

Keine EEG-Umlage auf Benzin und Diesel

Nutzer von Benzin- und Diesel-Pkw tragen schon heute die höchste Belastung je Tonne CO₂

Anhaltende Kostensteigerung beim EEG weckt Begehrlichkeiten

Rund 25 Mrd. Euro mussten die deutschen Verbraucher 2017 für die EEG-Umlage aufwenden. Mit Blick auf anhaltende Kostensteigerungen für den Ökostrom infolge des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) denken Interessenvertreter über neue Finanzierungsmöglichkeiten nach. Sie haben die Endkunden bei Verkehr und Wärme im Blick: Kraftstoffe und Heizöl sollen verteuert werden, um Strom billiger zu machen. Eine derartige Belastung der Verbraucher ist klimapolitisch kontraproduktiv, verschleiert die Kosten der Energiewende und ist sozial unausgewogen.

Höhere Steuern und Abgaben verhindern klimafreundliche Investitionen bei Auto und Heizung

Die deutsche Mineralölwirtschaft steht für hochqualitative Kraft- und Brennstoffe. Sie tritt ebenso für hocheffiziente Motoren und Heizungen ein und ermuntert die Verbraucher zu klimafreundlichen Investitionen. Diese Entscheidungen müssen sich an den individuellen Interessen und der Finanzkraft der Privathaushalte orientieren. Weitere Steuern und Abgaben, auch zur Verbilligung von Strom, schränken den finanziellen Spielraum ein und verhindern entsprechende Investitionen.

Kunden leisten 59 Milliarden Euro pro Jahr an Steuern auf Benzin, Diesel und Heizöl

Rund 59 Milliarden Euro pro Jahr führen die Kunden beim Tanken und Heizölkauf an Energiesteuer (frühere Mineralölsteuer) und Mehrwertsteuer ab. Damit finanzieren sie zu einem erheblichen Anteil unser Gemeinwesen. EU-weit liegt Deutschland bei Benzin und Diesel im oberen Belastungsbereich.

Die mit Abstand höchste Besteuerung auf CO₂ fällt für Fahrer von Benzin- und Diesel-Pkw an

Umgerechnet auf die CO₂-Emissionen verzeichnen Nutzer eines Benziners oder Diesel-Fahrzeugs die bei weitem höchste Steuerbelastung: Bei Diesel sind es mehr als 275 Euro je emittierter Tonne CO₂. Es folgt der Benzin-Pkw mit knapp 274 Euro. Wer ein E-Auto fährt, zahlt derzeit lediglich gut 38 Euro. Zugrunde liegen die jeweilige Energie- bzw. Stromsteuer und die Kfz-Steuer, die beim E-Auto nicht anfällt, umgerechnet auf eine Tonne CO₂ (siehe Grafik). Berücksichtigt ist eine Jahresfahrleistung von 12.000 km.

Transparenzgebot beachten - Keine Verschleierung der EEG-Kosten

Eine Abwälzung der EEG-Umlage auf Kraftstoffe oder Heizöl oder eine Steuerfinanzierung der EEG-Umlage würde die tatsächlichen Kosten der Stromwende verschleiern, Innovationen hemmen und aufgrund neuer Subventionstatbestände zahlreiche beihilferechtliche Fragen aufwerfen. Aus Transparenzgründen muss gelten: Jeder Sektor trägt seine Klimaschutzkosten selbst. Das gilt auch für den Verkehr: Die Kosten der Treibhausgasmindeung über Biokraftstoffe übernimmt der Autofahrer und nicht der Käufer anderer Produkte.

Soziale Balance erhalten - Keine Höherbelastung von einkommensschwachen Haushalten

Eine verbrauchsabhängige Abgabe auf Heizöl oder Erdgas würde Privathaushalte mit geringerem Einkommen überdurchschnittlich belasten. Wie bei der EEG-Umlage werden bei einer Abgabe auf Heizstoffe die Mieter finanziell belastet, ohne eigene Investitionen tätigen zu können oder Förderungen in Anspruch zu nehmen. Die Energiewende darf weder bezahlbares Autofahren noch die warme Wohnung gefährden.

Steuerbelastung pro Tonne CO₂ in der Mobilität (Energie- bzw. Strom- und Kfz-Steuer)

in €/t CO₂

Stand: 31.01.2018



Hinweise zu den CO₂-Emissionen:

Fossile Kraftstoffe: Berechnung aus den Standardwerten gem. Richtlinie (EU) 2015/652

Biokraftstoffe: Berücksichtigung mit einer durchschnittlichen Minderung von 77 % (BLE Pressemitteilung vom 27.10.2017)

Strom-Mix: Bericht des Umweltbundesamtes "Entwicklung der spezifischen Kohlendioxid-Emissionen des deutschen Strom-Mix in den Jahren 1990 bis 2016"

Energie- und Stromsteuersatz zum Vergleich:

Benzin: 0,65 €/L; Diesel: 0,47 €/L; LPG ab 2023: 0,41 €/kg; CNG ab 2027: 31,80 €/MWh; Strom-Mix: 20,50 €/MWh

Hinweis zur Kfz-Steuer:

Durchschnittswerte aus folgenden Fahrzeugbeispielen: Mercedes B-Klasse, VW Golf, Renault Clio/ZOE, Ford Focus; umgelegt auf einen Kilometer; unterstellte jährliche Fahrleistung: 12.000 km; Economic Trends Research, Energiepreise transparent gemacht – Faktensammlung, Hamburg, August 2017