

VCD Thema

Kfz-Steuer wird Klimasteuer

**VCD-Modell für eine Kfz-Steuer auf
CO₂-Basis**

Kfz-Steuer wird Klimasteuer

VCD-Modell für eine Kfz-Steuer auf CO₂-Basis

Stand: 02. März 2007

Klimawandel bremsen – auch auf der Straße

Der menschengemachte Klimawandel erfährt seit einigen Monaten endlich die Aufmerksamkeit, die ihm gebührt: Die massiven ökonomischen, ökologischen und sozialen Bedrohungen der Erderwärmung bestimmen die Titelseiten der Presse, die Hauptnachrichten im Fernsehen, Diskussionssendungen im Hörfunk und private Gespräche. Damit wächst das Bewusstsein für die größte ökologische Herausforderung unserer Zeit in allen Teilen der Gesellschaft und auch die Bereitschaft zu handeln – nicht zuletzt bei den Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft.

Im jüngsten Bericht des Weltklimarates IPCC heißt es, es bleibe nur noch ein kurzes Zeitfenster von etwa 15 Jahren, um die schlimmsten Folgen der Erderwärmung zu verhindern. Dafür sei allerdings stringentes Handeln in allen Bereichen erforderlich – so auch im Verkehr, der ganz wesentlich zum Treibhauseffekt beiträgt. Die oberste Maxime für den Straßenverkehr muss dabei lauten: „rasante Steigerung der Energieeffizienz“. Um dieses Ziel zu erreichen und mit dem Energieverbrauch den CO₂-Ausstoß massiv zu senken, kommt eine ganze Reihe von Maßnahmen in Frage: Weiterführung der Ökosteuer, CO₂-Grenzwerte für Pkw, Tempolimits und eben auch die Neugestaltung der Kfz-Steuer.

Von der Hubraum- zur Klimasteuer

Die Kfz-Steuer ist ein bewährtes Instrument, wenn es darum geht, technische Fortschritte zugunsten von Mensch und Umwelt im Automobilbereich zu etablieren. So wurden strengere Grenzwerte für gesundheitsschädigende Schadstoffe wie Kohlenmonoxid, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe bei Neufahrzeugen mit Hilfe einer gestaffelten Kfz-Steuer schneller zum Standard, als allein mit gesetzlichen Vorgaben. Das Prinzip: Fahrzeuge, die nur ältere Euro-Normen erfüllen und daher mehr Schadstoffe ausstoßen, werden höher besteuert als Fahrzeuge mit modernen, schadstoffarmen Motoren.

Dieses Prinzip lässt sich ohne Probleme auf die Menge an CO₂ übertragen, die ein Fahrzeug ausstößt, wenn man die Kfz-Steuer entsprechend umbaut. Die Bemessung der Kfz-Steuer nach entstehendem Treibhausgas ist damit eine von mehreren wirkungsvollen Maßnahmen, um den CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr zu senken.

Die derzeitige Kfz-Steuer wird nach drei Bemessungsgrößen berechnet: Hubraum, Schadstoffgrenzwert und Ausgleich für die um 18,4 Cent pro Liter höhere Mineralölsteuer für Ottokraftstoff. Die Kfz-Steuer lässt sich nicht neu erfinden. Die Bemessung nach Schadstoffgrenzwert muss für bereits zugelassene Pkw für die gesamte „Lebensdauer“ bestehen bleiben. Für Neufahrzeuge macht sie so lange als Anreizsystem Sinn, bis alle Neuzulassungen dem besten verfügbaren Umweltstandard entsprechen. Nach heutigem Stand wird dies mit der Einführung

von Euro 6 im Jahr 2014 der Fall sein. Die Differenzierung nach der Mineralölsteuer muss erfolgen, bis die Privilegierung des Dieselmotors aufgehoben wird. Bleibt also als Stellenschraube die Umstellung der Hubraumbesteuerung auf eine Bemessung nach CO₂. Wenn die Reform der Kfz-Steuer ambitioniert angegangen wird, dann kann eine solche CO₂-basierte Kfz-Steuer eine große Lenkungswirkung entfalten.

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag auf die Reform der Kfz-Steuer festgelegt. Zahlreiche Organisationen haben sich in den letzten Wochen positiv zur Einführung einer CO₂-basierten Kfz-Steuer geäußert. Allerdings sind die bisher bekannten Vorschläge von Autoclubs, Autoherstellern und Regierungsvertretern entweder unkonkret oder nicht ambitioniert.

