

# Themenpapier Strassenverkehr

## Auch ökologische Verkehrspolitik muss sich der Krise anpassen

*Dr. Anselm Görres*

Der Anteil des Verkehrs an den CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland beträgt 21 Prozent, der des Straßenverkehrs 18 Prozent. Gleichzeitig hat sich Deutschland das Ziel gesetzt, bis 2020 den Emissionsausstoß um 20 Prozent zu reduzieren. Ohne effektive Einbeziehung des Verkehrssektors wird dies nicht möglich sein. Handlungsmöglichkeiten gibt es genügend. Die Bundesregierung, aber auch die Europäische Union, müssen sie nur nutzen.

Im Folgenden zeigen wir auf, wie sich das Zusammenspiel der umweltpolitischen Instrumente verändern muss und welche Reformmöglichkeiten für eine ökologisch-soziale Verkehrspolitik auch und gerade in der Krise bestehen. Daraus entwickeln wir ein Vorschlagspaket, das neben klassischen fordernden Maßnahmen auch ein großzügiges Förderangebot enthält.

### A. VERÄNDERTER RAHMEN – VERÄNDERTE REGELN UND PRIORITÄTEN

Die theoretisch und auch empirisch unbestreitbaren Vorteile marktwirtschaftlicher Umweltinstrumente – Eleganz, Effizienz, mehrfache Dividende – lassen sich erfolgreich nur dann in die praktische Politik übersetzen, wenn wir unsere Prinzipien den veränderten Bedingungen anpassen. Es geht zum einen um ein verändertes Verhältnis von fördernden und fordernden Instrumenten, zum anderen um ein anderes Zusammenspiel marktwirtschaftlicher und regulatorischer Elemente, auch im Verhältnis von nationaler und EU-Ebene. Weiterhin gilt: Gerade beim Autoverkehr liegt der Schlüssel zur unverzichtbaren preislichen Lenkung auf der nationalen Ebene.

1. In einer Krise, in der insbesondere die Autoindustrie – sicherlich in hohem Maße selbstverschuldet – unter Umsatzeinbußen von 30 bis 50 Prozent leidet, kann auch marktwirtschaftlich mutige Umweltpolitik nicht einfach nur an der Schraube höherer Energiepreise drehen. Es geht auch darum, positive ökologische Lenkungssignale mit positiven Konjunkturwirkungen zu verbinden. Zugleich gilt es, ökologisch blinden Konjunkturprogrammen entgegenzutreten.
2. Der Verkehrssektor unterliegt nicht dem europäischen Emissionshandel. Ebenso wenig ist

momentan – trotz aller Diskussionen um eine Revision der Energiesteuerrichtlinie – die erforderliche Einstimmigkeit für das Anheben der europäischen Mindeststeuersätze für Energie abzusehen. Doch selbst wenn höhere Mindeststeuersätze kämen, dürften sie weiterhin unterhalb des deutschen Niveaus verharren, für uns also wirkungslos bleiben.

Konsequenterweise hat die EU – nicht nur im Sektor Verkehr – den Schwerpunkt ihrer Steuerungsmaßnahmen von preislicher Lenkung auf ambitionierte Standards verlagert. Im Autoverkehr sind dies vor allem Emissionsstandards für Neuwagen. Mit einem neuen Paket von Richtlinien zum Eco-Design werden für vielerlei Produkte – prominentestes Beispiel ist hier sicherlich die Glühbirne – neue Vorgaben definiert. Erzeugnisse, die ökologische Mindestanforderungen nicht erfüllen, soll der Konsument künftig gar nicht mehr kaufen können.

3. Mit einer Einbeziehung fossiler Verkehrstreibstoffe in den Emissionshandel (EH) ist aus unserer Sicht – gerade angesichts der neuen

Belastungen durch die Krise – nicht bald zu rechnen. Angesichts der großen Unterschiede der bestehenden nationalen Treibstoffabgaben innerhalb der EU würde eine zusätzliche Belastung der Treibstoffkosten in einer für alle EU-Mitglieder gleichen absoluten Höhe bei ökonomisch schwächeren Ländern zu unzumutbaren Preiserhöhungen führen. Wahrscheinlich würde eine EH-bedingte Mehrbelastung meist durch entsprechendes Absenken nationaler Steuersätze kompensiert werden. Im Ergebnis würde sich somit nichts daran ändern, dass die Gesamtbelastung von Treibstoffen auch bei einer Kombination von EH und Verkehrsabgaben national festgelegt wird. Anders als beim Strom kann somit die nationale Verkehrs- und Umweltpolitik ihre Hauptverantwortung für die Steuerung des Treibstoffverbrauchs und die Lenkung des Verkehrs nicht bequem nach Brüssel delegieren.

