahrzeuge natürlich andere Verbrauchs- und Nutzungseigenschaften als Dieselfahrzeuge. Wie eben ausgeführt, sind für bestimmte Nutzungen moderne, saubere und hocheffiziente Dieselfahrzeuge nach wie vor Mittel der Wahl und sollten ein wichtiges Element des Mixes an Angeboten für eine effiziente und klimafreundliche Mobilität sein und auch bleiben.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für den Zentralverband des Deutschen Handwerks, Herr Dr. Benke, bitte.

Sv **Dr. Carsten Benke** (Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH)): Danke schön.

Zur Differenzierung Lkw/Pkw: Mir ist nicht ganz klar, wie das funktionieren soll. Lkw-Zulassungen reichen bis weit in den Bereich um 2,5 bis 2,8 Tonnen hinein. Das vermischt sich dann mit den handwerklichen Fuhrparks. Es gibt Fahrzeuge, die sehen gleich aus, die sind bloß hinten verblecht, und das eine ist als Pkw, das andere als Lkw zugelassen. Wie sollte das funktionieren? Dies nur zur Praktikabilität – das wäre etwas schwierig.

Was für Alternativen haben wir? Wie Herr Dr. Scheel vom VDA richtig sagte, entwickelt sich das langsam, wir können auch sagen, etwas zu langsam. Wir hätten uns das natürlich auch schneller gewünscht. Toll wäre es auch, wenn endlich Euro 6d-Diesel für leichte Nutzfahrzeuge zur Verfügung stehen würden. Wir fordern die Automobilindustrie auf, das bald auf den Markt zu bringen. Wir haben da große Schwierigkeiten. Natürlich ist es bei den etwas leichteren Transportern langsam schon möglich, dort gibt es erste Angebote für die entsprechenden Gewerke, die überschaubare Radien und klarere Routen haben, die auch über Nacht nachladen können. Aber für den ganzen Baubereich ist es weiterhin noch sehr schwer, etwas anderes als Diesel zu nehmen. Und für das Bauhauptgewerbe wird das noch sehr, sehr lange dauern, wenn Elektro überhaupt möglich sein sollte.

Zu den Investitionen: Abhängig von der Größe des Fuhrparks und der Laufleistung ist es natürlich schon im Jahresverlauf ein zusätzlicher Kostenfaktor, der den Spielraum für andere notwendige Investitionen sowohl in den Fuhrpark als auch im Bereich der Digitalisierung verringert. Es gibt sicherlich Zeitpunkte, wo man darüber nachdenken kann. Es gibt auch andere Fahrzeugsegmente, wo es durchaus steuerliche Effekte geben kann. Im Kleinwagenbereich kaufen die Leute jetzt ohnehin schon vermehrt Benziner. Da muss man vielleicht gar nicht mehr nachsteuern. Aber im Bereich des Handwerks, der schweren Pkw und der leichten Nutzfahrzeuge ist die jetzige Steuerungswirkung aufgrund fehlender Alternativen noch sehr gering.



Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von der Fraktion der FDP. Frau Hessel, bitte.

Abg. **Katja Hessel** (FDP): Vielen Dank. Durch die Umstellung von Diesel- auf Benzin-Pkws, zu der es wahrscheinlich kommen würde, wenn wir den Diesel teurer machen, würde es auch zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen kommen, da Dieselfahrzeuge bei gleicher Strecke weniger CO₂ als Benzinfahrzeuge ausstoßen. Ich würde deshalb gern Herrn Professor Bräuninger fragen: Können Sie die zusätzlichen CO₂-Belastungen beziffern? Macht die Änderung der Besteuerung aus Ihrer Sicht einen Sinn?

Darauf aufbauend würde ich dann gern den Verband der Automobilindustrie fragen: Teilen Sie diese Einschätzung? Wie stellen Sie sich eine sinnvolle Zukunftsgestaltung vor?

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Economic Trends Research, Herr Prof. Dr. Bräuninger, bitte.

Sv **Prof. Dr. Michael Bräuninger** (Economic Trends Research): Vielen Dank.

Vielleicht zu der zweiten Frage zuerst, inwieweit die Änderung der Besteuerung einen Sinn machen würde. Zunächst zur Frage der Subventionen. Ich denke, eine differenzierte Besteuerung stellt keine Subvention dar. Wir haben in verschiedensten Bereichen unterschiedliche Steuersätze für unterschiedliche Dinge. Die Begrenzung der Steuerlast halte ich nicht für eine Subvention, und das ist sie auch nach gängiger Rechtsauffassung und nach Auffassung der EU nicht. Es geht um die Begrenzung der Steuerlast, für die es auch gute Gründe gibt, denn es gibt sicherlich Personen- oder Unternehmenskreise, die besonders von einer Mineralölsteuer betroffen wären. Personen im ländlichen Raum wären stärker belastet. Es gibt diejenigen, die aus beruflichen Gründen hohe Fahrleistungen haben. Und es wirkt letztlich auch auf Personen mit geringeren Einkommen, für die die Mobilität eine höhere Belastung darstellt. Insofern gibt es gute Gründe, hier die Kosten zu begrenzen.

Diesel hat gegenüber Benzin den großen Vorteil, dass er effizienter ist. Deswegen kommt es zu geringeren CO₂-Emissionen. Wenn man die derzeit existierende Dieselflotte auf Benzin umstellen würde, würde es zu einem zusätzlichen CO₂-Ausstoß von

etwa 600 000 Tonnen kommen. Insofern gibt es zwischen Diesel und Benzin zwei verschiedene Zielsetzungen. Wir haben bei den Stickoxiden sicherlich einen gewissen Vorteil bei den Benzinern. Bei den CO₂-Emissionen haben wir den Vorteil auf Seiten des Diesels. Wir haben also einen Zielkonflikt in den beiden Dingen, den man jedoch durch die effiziente Ausgestaltung von Regeln und deren Einhaltung begrenzen kann. So kann man die Stickoxide beim Dieselausstoß reduzieren und auf ein geringeres Niveau setzen. Insofern glaube ich, dass der Diesel durchaus umweltökonomische Vorteile bietet.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Scheel, bitte.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank für diese Frage. Anschließend an das, was Herr Prof. Bräuninger gesagt hat und was wir teilen, vielleicht noch mal eine Modellrechnung, die wir angestellt haben. Wir haben in der derzeitigen Flotte mit dem derzeitigen Mix von Diesel und Benzinern einen Gesamtflottenwert von 127,1 Gramm CO₂ pro Kilometer. Würden alle Autos in Deutschland Benzin sein, wären es 131,8 Gramm CO₂ pro Kilometer. Würden alle Autos in Deutschland Diesel sein, wären es 120,4 CO₂ Gramm pro Kilometer. Der Unterschied ist also schon durchaus signifikant und gerade auch im Hinblick auf die CO₂-Flottengrenzwerte der EU außerordentlich bedeutsam, auch für die Strategien der Hersteller und für die effiziente Nutzung der Fahrzeuge für die Verkehrsbedarfe.

Die von Herrn Prof. Bräuninger genannte Einsparung von knapp 600 000 Tonnen haben wir auch ermittelt. Das ist immerhin so viel wie der CO₂-Ausstoß einer Stadt wie Friedrichshafen oder Wessel. Also wir reden hier nicht von nichts, sondern wir reden hier von ganz extremen Effekten. Das Thema „Stickoxide“ ist aus unserer Sicht übrigens durch die moderne Abgasreinigungstechnologie gelöst, sodass wir auch für die Zukunft für bestimmte Segmente des Verkehrs weiter auf den sauberen, effizienten Diesel setzen. In anderen Segmenten des Verkehrs wird Elektromobilität in Zukunft ein wesentlicher Träger der Verkehrsleistung sein.

Aus unserer Sicht sind die Flottengrenzwert-Vorgaben der EU das wesentliche Mittel, um zu einem schrittweisen Fortschritt bei der Defossilisierung zu



kommen. Parallel ist natürlich die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für Elektromobilität außerordentlich wichtig. Das zielt insbesondere auf die Schaffung von Infrastruktur. Hier sind wir sehr froh über die Festlegungen, die die Koalition im Koalitionsvertrag im Hinblick auf Ladeinfrastruktur und andere Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität getroffen hat, die aus unserer Sicht für die weitere Stärkung des Hochlaufes sinnvoll und erforderlich sind. Wir setzen sehr stark darauf, dies gemeinsam voranzutreiben und auf diese Weise schrittweise zu einer stärkeren Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen und anderen Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen zu kommen. Vielen Dank.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für die Fraktion DIE LINKE., Herr Cezanne, bitte.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Danke schön, Frau Vorsitzende. Meine Frage geht an die Deutsche Umwelthilfe. Herr Resch, Sie haben ja gehört, dass von verschiedenen Seiten hier und auch in den Stellungnahmen vorgetragen wurde, dass der Diesel eigentlich ganz sauber sei. Die Formulierung in der Stellungnahme des VDA, dass der moderne Diesel alle Umweltauflagen erfüllt, beruhigt mich jetzt vor dem Hintergrund der jüngsten Erfahrungen mit dem Verhalten deutscher Automobilhersteller nicht unbedingt. Teilen Sie denn diese Auffassung? Sie haben uns hier noch mal eine Übersicht zu den Stickoxid-Ausstößen vorgelegt. Teilen Sie die Einschätzung, dass ein Ausstieg aus dem Diesel unter Umweltgesichtspunkten gar nicht notwendig wäre?

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Für die Deutsche Umwelthilfe, Herr Resch, bitte.

Sv **Jürgen Resch** (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Ganz herzlichen Dank. Die Frage ist, was man unter Subventionierung versteht. Eine der gängigen Definitionen ist „ein wirtschaftspolitischer Eingriff in das Marktgeschehen, mit dem ein bestimmtes Verhalten der Marktteilnehmer gefördert werden soll“ - in diesem Fall die Verwendung von Diesel. Es gibt sicherlich auch andere Definitionen.

Jetzt komme ich zur Frage von Herrn Cezanne zum Thema Luftschadstoffe und CO₂. Seit 2007 belegen die Zahlen, die das Kraftfahrtbundesamt jährlich veröffentlicht, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neuen Dieselfahrzeugen höher

sind als die von Benzinern. Das hängt natürlich damit zusammen, dass die Dieselfahrzeuge sehr viel schwerer und PS-stärker sind. Wir haben also den Vorteil nicht. Wir haben in Deutschland prozentual so viel SUVs, dass man den Eindruck haben könnte, wir haben keine befestigten Straßen. Die Fahrzeuge, die eigentlich Revierförster an der Zugspitze brauchen könnten, im Wahlkreis von Herrn Scheuer, die fahren bei uns in den Städten herum. So kommen wir zu den Belastungssituationen.

Ich habe Ihnen Grafiken des Handbuchs der Emissionsfaktoren ausgeteilt. Das sind Regierungswerte - nicht die, die wir gemessen haben, aber die stimmen mit denen überein. Es geht um Stickstoffdioxid, also um den Teil der Stickoxide, der uns gesundheitliche Probleme bereitet. Sie sehen im Vergleich auf der linken Seite die Euro 1 bis Euro 6-Benziner, auf der rechten Seite die Euro 1 bis Euro 6-Dieselfahrzeuge. Nach den Zahlen der Bundesregierung ist ein Euro 6-Diesel im Durchschnitt ungefähr 71 Mal schmutziger als ein Euro 6-Benziner.

Und deshalb stellt sich eben die Frage: Wenn ein Diesel-Fahrzeug im Durchschnitt keinen CO₂-Vorteil hat, weil das mit sehr viel schwereren Fahrzeugen kompensiert wird und auf der anderen Seite selbst die neuesten Euro 6-Diesel bei Stickstoffdioxid im Durchschnitt 70 Mal schmutziger sind als Benzinern - warum fördern Sie dieses? Ich glaube, weniger Dieselfahrzeuge würde auch weniger SUVs bedeuten, weil es viele fast nur mit Diesel gibt, oder zumindest die mit attraktiven Motoren.

Die Schweiz, die auch zu Europa, aber nicht zur EU gehört, besteuert den Kraftstoff nach dem CO₂-Gehalt, technikneutral. Damit wäre die Kfz-Steuer auf Dieselmotoren ungefähr 11 Prozent höher, weil der Energiegehalt im Liter Diesel auch höher ist. Man könnte dann über die Kfz-Steuer entsprechend der Sauberkeit von Diesel unterschiedliche Steuersätze wählen.