Die Autolobby fordert, dass Autobesitzer im Durchschnitt nicht höher belastet werden als heute und befürworten eine lineare Steuerberechnung nach dem CO₂-Ausstoß. Doch damit würde sich kaum etwas ändern. Die neue Kfz-Steuer wäre dann fast die alte. So spart beispielsweise nach dem Modell des ADAC der Besitzer des energieeffizienten Hybrid-Autos Toyota Prius 99 Euro im Jahr. Für einen extremen Spritschlucker wie den VW Touareg V10 TDI werden gerade einmal 120 Euro mehr fällig als heute.

Das VCD-Modell – zielorientiert und ambitioniert

Der VCD hat ein neues Kfz-Steuersystem erarbeitet. Es ersetzt die anachronistische Hubraumsteuer durch eine Steuer mit klarem Ziel: Der Ausstoß des Treibhausgases CO₂ durch Pkw muss schnell und dauerhaft sinken. Der VCD-Vorschlag lässt sich von den Notwendigkeiten des Klimaschutzes leiten und ist daher zukunftsorientiert und ambitioniert. Das Modell soll umgehend für Neufahrzeuge umgesetzt werden.

Der Unterschied in der Steuerbelastung von Spritschluckern und den verbrauchsgünstigsten Pkw ist im VCD-Modell sehr hoch – mit voller Absicht. Danach würde der größte Spritfresser, der Bugatti Veyron, ein Auto mit 1001 PS, einem durchschnittlichen Verbrauch von 24 Litern auf 100 Kilometern und einem CO₂-Ausstoß von 571 Gramm pro Kilometer, 5.940 Euro Kfz-Steuer pro Jahr kosten. Für den zur Zeit verbrauchsgünstigsten Benziner, den Toyota Prius, fielen dagegen gerade mal 41 Euro an.

Das VCD-Modell soll primär für Neufahrzeuge gelten. Für Alt-Pkw lässt es sich nur schrittweise und mit angemessenen Höchstgrenzen anwenden, da zum einen die Steuersätze für Pkw mit hohem Verbrauch und CO₂-Ausstoß sprunghaft ansteigen würden und zum anderen für Millionen von gebrauchten Pkw keine verbindlichen CO₂-Werte vorliegen. Für solch ältere Gebrauchtwagen ohne CO₂-Wert hat Bundesverkehrsminister Tiefensee Steuererhöhungen von bis zu 20 Prozent in die Diskussion gebracht.

Die neue Kfz-Steuer soll dynamisch angelegt sein. Der CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs muss weiter abnehmen, deshalb sind weitere Energieeinsparungen unbedingt notwendig. Für die Kfz-Steuer bedeutet dies, dass die Steuersätze regelmäßig überprüft und an die klimapolitischen Notwendigkeiten sowie technologischen Potentiale zur Einsparung angepasst werden sollen.

Sparsame Pkw sparen Geld, Klimakiller kosten

Der VCD hat ein Steuermodell entwickelt, das Energieeffizienz belohnt und hohen CO₂-Ausstoß mit hohen Kosten belegt. Der Steuervorschlag zielt auf die Beeinflussung des Käuferverhaltens ab.

Moderne Pkw mit niedrigem CO₂-Ausstoß sollen mit einem niedrigen Steuersatz belohnt werden. Wer sich dagegen heute noch für ein Auto entscheidet, das überflüssig viel CO₂ emittiert, soll wissen, dass diese Entscheidung in den nächsten Jahren an der Tankstelle und bei der jährlichen Kfz-Steuer ins Geld geht. Für zahlreiche Pkw-Modelle gibt es sehr viele Motorisierungen, die in ihrem Spritverbrauch und dem CO₂-Ausstoß stark variieren. Entsprechend unterscheiden sich die geplanten Steuersätze.