*Bild 1) Europa bestimmt eher die Standards, die Mitglieder vor allem die Kosten des Autoverkehrs*

	Europa setzt Standards	Mitgliedsstaaten steuern mit Steuern
Standards	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Europaweite Emissionssenkungsziele</li> <li>– Emissionsstandards Euro I bis derzeit VI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nationale Klimaziele selten auf Sektoren heruntergebrochen</li> <li>– Bei Typenzulassung nur minimale nationale Varianten, da sonst Wettbewerbsverzerrung</li> <li>– Tempolimit (!)</li> <li>– Denkbare Öko-Vorschriften für Sonderfahrzeuge (z.B. Taxis, ÖPNV, Lkw-Flotten) praktisch kaum anzutreffen, z.T. wg. Europarecht</li> </ul>
Kostenwirksame fiskalische Hebel	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausdehnung E-Handel auf Verkehrstreibstoffe (außer Flugverkehr) derzeit nicht in Sicht</li> <li>– Mindeststeuersätze der Energiesteuerrichtlinie: seit 2003 nicht mehr angehoben</li> <li>– Revision der Energiesteuerrichtlinie von „Old College“ nicht mehr zu erwarten</li> <li>– Rahmenrichtlinie für Beimischung abgeschwächt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ökosteuer</li> <li>– Maut für Lkw / PKW</li> <li>– Zulassungs- und laufende Kfz-Steuern</li> <li>– Mehrwertsteuern (!)</li> <li>– Dienstwagenbesteuerung mit mehreren Elementen (MwSt., geldwerter Vorteil, Obergrenzen...)</li> <li>– Beimischungsquoten</li> </ul>
Fördermaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bisher noch keine erdersonnen!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Steuernachlässe etwa für Biodiesel</li> <li>– NEU Abwrack- und andere Konjunkturprämien</li> <li>– Ausnahmeregelungen wie z. B. Agrardiesel</li> </ul>

Weit über die Treibstoffbesteuerung hinaus verfügt die nationale Politik über ein Vielzahl ökofiskalischer Instrumente: so etwa Kfz-Steuern, Dienstwagenbesteuerung, Pendlerpauschale oder Beimischungsquote. Die nationale Politik hat bestimmenden Einfluss darauf, was Autos und Autofahren kosten. Daraus ergibt sich ein großer Gestaltungsspielraum, aber auch eine große Verantwortung, der nationalen Verkehrspolitik.

Doch auch die Möglichkeiten des Ordnungsrechts dürfen nicht unterschätzt werden. Obamas Entscheidung, die (für amerikanische Verhältnisse strengen) kalifornischen Verbrauchsrichtlinien auf die gesamten USA auszudehnen, unterstreicht dies. Insgesamt sollten auch die Befürworter marktwirtschaftlicher Lenkung ihr Verhältnis zu beiden Instrumenten neu überdenken, mit einer deutlich positiveren Wertung der Regulierung als bisher:

*We should also take a new look at regulation. We have just seen millions of jobs destroyed by neo-liberal deregulation! Clever green regulation can enforce additional spending by businesses and/or consumers. The Eco-design directive may be an excellent example. When consumers and producers have to invest in order to meet, say, higher energy standards for new buildings, this may raise costs and endanger some jobs, but as a rule should create more new ones. In truth, we should probably combine economic instruments and regulation to achieve best results. Stern regulation can make sure that new equipment will not enter the market unless they fulfil at least some environmental criteria. Ecologically inefficient products will be banned. Economic instruments will then assure that the new equipment – plus all the older products already in circulation – will be used efficiently. Regulation cannot stop wasteful behaviour. Economic instruments and regulation should not be seen as rivals but as two sides of one coin.*

*GBE Policy Paper No 001: Greener Spending, Greener Financing<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> GBE Policy Paper No 001: Greener Spending, Greener Financing, S. 5: [www.foes.de/pdf/GBE-PolPap001-GreenerSpending-GreenerFinancing.pdf](http://www.foes.de/pdf/GBE-PolPap001-GreenerSpending-GreenerFinancing.pdf). Ausführlicher: GBG Discussion Paper 2009/05: Strengthening a Green Recovery with Market Based Instruments: [www.foes.de/pdf/GBG-DiscPap2009.05-GreenRecoverywithMBI01.pdf](http://www.foes.de/pdf/GBG-DiscPap2009.05-GreenRecoverywithMBI01.pdf)