Um das noch einmal klar zu machen: Wir halten einen Diesel durchaus für zukunftsfähig, und zwar dann, wenn zum Beispiel die kalifornischen Grenzwerte auf der Straße eingehalten würden. Die sind ungefähr dreimal strenger als die europäischen. Es gibt noch Hersteller, die nach Kalifornien exportieren, wie zum Beispiel BMW. Deswegen regen wir an, dass der Deutsche Bundestag hier korrigierend



eingreift, auch zur steuernden Wirkung. Eine entsprechende Botschaft an die Automobilindustrie, dass es mit dieser einseitigen und unsinnigen Subventionierung zu Ende ist, würde dazu führen, dass wir Erdgasfahrzeuge, Benzinhybridfahrzeuge und beschleunigt einen Zuwachs der elektrischen Antriebe auch bei leichten und schweren Nutzfahrzeugen erleben würden. Das halten wir auf jeden Fall auch unter dem Gesichtspunkt der Zukunftsfähigkeit der Automobilindustrie und der Arbeitsplätze in Deutschland für sinnvoll. Vielen Dank.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Schmidt, bitte.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an Herrn Oppermann vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft.

Vielleicht eine ganz kurze Vorbemerkung: Das generelle Mobilitätsziel ist die CO₂-Reduktion, zu der auch der Verkehr seinen Beitrag leisten muss, mit dem langfristigen Ziel, den motorisierten Individualverkehr komplett emissionsfrei zu gestalten, so dass Diesel nur eine Übergangstechnologie darstellt. Das ist, glaube ich, weitgehend Konsens in der Politik und auch in der Gesellschaft.

Wenn man davon ausgeht: Welche Negativeffekte haben dann solche Diesel-Subventionen auf die Technologie und Innovationsoffenheit im Verkehrsbereich, der wir uns ja verpflichtet fühlen? Setzen da Diesel-Subventionen nicht falsche Anreize bzw. Anreize für fossile Verbrennungstechnologien?

Meine zweite Frage: Welche Negativ-Effekte üben die Diesel-Subventionen in Bezug auf die immer höheren Motorleistungen bzw. das höhere Gewicht der Fahrzeuge und somit auch den CO₂-Flottenausstoß im gesamten Pkw-Bereich aus? Ich glaube, dabei müsste man insbesondere auch darauf eingehen, was Frau Hessel sagte, dass die Dieselaautos im Schnitt 30 Prozent schwerer und 21 Prozent leistungsstärker sind.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Für das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Herr Oppermann, bitte.

Sv **Michael Oppermann** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank. Das waren zwei Fragen, die ich gerne kurz beantworten möchte.

Die erste Frage war die nach der Technologieneutralität und der Wirkung einer Diesel-Subvention auf die Innovationsbereitschaft. Es ist grundsätzlich aus einer ökonomischen Perspektive natürlich so, dass jede Subvention einer bestimmten Technologie immer etwas Bestimmtes fördert und nicht offen ist. Die Dieseltechnologie ist grundsätzlich erst mal eine fossile Technologie, und insofern hat eine Subvention der Dieseltechnologie immer eine negative Wirkung auf die Investitionen und die Innovationen in anderen Bereichen. Das ist erst mal von der ökonomischen Perspektive sehr klar und sehr grundsätzlich so zu benennen. Und das, worüber wir heute sprechen, ist sehr spezifisch auf eine bestimmte Technologie ausgerichtet.

Der zweite Punkt war die Anreizwirkung auf die Größe von Fahrzeugen. Hier ist grundsätzlich zu sagen, dass größere, also schwerere, PS-stärkere Fahrzeuge mehr verbrauchen als kleinere, PS-schwächere Fahrzeuge. Je geringer die Kraftstoffkosten oder die Betriebskosten eines solchen Fahrzeuges sind, desto weniger Anreiz habe ich, kleine und PS-schwächere Fahrzeuge einzusetzen oder generell weniger damit mobil sein zu wollen, sodass wir auch hier eine relativ klare Anreizwirkung haben. Die Diesel-Subvention setzt einen Anreiz, dass man belohnt, wenn auch große und schwere Fahrzeuge eingesetzt werden, und sie setzt einen Anreiz, dass Personen weiter Dieselfahrzeuge kaufen und fahren. Sie ist in dieser Hinsicht nicht technologieoffen.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von der Fraktion der SPD. Herr Klare, bitte.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Herr Resch hat gerade schon mal so einen Teil von diesem angemahnten „Big Picture“ geliefert, indem er in die Zukunft geschaut hat. Er hat gesagt, wie wäre es denn, wenn man eine Besteuerung machte, die von diesen differenzierten Sätzen weggeht und auf eine CO₂-Basis hingeht. Deshalb meine Frage an den Verband der Deutschen Automobilindustrie: Wäre das etwas, was Sie sich vorstellen könnten, dass auf CO₂-Basis besteuert würde? Welche Konsequenzen hätte das für das dann entstehende Portfolio Ihrer Fahrzeughersteller?

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Für den Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Scheel, bitte.



Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank für diese Frage, Herr Klare. Die dem Antrag zugrunde liegende Prämisse ist, dass Dieselmotoren höher besteuert werden soll, um bestimmte Formen der Mobilität und damit die Nutzung bestimmter Fahrzeuge zu verteuern. Aus unserer Sicht ist das keine sinnvolle Perspektive, weil wir diese Fahrzeuge, und vor allem diese durch hocheffiziente Dieselmotoren angetriebenen Fahrzeuge, brauchen, um die CO₂-Ziele zu erfüllen. Die Diesel-Besteuerung ist, wie gesagt, in den 50er Jahren eingeführt worden, in der Differenzierung zur Benzinbesteuerung. Das ist übrigens auch in anderen europäischen Ländern Standard. Gerade hocheffiziente Dieselfahrzeuge leisten ihren Beitrag, um diese Klimaziele zu erreichen. Wenn wir jetzt aus der Politik das Signal senden, Dieselmotoren werden teurer, wird es aus unserer Sicht in den Märkten zu Verwerfungen kommen, die das Erreichen des klimapolitischen Ziels, nämlich die Senkung des CO₂-Footprints des Verkehrs, gerade des Individualverkehrs, konterkarieren. Wir brauchen diese Dieselfahrzeuge.

Es ist nach unseren Beobachtungen auch auf außer-europäischen Märkten, die diese Differenzierung in der Besteuerung nicht kennen, sondern bei denen die Besteuerungsvorteile des Diesels nicht vorhanden sind, trotzdem so, dass es einen Trend zum SUV gibt. Das kann man gut oder schlecht finden. Wir können jedenfalls im Vergleich der internationalen Märkte nicht erkennen, dass die Dieselbesteuerung hier ein wesentliches motivierendes Element ist, das dazu führt, dass diese Form der Mobilität einseitig gefördert wird.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Herr Dr. Scheel, im Moment antworten Sie nicht auf meine Frage. Die Zeit läuft ab.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Doch, das kommt noch. Das heißt, wir setzen darauf, dass durch eine sinnvolle Regulierung der CO₂-Flottengrenzwerte in Brüssel das Signal gesetzt wird, hier mit einer sauberen zeitlichen Perspektive die Marktdurchdringung alternativer Antriebe, insbesondere von Elektrofahrzeugen, zu verbessern. Das ist aus unserer Sicht das Instrument der Wahl, zusätzlich zu den eben ausgeführten Elementen, die wir brauchen, im Sinne von Infrastruktur und spezifischer Förderung für Elektrofahrzeuge, die wir für sinn-

voll halten, weil wir diese infrastrukturellen Voraussetzungen brauchen, um Elektrofahrzeuge attraktiv zu machen und für die Menschen als zusätzliches oder als alternatives Angebot für Mobilität einsetzen zu können.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Ich muss noch einmal nachfragen, tut mir leid. Ich habe nur noch ganz wenig Zeit. Ich habe Ihnen ja gerade eine Brücke gebaut. Ich habe gesagt, wenn wir die CO₂-Besteuerung machen, und Sie sagen, mit Diesel ist CO₂ besser als Benzin, dann hätte Diesel einen Vorteil, wenn man die CO₂-Besteuerung als Basis nimmt. Und darauf haben Sie bisher keine Antwort gegeben, ob das für Sie ein Vorteil oder ein Nachteil wäre.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Dann muss ich aber zurückfragen, Herr Klare, wo Sie genau den CO₂-Vorteil verankern wollen. Denn der Antrag, der hier zur Diskussion gestellt wurde, sagt, dass die Besteuerung auf den CO₂-Gehalt pro Liter Kraftstoff orientiert werden soll. Die Frage, die Sie jetzt stellen, klingt eher so, als soll der CO₂-Gehalt...

(Unverständliche Zwischenrufe)

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Das Wort hat jetzt im Augenblick Herr Dr. Scheel, natürlich mit der Nachfrage von Herrn Klare.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Was der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN versucht, ist, durch eine entsprechende steuerliche Belastung den Preis des Diesels zu erhöhen. Das werden Sie ja nicht bestreiten. Sie wollen das Geld ja sogar anderweitig verplanen, mit der Behauptung, dass es zusätzlichen Finanzbedarf in den öffentlichen Kassen gibt, was wir bestreiten. Das heißt, hier setzen wir das falsche Signal. Das ist hoffentlich an der Stelle, Herr Klare, ein bisschen auch eine Antwort auf Ihre Frage.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Herzlichen Dank. Die nächste Frage kommt von der CDU/CSU-Fraktion. Herr Dr. Tebroke, bitte.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine sehr verehrten Damen und Herren, meine Frage richtet sich an Herrn Professor Bräuninger und an Herrn Möller vom ADAC. Vorweg, ich möchte ausdrücklich nicht von der Belohnung für die Nutzung größerer



Fahrzeuge sprechen, und auch nicht von Diesel-Subventionen oder Dieselfahrzeug-Subventionen. Ich möchte einfach nur auf den Unterschied der Besteuerung der Kraftstoffe und auf ihre Anreizwirkung abstellen. Meine Frage lautet: Wenn es das Ziel ist, den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, muss ich die Frage beantworten können, wie denn Veränderungen dieser Kraftstoffpreise über die Steuerinhalte überhaupt Anreizwirkung entfalten. Wie schätzen Sie die Situation ein? Wie stark müsste denn die Besteuerung von Dieseldieselfahrzeugen gegenüber der Besteuerung von Benzin verändert werden, um überhaupt beim Verbraucher eine Verhaltensänderung zu erreichen?

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Economic Trends Research, Herr Professor Bräuninger, bitte.

Sv **Prof. Dr. Michael Bräuninger** (Economic Trends Research): Das ist sehr schwierig zu sagen, insbesondere weil die Frage der Alternativen schwierig ist. Und es ist eine Frage des Zeithorizonts. Zunächst mal hat man einen gegebenen Fahrzeugbestand. Bei gegebenem Bestand lohnt es sich im ersten Moment nicht sofort, neue Fahrzeuge anzuschaffen. Wenn eine höhere Steuer langfristig vorhanden und planbar ist, dann wird es langfristig zu anderen Fahrzeugen kommen und man wird eventuell auf sparsamere Fahrzeuge setzen, sodass die Wirkung langfristig sicherlich größer als kurzfristig ist.

Wie hoch sie sein müsste, ist sehr schwierig zu sagen. In bestimmten Bereichen sind die Dieselfahrzeuge zurzeit mit den gegebenen Technologien sehr schwierig zu ersetzen. In bestimmten Bereichen werden einfach die größeren Fahrleistungen und die größeren PS-Stärken und vielleicht auch die schwereren Fahrzeuge gebraucht, bestimmt nicht in allen Bereichen. Jeder von uns kennt sicherlich viele Bereiche oder einzelne Personen, die Fahrzeuge fahren, die man für diese Person gewichts- oder PS-mäßig nicht für notwendig halten würde. Die Frage ist aber, wer das vorschreiben soll, und wer festlegt, in welchen Fällen das sinnvoll und notwendig ist, und in welchen Fällen nicht. Ich denke, das muss offen bleiben. Und wir haben sicherlich große Bereiche, gerade im beruflichen Verkehr, im Handwerk, wo diese Fahrzeuge sinnvoll und notwendig sind und wo die Verdrängung sehr schwierig wäre.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Darf ich nachfragen, Frau Vorsitzende?

Sind Ihnen denn Studien über die Preiselastizität bekannt, kurz-, mittel- oder langfristig?

Sv **Prof. Dr. Michael Bräuninger** (Economic Trends Research): Keine ganz aktuellen. Es gibt ältere Studien, die schätzen Preiselastizitäten von vielleicht 0,5. Ich habe keine aktuellen Studien, die ich für sinnvoll halten würde und als Abschätzung für Deutschland heranziehen könnte.

Vorsitzende **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für den ADAC, Herr Möller, bitte.

Sv **Alexander Möller** (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)): Herzlichen Dank für die Frage, Herr Dr. Tebroke. In der Tat ist mir auch gerade in den Sinn gekommen, dass das eine kluge Frage für eine repräsentative Befragung wäre. Ich nehme das mal als Hausaufgabe mit.