Pkw mit besonders geringem CO₂-Ausstoß werden nach dem VCD-Modell darüber hinaus bis zu einem Betrag von 600 Euro von der Steuer befreit, wenn sie weniger als 80 Gramm (g) CO₂ pro Kilometer emittieren. Die Emission von 80 g CO₂ entspricht einem Drei-Liter-Auto (3,0 Liter Diesel; 3,4 Liter Benzin). Pkw mit einem Ausstoß von unter 100 g CO₂ sollen einen Steuernachlass von 300 Euro erhalten. Diese Steuernachlässe werden grundsätzlich nicht für solche Diesel-Pkw gewährt, die nicht serienmäßig mit einem geregelten (geschlossenen) Partikelfilter ausgestattet sind. Zum Stichtag 01.03.2007 würde zwar kein aktueller Pkw in den Genuss dieser Steuerbefreiung kommen, aber einige Pkw sind nah dran, als erste das Werbeargument „Steuerfreiheit“ nutzen zu können. Der neue smart cdi braucht nur einen vollwertigen Partikelfilter. Der VW Polo BlueMotion kratzt mit 102 g/km knapp an der Grenze. Toyota kündigt an, den CO₂-Ausstoß des Hybrid-Autos Prius von zur Zeit 104 auf unter 100 g/km zu senken.

Gleiches Auto, unterschiedliche Motorisierung

Das meist gekaufte Auto in Deutschland ist der VW Golf. Der effektivste Golf des Baujahres 2007 ist der 1.9 TDI mit einer Leistung von 77 kW. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h ist er eher schon übermotorisiert. Der Verbrauch liegt im europäischen Messzyklus bei 5,1 Litern Diesel/100 km, der CO₂-Ausstoß beträgt 135 g/km. Ein anderer Golf, der R32 3.2 V6, bringt es auf 184 kW (250 PS), eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h und damit zwangsläufig auf einen hohen Normverbrauch von 10,7 Liter Super plus. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 255 g/km.

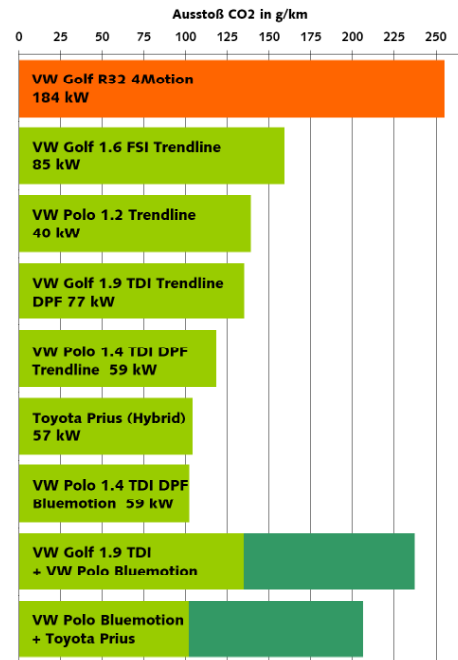
Dabei beziehen sich alle Verbrauchsdaten auf den Normtest auf einem Rollenprüfstand, der bei 30 Grad Celsius und ausgeschalteter Klimaanlage durchgeführt wird sowie in einem Fahrzyklus, bei dem nur sieben Sekunden lang 120 km/h schnell gefahren wird. Der Realverbrauch liegt bei allen Fahrzeugen viel höher. Denn wer viel Geld für zusätzliche Pferdestärken ausgibt, beschleunigt sein Auto nicht nach Norm und wird sich kaum mit 120 km/h auf der Autobahn begnügen.

	Hubraum	Leistg.	Verbrauch NEFZ (mix)	CO ₂ -Ausstoß	Kfz-Steuer heute	Kfz-Steuer VCD	Differenz
VW Golf 1.9 TDI DPF	1896 cm ³	77 kW	5,1 Diesel	135 g/km	293,-€	240,-€	- 53,-€
VW Golf R32	3189 cm ³	184 kW	10,7 Super+	255 g/km	216,-€	879,-€	+ 663,-€

Der Golf 1.9 TDI liegt mit seinem CO₂-Ausstoß von 135 g/km deutlich unterhalb des Durchschnitts der in der EU verkauften Neuwagen (derzeit 163 g/km). Er liegt auch knapp unterhalb des CO₂-Wertes, den die europäische Autoindustrie als Durchschnittswert aller Neufahrzeuge für das Jahr 2008 versprochen hat (140 g/km). Im VCD-Modell spart der Golf 1.9 TDI gegenüber der heutigen Kfz-Steuer 53 Euro.

Die Differenz beim CO₂-Ausstoß zwischen dem verbrauchsärmsten und dem durstigsten Golf beträgt 120 g/km. Das ist mehr als der VW Polo Bluemotion oder der Toyota Prius emittieren. Für den Spritschlucker VW Golf R32 steigt beim VCD-Modell die Kfz-Steuer gegenüber heute um 663 Euro.