<sup>2</sup> Natürlich lehnen wir derartige Beruhigungsspielen ab, so durch FÖS-Vize Kai Schlegelmilch in einer Anhörung: [www.bundestag.de/aktuell/hib/2009/2009\\_162/02.html](http://www.bundestag.de/aktuell/hib/2009/2009_162/02.html)

<sup>3</sup> Artikel von Anselm Görrer in Süddeutsche Zeitung vom 7. April 2009: Der Verkehr braucht andere Signale: [www.foes.de/pdf/2009-04%20Umbaupraemie-SZ.pdf](http://www.foes.de/pdf/2009-04%20Umbaupraemie-SZ.pdf)

Im Autoverkehr spricht vieles dafür, dass Instrumente die Kaufentscheidung um so wirksamer beeinflussen, je klarer deren Kosten beim Kaufzeitpunkt kalkulierbar sind. Nach allen bisherigen Erfahrungen beeinflussen Kraftstoffkosten und somit Ökosteuern zwar das Verbrauchsverhalten stark, kaum aber die Fahrzeugwahl des Neukäufers. In Deutschland liegt das nicht zuletzt daran, dass etwa 2007 über 60 Prozent aller Neu-Pkw Firmenfahrzeuge sind. Zur Beeinflussung des Kaufverhaltens sind also andere Hebel vorrangig.

## B. KRISE ERFORDERT NEUE ARGUMENTE FÜR ÖKOLOGISCHE FORTSCHRITTE

Nicht erst das aktuelle Beispiel der Konzessionen an die Traktordemos der deutschen Landwirte macht deutlich, dass die Politik derzeit gern bereit ist, ökologische Ziel auf dem Altar kurzfristiger Krisenförderung zu opfern.<sup>2</sup> Viel markantere Beispiele sind sicher die in der derzeitigen Form zurecht umstrittene, sogenannte Umweltprämie oder die äußerst halbherzige Reform der Kfz-Steuer, die – zeitlich begrenzt – sogar als Instrument der Konjunkturankurbelung missbraucht wurde.

Angesichts der akuten Krise der deutschen Autoindustrie kann aber sozialökologische Politik nicht darin bestehen, diese Krise als wohlverdiente Strafe für vergangene ökologische Ignoranz passiv hinzunehmen. Am Ende sind es Arbeitnehmer, die ihre Jobs verlieren, und nicht die verantwortlichen Manager.

Es muss vielmehr darum gehen, intelligente keynesianische Impulse so zu gestalten, dass Arbeitsplätze nicht auf Kosten der Umwelt gerettet werden, sondern nur durch ökologisch wie ökonomisch wünschenswerte Marktreaktionen. Ein Beispiel dafür sind „Grüne Wechselprämien“, wie sie das FÖS als Alternative zu der ihren Namen eigentlich zu Unrecht tragenden Umweltprämie vorgeschlagen hat.<sup>3</sup>

Ökofiskalisch schmerzhaft Maßnahmen wie zum Beispiel ein „Abbau der Diesellücke“ – also der nach wie vor bestehenden Privilegierung des Diesels durch eine 18 Cent niedrigere Mineralölsteuer – können heute auch nicht mehr allein aufgrund ihrer noch so wünschenswerten ökologischen Lenkungseffekte vermittelt werden.

Es geht vielmehr darum, der Öffentlichkeit ein Paket aus grünem Keynesianismus und grüner Gegenfinanzierung schmackhaft zu machen, im Straßenverkehr etwa mit folgenden Elementen:

■ Förderung des Kaufs neuer Fahrzeuge – aber nur, wenn diese deutlich weniger CO<sub>2</sub> emittieren.

■ Dafür stärkere Spreizung einer wirklich ökologisierten Kfz-Steuer mit Bonus für „gute“, aber auch deutlichem Malus für „schlechte“ Autos.

■ Langfristige Gegenfinanzierung der heute auflaufenden Schulden in zwei- bis dreistelliger Milliardenhöhe auch durch ökofiskalische Erträge – also etwa höhere Ökosteuern, Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten, oder Abbau umweltschädlicher Subventionen.