Als Zweites möchte ich sagen, dass der ADAC die Beschlüsse von Paris und Marrakesch nicht nur anerkennt, sondern auch zur Kenntnis genommen hat, dass in repräsentativen Befragungen fast 60 Prozent der ADAC-Mitglieder sagen, wir brauchen ambitioniertere CO₂-Ziele, als wir sie aktuell haben. Gleichzeitig gibt es aus unserer Sicht eine interessante Argumentationskette, die zeigen soll, dass der Diesel nur den SUV-fahrenden Großstädtern diene. Das hat Herr Resch eben eindrucksvoll vorgemacht. So entsteht eine soziale Debatte, die es eigentlich nicht gibt. Ich darf daran erinnern, dass die meisten Diesel im Kleinwagenbereich unterwegs sind. Ich habe ehrlich gesagt privat kein Problem damit, meinen Audi SQ5 nach einer erhöhten Steuerlast zu betanken. Die alleinerziehende Mutter, die in die Stadt muss, soweit sie das künftig noch darf, würde ein Problem haben. Insofern wird die eigentliche Lenkungswirkung, die erzielt werden soll, nicht erzielt. Die Gruppe, die Sie treffen wollen, treffen Sie nicht. Denen ist diese Erhöhung, die sie planen, egal.

Mein dritter Punkt ist: Wir sehen die Möglichkeit, dass auch die Dieselselbsttechnologie einen von den GRÜNEN völlig zu Recht formulierten Anspruch erfüllen kann. Nämlich dann, wenn es gelingt, die sauberen Diesel auf die Straße zu bringen. Sie wissen als Finanzausschussmitglieder, dass das durchschnittliche Alter von Gebrauchtwagen in Deutsch-



land bei elf Jahren liegt. Das heißt, wir haben Innovationszyklen der privaten Automobilbesitzer. Die Frage ist, ob wir denen Planungssicherheit geben oder einen Teilaspekt herausgreifen, nämlich das Thema der Dieselsebesteuerung. Das ist keine Subventionierung. Das wird auch durch die Wiederholung des Begriffes „Subvention“ nicht richtiger. Sondern es war eine gewollte Maßnahme. Wenn man die Finanzierung durch Steuerlast im Verkehrssektor verändern will, dann muss man das auf alle Bereiche einschließlich der Kfz-Steuer beziehen. Eine Erhöhung der Besteuerung von Dieseldieselkraftstoff müsste mit einer Senkung der Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge einhergehen. Das muss man dann im gesamten Kontext berücksichtigen.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von der CDU/CSU-Fraktion. Herr Dr. Brodesser, bitte.

Abg. **Dr. Carsten Brodesser** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Frage zielt auf die Kosteneffekte einer möglichen höheren Dieselsebesteuerung ab und richtet sich an den Vertreter des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks sowie an Herrn Prof. Bräuninger vom Economic Trends Research.

Die Frage an den Zentralverband des Deutschen Handwerks ist, wie groß die Belastung, insbesondere der kleinen und mittleren Handwerksbetriebe, einzuschätzen ist, welche durch die Anhebung des Dieselsebesteuersatzes entstehen würde. Gibt es da entsprechende Hochrechnungen oder Umfragen unter den Mitgliedsverbänden?

In Anlehnung an die Frage an den Zentralverband des Deutschen Handwerks, die Frage an Herrn Prof. Bräuninger: Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme zum Fachgespräch, dass die Begrenzung der Steuerlast auch deshalb sinnvoll sei, weil die Betroffenheit von der Besteuerung sehr unterschiedlich stark ist. Stark betroffen sind eben auch Unternehmen und Personen, die aus beruflichen Gründen größere Strecken mit dem PKW zurücklegen müssen. Also nicht nur der private SUV-Fahrer, sondern auch der normale Arbeitnehmer, der mit einem Mittelklasse PKW mit Dieseldieseltechnologie 80 000 oder 100 000 Kilometer pro Jahr fährt. Gibt es Erkenntnisse Ihrerseits, inwieweit sich die Kostensituation der Unternehmen verändern würde, wenn die Dieselsebesteuerung erhöht würde?

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Für den Zentralverbandes des Deutschen Handwerks, Herr Dr. Benke, bitte.

Sv **Dr. Carsten Benke** (Zentralverbandes des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH)): Wir haben leider keine aktuellen Umfragen zu der Thematik. Es wird aber bei unserer nächsten Verkehrsumfrage abgefragt werden.

Wir können etwas überschlagen: Wir wissen, dass die durchschnittliche Laufleistung im Handwerk ungefähr 18 000 bis 20 000 Kilometer beträgt. Wenn wir einen Sprinter betrachten, der relativ wenig verbraucht, ca. 6 bis 7 Liter auf 100 Kilometer, dann kommen wir dort auf Zusatzkosten von 400 bis 500 Euro im Jahr. Wenn wir ein Fahrzeug haben, das mehr läuft, beispielsweise 50 000 Kilometer, und auch etwas mehr verbraucht, beispielsweise über 10 Liter, weil es vollgeladen und im Baugewerbe unterwegs ist, dann betragen die Mehrkosten schon deutlich über 1 500 bis 2 000 Euro. Das muss man sich dann für einen Fuhrpark vorstellen, der bei einem mittelgroßen Betrieb schnell mal 20 Fahrzeuge umfassen kann. Nehmen wir beispielsweise einen kleinen Installateur mit acht Fahrzeugen. Dann sind wir schon im Bereich von Mehrkosten von 5 000 bis 10 000 Euro. Das ist ganz grob überschlagen. Das müssen wir in der Tat dann noch mal sehr ausdifferenzieren und auch für die einzelnen Gewerke sehr unterschiedlich gewichten.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Economic Trends Research, Prof. Bräuninger, bitte.

Sv **Prof. Dr. Michael Bräuninger** (Economic Trends Research): Ich glaube, Betriebe, die hohe Fahrleistungen haben, haben kaum Möglichkeiten zu substituieren oder andere Fahrzeuge zu nutzen. Sie werden also dieselben Fahrzeuge weiterfahren, so dass die höheren Steuern zu Kostensteigerungen führen würden. Bei einigen Unternehmen könnte das dazu führen, dass sie ihre Geschäftstätigkeit in dieser Form nicht weiter fortführen könnten. Das hätte den Effekt, dass Unternehmen eventuell stärker lokal agieren würden, und damit tatsächlich Einsparungen entstehen. Aber es kann sicherlich auch nicht gewünscht sein, dass der Wettbewerb auf diese Weise beschränkt wird.

In bestimmten Bereichen gibt es darüber hinaus auch eventuell die Möglichkeit, in neue Technolo-



gien zu investieren. Das können größere Unternehmen leichter als kleinere. Das ganze könnte Wettbewerbsverzerrungen zugunsten größerer Unternehmen hervorrufen, die leichter investieren und finanzieren können als kleine Unternehmen.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für die Fraktion der AfD, Herr Keuter, bitte.

Abg. **Stefan Keuter** (AfD): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an Herrn Rechtsanwalt von Wrese.

Herr von Wrese, welche Bedeutung hatte oder hat der Vertrauensschutz beim Kauf eines Diesel-PKW aus Ihrer Sicht und stehen Ihrer Meinung nach umweltfreundliche Alternativenergien, wie im Antrag formuliert, zur Verfügung? Gibt es Ihrer Einschätzung nach auch Alternativlösungen zu diesem vorliegenden Antrag? Vielen Dank.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Herr von Wrese, bitte.

Sv **Alexander von Wrese** (Rechtsanwalt): Bevor ich die Frage beantworte, möchte ich das, was gerade schon gesagt wurde, unterstreichen. Weltweit haben wir den Trend zu Geländewagen, und es ist in anderen Ländern, insbesondere in den USA, so, dass dort gerade keine Diesel-SUVs genutzt werden. Die Argumentation, der Diesel wäre sozusagen Motivator für die Ausbreitung von SUV-Fahrzeugen, geht aus meiner Sicht deutlich fehl.

Haben wir einen Vertrauensschutz? Natürlich hat jeder Bürger und jeder Dieselfahrzeugkäufer auch einen Vertrauensschutz, und wir wissen alle in diesem Raum, wie die Automobilindustrie oder wie Teile der Automobilindustrie, wir wollen ja nicht alle über einen Kamm scheren, systematisch betrogen haben. Es ist ein ernst zu nehmendes Problem, dem wir uns hier stellen müssen. Außerdem ist die Frage, inwiefern auch die Bundesregierung eine Mitverantwortung für die Überwachung dieser Maßnahme trägt.

Um noch einmal die unmittelbar Betroffenen in dieser Debatte anzusprechen, nämlich insbesondere die Berufspendler, die 50 bis 100 Kilometer in eine Richtung nicht mit ihrem großen Porschediesel, sondern mit ihrem kleinen Dieselfahrzeug zurücklegen. Eine zusätzliche Steuerbelastung bedeutet eine weitere Minderung des Restkaufwertes. Wir haben mittlerweile ein Wertverlust bei Dieselfahr-

zeugen von 30 Prozent. Sie können sich ausrechnen, wie die Maßnahme verschärfend wirkt, wenn es dort noch zu Steuererhöhungen kommt. Das heißt, hier besteht ein Vertrauensschutz, dem wir zumindest in umweltpolitischer Hinsicht Rechnung tragen müssen.

Sie hatten mich noch gefragt, ob es vernünftige Alternativtechnologien gibt. Natürlich gibt es die, aber wir sehen auch an dem Beispiel Tesla und den Elektroautos, wo es jetzt gerade in der Schweiz einen tödlichen Unfall gegeben hat – nicht deswegen weil das Fahrzeug fehl gelenkt war, sondern weil höchstwahrscheinlich, so wie in den USA auch, die Akkubatterien gebrannt haben oder zumindest mitverantwortlich dafür waren – dass diese Technik noch nicht ganz ausgereift ist. Meine Damen und Herren, das sind deutliche Beispiele dafür, dass wir nicht mit Fug und Recht behaupten können, es gäbe zumindest im Elektrobereich sichere, vernünftige Alternativantriebsformen. Wir sind auf einem richtigen Weg, wenn wir diese weiter fördern, aber wir müssen der Tatsache Rechnung tragen, dass dies die Dieselschuld in dem Umfang, wie wir sie jetzt haben, nicht ersetzen kann. Vielen Dank.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für die Fraktion der SPD, Herr Rimkus, bitte.

Abg. **Andreas Rimkus** (SPD): Schönen Dank. Meine Frage geht an Herrn Möller vom ADAC. Im Antrag, der zur Rede steht, lese ich von Dekarbonisierung. Ich würde aber viel lieber mit Ihnen über die Frage von Defossilisierung aus Ihrer Sicht reden, weil ich eben gehört habe, dass Sie durchaus auch auf die technischen Fragen Antwort geben können.

Ist es denkbar, dass Verbesserungen bei der 10. BImSchV oder auch bei der europäischen RED II (Renewable Energy Directive II), die wir in Bezug auf die Frage bioenergetischer Anteile im Diesel gerade diskutieren, – sprich Bio LPG, Bio Diesel – auch zu einer Verbesserung der Lage bei den Dieselfahrzeugen insgesamt führen können, solange wir im Nutzfahrzeugsbereich diese Antriebsart noch benötigen?

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Für den ADAC, Herr Möller, bitte.

Sv **Alexander Möller** (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)): Vielen Dank für die Frage. Ja, das Thema Biokraftstoffe ist ein Thema,



welches wir technologisch begleiten. Das setzt aber voraus, dass es einen gesellschaftlichen Konsens darüber gibt, dass in die Dieselsechnologie investiert werden kann. Das ist problematisch, wenn die Verbraucher damit rechnen müssen, dass es politisch gewollt ist, dass es den Diesel morgen oder übermorgen nicht mehr gibt. Wenn es nicht gelingt, Planungssicherheit für Verbraucher, Handwerk und andere zu erzeugen, dann lohnen sich Investitionen in solche Themen sicherlich weder für die Industrie noch für die Verbraucher. Für die Industrie geht es um die Skalierbarkeit ihrer Produktion und für die Verbraucher geht es um die Frage, auf was man sich bei der Finanzierung des privaten Haushaltes zukünftig verlassen kann.

Deshalb will ich noch einmal sagen, dass die Frage von alternativen Technologien aus Sicht des ADAC auf der Agenda steht. Jeder der sagt, es gibt keinen PKW, dessen Elektroantrieb sicher ist, der ist aus meiner Sicht, mit Verlaub, Herr Kollege, weit weg von der Wirklichkeit. Das sieht man bei den deutschen Herstellern. Wir erleben jetzt langsam, dass es Markteintritte im E-Bereich in allen Preiskategorien gibt. Das finden wir als Verbraucherschutzorganisation gut. Aber die Frage, die Sie ansprechen, kann nur beantwortet werden, wenn es einen Konsens gibt, dass der Diesel als Brückentechnologie eine Rolle spielen soll.