Die Grafik zeigt den CO₂-Ausstoß des Golf R32 im Vergleich zu vernünftig motorisierten Pkw aus der Golf-Palette sowie zu vorbildlichen Modellen wie VW Polo Bluemotion und Toyota Prius. Es fällt auf, dass die Klimagasemission des Golf R32 leicht die von zwei vollwertigen Alltagsautos übersteigt.



Eigene Darstellung

Gerechte Steuern

Die angehängte Fahrzeugliste und die folgenden Beispiele zeigen, dass es bei vielen Fahrzeugmodellen umweltverträgliche Varianten gibt, die im Vergleich zu heute Steuern sparen können. Gleichzeitig gibt es solche, die als Spritschlucker zu bezeichnen und entsprechend höher zu besteuern sind.

Bei größeren Pkw der Mittelklasse gibt es zwar keine Modelle, die in Zukunft weniger Steuern kosten werden als heute. Aber die vergleichsweise günstigen CO₂-Werte und die geringen Mehrkosten für die verbrauchsgünstigsten Varianten der Mercedes E-Klasse und des 5er BMW zeigen, dass es durchaus akzeptable Fahrzeuge gibt, die auch als „Chef-Wagen“ taugen.

Selbstverständlich dürfen die heute realisierten CO₂-Werte nicht als Endpunkt der Entwicklung gesehen werden, sondern lediglich als Zwischenschritt auf dem Weg zu deutlich mehr Energieeffizienz und einer weiteren Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Pkw. Die erhebliche Differenz der Kfz-Steuer im VCD-Modell soll hierbei als wettbewerbsförderndes Instrument dienen.

	Hubraum	Leistg.	Verbrauch NEFZ (mix)	CO ₂ -Ausstoß	Kfz-Steuer heute	Kfz-Steuer VCD	Differenz
VW Polo 1.4 TDI BlueMotion	1422 cm ³	59 kW	3,9 l Diesel	102 g/km	231,-€	153,-€	- 78,-€
VW Polo GTI Cup Edition	1781 cm ³	132 kW	7,9 l Super+	188 g/km	121,-€	244,-€	+ 123,-€

	Hubraum	Leistg.	Verbrauch NEFZ (mix)	CO ₂ -Ausstoß	Kfz-Steuer heute	Kfz-Steuer VCD	Differenz
Opel Astra 1.4 Twinp. Ecot.	1364 cm ³	66 kW	5,9 l Super	142 g/km	94,-€	68,-€	- 26,-€
Opel Astra 2.0 Turbo Sport	1998 cm ³	147 kW	9,3 l Super+	223 g/km	135,-€	534,-€	+ 399,-€

	Hubraum	Leistg.	Verbrauch NEFZ (mix)	CO ₂ -Ausstoß	Kfz-Steuer heute	Kfz-Steuer VCD	Differenz
Opel Zafira 1.6 CNG	1598 cm ³	69 kW	5,0 Kg Gas	138 g/km	108,-€	62,-€	- 46,-€
Opel Zafira OPC 2.0 Turbo	1998 cm ³	177 kW	9,6 l Super+	230 g/km	135,-€	604,-€	+ 469,-€

	Hubraum	Leistg.	Verbrauch NEFZ (mix)	CO ₂ -Ausstoß	Kfz-Steuer heute	Kfz-Steuer VCD	Differenz
BMW 520d	1995 cm ³	120 kW	5,9 l Diesel	158 g/km	308,-€	358,-€	+ 50,-€
BMW M5 SMG	4999 cm ³	373 kW	14,8 l Super+	357 g/km	337,-€	2409,-€	+ 2072,-€

	Hubraum	Leistg.	Verbrauch NEFZ (mix)	CO ₂ -Ausstoß	Kfz-Steuer heute	Kfz-Steuer VCD	Differenz
Mercedes E200 CDI	2148 cm ³	125 kW	6,3 l Diesel	167 g/km	339,-€	433,-€	+ 94,-€
Mercedes E63 AMG	6208 cm ³	378 kW	14,3 l Super+	341 g/km	425,-€	2169,-€	+ 1744,-€

Klimakiller werden teuer

Seit einiger Zeit tummeln sich in den Modellpaletten nahezu aller großen Hersteller sogenannte SUVs. Die Abkürzung steht für Sport Utility Vehicle und bezeichnet geländegängige Luxuslimousinen. Dieser Typ Auto ist vergleichsweise jung und überflüssig, da sich in unserer verdichteten Welt kaum die Gelegenheit bietet, asphaltierte Straßen zu verlassen. Das Werbe-foto für den VW Touareg zeigt dieses Dilemma unfreiwillig aber deutlich: Vor der Skyline einer Metropole bemüht sich das Auto, Kraft zu zeigen. So findet man derart überdimensionierte Pkw im Alltag denn auch häufiger in den Halteverbotszonen vor angesagten Cafés in Berlin-Mitte oder München-Schwabing als im Gelände.