Erst im Rahmen eines solchen grünen Paktes könnte auch die Akzeptanz ökofiskalischer Maßnahmen wieder zunehmen. Zugleich ergäbe sich daraus eine ganz neue Variante der Doppelten Dividende.

*Bild 2) Neue Prioritäten durch Krise und Europäische Klimapolitik*

	Ökosoziale Steuerreform (ÖSR, 1970 bis 2004)	Ökolog. Finanzreform (ÖFR, 2000 bis 2008)	Grüner Keynesianismus + Grüne Refinanzierung
Devise	„Faktor Arbeit entlasten, Faktor Natur verteuern“	Mehrere ökofiskalische Instrumente, mehrere Verwendungen	„Nachhaltigere Konjunkturprogramme, nachhaltige Gegenfinanzierung“
Vorrangige Instrumente (hier im Verkehrsreich)	– Breit angelegte ÖSR mit Schwergewicht auf Mineralölsteuer (gut 8 von 18 Mrd. Gesamtaufkommen) – Schwache EU-Emissionsstandards (Euro I-VI nur auf Emissionen, nicht Verbrauch)	– Fortsetzung ÖSR bis 2004 – Einführung Lkw-Maut (2005) – (Gescheiterte) Kürzung der Pendlerpauschale – Beimischungsquote – Start Emissionshandel 2005 (betrifft nur Schiene)	+ Echte „Umweltprämie“ mit strengen Ökokriterien (Wechsel zu weniger CO <sub>2</sub> ) + Investitionen Schienennetz + Abschaffung Dienstwagensubvention + Schließen Diesellücke + Echte Ökologisierung der Kfz-Steuer
Fragwürdige Instrumente	– Nie eingehaltene Selbstverpflichtungen Industrie		– „Umweltprämie“ ohne Ökokriterien – Missbrauch Kfz-Steuer zur Absatzförderung – Investitionen Straßenbau
Vorrangige Verwendung ökofiskalischer Erträge	– Senkung der Rentenversicherungsbeiträge („Tanken für die Rente“)	– Senkung der Rentenversicherungsbeiträge („Tanken für die Rente“) – Abbau Staatsverschuldung (Koch-Steinbrück-Papier) – Förderung Bahn und Straßenbau aus Maut – Steuernachlässe für alternative Treibstoffe	+ Grüne Gegenfinanzierung von Konjunkturprogrammen + Grüne Wechselprämien + Senkung Lohnnebenkosten wenn Aufkommen ambitioniert
Fortentwicklung Doppelte Dividende	– Ökologische + fiskalische Dividende: Energie teurer – Beschäftigungs- und soziale Dividende durch Entlastung des Faktors Arbeit	– Vielzahl grüner Erträge – Vielzahl grüner Signale – Vielzahl vorteilhafter Verwendungen	– Umkehr der Reihenfolge: Ausgaben vor Einnahmen – Der Öffentlichkeit dürfte Finanzbeitrag über Lenkungswirkung gehen

## C. WICHTIGSTE MASSNAHMEN IM EINZELNEN

### a. Mit echter Umweltprämie den Umstieg auf umweltfreundlichere Pkw fördern

*Ausgangslage: Bisher Prämie keynesianisch stark, ökologisch schwach*

Auch Gegner müssen anerkennen: Die „Umweltprämie“ der Koalition war im Sinne eines keynesianischen Multiplikators weit über Erwartungen erfolgreich. Auch die Befürworter der Prämie hätten vermutlich nicht erwartet, wie viele Bürger auf dieses „staatliche Schnäppchen“ reagierten und sogar Fahrzeuge mit deutlich höherem Restwert als 2500 Euro zur Verschrottung gaben. Mit Ausnahme seltener Immobilienkäufe stellt der Kauf eines Neuwagens die größte anzunehmende Investition im Leben eines Normalverdieners dar. Ökologisch erfolgreich war die Maßnahme nur begrenzt – und wenn, dann nicht durch den Mut der Regierung, sondern aufgrund der Klugheit der Regierten. Denn die Regierung hat lediglich Euro VI verlangt – diese Emissions- und nicht Verbrauchsnorm erfüllt sogar ein Porsche.

### FÖS-Forderungen

Mit ihrem unerwarteten Erfolg dürfte die Prämie den Autoabsatz in Deutschland von 3,1 Millionen 2008 auf 3,5 bis 3,7 Millionen 2009 steigen lassen – allerdings mit der Gefahr eines um so jäheren Absturzes 2010, auf rund 2,7 Millionen. Einem solchen, durch die Prämie nur verschobenen Konjunkturreinbruch könnte die Politik durch eine wirklich ökologische Wechselprämie entgegenreten. Sie könnte Teil des von vielen erwarteten Konjunkturpaketes III bilden und aufgrund der bisherigen Erfahrungen deutlich niedriger ausfallen – 1.500 Euro dürften genügen.