Wir wissen alle, die Dekarbonisierung, die Frage von emissionsfreier Mobilität im Individualverkehr steht auf der Agenda. Der gesellschaftliche Streit geht um die Frage, bis wann ist welches Ziel zu erreichen, unter Berücksichtigung der wirtschafts- und industriepolitischen sowie der sozialen Bedingungen. Wenn wir als ADAC den Koalitionsvertrag richtig lesen, dann gibt es die Absicht, eine Kommission zum Thema Mobilität einzusetzen. Und dabei wird diese Frage des Big Picture wesentlich sein. Dabei wird auch die Frage der Finanzierung industriepolitisch wesentlich sein. Und dann wird die Frage der Besteuerung der unterschiedlichen Antriebsarten wesentlich sein. Diese Fragen muss man aus unserer Sicht in einem gemeinsamen Kontext sehen. Wir erleben ja, dass die Kolleginnen und Kollegen der Mitgliedsunternehmen des VDA in täglichen Radio-, Fernseh- und Printanzeigen das Thema „Wie löse ich diese Verunsicherung auf?“, durch eine Rücknahmegarantie der Herstel-

ler adressieren, jedenfalls bei den deutschen Herstellern. Die Importeure machen sich noch relativ frei von diesem Thema.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von der CDU/CSU-Fraktion. Ich lerne heute viele neue Kollegen kennen. Herr Carsten Müller, bitte.

Abg. **Carsten Müller** (CDU/CSU): Das ist vollkommen richtig, Frau Vorsitzende. Ich möchte kurze Fragen stellen. Wir haben verschiedene Erörterungen zur Frage der Korrelation zwischen dieselmotorischen Antrieben und der Fahrzeuggröße gehört. Herr Resch hatte dazu ausgeführt, und auch Herr Möller vom ADAC hatte seine Beobachtungen mitgeteilt. Ich möchte Herrn Möller fragen, ob, weil Herr Resch auf die Korrelation bei Neuzulassungen abgehoben hatte, mein rudimentärer Marktüberblick zutreffend ist, dass im Moment die Anzahl der Kleinwagen, die mit Dieselmotoren überhaupt auf den Markt verfügbar sind, deutlich zurückgegangen ist. Dass also die aktuelle Korrelation deswegen zustande gekommen ist, weil aufwendige Abgasreinigungstechniken, wie wir sie bei hochmodernen Dieselfahrzeugen finden, eben einen gewissen preislichen Aufwand erfordern, der bei Kleinwagen schwieriger im Preis abzubilden ist, als bei Fahrzeugen der Mittelklasse und der Luxusklasse.

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Dr. Scheel vom VDA. Mir liegen Zahlen von der Landesanstalt für Umwelt des Landes Baden-Württemberg zum Hotspot Stuttgart-Neckartor vor. Wir unterhalten uns über umweltfreundliche Mobilität, und ich betrachte einmal die NOx-Werte. Im Jahr 2006 sind dort 853 Überschreitungsstunden gemessen worden. Im Jahr 2017 waren es drei Überschreitungsstunden. 853 zu drei. Es geht um das Thema Umweltfreundlichkeit. Halten Sie es für angezeigt, diese Zahlen des LUBW anzuzweifeln, oder glauben Sie schon, dass wir die Emissionssituation an einigen Hotspots bzw. an vielen Hotspots schon in den Griff bekommen haben?

Die letzte Frage geht an Herrn Dr. Scheel. Heute wurde hier im Haus eine Studie der DEKRA vorgestellt. Es wurde auf Fahrzeuge mit aktueller Dieselsechnologie abgehoben, und es wurde dargestellt, dass Euro 6d-TEMP-Fahrzeuge in praktisch allen Emissionsarten mittlerweile signifikant besser oder wenigstens gleichwertig zu Otto-angetriebenen Mo-



toren sind. Wir liegen im Bereich der verbrennungsmotorisch induzierten Feinstaub-Emission praktisch bei der Null-Linie. Im Gegensatz zu Otto-Motoren. Bei NOx liegen wir auf pari und bei CO₂ sind wir ebenfalls deutlich besser. Ist das zutreffend oder muss man auch das bezweifeln?

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: So, jetzt ganz kurze und knackige Antworten. Gefragt war Herr Möller vom ADAC.

Sv **Alexander Möller** (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)): Ich würde lieber die zweite Frage beantworten, Frau Vorsitzende. Vielen Dank, Herr Abgeordneter, für die Fragestellung. Kurze Antwort: Ihr angeblich rudimentäres Marktwissen trügt Sie nicht, das ist auch unsere Beobachtung. Ich darf jetzt keine Werbung für Hersteller machen, aber ein krisengeschüttelter hessischer Hersteller bietet zum Beispiel auch im Kleinwagenbereich Euro 6d-TEMP an. Das gibt es alles. Aber richtig ist, dass wir in den letzten zwei Jahren gesehen haben, dass der Diesel – das war ja auch die Formulierung in den Medien – von unten stirbt, weil die Rentabilität für die Autohersteller bei Kleinfahrzeugen nicht gegeben ist. Die teure Investition in den sauberen Diesel reduziert das EBIT dieser Fahrzeuge. Aber offensichtlich ist erkannt worden, dass es unter Gesichtspunkten der Ökologie und der Vermarktung notwendig ist, diese teurere Dieseltechnologie auch in Kleinfahrzeugen zu verwenden. Wenn Sie das genau nachlesen wollen, lade ich Sie ein, ADAC.de zu besuchen. Dort haben wir eine Liste mit allen aktuellen Euro 6d-TEMP-Angeboten aller Hersteller veröffentlicht.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Wunderbar. Dann für den Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Scheel, bitte.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank. Ich versuche es ganz kurz zu machen, Herr Müller.

Ihre Informationen sind richtig. Der Trendkanal im Hinblick auf die Stickoxidbelastung ist eindeutig. Er zeigt in allen belasteten Städten nach unten. Nach Messung des Center of Automotive Research werden Ende 2018 in nur noch sechs Städten die Luftqualitätsgrenzwerte um mehr als zehn Mikrogramm überschritten. Auch in diesen Städten zeigt der Trendkanal nach unten. Dazu leisten moderne und saubere Diesel neben anderen Maßnahmen, an

denen wir beteiligt sind, einen signifikanten Beitrag. Es ist auch richtig, dass Fahrzeuge verschiedener Hersteller, auch unserer Mitglieder, die Euro 6 und Euro 6d-TEMP Grenzwerte einhalten. Dies wird durch Messung aller relevanten Institute, die uns bekannt sind, bestätigt. Auch durch den ADAC.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank für die Punktlandung. Für die Fraktion der Freien Demokraten, Frau Skudelny, bitte.

Abg. **Judith Skudelny** (FDP): Vielen Dank. Jenseits dessen, was Herr Resch vorhin gesagt hat, waren sich die Experten einig, dass der Umstieg in der Mobilität im Moment im Wesentlichen vom Dieselfahrzeug zum Otto-Motor stattfindet und dort ein Einsparpotenzial von 600 000 Tonnen CO₂ zur Debatte steht.

Meine Frage richtet sich dahingehend an Herrn Prof. Dr. Bräuninger. Nehmen wir einmal an, dass tatsächlich die Elektromobilität zukünftig die alternative Antriebstechnologie sein sollte. Auf den Gesamtzyklus eines Elektrofahrzeugs bezogen: Wie sieht es dort im Hinblick auf die CO₂-Emissionen aus? Und halten Sie die derzeitige Besteuerung der Elektromobilität im Hinblick auf die Dekarbonisierung entsprechend für angemessen?

Wenn ich die NO₂-Emissionsfaktoren bei PKW anschau, dann sehe ich eine Halbierung der Luftschadstoffe von Euro 5 auf Euro 6. Was ich persönlich bei einem Sprung von einer Generation von Fahrzeugen zur nächsten wirklich faszinierend finde. Glaube Sie, dass es der Technologie, die ja im Moment große Sprünge macht, wirklich dienlich ist, wenn wir an der Rahmengesetzgebung, insbesondere an der Besteuerung, gerade jetzt, wo so große Fortschritte erzielt werden, Änderungen vornehmen? Dies vor dem Hintergrund, dass wir diese Antriebsform nicht nur in Deutschland, sondern weltweit vermarkten und CO₂ nicht nur in Deutschland, sondern weltweit ein Thema ist.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Economic Trends Research, Prof. Bräuninger, bitte.

Sv **Prof. Dr. Michael Bräuninger** (Economic Trends Research): Ich fange mit E-Mobilität und der Frage nach der CO₂-Steuer an. Wenn man die derzeitigen Steuern auf den CO₂-Gehalt bezieht, dann sind sowohl die Kraftstoffe Benzin als auch Diesel schon mal sehr hoch besteuert, insbesondere wenn man



das mit Steuern auf Elektrizität oder andere Energieträger vergleicht. Kraftstoffe sind vergleichsweise sehr hoch besteuert.

Wenn wir über die Zukunft der Mobilität insgesamt reden: Hier ist mehrfach die E-Mobilität angesprochen worden. Ich bin mir nicht sicher, ob zumindest die batteriegetriebene E-Mobilität wirklich die Zukunft ist und ob das langfristig trägt. Der Vorteil von batteriegetriebenen Fahrzeugen ist in erster Linie dann vorhanden, wenn diese mit erneuerbarem Strom geladen werden. Zurzeit haben wir bei der Stromerzeugung etwa ein Drittel des Stroms, der erneuerbar erzeugt wird. Selbst wenn wir die erneuerbare Stromerzeugung gewaltig ausbauen, gibt es noch einen hohen Bedarf im traditionellen Anwendungsbereich von Elektrizität. Dann bleibt die Frage, ob wir ausreichend erneuerbaren Strom haben, um auch noch PKW zu laden.

Dazu muss man sagen: Der Energiebedarf von PKW ist durchaus groß, gemessen an der gesamten Stromerzeugung. Wenn wir aber den Strommix so beibehalten, wie er zurzeit vorliegt, dann haben Elektroautos, bezogen auf das CO₂-Ziel, eigentlich keinen Vorteil gegenüber konventionellen PKW, insbesondere gegenüber Diesel-PKW. Wenn man die Stromsteuer auf den CO₂-Gehalt von Strom bezieht, ist sie sehr viel niedriger als die Steuer auf die Treibstoffe für Kraftfahrzeuge bezogen auf den CO₂-Gehalt. Insofern halte ich das für fragwürdig. Wenn wir den erneuerbaren Strom stark ausbauen, werden wir zukünftig Zeiten haben, in denen wir Überschussangebote an erneuerbarem Strom haben, und diese sollten wir, wenn es möglich ist, für die E-Mobilität nutzen. Es ist aber die Frage, ob die Batterien genau zu den Zeitpunkten geladen werden, wenn wir diese Überschussangebote haben. Wir könnten die Überschussangebote von erneuerbarem Strom viel eher mit E-Fuels und anderen Technologien nutzen, wenn sie denn vorhanden sind. Insofern bin ich mir noch unsicher, ob die derzeitige Form der batteriegetriebenen Elektromobilität wirklich die Zukunft darstellt.

Mein letzter Punkt bezieht sich auf die Entwicklung der NOx-Emissionswerte. Ich denke, für die Technologieentwicklung ist langfristige Planbarkeit immer eine gute Sache, und es ist immer wichtig, dass langfristige Planungsgrundlagen bestehen. Insofern sind abrupte Änderungen der Besteuerung gefährlich. Wir sehen das jetzt auch bei der batteriegetriebenen Mobilität. Da bin ich, wie gesagt,

durchaus skeptisch, was die Zukunft angeht. Insofern sollte man auch darüber nachdenken, ob man nicht ergebnisoffen viel stärker die Forschung und Entwicklung in verschiedenen Technologien fördert, statt sehr stark auf eine Technologie zu setzen, von der noch nicht klar ist, ob sie denn wirklich die Zukunft darstellt.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von der Fraktion DIE LINKE., Frau Remmers, bitte.

Abg. **Ingrid Remmers** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Ich habe zwei Fragen. Wir haben hier heute einiges über die Definition von Subventionen gehört, aber wenn ich das richtig verstanden habe, waren wir uns zum Schluss doch alle einig, dass die Dieselbesteuerung als Steuerungsinstrument implementiert wurde. Egal wie man das jetzt nennt. In diesem Zusammenhang wurde davon gesprochen, dass eine Veränderung der Dieselbesteuerung eine große Planungsunsicherheit und Verunsicherung gerade auch im Handwerk nach sich ziehen würde. Ich persönlich denke, dass die Verunsicherung durch den Betrug der Automobilindustrie sicherlich bei weitem größer war, als es eine Subventionsänderung bzw. eine Besteuerungsänderung mit sich bringen könnte.

Meine Fragen richten sich an Herrn Resch und an den Vertreter des Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. Herr Resch, der VDA hat eben davon gesprochen auch weiterhin auf saubere effiziente Dieselfahrzeuge zu setzen. Wir haben jetzt gerade jüngst im Handelsblatt einen Artikel über den Wundermotor von Bosch lesen können. Da habe ich mich gefragt: „Worum handelt es sich hier?“ und „Ist das tatsächlich ein Wundermotor mit dem wir gar keine Steueränderungen mehr brauchen?“ Die Frage an beide Sachverständigen noch einmal, wie Sie die Besteuerungsmöglichkeiten auch mit Blick auf die Kfz-Steuer sehen. Ob es variabel sein könnte, wo man besteuert, und wie man das am besten angehen könnte.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Für die Deutsche Umwelthilfe, Herr Resch, bitte.