Klimakiller Touareg

Foto:Volkswagen

Bei den SUVs handelt es sich um ein Fahrzeugkonzept, das die Autoindustrie erst realisierte, nachdem sie 1998 ihre Selbstverpflichtung abgegeben hatte. Damals versprach sie, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller verkauften Pkw bis 2008 auf 140 g/km zu senken. Der durch starke Werbung für die SUVs erreichte Verkaufserfolg ist ein wesentlicher Grund für das klägliche Scheitern dieser Selbstverpflichtung und auch ein Beleg dafür, dass die Autoindustrie ihr eigenes Versprechen nie ernst nahm.

So verbraucht beispielsweise der VW Touareg je nach Motorisierung zwischen zehn und 15 Liter Diesel auf 100 km und emittiert zwischen 267 und 382 g CO₂/km. Eine hohe Kfz-Steuer ist ein Hilfsmittel, um den Absatz solcher Klimakiller einzudämmen.

	Hubraum	Leistg.	Verbrauch NEFZ (mix)	CO ₂ -Ausstoß	Kfz-Steuer heute	Kfz-Steuer VCD	Differenz
VW Touareg TDI	2461 cm ³	128 kW	10,1 l Diesel	267 g/km	386,-€	1642,-€	+ 1256,-€
VW Touareg V10 TDI Tiptr.	4921 cm ³	230 kW	12,8 l Diesel	333 g/km	772,-€	2698,-€	+ 1926,-€

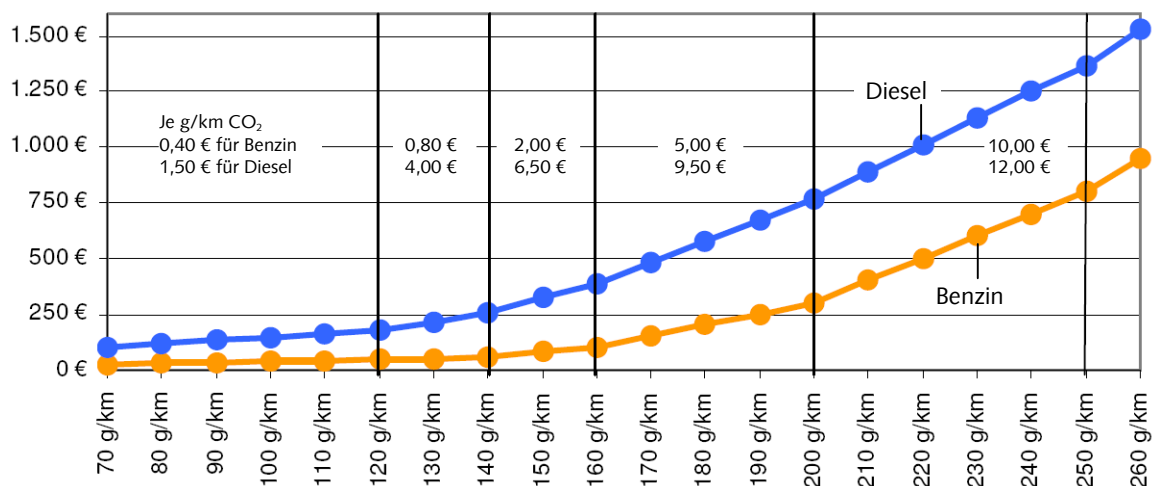
Die Steuersätze im VCD-Modell

Je Gramm CO ₂	Benzin Euro 4	Ergibt maximal	Diesel Euro 4	Ergibt maximal
Für die ersten 120 g/km	0,40 €	48,00 €	1,50 €	180,00 €
Für die nächsten 20 g/km	0,80 €	64,00 €	4,00 €	260,00 €
Für die nächsten 20 g/km	2,00 €	104,00 €	6,50 €	390,00 €
Für die nächsten 40 g/km	5,00 €	304,00 €	9,50 €	770,00 €
Für die nächsten 50 g/km	10,00 €	804,00 €	12,00 €	1.370,00 €
Für die weiteren über 250 g/km	15,00 €	offen	16,00 €	offen

Der Tabelle und der nachfolgenden Grafik ist zu entnehmen, dass die Steuer im VCD-Modell mit einer gestaffelt linearen Formel berechnet wird. Es gilt: Je mehr CO₂ ein Fahrzeug emittiert, desto stärker wird stufenweise die Steuer pro Gramm CO₂ angehoben.