Die gäbe es aber nicht bedingungslos: nur für Neuwagen mit mindestens 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als beim Vorgänger gibt es 1500 Euro. Es würde nicht länger die Zerstörung funktionsfähiger Gebrauchtfahrzeuge gefördert, sondern der Wechsel auf verbrauchsgünstigere Neuwagen. Natürlich braucht es dabei eine Obergrenze. Den Umstieg vom Ferrari 599 (490 Gramm CO<sub>2</sub>/km) zum Maserati Quattroporte („nur“ 370 Gramm) muss niemand fördern. Denkbar wären etwa 175

Gramm als Limit. Umweltschützern mag das immer noch hoch erscheinen; schon heute liegt die Hälfte aller Neuzulassungen unter 172 Gramm. Doch es geht um die Einmalchance, mit Hilfe sonst vielleicht anstößiger Impulse rasch den Umbau des deutschen Pkw-Fuhrparks einzuleiten. Die heutigen Neuwagen bilden den morgigen Bestand. Wir müssen die Menschen, die heute als Käufer schlimmster Klimaschleudern ein miserables Vorbild geben, zum Umstieg auf zivilere Autos bringen. Die Neureichen der Dritten Welt orientieren sich an Europa und Amerika. Es wird Zeit, dass auch Trendsetter umrüsten und vormachen, dass erfolgreiche Menschen keine Klimafresser fahren müssen. Wenn ein Vielfahrer vom BMW 745d mit 239 gCO<sub>2</sub> auf einen 535d umsteigt (178g), bringt das für die Umwelt nicht wenig. Die bereits verlängerte Schrottprämie löste schon bisher 1 bis 2 Millionen Käufe aus. Prämien für alle könnten weitere Millionen zum Umstieg bewegen. Sindelfingen wird nicht über Nacht zur Smartfabrik – aber man kann dort kompaktere und effizientere Autos bauen. Wer Umwelt und Wirtschaft zugleich helfen will, darf Segmentstrukturen der deutschen Autobauer nicht ignorieren. Auch BMW-Werker verdienen Schutz!

### Finanzielle Auswirkungen

Eine Umstiegsprämie kann 5 bis 6 Milliarden Euros kosten, aber Zehntausende Jobs sichern. Zur Gegenfinanzierung könnten die folgenden ökofiskalischen Maßnahmen beitragen.

### b. Dienstwagenprivileg abschaffen

*Ausgangslage: Ein ökologischer, ökonomischer und sozialer Skandal!*

Der Anteil von Dienstwagen bei der Neuzulassung von Fahrzeugen liegt mittlerweile bei über 60 Prozent. Dienstwagen haben einen entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands in Deutschland, weil der größte Teil oft nach wenigen Jahren weiterverkauft wird und so auch den Gebrauchtwagenmarkt dominiert. Die bisherigen steuerlichen Regelungen, sowohl der betrieblichen als auch der privaten Nutzung von Dienstwagen, sind weder ökologisch noch sozial: Von der deutschen Dienstwagenbesteuerung profitieren diejenigen am meisten, die am

weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen Privatanteil aufweisen, die teuersten und neuesten Fahrzeuge nutzen, den verschwenderischsten Fahrstil aufweisen und den höchsten Grenzsteuersatz bei der Einkommensteuer haben. Eine Neuregelung ist daher dringend notwendig und wird u. a. auch von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel gefordert.

### FÖS-Forderungen

Unser Reformvorschlag setzt erstens an der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen an. Über eine Bonus-/Malusregelung sollen Firmenwagen mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert werden. Wer von 2009 bis 2011 ein Fahrzeug im Zielkorridor von 130 bis 140 g CO<sub>2</sub>/km erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Wer aber Klimaschleudern kauft, kann künftig nur einen Teil der Anschaffungs- und Treibstoffkosten steuerlich geltend machen.