Sv **Jürgen Resch** (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Vielen Dank. Die Antwort ist relativ einfach. Die Experten haben sich sehr über die Pressekonferenz von Bosch amüsiert, weil das vorgestellt wurde, was seit Jahren in die USA verkauft wird. Wir haben in unserem Emissionskontrollinstitut diese



Messwerte auch schon beim Motor OM 654 von Mercedes und bei anderen gemessen. Das ist also Stand der Technik. Bosch hat ja auch dazu gesagt, dass das alles Teile sind, die heute auch schon verwendet werden. Gut eingestellt werden diese Werte erreicht. Ich sage es noch einmal: Solche sauberen Diesel, die weit unter dem Wert von 80 Milligramm NO_x/km bleiben, die können als Übergangstechnologie noch einige Jahre fahren. Diese Technologie würde mit der Luftreinhaltung kompatibel sein. Sie muss eigentlich nur durch das Ordnungsrecht umgesetzt werden. Vielleicht in diesem Zusammenhang aktuelle Zulassungszahlen vom April 2018, Herr Möller: Wir haben leider nicht mehr die Situation, dass die Kompaktklasse führend ist. Sie hat um zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr verloren und ist jetzt mit 22 Prozent zurückgefallen hinter die SUV. Diese haben sich innerhalb von einem Jahr um 33 Prozent erhöht. Sie liegen jetzt bei einem Marktanteil von 25 Prozent. Die Kleinwagen liegen bei 14 Prozent. Die Steuerungswirkung, die wir im Moment haben, ist fatal. Das sind einfach die Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes, das können Sie nachlesen.

Damit bin ich beim zweiten Teil, der Kfz-Besteuerung. Bei der Kfz-Besteuerung haben viele andere EU-Staaten gute Erfahrungen damit gemacht, dass man eine exponentielle Erhöhung bei Emissionen vornimmt, die oberhalb der Zielwerte der EU liegen. Damit hat man dann auch Spielraum, um besonders effiziente und saubere Technologien zu fördern, damit wir eine schnellere Marktdurchdringung durch verschiedene alternative Antriebe, unter anderem batterieelektrische, bekommen. Die Tatsache, dass die deutsche Automobilindustrie zwar Weltmeister bei der Ankündigung ist, aber im Moment bei den Elektrofahrzeugen nicht liefern kann, sollte uns allen zu denken geben. Was ist uns versprochen worden für das Jahr 2020? Eine Million Elektrofahrzeuge?!

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Herr Oppermann, bitte.

Sv **Michael Oppermann** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank. Die Frage war ja, welche alternativen Besteuerungsmöglichkeiten es gibt, insbesondere mit Blick auf die Kfz-Steuer. Aus unserer Warte gibt es umweltpolitisch erstmal keine Begründung für eine Privilegierung des Diesels. Es ist dann die Frage, ob man

eher besteuern möchte, dass jemand ein Dieselfahrzeug besitzt oder ob man eher besteuern möchte, dass er damit fährt und wie viel er damit fährt. Da ist die Wirkung der Kfz-Steuer, die unabhängig von der Laufleistung ist, natürlich eine andere als die Wirkung der Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff, die Betriebskosten überträgt. Aus einer umweltpolitischen Perspektive ist es sinnvoller, den Dieserverbrauch stärker zu besteuern, statt es über die Kfz-Steuer zu machen.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für die CDU/CSU-Fraktion, Herr Brehm, bitte.

Abg. **Sebastian Brehm** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an den Verband der Automobilindustrie und an den ADAC. Wir hatten gerade von Herrn Resch den Eindruck vermittelt bekommen, dass es ein deutsches Phänomen wäre, dass erstens mehr SUVs gekauft würden und dass zweitens in Deutschland die Besteuerung über verbilligten Kraftstoff und eine Kompensation bei der Kfz-Steuer vorgenommen wird. Geben Sie uns bitte einen Überblick, wie in diesen Punkten die Entwicklung in Europa ist. Und vielleicht geben Sie uns noch einen Ausblick zur Frage, welche Technologien sich durchsetzen werden. Herzlichen Dank.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Für den Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Scheel, bitte.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank, Herr Brehm, für diese Frage. In der Tat ist es so, dass der Trend zu SUVs weltweit zu beobachten ist. Insbesondere auch in Ländern wie USA und China, aber auch in anderen europäischen Staaten, die eine wesentlich geringere oder teilweise, wie in Großbritannien, gar keine niedrigere Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff haben. Noch einmal: Es handelt sich nicht um eine Privilegierung, es handelt sich auch nicht um eine Subvention, das kann nicht oft genug betont werden. Wir maßen uns nicht an, die Präferenzen des Verbrauchers zu verteufeln, sondern wir sehen einen Markttrend, den es weltweit gibt.

Wobei man auch dazu sagen muss, SUV ist nicht gleich SUV. Der eine oder andere malt hier Bilder von panzerartigen Fahrzeugen an die Wand. Auch im kleinen und mittleren Segment gibt es zunehmend Fahrzeuge, die einfach eine höhere Plattform haben und auf diese Weise in das SUV-Segment



fallen. Und auch diese Fahrzeuge sind sehr effizient und sehr sparsam. Zudem können sie auch als Hybride angeboten werden oder voll elektrifiziert. Das wird zunehmen. Sie können auch mit anderen Alternativtechnologien gefahren werden, und auch das Thema E-Fuels ist eben schon angesprochen worden. Das gehört aus unserer Sicht zu einer Fächerstrategie, die auf alle Instrumente setzt, um zunehmend zu einer Defossilisierung des Verkehrs zu kommen. Nur wenn wir alle diese Instrumente gleichermaßen nutzen, Elektrifizierung, E-Fuels, aber auch hoch effiziente Verbrenner, werden wir die Klimaziele, zu denen wir stehen, erreichen. Vielen Dank.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für den ADAC, Herr Möller, bitte.

Sv **Alexander Möller** (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)): Ich glaube, es ist deutlich geworden, Herr Abgeordneter Brehm, dass ich mit meiner Eingangsbemerkung zu den Zulassungszahlen durch Herrn Resch sogar bestätigt worden bin. Denn das, was Herr Resch für April 2018 ausführt hat, besagt, dass insbesondere im SUV-Bereich die Zahlen exorbitant steigen, während im Klein- und Mittelklassebereich das nicht passiert. Das ist völlig klar, weil die potenziellen Käufer von kleinen und mittleren Fahrzeugen im Moment schlichtweg nicht wissen, was passiert. Und dem durchschnittlichen SUV-Käufer bzw. dem durchschnittlichen SUV-Nutzer (Stichwort Dienstwagen) ist das schlichtweg egal. Insofern ist das eine Bestätigung dafür, dass wir eine gesellschaftliche Diskussion über die Zukunft der Mobilität brauchen. Bei der Umsetzung der CO₂-Werte in einem von der Politik zu definierenden Zeitraum sind wir durch Europa und die Klimaschutzabkommen sowie der Ausgestaltung des Klimaschutzgesetzes 2019 gebunden. Die Frage ist in der Tat, wie das am Ende ausgeht. Dann wird es auch ein Ende der aktuellen Kaufzurückhaltung im Klein- und Kompaktwagenbereich geben.

In meiner zweiten Bemerkung will ich noch mal als Teil meiner Antwort an Herrn Prof. Bräuninger anschließen. Das sehen wir an der Stelle genauso. Sie sind da viel mehr der Experte. Die Frage, ob genug Ökostrom für die Mobilität da ist, sehen wir anders. Sie sind da sehr pessimistisch, wir sind das nicht. Aber das ist auch nicht unsere Kernkompetenz. Ich will ausführen, dass wir zwar verstehen, dass die

Automobilindustrie auf die alternative Antriebsform der E-Mobilität setzt, weil die Autoindustrie Skalierbarkeit braucht, das ist völlig klar. Aus unseren Studien bei Test und Technik in Landsberg ergibt sich eine Gewissheit in Bezug auf die E-Mobilität aber noch nicht. Sie kennen vielleicht unseren CO₂-Vergleich der unterschiedlichen Antriebsarten. Die Life-Cycle-Betrachtung ergibt, nach allem, was wir heute wissen, dass man über 150 000 Kilometer braucht, um Vorteile bei der E-Mobilität zu bekommen. Das zweite Thema „Infrastruktur“ muss ich nicht näher ausführen.

Mein Fazit lautet also, dass E-Mobilität ein wesentlicher Beitrag ist. Wir wünschen uns aber eine Technologieoffenheit. Wir müssen weiter über andere Themen sprechen. Natürlich verstehen wir Kaufprämien für Elektrofahrzeuge, aber wir brauchen viel mehr. Es ist eben von Herrn Prof. Bräuninger gesagt worden: Wir müssen die Forschung in Infrastruktur und Technologie mehr und technologieoffen fördern, denn sie entscheidet über unsere Mobilität in den kommenden 30 Jahren.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Die nächste Frage kommt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Herr Schmidt, bitte.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Vielen Dank. Meine Fragen richten sich gleichermaßen an Herrn Oppermann und an Herrn Resch. Die erste Frage wäre die Bitte um einen kurzen Überblick wie die Entwicklung in anderen europäischen Ländern ist. Inwiefern dort ebenfalls an entsprechenden Dieselsubventionen festgehalten wird.

Die zweite Frage bezieht sich darauf, was aus Ihrer Sicht für eine Besteuerung nach dem Äquivalenzprinzip gemäß des CO₂- und Energiegehalts des Kraftstoffes spricht.

Außerdem eine konkrete Nachfrage an Herrn Oppermann bezüglich Ihrer schriftlichen Stellungnahme, in der Sie Studienergebnisse darstellen. Da würde ich Sie bitten, dies noch einmal kurz zu konkretisieren. Sie schreiben, dass mit dem Ende der Subvention die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr innerhalb von fünf Jahren um neun Prozent reduziert werden könnten.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Für das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Herr Oppermann, bitte.



Sv **Michael Oppermann** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank. Ich würde mich zunächst auf die letzten zwei Fragen beziehen. Der eine Aspekt war die Frage nach dem Äquivalenzprinzip. Also ich besteuere den Energiegehalt oder die CO₂-Last der einzelnen Kraftstoffe. Wenn ich eine klimapolitische Lenkungswirkung erzielen möchte durch die Besteuerung, dann ist das mein erstes Mittel der Wahl. Ich muss bei Besteuerungen natürlich bedenken, dass ich auch noch andere Ziele verfolge, wie etwa die Einnahmementwicklung des Staates. Aber die CO₂-Orientierung der Besteuerung ist das Instrument der Wahl, wenn ich versuchen möchte, eine umweltpolitische Lenkungswirkung zu erzielen, und das stringent auf dieses Ziel hinwirkt und technologieoffen ist, weil ich diese Art der Besteuerung grundsätzlich auf alle Kraftstoffe übertragen kann und so eine faire Wettbewerbsbedingung für jede Art von Kraftstoffe schaffe.

Dann hatten Sie nach der Studie gefragt. Es gibt eine Studie aus dem Jahr 2017 vom Mercator-Institut und vom Potsdam-Institut für Klimaforschung, die tatsächlich die Preiselastizität untersucht hat, in wieweit ein steigender Preis beim Diesel eine Anpassung des Kaufverhaltens nach sich ziehen würde. Sie geht davon aus, dass sich der Absatz im Kraftstoffmarkt mittelfristig um 14 Prozent reduzieren würde, nicht aber im Markt für Kraftfahrzeuge. Kurzfristig wird in der Studie ein Rückgang des Kraftstoffverbrauchs um fünf Prozent geschätzt. Hierbei ist aber auch der LKW-Bereich inkludiert. Das heißt, wenn wir jetzt auf den vorliegenden Antrag blicken, dann würde die Wirkung der dort vorgeschlagenen Maßnahmen wahrscheinlich etwas darunter liegen, wobei man auch sagen muss, dass die Substituierung im PKW-Sektor deutlich leichter zu vollziehen ist als im LKW-Sektor.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für die Deutsche Umwelthilfe, Herr Resch, bitte.

Sv **Jürgen Resch** (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Dann möchte ich direkt hierzu ergänzen. Es freut mich, dass wir mehrfach gehört haben, wie wichtig auch die Technologieneutralität ist, wofür wir ebenfalls eintreten. Wir sollten nicht immer nur für eine spezielle Technologie, sondern einfach auch für den Wettbewerb des Besten eintreten. Es müssen klare Rahmenbedingungen dafür gelten, und es muss eine langfristige Planbarkeit gegeben sein.