Bis zu einer Grenze von 120 Gramm werden danach für den Benzinernur 0,40 Euro pro Gramm berechnet (1,50 Euro bei Dieseln), von 121 g/km bis 140 g/km sind es 0,80 Euro pro Gramm (4,00 Euro). Damit ist die Steuer für die energieeffizienteste Technik sehr niedrig. Die Sieger der VCD Auto-Umweltliste, der Honda Civic Hybrid und der Toyota Prius, kosten nur 43 bzw. 41 Euro pro Jahr. Der VW Polo-BlueMotion, der verbrauchsärmste Diesel mit geregeltem Partikelfilter, spart 78 Euro im Vergleich zu heute.

Zwischen 141 und 160 g/km bleibt der Steuersatz sehr moderat. Für Pkw, die mehr emittieren als der Durchschnitt, steigt der Steuersatz pro Gramm stark an. Über 160 g/km werden 5,00 Euro/g (9,50 Euro bei Dieseln) fällig. Bei über 250 g/km steigt der Betrag pro Gramm CO₂ bis auf 16,00 Euro/g.



Warum die Steuer für Diesel-Pkw höher sein muss

Die Steuer für Diesel-Pkw muss aus zwei Gründen höher ausfallen als für Autos mit Ottomotor:

Erstens: Die Mineralölsteuer für Diesel wurde von der Regierung Kohl in mehreren Schritten im Vergleich zu der für Benzine gesenkt, um dem deutschen Transportgewerbe bessere Wettbewerbsbedingungen zu verschaffen. Heute sind pro Liter Ottokraftstoff 18,4 Cent mehr Mineralölsteuer als für Diesel zu entrichten. Um diese Differenz auszugleichen, hat der

Gesetzgeber die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw höher festgesetzt als für Otto-Pkw. Für Diesel liegt sie je nach Emissionsgruppe zwischen 8,69 Euro und 12,18 Euro pro 100 ccm Hubraum höher.

Diesel-Pkw haben eine vergleichsweise hohe durchschnittliche Fahrleistung von 19.000 Kilometern pro Jahr. Je größer ein Auto und je stärker es motorisiert ist, desto höher ist die Fahrleistung. In dem VCD-Modell wird davon ausgegangen, dass bei dem CO₂-Ausstoß, der vom Durchschnitt aller Pkw realisiert wird, auch die Fahrleistung durchschnittlich hoch ist. Entsprechend ist an diesem Punkt der Betrag in die VCD-Formel eingerechnet, der einen gerechten Ausgleich für den Vorteil bei der Kraftstoffrechnung bei durchschnittlicher Fahrleistung entspricht. Da Pkw mit sehr hohen Fahrleistungen fast ausschließlich einen Dieselmotor haben und entsprechend bei ihren häufigeren Tankstopps mehr Mineralölsteuer sparen, bleiben die Kfz-Steuersätze pro Gramm CO₂ für Diesel über die gesamte Bandbreite der Berechnung höher als die für Otto-Pkw.

Zweitens: Diesel Pkw dürfen bei der gleichen Grenzwertstufe mehr Schadstoffe emittieren als Benziner. Bei Neufahrzeugen werden heute nur noch Euro 4-Pkw zugelassen. Diesel dürfen bis zu 25 Milligramm Rußpartikel pro Kilometer emittieren, Benziner stoßen fast keine Partikel aus. Am 01.03.2007 hat der Bundestag beschlossen, dass Diesel ohne geregelten Partikelfilter zukünftig 1,20 Euro pro 100 ccm Hubraum mehr Kfz-Steuer zahlen müssen. Dieser Betrag fließt in die VCD-Berechnung mit einem Satz von 0,20 Euro pro Gramm ein.