Zweitens soll eine analoge Staffelung für die private Nutzung von Dienstwagen eingeführt werden. Bei Fahrzeugen im Zielkorridor ändert sich nichts an der Ermittlung des geldwerten Vorteils. Doch für Pkw mit höheren Emissionen muss ein höherer Vorteil versteuert werden (13 bis 26 Prozent vom Listenpreis statt wie derzeit 12 Prozent), für verbrauchsarme Fahrzeuge verringert sich der Faktor (auf 4 bis 10 Prozent vom Kaufpreis). Dieser Ansatz wird in Großbritannien bereits seit April 2002 mit großem Erfolg umgesetzt. Bei beiden Reformelementen sollen die Zielwerte nach 2011 schrittweise auf 100 g CO<sub>2</sub>/km abgesenkt werden.

### Voraussichtliche Mehreinnahmen/ Soziale Folgen

Bei einem durchschnittlichen Grenzsteuersatz von 40 Prozent führt die derzeit bestehende volle Absetzbarkeit der Firmenwagen als Betriebsausgaben zu Steuermindereinnahmen von gut 9 Mrd. Euro. In dieser Größenordnung ist der Staat also an der Finanzierung von Firmenwagen beteiligt. Wird die Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Kraftstoffkosten als Betriebsausgaben durchschnittlich um etwa 20–30 Prozent gedeckelt, resultieren Steuernehmeinnahmen in der Größenordnung von 2–3 Mrd. Euro. Hinzu kommen die

Mehreinnahmen bei der Versteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung von Dienstwagen, die auf 0,5–1 Mrd. Euro geschätzt werden können. Insgesamt entstehen also Mehreinnahmen von 2,5–4 Mrd. Euro.

Es werden v.a. Besserverdienende und Fahrer von Autos mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen getroffen. Die zu erwartenden Mehreinnahmen könnten auch zur Entlastung der Sozialsysteme oder die Aufstockung von Transferzahlungen verwendet werden (z. B. über einen Öko- oder Klimabonus). In Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise und damit einhergehender staatlicher Zusatzausgaben wäre eine Reform der Dienstwagenbesteuerung ein ökologisch und sozial sinnvoller Beitrag zur Gegenfinanzierung von Konjunkturprogrammen.

### c. Kfz-Steuer konsequenter ökologisieren, Dieselprivileg abschaffen

*Ausgangslage: Kfz-Steuer-Befreiung zur Konjunkturbelebung ungeeignet*

In einem ersten Schritt hatte die Regierung die Kfz-Steuer zur Kaufprämie umfunktioniert: Halter von Neuwagen der Euro-Schadstoffklassen 5 und 6, die in diesem Jahr gekauft werden, müssen zwei Jahre keine Steuern zahlen. Käufer von Autos der Abgasnorm Euro-4 erhalten ein Jahr Steuerfreiheit. Mehr Differenzierung zwischen umweltschädlichen und weniger umweltschädlichen Fahrzeugen war auf die Schnelle wohl nicht möglich – oder gar nicht gewollt.

Man muss froh sein, dass das schon fertig geschnürte Paket nach Einspruch der SPD-Fraktion zunächst auf eine Lebensdauer von sieben Monaten begrenzt wurde. Viel spricht dafür, dass es nicht einmal diese Frist überlebt. Denn hier wurden zwei Aufgaben zusammengeschnürt, die man nur lösen kann, wenn man sie sauber trennt: Kräftige Krisenbeihilfe und konsequente Kfz-Steuerreform.

Mit der Befristung bis Ende Juni 2009 hatte die Koalition die Unsicherheit der Hersteller und Käufer vorerst nicht beendet, sondern nur neu angeheizt. Für die Wiederbelebung der siechen Autobranche, ist die Kfz-Steuer das völlig ungeeignete, weil viel zu winzige Instrument. Bei den meisten Fahrzeugen macht sie jährlich knapp über ein Prozent des Fahrzeugpreises aus. Über alle Pkw

liegt sie im Durchschnitt nur bei 175 Euro p.a. Über solche Minirabatte können Kfz-Käufer heute nur lachen. Kaufpreis und Kraftstoffkosten bestimmen den Löwenanteil der Kosten. Durchschnittlich 450 Euro gibt ein Autofahrer im Monat für einen Golf aus, alle im Laufe von vier Jahren entstehenden Kosten eingerechnet – inklusive Kaufpreis und Wertverlust. Die Kfz-Steuer macht da gerade einmal knapp acht Euro aus, aufs Jahr gerechnet also zwei Tankfüllungen. Das dürfte auch den größten Sparfuchs nicht davon überzeugen, sich einen Neuwagen zuzulegen. Die nach Einspruch der SPD geschaffene ökologische Differenzierung – ein Jahr Rabatt für alle Fahrzeuge der Abgasnorm Euro-4, zwei Jahre für solche der Schadstoffklassen Euro-5 und Euro-6 – ist viel zu grob. Spätestens oberhalb von 200 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer wäre jeder Euro Subvention zu viel – solche Autos gehören bestraft, nicht gefördert.

