

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

Berlin, 16. Mai 2018

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutsche Umwelthilfe e.V.

NO2-Emissionsfaktoren Pkw

