



28.12.2011

STEUERN

Diesel-Nachlass subventioniert Besserverdiener

Durch niedrige Steuern werden Diesel-Fahrzeuge mit Milliarden unterstützt, obwohl beim Verbrennen mehr Dreck entsteht. Von dem Nachlass profitieren vor allem die Besitzer teurer Autos



BMW liegt in Deutschland beim Dieselfahrzeug vorn.

Die Tendenz ist eindeutig: Hierzulande werden zunehmend mehr Pkw mit Dieselmotoren zugelassen. Womöglich schon im nächsten Jahr wird die Schwelle von 50 Prozent überschritten. Dieses Jahr werden es 47 Prozent sein, nur 2007 lag der Anteil noch etwas höher.

Ein wichtiger Faktor: Der Boom beim Automarkt schlug besonders bei den Firmenwagen durch, und Firmenwagen sind nach einer Studie des Center Automotive Research der Uni Duisburg-Essen zu mehr als drei Viertel Diesel-

Fahrzeuge. Noch 1990 lag der Anteil bei lediglich elf Prozent.

Der Grund liegt auf der Hand: Die Fahrzeuge, die Unternehmen ihren meist leitenden Angestellten zur Verfügung stellen, kommen im Schnitt auf eine Fahrleistung von jährlich gut 30.000 Kilometer. Für den, der viel unterwegs ist, lohnt sich die Anschaffung eines Autos, das den zähflüssigeren Treibstoff verbrennt – obwohl diese Pkw merklich teurer sind als jene mit Ottomotor.

Höhere Kfz-Steuer

Möglich macht's der immer noch relativ günstige Treibstoffpreis. Der Staat erhebt beim Diesel pro Liter eine Energiesteuer, die um 18,4 Cent niedriger liegt als beim Benzin. Das wird noch dadurch verstärkt, dass Diesel einen höheren Energiegehalt als Benzin hat, aus einem Liter lässt sich also mehr Vortrieb erzeugen. Aus dieser Perspektive betrachtet, müsste Diesel sogar höher besteuert werden als Super und Normal, zumal beim Verbrennen des Treibstoffs merklich mehr Dreck entsteht. Besonders schlecht sieht die Energiebilanz bei Stickstoffoxiden aus, die Menschen Tieren und Pflanzen zusetzen.

Allerdings darf bei der Rechnung nicht vernachlässigt werden, dass der Staat für Diesel-Autos eine höhere Kfz-Steuer bei gleichen Hubraum berechnet. Damit wird der Vorteil der Dieselmotoren aber nur zum Teil kompensiert. Das CAR taxiert das Netto-Volumen der „Diesel-Subventionen“ auf 3,5 Milliarden Euro jährlich.

Die unterschiedlich hohen Sätze bei der Energiesteuer haben eine lange Tradition, sie wurde bislang vor allem als ein Zugeständnis an die Spediteure diskutiert und kritisiert. Doch mit dem technischen Fortschritt, der das „dieseln“ immer bequemer und dank Turboaufladung die Autos immer schneller macht, tritt ein zweiter Effekt ein: Die Motoren, die einst als

schwer und behäbig galten, sind mittlerweile zum „Premiumantrieb geworden“, erläutert das CAR.

Die teuren Geländewagen von Land-Rover haben einen Dieselanteil von knapp 95 Prozent, Jaguar kommt auf fast 75 Prozent. Das zeigt eine Auswertung der Neuzulassungsstatistik durch das CAR.

Unter den deutschen Herstellern rangiert ausgerechnet der Autobauer vorne, der auf sportliche und teure Fahrzeuge setzt: BMW. 75 Prozent aller in Deutschland zugelassenen Autos des bayerischen Motorenwerke haben einen Dieselantrieb, bei Audi sind es 65 Prozent und bei Mercedes knapp 60 Prozent, selbstverständlich haben die drei Premiumhersteller bei den Firmenwagen enorm hohe Anteile. Die Marke VW, mit ihrer breiten Fahrzeugpalette, die teils ebenfalls schon in die Nobelkategorie hineinragt, erreicht fast 55 Prozent.

Schweiz als Vorbild

Hersteller von Kleinwagen kommen hingegen auf erhebliche geringere Anteile. Bei Citroën und Peugeot sind es etwa 45 Prozent. Bei Renault, Opel und Fiat ist dieses Jahr nur jeder dritte ein Diesel-Fahrzeug. Mazda und Hyundai liegen mit 27,4 und 27,1 Prozent noch niedriger. Bei diesen Brot&Butter-Autos ist der Firmenwagenanteil gering.

Die Fahrzeuge werden in der Regel von Privatleuten gekauft, die sich keine großen Premium-Karossen leisten können. Das zeigt, dass von der steuerlichen Begünstigung des Dieselmotors vor allem die Besserverdiener profitieren. Dass es auch anders geht zeigt die Schweiz.

Dort werden die Kraftstoffarten gleich stark besteuert, deshalb liegt dort der Anteil der Neuzugelassenen mit Dieselmotor bei nur 30 Prozent. Deshalb mutmaßt CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer: „Der wahre Dieselanteil, ohne Steuervorteile, liegt eher bei 30 als bei 50 Prozent.“