### FÖS-Forderungen: Eine mutige Reform mit sechs Elementen

Auch in ihrem zweiten Schritt ist die Regierung zu kurz gesprungen. Die zaghafte Ökologisierung der Kfz-Steuer durch die Mitberücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes als Bemessungsgrundlage ist für eine wirkliche Umstrukturierung der Anreize unzureichend. In Wahrheit geht es um ein anspruchsvolles Reformwerk mit folgenden Elementen:

- Die erste Anforderung ist mit dem bereits seit langem debattierten Steuertausch nun endlich beschlossen worden. Die Kfz-Steuer ist seit dem 1. Juli 2009 Bundessteuer. Solange 16 Bundesländer mitredeten, konnte der Berg noch so lange kreißen, es kamen immer nur Reformmäuse heraus.
- Zweitens brauchen wir eine stärkere Ökologisierung der Kfz-Steuer, mit einem klaren Bonus-Malus-System. Es reicht nicht, umweltfreundliche Fahrzeuge zu verbilligen. Klimakiller müssen noch deutlich teurer werden.
- Drittens sollte die Reform nicht aufkommensneutral oder gar -senkend, sondern mit steigendem Aufkommen konzipiert werden. In an-

deren Ländern zahlen Halter deutlich höhere Kosten. Die meiste Zeit verbringen Autos nicht fahrend, sondern stehend. Auch stehender Verkehr nimmt öffentlichen Raum in Anspruch. Mit künftig höheren Kfz-Prämien würde die Kfz-Steuer als Verkehrsabgabe mit der stärksten Steuerungswirkung auf die Fahrzeugtypwahl aufgewertet. Zugleich ließe sich damit die Abwrackprämie langfristig gegen finanzieren.

- Viertens muss es künftig leichter als bisher sein, die Kfz-Steuer veränderten Verkehrs- oder Umweltbedingungen anzupassen. Hilfreich wäre zum Beispiel ein System von Malus- und Bonuspunkten, das innerhalb eines gesetzlich begrenzten Rahmens auch durch Verordnung modifiziert werden kann. Damit könnte die Politik schneller auf Veränderungen reagieren, ohne dass jedes Mal das Gesetz geändert werden muss. Hier könnte Deutschland ruhig einmal von Frankreich lernen, das im Rahmen der geplanten Grenelle-Gesetze den lange vernachlässigten Klimaschutz endlich mutig anpackt.

- Fünftens muss eine zukunftsfeste Reform der Tatsache Rechnung tragen, dass hoffentlich bald immer mehr Autos ohne Benzin und Diesel fahren. Oft wird dabei vergessen: Auch klimafreundlichere Fahrzeuge müssen einen Beitrag zur Verkehrsinfrastruktur leisten! Dazu könnte anstelle einer reinen CO<sub>2</sub>-Orientierung eine Berücksichtigung von Fahrzeuggewicht und -fläche beitragen. So entstünde zugleich ein Anreiz zum Bau kompakterer Fahrzeuge, was knappe Straßen- und Parkflächen schonen würde.

### Abschaffung des Dieselprivilegs

Schließlich muss mit dem Abschied von der Diesel-feindlichen Hubraumsteuer die mit diesem Nachteil begründete Privilegierung des Diesels bei der Mineralölsteuer beendet werden. Für beides gäbe es bei einer echten Reform der Kfz-Steuer keinerlei Rechtfertigung mehr. Die gerade beschlossene weitere Absenkung der Dieselsteuer für Landwirte geht hier gerade in die

falsche Richtung. Sie führt nur dazu, dass andere EU-Staaten ihre Umwelt belastenden Subventionierungen ebenfalls erhöhen. Die eigentlichen Ziele des Energiesteuergesetzes werden völlig ignoriert, wenn Dieselsubventionierung zur Entlastung von Milchbauern missbraucht wird.<sup>4</sup>

### Voraussichtliche Einnahmen

Mittelfristig (in 5 bis 10 Jahren) könnten bei durchschnittlicher Verdoppelung der Steuersätze 8,9 Mrd. Euro an zusätzlichen Einnahmen erzielt werden.