Deswegen treten wir sehr stark dafür ein, dass man die geeigneten Instrumente wählt, um die Entwicklungen voranzutreiben, die wir zum Beispiel für unsere Städte brauchen. Wir warten in diesen Minuten auf die Entscheidung der EU-Kommission wegen der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens. Morgen wird die Entscheidung in Leipzig begründet. Es ist Aufgabe der Politik, die richtigen Anreize zu setzen, um in den kommenden Jahren die richtigen Autos auf der Straße zu haben.

Zur Frage, was die anderen Staaten machen: Zusätzlich zur Kfz-Steuer existiert teilweise noch eine Zulassungssteuer bzw. Zulassungsabgabe. Außerdem gibt es in den anderen Ländern ebenfalls eine Mineralölsteuer. In der Regel sind diese Instrumente am CO₂-Ausstoß orientiert. Ich habe es vorhin ausgeführt. Am oberen Ende wächst die Belastung in einigen Ländern exponentiell, um die überschweren Fahrzeuge weg zu bekommen. Wenn sie sich das mal in Skandinavien anschauen, gerade auch in Norwegen: Die wirklich schweren Fahrzeuge kann sich kaum einer leisten. Die sind dann einfach weg. Wir brauchen auch keine X-Klassen oder Amaroks in der Stadt. Die werden aber immer häufiger, wenn ich sie eben indirekt begünstige. Es gibt im Ausland aber auch andere Steuerungsinstrumente, wie zum Beispiel die City-Maut, mit der sie unterschiedliche Belastungen für die Luftreinhaltung abbilden können. Beispiele sind London oder Stockholm. Das ist eine Steuerungsmöglichkeit jenseits von Fahrverboten. Fahrverbote kennen wir in Deutschland seit Jahren durch die Feinstaubplakette. In verschiedenen anderen EU-Staaten wurde deren Einführung gerade beschlossen.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Wir kommen zur letzten Fragestellung für das heutige Fachgespräch. Von der Fraktion der SPD, Herr Rimkus, bitte.

Abg. **Andreas Rimkus** (SPD): Dankeschön. Herr Prof. Dr. Bräuninger hat eben ausgeführt, dass Elektromobilität, mindestens die batterieelektrische, möglicherweise nicht der richtige Pfad sei. Ich habe eine Ziffer gehört. Sie sagten, die Energiemengen stünden nicht zur Verfügung. Es besteht ein Unterschied zwischen Arbeit und Leistung. Bei der Arbeit ist genügend vorhanden, das Problem ist offensichtlich die Leistung, zumindest die Leistungsdichte, die wir brauchen, um die entsprechende Menge an Fahrzeugen batterieelektrisch dann auch voll zu tanken. Ich kenne Zahlen, die



von 15 Kilowattstunden pro 100 Kilometer bei durchschnittlich 15 000 Fahrkilometern pro Jahr sprechen. Das sollte leistbar sein. Beim Ziel für 2020 von 1 Mio. E-Fahrzeugen wird von einem entsprechenden Strombedarf von zwei Terrabytestunden gesprochen. Das erschreckt mich persönlich nicht.

Ich habe in diesem Zusammenhang eine Frage an Herr Dr. Scheel vom VDA. Was wäre denn unter der Prämisse, dass die Batterieelektrik möglicherweise tatsächlich noch nicht in dem mittleren Segment der leichteren, aber auch der schweren Nutzfahrzeuge einsetzbar ist, eine Möglichkeit, um die vielfahrende Flotte zu entlasten? Ich selber komme aus Düsseldorf, das ist eine der beiden Städte, die hier schon genannt wurden. Da gibt es entsprechende Schwierigkeiten. Auf der einen Seite existiert die Verbrennungstechnologie, die CO₂-arm daherkommt, aber mit einer hohen NO_x-Belastung einhergeht. Und auf der anderen Seite steht die Frage, welche Alternativen es gibt. Deswegen konkret die Frage: Wäre es nicht sinnvoll, die vielfahrende Flotte vom Dieselmotor zu lösen? Also den ÖPNV zu elektrifizieren oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellen zu betreiben? Man sollte mit der kommunalen Flotte, sprich den kommunalen Müllfahrzeugen und den Taxen anfangen. Bei den Pendlern müsste man darauf setzen, dass innerhalb der nächsten Jahre eine Änderung im Verhalten entsteht.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Für Economic Trends Research, Herr Prof. Dr. Bräuninger.

Sv **Prof. Dr. Michael Bräuninger** (Economic Trends Research): Ich glaube, es ist nicht das Problem der Menge der Erzeugung, das ist tatsächlich möglich. Es ist in erster Linie das Koordinationsproblem, zu dem Zeitpunkt Strom zu tanken, an dem ausreichend erneuerbarer Strom zur Verfügung steht. Da das ganze dezentral erfolgt und somit sehr schwierig koordiniert und sichergestellt werden kann, besteht die Gefahr – wie wir das typischerweise bei der Elektromobilität heute sehen – dass über Nacht geladen wird. Wenn in der Nacht der erneuerbare Strom weg ist, dann kommt als nächstes Grenzkraftwerk das Kohlekraftwerk in Betrieb. Insofern werden die Elektro-PKW zurzeit überwiegend mit Kohlestrom geladen.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Jetzt der Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Scheel, bitte.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank, Herr Rimkus, dass Sie die Aufmerksamkeit nochmal auf die öffentlichen Fahrzeuge und auf den Transport im weitesten Sinne richten. Sowohl in der Stadt als auch für den öffentlichen Personennahverkehr werden wir in der nächsten Zeit einen signifikanten Anstieg der Angebote der Industrie sehen. Auch Streetscooter ist Mitglied des VDA, um das am Rande zu erwähnen. Also Sie sehen, die Automobilindustrie ist in diesem Bereich aktiv, und es wird jetzt darauf ankommen, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass diese Fahrzeuge auch am Markt erfolgreich sein können und von den Kunden angenommen werden. Das bezieht sich insbesondere auf das Thema „Ladeinfrastruktur“ und auf die anderen Erfordernisse, beispielsweise die Ausstattung der Betriebshöfe mit Ladeinfrastruktur und die Ausstattung von Endhaltestellen von Buslinien mit Ladeinfrastruktur. Das sind die Themen, die man dann angehen muss. Wir werden die Angebote sehen. Wir sehen viele Verkehre, die man auf diese Weise elektrifizieren kann und hoffen, dass das dann auch bei den Kunden, die sehr oft öffentliche Kunden sind, die entsprechende Nachfrage erzeugt – denn die war bisher nicht immer so groß. Dankeschön.

Vorsitzende, **Bettina Stark-Watzinger**: Vielen Dank. Wir sind jetzt am Ende unseres Fachgesprächs angekommen. Ich danke noch mal sehr herzlich den Experten, die den Weg zu uns gefunden haben und uns Rede und Antwort gestanden haben. Vielen Dank. Danke auch an alle Kolleginnen und Kollegen für die fokussierte und intensive Diskussion. Die neuen Informationen werden wir jetzt mit in unsere Arbeit nehmen und in die Diskussion im Ausschuss. Ich wünsche allen einen interessanten Nachmittag bei den Haushaltsberatungen und den Experten einen guten Heimweg. Vielen Dank.

Schluss der Sitzung: 17.29 Uhr

Bettina Stark-Watzinger, MdB
Vorsitzende

ADAC e.V.
Hansastraße 19
80686 München
E-Mail: buero-berlin@adac.de



Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

14.05.2018

– per E-Mail –

Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) zum öffentlichen Fachgespräch des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 16.05.2018

zum Antrag der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieseltechnologie schrittweise beenden“ (Drs. 19/472)

1. Der Wandel der Mobilität ist bezahlbar zu gestalten und für den Klimaschutz zu nutzen.

Mobilität befindet sich in einer Phase des Wandels. Durch Digitalisierung und Vernetzung rückt der Nutzer in den Mittelpunkt, denn Mobilität lässt sich individueller, intelligenter und multimodaler organisieren. Für den Nutzer sind die Erreichbarkeit in Stadt und Land, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Dienste sowie deren Bezahlbarkeit besonders wichtig. Die Mobilität der Zukunft muss mit den gesellschaftlichen Zielen zum Schutz der Gesundheit und Umwelt vereinbar sein.

Der ADAC setzt sich dafür ein, dass Mobilität in Deutschland für die Verbraucher auch langfristig bezahlbar bleibt und durch ein attraktives Angebot gewährleistet wird. Dazu gehört auch, die Grenzwerte der Luftreinhaltung einzuhalten und den Straßenverkehrs bis 2050 zu dekarbonisieren.

2. Zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs ist eine Antriebswende erforderlich und durch Anreize zu fördern.

Zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs bis 2050 sind fossile Antriebsenergien, die heute den Markt dominieren, durch nicht-fossile Energien abzulösen. Dazu sind ein attraktives Angebot von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, der Ausbau der Versorgung mit nicht-fossiler Energie und die Akzeptanz der Nutzer notwendig.

Um das Ziel zu erreichen, sind heute Maßnahmen zu ergreifen. Denn das klimapolitische Zwischenziel für den Verkehr bis 2030 ist ambitioniert. Alle Verkehrssysteme müssen zur Minderung beitragen. Der Pkw-Verkehr wird zur Zielerreichung einen wichtigen Beitrag leisten können, wenn bis dahin ein erheblicher Anteil der Neufahrzeuge mit alternativen Antrieben in den Markt kommt. Dazu ist die Angebotspalette noch erheblich zu erweitern.

Parallel ist die Versorgung der Verbraucher mit nicht-fossilen Energien für den Verkehr zu verbessern. Grundsätzlich stehen hierfür je nach Einsatzzweck unterschiedliche Optionen zur Verfügung:

- Elektrische Antriebe mit Batterien im Fahrzeug und der Nutzung von Strom aus zusätzlichen erneuerbaren Quellen,
- E-Fuels als speicherbare, flüssige oder gasförmige strombasierte Kraftstoffe (Power to Liquid, Power to Gas), synthetisches Methan für Erdgasantriebe, Wasserstoff für die Brennstoffzellentechnologie, oder
- Kraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen oder Biokraftstoffe, wenn sie weder direkt noch indirekt in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion stehen (etwa als Zwischenfruchtanbau) und keine nachteiligen ökologischen oder sozialen Effekte auslösen.

Durch die Gestaltung und Weiterentwicklung des Ordnungs- und Abgabenrahmens hat der Staat erheblichen Einfluss auf den Markt und die Akzeptanz neuer Angebote bei den Nutzern. Eine künftige Veränderung des Abgabensystems sollte Anreize zur Reduzierung der CO₂-Emissionen setzen und verstärken. Dabei darf es nicht zu einer Verteuerung der Mobilität für die Menschen kommen.

3. Energie- und Kraftfahrzeugsteuer setzen bereits heute einen erheblichen Anreiz zur Minderung von Verbrauch und CO₂ und sind beim Diesel-Pkw gesamthaft zu betrachten.

Der Straßenverkehr trägt mit spezifischen Steuern und Gebühren mehr als 50 Milliarden Euro pro Jahr zum Abgabenaufkommen des Staates bei. Die Energiesteuer als zentrales Element enthält dabei durch ihren Verbrauchsbezug innerhalb der einzelnen Kraftstoffsorten ein starkes und direktes CO₂-Steuerungselement für den Nutzer. Gas und Strom sind in diese umfassend angelegte Systematik bereits integriert.

Die heutige Gestaltung der Energiesteuer ist durch eine historisch gewachsene unterschiedliche Behandlung der verschiedenen Kraftstoffsorten (Benzin, Diesel, CNG, LPG, Strom) gekennzeichnet, die nicht auf dem jeweiligen CO₂-Gehalt aufbaut. Die unterschiedliche Behandlung von Benzin und Dieselmotorkraftstoff wurde insbesondere in den neunziger Jahren durch die Wettbewerbssituation im Straßengüterverkehr in Europa und eine damit verbundene Steuergestaltung einiger EU-Länder begründet.

Dem niedrigeren Energiesteuersatz für Diesel steht für Diesel-Pkw zum Ausgleich ein hoher Zuschlag bei der Kfz-Steuer gegenüber, der bei einer möglichen Anpassung der Energiesteuer abzusenken wäre.

4. Verlässlichkeit und Planbarkeit sind Voraussetzungen für Verbraucherakzeptanz.

Derzeit stagnieren die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Deutschland. Ursachen hierfür sind u.a. steigende Fahrleistungen des Güterverkehrs durch wirtschaftliches Wachstum, zunehmende Pendlerentfernungen in Ballungsräumen und ein derzeit nicht rückläufiges CO₂-Emissionsniveau der neu in den Markt kommenden Fahrzeuge. Um klimapolitische Ziele erreichen zu können, ist auf Seiten der Fahrzeuge, der Energieversorgung, der Verkehrsverflüssigung und der Attraktivitätssteigerung von Bahn, Bus, Fahrrad und Fußverkehr mehr zu tun.

