

PRESSEMITTEILUNG

## Subventionen für schmutzigen Diesel endlich beenden

Obwohl Diesel schmutziger und gesundheitsgefährdender als Benzin ist, wird der Kraftstoff seit Jahrzehnten subventioniert. Dies macht Manipulationen bei Dieselmotoren attraktiver, wie der aktuelle Skandal deutlich zeigt. Die Bundesregierung muss daher endlich die ökologisch und ökonomisch unsinnige Steuervergünstigung von Dieseldieselkraftstoff abschaffen.

An diesem Mittwoch spricht der Bundestagsausschuss für Wirtschaft und Energie im Beisein von Bundesminister Sigmar Gabriel (SPD) über politische Konsequenzen aus dem VW-Skandal. „Der aktuelle Fall zeigt, warum ein steuerlich verbilligter Dieseldieselkraftstoff Manipulationen begünstigt. Diese Subventionierung kostet die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler jedes Jahr rund sieben Milliarden Euro“, kommentiert Björn Klusmann, Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS). „Der Staat muss jetzt Gesundheits- und Klimaschutz im Verkehr voranbringen. Die Subventionierung von Diesel muss ein Ende haben“.

Derzeit profitiert Diesel gegenüber Benzin von einem Steuervorteil von 18 Cent pro Liter. Das FÖS hält die Vergünstigung aus mehreren Gründen für falsch: Ökologisch, weil bei der Verbrennung von Dieseldieselkraftstoff mehr klimaschädliches CO<sub>2</sub> und gesundheitsgefährdende Abgase emittiert werden als bei Benzinkraftstoffen. Und energiepolitisch, denn die geringere Besteuerung von Diesel auch Effizienzbemühungen verzerrt. Das FÖS schlägt eine sozial und ökonomisch verträgliche, stufenweise Anpassung der Kraftstoffbesteuerung vor. Sinnvoll sei eine Anhebung in kleinen Schritten von jährlich rund zwei bis drei Cent pro Liter. So wird mittelfristig eine Angleichung der Energiesteuersätze vorgenommen und Verbraucher\_innen und Industrie können sich frühzeitig darauf einstellen. Flankiert werden sollte die Maßnahme von einer Entlastung bei der Kfz-Steuer, die Dieselfahrzeuge aktuell schlechterstellt. „Eine schrittweise Anpassung von zwei Cent pro Liter würden dem Staatshaushalt jeweils bis zu 800 Millionen Euro einbringen, die zur Bewältigung aktueller Herausforderungen genutzt werden könnten“, rechnet Alexander Mahler vor, Leiter Verkehrspolitik beim FÖS.

Die Energiesteuervergünstigung für Dieseldieselkraftstoff wurde einst eingeführt, um Nutzfahrzeuge im Transportsektor zu unterstützen. Heute profitieren jedoch auch private Pkw-Halter\_innen von der Subvention. Inzwischen ist etwa die Hälfte aller Neuzulassungen Dieselfahrzeuge. Aus wirtschaftspolitischen Gründen kann diskutiert werden, ob der gewerbliche Verkehr von einer Erhöhung ausgenommen wird und stattdessen eine Anpassung über die nach Schadstoffklassen differenzierte Lkw-Maut erfolgt.

Das FÖS hält es für ebenso wichtig, dass die Energiesteuersätze künftig an die allgemeine Preisentwicklung geknüpft werden. Seit 2003 wurde keine Anpassung vorgenommen, wodurch die Steuersätze real um fast ein Fünftel gesunken sind. Bis 2014 entgingen dem Staatshaushalt somit nicht nur real rund 44 Milliarden Euro an Einnahmen, sondern auch die umweltpolitische Lenkungswirkung wurde deutlich geschwächt. Eine intelligente, ökologische Besteuerung von Kraftstoffen schafft zudem nachhaltige Rahmenbedingungen, um mehr emissionsarme Fahrzeuge auf die Straßen zu bringen.

*Kontakt: Martin Ruck, Referent Politik und Kommunikation,  
[martin.ruck@foes.de](mailto:martin.ruck@foes.de), 030-7623991-41*