#### d. Entfernungspauschale

**Ausgangslage:** Die derzeitige Regelung ist ökologisch und sozial kontraproduktiv, da sie weite Wege zur Arbeit fördert und Berufstätige mit höherem Einkommen stärker von ihr profitieren. Das Verfassungsgerichtsurteil hat die weitgehende Abschaffung der Entfernungspauschale zunächst aufgehoben, aber die Tür offen gelassen für weit gehende Reformen.

**Ausgestaltung:** Als umweltschädliche Subvention, die zusätzliches Verkehrsaufkommen und die Zersiedelung der Landschaft fördert, ist die Entfernungspauschale schrittweise abzuschaffen. Wird sie lediglich reformiert, so muss sie zumindest stärker nach oben statt nach unten gedeckelt, zeitlich befristet und deutlich abgesenkt werden. Die Begünstigten müssen außerdem unabhängig von ihrer Einkommenshöhe profitieren.

### Voraussichtliche Einnahmen

Bei einer Absenkung der Entfernungspauschale in einem ersten Schritt von 30 auf 20 Cent kann mit Mehreinnahmen von circa 1–2 Mrd. Euro gerechnet werden. Mit rund 4 Mrd. Euro Mehreinnahmen könnte perspektivisch bei einer kompletten Abschaffung der Entfernungspauschale gerechnet werden.

#### e. LKW-MAUT

**Ausgangslage:** In Deutschland wurde 1995 erstmals eine Eurovignette eingeführt, die jedoch pauschal und nicht leistungsabhängig gestaffelt war. Ab 2005 wurde dann eine leistungsbezogene, schadstoffabhängige, überwiegend satellitengestützte LKW-Maut eingeführt. Trotzdem wachsen die Verkehrszahlen im Bereich LKW weiter dramatisch. Bundestag und Bundesrat haben sich im November 2008 auf eine Novellierung mit folgenden Eckpunkten geeinigt:

- Erhöhung der durchschnittlichen Mautsätze von 13,5 auf 16,3 Ct/km
- Stärkere Spreizung nach Emissionen
- Förderung des Einbaus von Partikelfiltersystemen

**Ausgestaltung:** Nach Veröffentlichung des aktualisierten Wegekostengutachtens im Dezember 2007 ist eine Erhöhung des durchschnittlichen Mautsatzes auf maximal 17 Ct/km rechtlich möglich. Dieser Spielraum sollte – nach Auffassung des FÖS auch ohne Kompensationsmaßnahmen – vollständig ausgeschöpft werden, um das Verursacherprinzip und die Kosteninternalisierung im LKW-Verkehr zu stärken. Dafür spricht auch, dass sich auch ausländische LKW, die in Deutschland fahren, dieser Maßnahme nicht entziehen können, so dass tendenziell eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Spediteure aufgrund deren neuerer und damit sparsamer und schadstoffärmerer Flotte eintritt. Zugleich sollte sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass mit der Maut nicht nur die Wegekosten, sondern auch externe Umweltkosten internalisiert werden können; dies würde die derzeitigen engen Grenzen für die Mauthöhe aufheben. Daneben sollte die Bemessungsgrundlage der LKW-Maut wie folgt weiterentwickelt werden:

- Ausweitung auf weitere Straßen; stärkere umweltorientierte Differenzierung
- stärkere Differenzierung nach Zeit und Ort
- Einbeziehung aller LKW ab 3,5 t (nicht erst ab 12 t gemäß aktuell geltender Regelung, u.a. weil es Umgehungsversuche durch Bau und Nutzung von LKW mit 11,9 t gibt).

### Voraussichtliche Einnahmen

Abhängig von der konkreten Ausgestaltung kann das Aufkommen der LKW-Maut kurzfristig um 0,5 Mrd. Euro gesteigert werden. Das langfristige zusätzliche Aufkommenspotenzial ist abhängig von dem konkreten Konzept, könnte aber bei rund 4 Mrd. Euro liegen. Derzeit fließt es automatisch in den Haushalt des Bundesverkehrsministeriums, was entsprechend zugunsten des allgemeinen Haushalts geändert werden müsste.

<sup>4</sup> Siehe FÖS-Zitat in der „Heute im Bundestag“-Meldung vom 27.05.2009. [www.bundestag.de/aktuell/hib/2009/2009\\_162/02.html](http://www.bundestag.de/aktuell/hib/2009/2009_162/02.html).