Sofern Veränderungen des Steuer- und Abgabensystems erfolgen, sollten diese schrittweise und für alle Beteiligten langfristig planbar erfolgen. Verbraucher brauchen Verlässlichkeit, um Veränderungen vorausschauend zum Beispiel beim Kauf von Fahrzeugen berücksichtigen zu können.

5. Eine Weiterentwicklung des Abgabensystems sollte sich auf ein Gesamtkonzept stützen, das bezahlbare Mobilität mit Anreizen zur Dekarbonisierung verbindet, alle Verkehrsträger einbezieht und technologieoffen angelegt ist.

Bei einer Prüfung, welche finanziellen Anreize seitens des Staates zusätzlich in Betracht kommen, ist eine gesamtheitliche Betrachtung der Instrumente im Verkehr und ihrer wechselseitigen Wirkungen erforderlich. Dies sollte unter Abschätzung der mittelfristigen Veränderungen der Antriebsenergien erfolgen und zu einem konsistenten Gesamtkonzept führen.

In eine solche Prüfung könnten aus Sicht des ADAC eine weitere Stärkung der CO₂-Lenkungswirkung der Kfz-Steuer für Pkw und der Dienstwagenbesteuerung einbezogen werden.

Eine isolierte Entscheidung über einzelne Steuersätze läuft Gefahr, Interdependenzen zu unterschätzen. So würde eine unterschiedliche Behandlung von Pkw einerseits und Lkw andererseits bei der Energiesteuer auf erhebliche praktische Probleme stoßen, da unterschiedliche Zapfsäulen an Tankstellen erforderlich werden könnten. Sie kann aber auch grundsätzlich nicht überzeugen, da sie weder durch klimapolitische Erwägungen gerechtfertigt werden, noch als verursachergerechte Gestaltung Akzeptanz finden kann.

Ein Gesamtkonzept sollte technologieoffen und in der Wahrnehmung der Nutzer nachvollziehbar ausgestaltet sein. Vorteile für Fahrzeuge und Kraftstoffsorten mit geringen Emissionen lassen eine höhere Akzeptanz erwarten als steigende Abgaben für andere. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu beachten, dass die Bewohner ländlicher Räume häufig auf die Nutzung eines Pkw angewiesen sind.

6. Der Bund sollte eine Kommission unter Beteiligung der Verbraucher einsetzen.

Die Koalition hat sich vorgenommen, unter Beteiligung unterschiedlicher Akteure von einer Kommission eine Strategie zur Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität erarbeiten zu lassen. Hierbei sollten die Verbraucherverbände einbezogen werden, denn der Weg zu einem dekarbonisierten Straßenverkehr bis 2050 braucht breiten gesellschaftlichen Rückhalt bei den Bürgern.

RA Alexander von Wrese, Grafenberger Allee 115, D-40237 Düsseldorf, Tel: 0211-24867652,
Fax: 0211-73114636, info@rechtsanwalt-von-wrese.de

Kurz-Stellungnahme zum Fachgespräch des Bundesfinanzausschusses des Deutschen Bundestages am 16. Mai 2018 in Berlin

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf schrittweise Beendigung der Subventionen für die Dieseltechnologie bei PKW's

Es wird Stellung genommen zu dem von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag eingebrachten Antrag auf schrittweisen Abbau der Energiesteuervergünstigung von Dieselmotoren.

Bei diesem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen geht es darum, zunächst die Begünstigungen für den PKW-Bereich abzubauen, da nach Auffassung der Antragsteller in diesem Bereich bereits umweltfreundliche Alternativtechnologien zur Verfügung stünden. Im Schwerlastverkehr auf der Straße hingegen sollen die Begünstigungen mangels massentauglicher Antriebsalternativen später abgebaut werden.

Tatsache ist, dass bisher beim Kauf eines Dieselfahrzeuges für die Bürger der Vorteil einer niedrigeren Mineralölsteuer ein entscheidendes Kaufmotiv darstellte. Sie haben sich in der jüngeren Vergangenheit gerade für ein Dieselfahrzeug entschieden, weil diese Technologie zum Zeitpunkt des Kaufes in dem Ruf stand, besonders sparsam und damit umweltschonend zu sein¹. Insbesondere Käufer jüngerer Dieselfahrzeuge vertrauten in der Vergangenheit darauf, dass sie bereits ein schadstoffarmes und damit den Umweltstandards entsprechendes Fahrzeug erworben hätten.

Eine sukzessive Streichung der Subventionierung des Dieselmotors – sofern man begrifflich überhaupt von einer Subvention sprechen kann² - stellt einen über mehrere Jahre gestreckten Vertrauensbruch für die deutschen Dieselfahrer dar. Denn ein Vertrauensverlust definiert sich nicht vom Zeitablauf her, sondern vom Ziel.

Auch die EU-Richtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung geht von niedrigeren Steuersätzen für Dieselmotoren aus. Zu berücksichtigen ist zudem die Tatsache,

¹ FAZ vom 30.07.2017 „Der Diesel – Aufstieg und Fall einer deutschen Erfindung“

² dem niedrigeren Steuersatz auf Dieselmotoren stehen höhere Steuersätze bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber

dass der Steuersatz für Diesel in den meisten EU-Staaten niedriger ist als der für Benzin. Die Dieselfahrer haben also auch unter diesem Aspekt auf eine fortgesetzte Gültigkeit der Dieselprivilegierung vertraut.

Neben den drohenden Fahrverboten in vielen deutschen Großstädten stellt die schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer für Dieselfahrzeuge für die betroffenen Bürger eine weitere finanzielle Belastung dar. Durch den Abbau der Steuervergünstigungen wird der Wertverlust der Fahrzeuge zudem weiter drastisch forciert.

Leidtragende einer an europäischen Vorgaben orientierten Dekarbonisierungspolitik sind damit diejenigen, die beim Kauf ihres Dieselfahrzeuges den geringeren CO₂-Ausstoß im guten Glauben an einen umweltverträglichen Beitrag zur weiteren Dekarbonisierung ihrer Kaufentscheidung zugrunde gelegt haben.

So sind in letzter Zeit die gemessenen CO₂ –Werte in der Atmosphäre Deutschland mit dem zunehmenden Kauf von Dieselfahrzeugen der letzten Jahre deutlich zurückgegangen.

Statt die verantwortlichen Autokonzerne wegen ihrer betrügerischen Manipulation bei der Herstellung der Dieselfahrzeuge zur juristischen und finanziellen Verantwortung zu ziehen, sollen nun gegen den Grundsatz von Treu und Glauben Millionen Dieselmotorkäufer alleine die finanziellen Lasten tragen.

Vielen Bürgern fehlen zudem die finanziellen Mittel, um ihr älteres Dieselfahrzeug trotz verschiedener durch die Hersteller angebotener „Umwelt- oder Rückgabepremien“ durch ein anderes Fahrzeug zu ersetzen. So wären insbesondere die vielen Berufspendler und Menschen, die im ländlichen Umfeld wohnen, von der Regelung besonders betroffen.

Die im Antrag von Bündnis 90/die Grünen vorgesehene Beschränkung des Subventionsabbaus allein auf den Bereich der PKWs wird damit begründet, dass in diesem Bereich bereits umweltfreundliche Alternativtechnologien zur Verfügung stünden.

Die Realität sieht jedoch anders aus. Die jüngsten tödlichen Unfälle mit Elektroautos in den USA und der Schweiz zeigen, dass die Technik alles andere als ausgereift ist³.

Der Antrag von Bündnis 90/ die Grünen mag in weiterer Zukunft als Diskussionsgrundlage einer neuen Verkehrsstrategie dienen. Er ist aber zum jetzigen Zeitpunkt von viel Hoffnung auf eine fortschrittliche Technologie getragen, auf die wir immer noch warten.

³ so ereigneten sich mehrere tödliche Unfälle mit Tesla-Elektroautos in den USA und jüngst im Tessin

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 CO₂-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 CO₂-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 ₂	22,0 Cent/ kg CO ₂	15,3 Cent/ kg CO ₂	2,9 Cent/kg CO ₂
<small>Benzin: 330,1 g CO₂/kWh; Diesel: 313,6 g CO₂/kWh; Strom: 527,0 g CO₂/kWh. Quelle der CO₂-Faktoren: Umweltbundesamt Berechnungen: ETR</small>			

Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 16. Mai 2018: „Umweltfreundliche Mobilität fördern - Subventionen für die Dieseltechnologie schrittweise beenden“

Kurzstellungnahme der Deutsche Umwelthilfe e.V.

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) fordert eine Neuordnung der Kraftstoffbesteuerung auf Grundlage des jeweiligen CO₂-Gehaltes. Die Beendigung der Subventionierung von Dieselmotoren steht einem Umstieg auf emissionsarme Antriebe entgegen und ist vor dem Hintergrund der von Dieselfahrzeugen verursachten hohen und rechtswidrigen Belastung der Atemluft in zahlreichen deutschen Städten nicht länger zu verantworten. Der Dieselantrieb ist nicht erforderlich, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor einzuhalten. Hierfür bedarf es vielmehr einer umfassenden Verkehrswende. Die Beendigung der Subventionierung und Neuordnung der Besteuerung muss so bald wie möglich erfolgen und sollte in einem Schritt vollzogen werden.

Die Kfz Steuer sollte nach gleicher Logik ausschließlich auf den realen CO₂ Ausstoß der Fahrzeuge bezogen werden. Die Besteuerung sollte auf Basis eines Bonus-Malus-Systems effiziente Fahrzeuge begünstigen und Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß oberhalb des geltenden Flottengrenzwertes stark ansteigend höher besteuern.

Grundsätzlich sollte die Besteuerung des Kraftstoffes an einen Index gebunden werden, um eine jährliche Anpassung in Höhe der aktuellen Inflation sicherzustellen.

Hintergrund

In zahlreichen deutschen Städten werden die seit 2010 geltenden Grenzwerte für die Konzentration mit gesundheitsschädlichem Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten. An vielen Orten wird dies auch in den kommenden Jahren so bleiben, wenn nicht endlich wirksame Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Laut Angaben der Europäischen Umweltagentur sind für das Jahr 2015 allein in Deutschland 12.860 vorzeitige Todesfälle auf die Belastung der Atemluft mit NO₂ zurückzuführen (<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>). Eine aktuelle Studie des Umweltbundesamtes macht deutlich, dass auch Konzentrationen unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m³ im Jahresdurchschnitt zu verzeichnen sind. Für das Jahr 2014 werden statistisch etwa 6.000 vorzeitige Todesfälle aufgrund von Herz-Kreislauf-Erkrankungen auf die NO₂-Hintergrund-Belastung im ländlichen und städtischen Raum zurückgeführt (<https://www.umweltbundesamt.de/no2-krankheitslasten>). Aktuelle Messungen der NO₂-Konzentration im Rahmen der DUH-Aktion „Decke auf, wo Atmen krank macht“ haben verdeutlicht, dass auch abseits der offiziellen Messstationen hohe Konzentrationen überall dort zu erwarten sind, wo hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist, also z.B. auch entlang von Durchfahrtsstraßen in kleineren Ortschaften.

Wesentliche Quelle der hohen Belastung sind Dieselfahrzeuge, allen voran Pkw. Zwar wurden die Abgasstandards für diese Fahrzeuge in den letzten Jahren immer weiter verschärft. Die betrügerische Manipulation der Abgasreinigungssysteme durch faktisch alle Hersteller führt jedoch dazu, dass sich diese Verbesserung im realen Betrieb der Fahrzeuge nicht abbildet. Gleichzeitig erfolgt von Seiten der Bundesregierung eine umfassende und auch zweieinhalb Jahre nach Bekanntwerden des Diesel-Skandals praktizierte Absolution der Hersteller, sodass nach wie vor Fahrzeuge mit massiv erhöhtem Stickoxidausstoß als Neuwagen verkauft werden.