Ca. 90 Prozent aller neu zugelassenen Diesel-Pkw haben inzwischen einen voll wirksamen, geregelten Filter. In Zukunft dürfte gravierender sein, dass bei Euro 4 Diesel-Pkw drei mal mehr Stickoxide (NOx) emittieren als Benziner. Der für 2009 verabschiedete Grenzwert Euro 5 beendet die Ära der Diesel ohne Filter, bringt aber bei der NOx-Minderung fast nichts. Eine nachhaltige Besserung ist erst bei dem Grenzwert Euro 6 in Sicht, der erst ab 2014 EU-weit gelten soll. Die Spreizung der Kfz-Steuer nach Grenzwertstufen hat in Deutschland zu einer vergleichsweise schnellen Markteinführung von Euro 3- und Euro 4-Pkw geführt. Nach diesem Vorbild sollte auch die NOx-Minderungstechnik eingeführt werden. Das VCD-Modell erlaubt zeitlich befristete Steuerbefreiungen für Diesel-Pkw, ohne den notwendigen Ausgleich der niedrigeren Mineralölsteuer aufzugeben.

Hubraumsteuer heute niedriger als vor 50 Jahren

In den letzten Wochen forderten Autohersteller und einige Politiker, dass die Umstellung der Hubraumsteuer auf die CO₂-Steuer die Autofahrer nicht stärker belasten dürfe. Dabei verkennen sie, dass die Kfz-Steuer heute für die Mehrzahl der Autos niedriger ist als vor 50 Jahren.

Die Kfz-Steuer wurde 1922 in Deutschland eingeführt und von den Nationalsozialisten zur Ankurbelung der Konjunktur wieder abgeschafft. 1954 wurde die Besteuerung nach Hubraum eingeführt. Damals wurde ein Regelsteuersatz von 14,40 DM/pro 100 ccm eingeführt. Das

Übersicht der heutigen Kfz-Steuersätze

Emissionsgruppe für Pkw	Steuersatz je angefangene 100 cm ³ Hubraum	
	Ottomotoren	Dieselmotoren
Euro 3, Euro 4	6,75 €	15,44 €
Euro 2	7,36 €	16,05 €
Euro 1 und vergleichbare	15,13 €	27,35 €
andere, für die Fahrverbot bei Ozonalarm nicht galt	21,07 €	33,29 €
übrige	25,36 €	37,58 €

Eigene Darstellung

entspricht 7,36 Euro. Heute beträgt der Steuersatz für alle Benziner, die Euro 3 oder 4 einhalten, 6,75 Euro. 20 Millionen Autofahrer bezahlen diesen Steuersatz für ihre Otto-Pkw. Für ein Auto mit einem 1,5-Liter-Motor sind heute insgesamt 9,15 Euro Kfz-Steuer pro Jahr weniger zu bezahlen als vor 50 Jahren. Für weitere sieben Millionen Benziner mit dem Grenzwert Euro 2 entspricht die Kfz-Steuer heute genau dem Satz, der 1954 eingeführt wurde. Diese extrem günstigen Steuersätze gelten im Prinzip auch für weit über fünf Millionen Diesel-Pkw. Sie zahlen nur als Ausgleich für ihre Privilegierung bei der Mineralölsteuer mehr Kfz-Steuer.

Also ist heute für weit mehr als 30 Millionen Pkw weniger oder genau so viel Kfz-Steuer zu bezahlen wie vor 50 Jahren. Seitdem sind die allgemeinen Lebenshaltungskosten aber um mehr als das Vierfache gestiegen, die Einkommen noch viel stärker. Vor diesem Hintergrund sind die Klagen der Autolobby wegen einer möglicher Erhöhung der Kfz-Steuer sehr zu relativieren.

Keine Einbußen für die Länder

Die Kfz-Steuer steht den Ländern zu. Verständlicherweise äußern die Länder Bedenken, die angestrebte Reform der Kfz-Steuer würde die Steuereinnahmen der Länder mindern. Diese Sorge ist jedoch unbegründet. Jedes ambitionierte neue Steuerkonzept muss die Steuersätze für spritfressende Neuwagen hoch ansetzen, wenn es eine Lenkungswirkung haben soll. Im VCD-Modell ist eine Aufkommensneutralität für Pkw bis zu einem CO₂-Ausstoß von 180 g/km intendiert. Das heißt, dass die Steuereinnahmen für die Summe aller Pkw bis zu dieser Größenordnung konstant bleiben.

