



Presseinformation

Nr. 106/2005

Kiel, Donnerstag, 26. Mai 2005

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Finanzpolitik/Subventionen/Dieselußfilter

Heiner Garg: „Dieselußausstoß sinnvoll mindern.“

In seinem Beitrag zu **TOP 20** (Dieselußfilter subventionieren) sagte der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, **Dr. Heiner Garg**:

„Drei einleitende Bemerkungen:

1. Feinstaub kann krank machen und töten. Die EU-Kommission zum Beispiel schätzt, dass in der Europäischen Union wegen der Belastung mit Feinstaub jedes Jahr 288.000 Menschen früher sterben, als sie—unter sonst gleichen Bedingungen—ohne diese Belastung sterben müssten. 65.000 davon in Deutschland.
2. Ein Teil des Feinstaubes kommt aus den Auspuffen von Dieselmotoren; er kann technisch mit wenig Aufwand vermieden werden, zum Beispiel durch Rußfilter.
3. Wer einen herkömmlichen Diesel fährt, steigert die Belastung mit Feinstaub, schadet dadurch mittelbar vielen Menschen, und hat gleichzeitig kaum Anreiz, sich darum zu kümmern: Die zusätzliche Feinstaubbelastung durch einen einzelnen Dieselmotor ist völlig unerheblich. Deshalb sind Schäden, die wegen—technisch vermeidbaren—Dieselußes in der Luft entstehen, ein klassisches Beispiel für externe Effekte: Verursacher vernachlässigen rational schädliche Nebenwirkungen.

Deshalb sollte der Staat zügig dafür sorgen, dass diese externen Effekte, die technisch verhältnismäßig einfach und preiswert zu vermeiden sind, auch tatsächlich vermieden werden—damit mehr Menschen länger leben.

Eine Möglichkeit hierzu sind Dieselußfilter: Sie können 999 Promille des Rußausstoßes eines herkömmlichen Dieselmotors vermeiden. Ab 2008 wollen die Autohersteller freiwillig alle neuen Dieselfahrzeuge mit Rußfiltern ausrüsten. Bis dahin soll die technische Minderung des Rußausstoßes mit Steuernachlässen subventioniert werden. Die Bundesregierung hat am 11. Mai einen entsprechenden Gesetzentwurf beschlossen:

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ekkehard Klug, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Günther Hildebrand, MdL

www.fdp-sh.de

- Für neue Diesel mit vermindertem Rußausstoß soll die Kraftfahrzeugsteuer befristet um 350 Euro gesenkt werden.
- Für gebrauchte Diesel mit vermindertem Rußausstoß soll die Kraftfahrzeugsteuer befristet um 250 Euro gesenkt werden.
- Ab 2008 soll bei neuen Dieseln *ohne* verminderten Rußausstoß einmalig 20% auf die Kraftfahrzeugsteuer aufgeschlagen werden.

Das hört sich zunächst gut an, wirft aber noch vier Fragen bzw. Probleme auf:

1. Warum soll das Gesetz für PKW gelten—aber nicht für LKW?
2. Was geschieht, wenn der Bund und die Länder tatsächlich ihre Ansprüche auf die Einnahmen aus Kraftfahrzeugsteuer und die Versicherungssteuer tauschen und der Bund anschließend tatsächlich die Kraftfahrzeugsteuer aufkommensneutral auf die Mineralölsteuer umlegt?
3. Bis Ende 2007 wird die Rußminderung durch Minderung der Steuereinnahmen der Länder subventioniert. Die Bundesregierung behauptet, die Regelung sei allein deshalb aufkommensneutral, weil immer mehr Diesel zugelassen würden: Die zusätzlichen Einnahmen der Länder aus der Kraftfahrzeugsteuer seien höher als die zu erwartenden Steuerausfälle. Hierbei unterschlägt die Bundesregierung, dass die Subvention die Steigerung der Steuereinnahmen der Länder wegen mehr Dieselizehlungen verringert. Deshalb ist die Regel nicht aufkommensneutral.
4. Offen bleibt außerdem, warum gebrauchte Diesel ohne verminderten Rußausstoß nicht mit höheren Steuern belastet werden?

Letzteres würde nebenbei eine echte, dynamische Aufkommensneutralität ermöglichen.

Aber viel wichtiger ist es, dass höhere Steuern auf herkömmliche Dieselfahrzeuge die Verursacher der Feinstaubbelastung direkt treffen würden. Das würde die Nachrüstung und/oder der Ersatz herkömmlicher Diesel erheblich beschleunigen. Und so würde der Zweck des Gesetzes viel schneller erreicht: Feinstaub in der Luft zu vermeiden, um viele Menschen vor einem zu frühen Tod zu bewahren.“