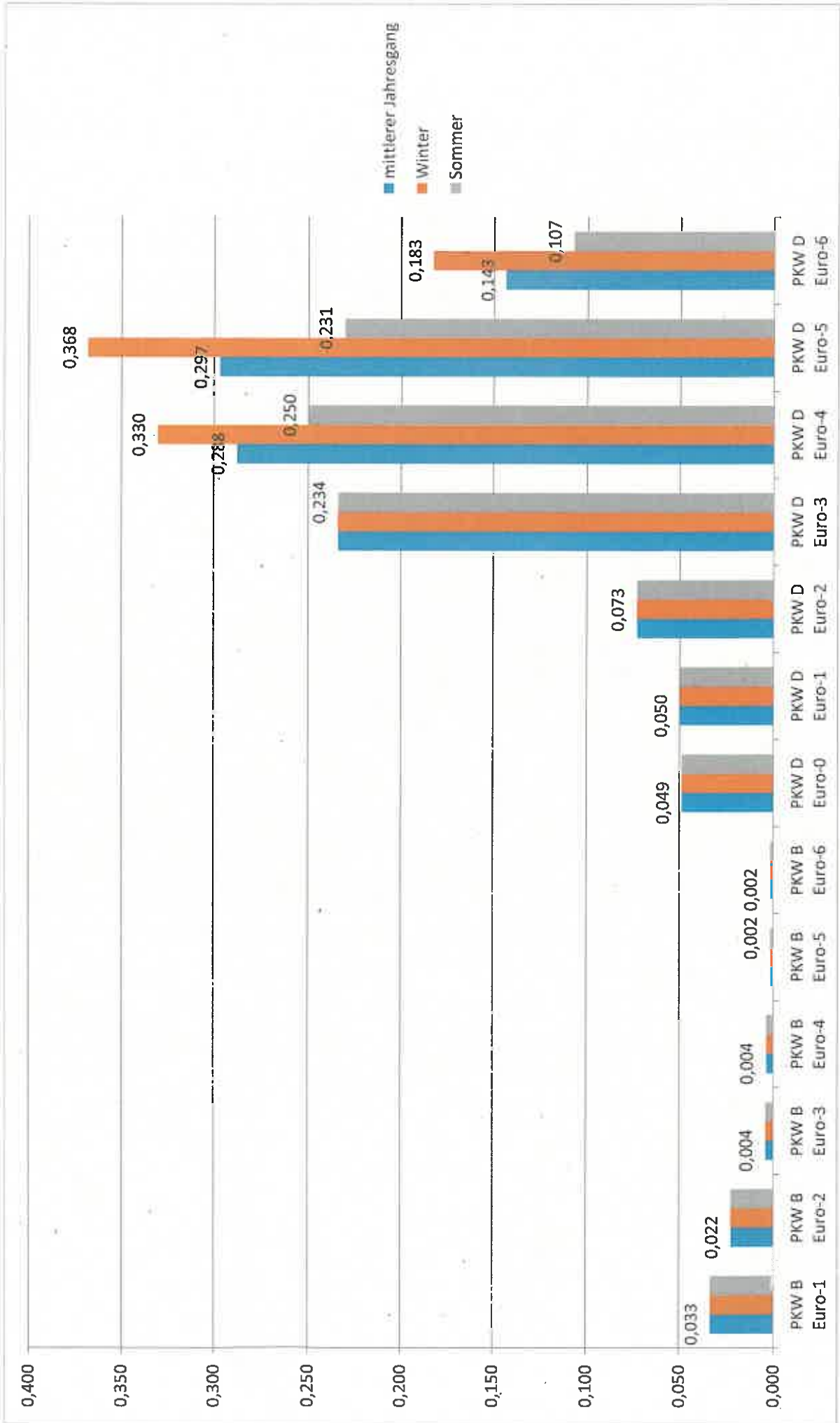
Vor diesem Hintergrund ist die Beendigung der geltenden steuerlichen Bevorzugung von Dieseldieselkraftstoff gegenüber Benzin mehr als überfällig. Die Deutsche Umwelthilfe e.V. weist seit Jahren und in zahlreichen Publikationen darauf hin, dass zur Umsetzung der auch aus Klimaschutzgründen erforderlichen Verkehrswende und Dekarbonisierung des Sektors unter anderem eine veränderte Besteuerung von Kraftstoffen insgesamt erforderlich ist. Subventionen für Dieselfahrzeuge mittels verringerter Besteuerung des Kraftstoffes verhindern einen umweltschonenden Verkehr und mindern Anreize für den Umstieg auf neue, klimaschonende Antriebstechnologien mit geringerem Schadstoffausstoß. Die Besteuerung von Kraftstoffen sollte auf Grundlage des jeweiligen CO₂-Gehaltes der Kraftstoffe erfolgen. Aktuell ist Diesel pro Liter um 18,4 Cent geringer besteuert als Benzin, obwohl sein CO₂-Gehalt über dem von Benzin liegt.

Dass der Dieselantrieb zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor und insbesondere zur Einhaltung der bis 2021 einzuhaltenden CO₂ Flottengrenzwerte für Pkw erforderlich sei, ist ein Mythos, der sich hartnäckig hält, da er regelmäßig von Herstellern und Regierung bedient wird. Fakt ist jedoch, dass der Rückgang der Neuzulassungen von Diesel Pkw als Folge des Dieselskandals nicht zu einer Erhöhung der CO₂-Werte insgesamt geführt hat. Dass der Ausstoß der Klimagase aus dem Verkehrssektor insgesamt, aber auch aus dem Pkw Sektor steigt, anstatt zu sinken, hat vielmehr mit dem wachsenden Anteil übermotorisierter und kraftstoffschluckender SUV zu tun. Unser Hintergrundpapier entzaubert den Mythos des klimafreundlichen Dieselfahrzeuges: [https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/CO₂-Minderung/Infopapier_Diesel_Klimaschutz_M%C3%A4rz2018.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/CO2-Minderung/Infopapier_Diesel_Klimaschutz_M%C3%A4rz2018.pdf)

Berlin, 16. Mai 2018

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutsche Umwelthilfe e.V.

NO2-Emissionsfaktoren Pkw



STELLUNGNAHME ZUM ABBAU DER DIESELSUBVENTION

Energiesteuern konsistent auf Klimaziele ausrichten

Der Abbau der Dieselsubvention (Energiesteuervergünstigung von Dieselkraftstoff) ist eine erforderliche, geeignete und zurückhaltende Maßnahme um Ziele der Luftreinhaltung und des Klimaschutz 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 Staats 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 Dieselseltechnologie 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 Dieseldieselsatz 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



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

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
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 CO₂ einzuhalten. Denn er verbrennt effizienter als ein Benzinmotor und stößt deswegen bis zu 15 Prozent weniger CO₂ 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 CO₂-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 CO₂-Reduktion bis 2021 leistet die deutlich CO₂-ärmere Dieselsechnologie einen entscheidenden Beitrag. Denn der Diesel verbrennt effizienter und stößt bis zu 15 Prozent weniger CO₂ aus als ein vergleichbarer Benzinmotor. Nicht zuletzt deswegen haben die deutschen Konzerne von 2008 bis 2017 den CO₂-Ausstoß ihrer Pkw in Deutschland um 23 Prozent auf 128 g/km gesenkt. Bis zum Jahr 2020 werden sich die CO₂-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 CO₂-Ziel: In den USA sind bis 2020 nur 121 g/km CO₂ 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 CO₂-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. **Bundshaushalt 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.¹ 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 Dieselschadstoffe 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.

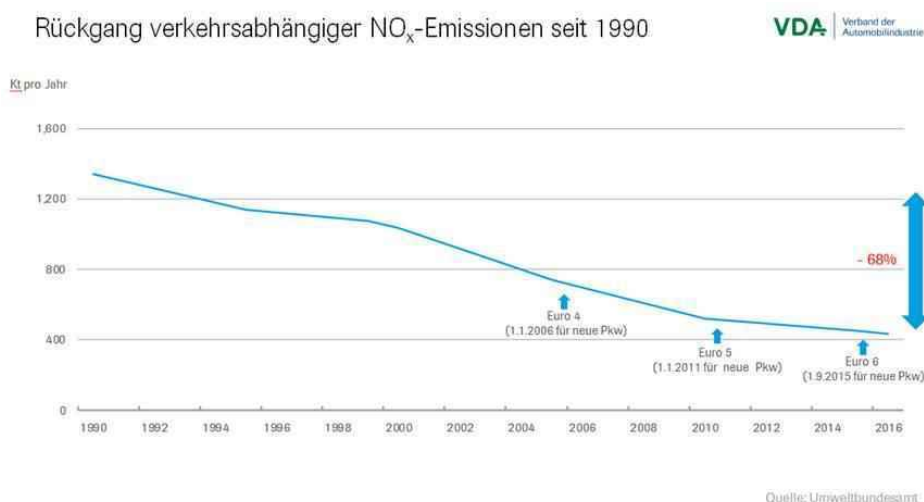
Deutschland befindet sich damit auf einem guten Weg, die Luftqualitätsgrenzwerte flächendeckend einzuhalten. Die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid (NO₂) ist auch 2017 im Vergleich zum Vorjahr nach Angaben des Umweltbundesamtes zurückgegangen. Die NO_x-Emissionen insgesamt sind von 1990 bis 2016 um 58 Prozent, im Straßenverkehr dagegen um 68 Prozent gesunken, der

¹ 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 Research² werden zudem Ende des Jahres 2018 nur noch sechs Städte den NO₂-Luftqualitätsgrenzwert um mehr als 10µg/m³ 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 AVISO³ 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 Dieselmotoren zurückzudrängen.

II. Weitere Ausführungen zu einzelnen Aussagen des Antrags

- *Besteuerung der Dieselmotoren in Deutschland: Erhöhung des Dieselmotorensteuersatzes 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 Dieselmotorensteuersatz eine

² NO₂ verbessert, aber Diesel-Fahrverbote nicht völlig ausschließbar, Universität Duisburg-Essen, März 2018.

³ Modelling the effect on air quality of Euro 6 emission factor scenarios; 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 vor⁴. 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 CO₂-orientierte Besteuerung. Die Jahressteuer setzt sich aus einem nach dem Hubraum des Fahrzeuges orientierten Grundbetrag und einem CO₂-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 CO₂-abhängiger Betrag je g/km. Bei Pkw mit Dieselmotor beträgt der Grundbetrag dagegen 9,50 Euro je 100 ccm Hubraum zuzüglich 2,00 Euro CO₂-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.⁵ Wie auch die Bundesregierung ausführt⁶, 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

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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 Steuereinnahmen⁷ 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 CO₂ 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 CO₂ pro Kilometer in Europa einzuhalten.

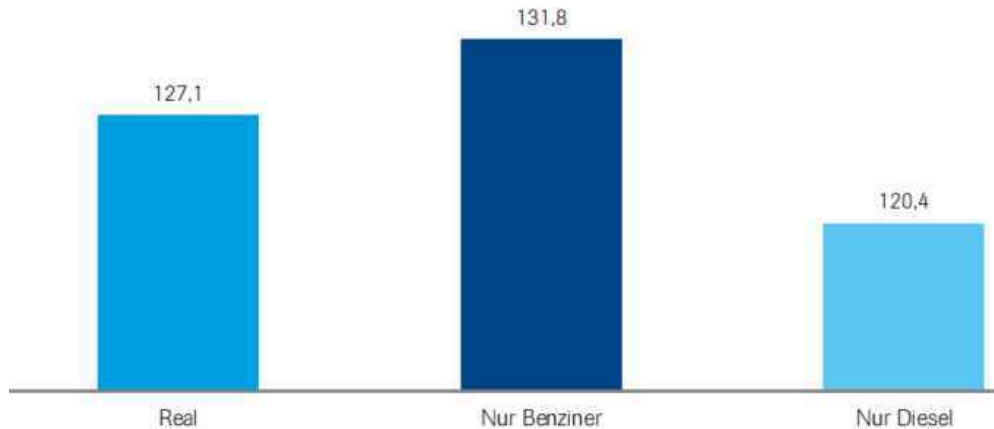
Wären in Deutschland ausschließlich Dieselfahrzeuge zugelassen worden, wäre der Grenzwert mit durchschnittlich 120,4 Gramm Kohlenstoffdioxid pro Kilometer sogar deutlich unterboten worden, wie anliegendes Schaubild verdeutlicht:

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

Wie hoch wären die CO₂-Emissionen, wenn man alle Benziner durch Diesel ersetzen würde?

Datum
11.05.2018

Seite
8/11



Der durchschnittliche CO₂-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 CO₂ 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 CO₂-Emissionsvolumen entsprechend schlechter gewesen.

In Europa hat der sinkende Diesel-Anteil bereits zu einem höheren CO₂-Ausstoß geführt. Während in den vergangenen Jahren die CO₂-Emissionen in Europa stetig gesunken sind (zwischen 2010 und 2016 um 22 g CO₂/km bzw. 16 Prozent), sind sie laut European Environment Agency zwischen 2016 und 2017 um 0,4 g auf 118,5 g CO₂/km gestiegen. Denn Dieselmotoren werden bei noch zögerlichem Hochlauf der Elektromobilität primär durch Benzinmotoren ersetzt. Die Erreichung des 95 g CO₂-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 CO₂-Emissionen sind deutlich zurückgegangen. Betrachtet man die Entwicklung von 2007 bis 2015, so waren die absoluten CO₂-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 CO₂-Ausstoß

entsprechend höher ausfällt. In Europa stehen dagegen effiziente Dieselmotoren zur Verfügung, die die CO₂-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-Instituts⁸ 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 CO₂-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.

⁸ „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-Instituts⁹.

Die bislang bekannten jüngeren kraftstoffbezogenen steuerlichen Maßnahmen anderer europäischer Nachbarländer¹⁰ 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 VDA¹¹ 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

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

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

¹¹ 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 CO₂-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