Alle Benzin-Pkw unter 150 g/km werden nach Vorstellung des VCD künftig günstiger, ebenso wie die meisten Diesel-Pkw. Bei den Dieseln werden lediglich wenige kleinvolumige auch unterhalb dieses Wertes teurer, weil sie bisher überproportional von dem System der Hubraumbesteuerung profitiert haben. Ab 150 g/km steigt die Kfz-Steuer im VCD-Modell bei den meisten Fahrzeugen über das bisherige Niveau. Einige Otto-Pkw mit einem in Relation zum Hubraum niedrigen CO₂-Ausstoß profitieren, dabei handelt es sich vor allem um Erdgasfahrzeuge. Der VW Touran 2.0 EcoFuel kostet 41 Euro, der VW Caddy EcoFuel 35 Euro weniger als heute.

Da die Steuer für Pkw mit einem hohen CO₂-Ausstoß überproportional steigt, sorgen die Sprintschlucker insgesamt für zunächst deutlich höhere Steuereinnahmen. Über die Dynamisierung der Steuersätze sollte die Aufkommensneutralität bis zur Erreichung der klimapolitischen Zielsetzungen erreichbar sein.

Der VCD begrüßt ausdrücklich den Vorschlag mehrerer Landespolitiker, die Kfz-Steuer im Tausch gegen eine andere Steuer dem Bund zuzuordnen. Dann wären alle energieverbrauchsorientierten Steuern im Bereich des Verkehrs in der Verantwortung des Bundes. Damit würden die Möglichkeiten für koordiniertes Handeln deutlich erhöht.

Die neue Kfz-Steuer und der CO₂-Grenzwert für Pkw

Die neue Kfz-Steuer ist eine Ergänzung zum CO₂-Grenzwert, keine Konkurrenz. In den letzten Wochen wurde verschiedentlich geäußert, dass eine ambitionierte Kfz-Steuer einen Grenzwert überflüssig machen könnte. Das ist aus zwei Gründen nicht richtig.

Erstens wird der CO₂-Grenzwert von der EU festgelegt und soll dafür sorgen, dass alle Pkw, die jährlich in Europa neu zugelassen werden, im CO₂-Ausstoß begrenzt werden. Da der

Treibhauseffekt ein globales Problem ist, ist eine EU-weite Regelung natürlich sinnvoll. Die Erhebung von Steuern ist dagegen eine nationale Angelegenheit und wird es auch auf absehbare Zeit bleiben.

Zweitens ist eine spürbare Klimasteuer notwendig, um einen zielführenden CO₂-Grenzwert für Pkw zu erreichen. Im Jahr 2007 wird in den Gremien der EU heftig um Höhe und Ausgestaltung der Grenzwerte gerungen werden. Die EU hatte mehrfach einen Zielwert von 120 Gramm CO₂ pro Kilometer für das Jahr 2012 festgeschrieben – für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller Neuzulassungen in der EU. Der massive Druck der Autohersteller und das Einknicken der Bundesregierung vor den Industrieinteressen führten dazu, dass EU-Kommissar Dimas im Februar einen Wert von 130 g/km anpeilte. Eine Entscheidung über den Wert ist damit aber noch nicht gefallen. Die deutsche Autoindustrie wird weiter an einer Aufweichung arbeiten. Allerdings können Wettbewerber aus Frankreich und Italien mit ambitionierten Werten besser leben als die deutschen Hersteller.

Außerdem sind einige Partnerländer äußerst enttäuscht über die Politik von Bundeskanzlerin Merkel, die als EU-Ratspräsidentin zu einer gewissen Neutralität verpflichtet ist, sich aber gleich im ersten Konfliktfall auf die Seite der deutschen Autoindustrie schlug. Und das, obwohl sie ihre EU-Ratspräsidentschaft mit dem Versprechen angetreten hatte, den Klimaschutz voranbringen zu wollen.

Unabhängig davon, ob der Grenzwert für den durchschnittlichen CO₂-Wert im Jahr 2012 bei 120 g/km oder bei 130 g/km liegen wird: Es werden Sanktionen bei Nichteinhaltung benötigt sowie unterstützende Maßnahmen auf nationaler Ebene, damit der Grenzwert eingehalten wird. Die CO₂-basierte Kfz-Steuer nach dem VCD-Modell ist eine solche unterstützende Maßnahme, die zu mehr Klimaschutz im Verkehr beitragen kann.

Kontakt:

Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kochstraße 27
10969 Berlin
Tel: 030-280351-11
E-Mail: gerd.lottsiepen@vcd.org
www.vcd.org