



GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

FÖS-Vorschlag zum Konjunkturprogramm

UMBAU DES FAHRZEUGPARKS STATT KFZ-STEUER-BASTELEI!

Nur durch Entkopplung von Kfz-Steuerreform und Krisenhilfe für die Autobranche können wir beides konsequenter und nachhaltiger gestalten

Von Dr. Anselm Görres, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

Kurzfassung: FÖS fordert großzügige Umstiegsprämien statt Bastelei

Scharf kritisiert das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft das Koalitionsmodell einer Mini-Reform der Kfz-Steuer. Dies sei nur Bastelei statt des überfälligen Gesamtumbaus der deutschen Kfz-Flotten. „Angesichts der aktuellen Rabattkämpfe im Autohandel kann man eine Kaufprämie in Höhe von gerade mal ein Prozent des Fahrzeugwerts nur als schlechten Witz bezeichnen“, so der FÖS-Vorsitzende Anselm Görres. Und schon gar nicht könne dieser Missbrauch eine nachhaltige Reform der Kfz-Steuer ersetzen.

Um wirkliche Kaufanreize zu bieten, müsse der Staat schon mit Zuschüssen in ordentlicher Höhe winken – zum Beispiel 3.000 Euro. Ein solcher Betrag würde vor allem kleine und mittlere Autos deutlich verbilligen. Er dürfe aber nicht bedingungslos fließen, sondern nur, wenn ein neues Auto mindestens 25 Prozent weniger Verbrauch aufweise und nicht über 180 g/km CO₂ emittiere.

Wenn vier Millionen Käufer dieses „grüne Tauschgeschäft“ annähmen, entstünde ein Konjunkturimpuls von insgesamt 12 Milliarden zugunsten der Autoindustrie, verbunden mit massivem Umbau des deutschen Automobil-Fuhrparks. Als zusätzlicher ökologischer Kaufanreiz und langfristige Gegenfinanzierung müsse die Kfz-Steuer allerdings dem Bund übertragen und grundlegend reformiert werden. Dazu gehöre auch ein Ende des Diesel-Privilegs bei der Mineralölsteuer. „Damit nicht ausschließlich Autokäufer profitieren“, fordert FÖS-Geschäftsführer Damian Ludewig, „sollten Bürger, die von dem Angebot keinen Gebrauch machten, eine verbilligte BahnCard 100 erhalten.“

Der Missbrauch einer armen kleinen Steuer

Arme kleine Kraftfahrzeugsteuer, wie springt man nur mit dir um. Erst verspricht man dir jahrelang eine schöne Reform. Dann verheißt man dir sogar die baldige Beförderung zur Bundessteuer. Aus beidem wurde bisher nix – dafür sollst jetzt du ganz allein die deutsche Autobranche retten! Und

das mit einem Steueraufkommen von kümmerlichen sieben Milliarden pro Jahr bei den Pkws.¹ Wie soll das gut gehen?

Statt die Kfz-Steuer endlich zu reformieren, hat Berlin sie zur Kaufprämie umfunktioniert. Halter von Neuwagen der Euro-Schadstoffklassen 5 und 6, die im kommenden 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 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 hat die Koalition die Unsicherheit der Hersteller und Käufer nicht beendet, sondern nur neu angeheizt: Wie soll es danach weitergehen? Etwa zurück zur dann erst recht veralteten Hubraumsteuer? So schafft man kein Vertrauen, sondern nur mehr Verwirrung!

Für die momentan dringlichste Aufgabe, nämlich eine 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.²

Statt Reförmchen: Eine mutige Reform mit sechs Elementen

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 CO₂ pro Kilometer wäre jeder Euro Subvention zu viel – solche Autos gehören bestraft, nicht gefördert. **Zudem schiebt der Missbrauch als Verkaufsprämie die eigentlich überfällige Reform auf die lange Bank.** In Wahrheit geht es um ein anspruchsvolles Reformwerk mit folgenden Elementen:

Als erstes sollte in kürzester Zeit der seit langem immer nur debattierte **Steuertausch** verwirklicht werden. Solange 16 Bundesländer mitreden, kann der Berg noch so lange kreißen, es werden immer nur Reformmäuse herauskommen.

Zweitens muss die immer noch hubraumorientierte Steuer endlich umweltgerecht reformiert werden, mit einem klaren **Bonus-Malus-System**. Es reicht nicht, umweltfreundliche Fahrzeuge zu verbilligen. **Klimakiller müssen deutlich teurer werden.**

¹ Das Gesamtaufkommen der Kfz-Steuer liegt bei 9 Mrd. Euro (2007), davon entfielen etwa 7 Mrd. auf Pkw:
<http://209.85.129.132/search?q=cache:ZOzDjyw1mWcJ:wirtschaft.t-online.de/c/16/68/54/54/16685454.html+steuerbefreiung+f%C3%BCr+neuwagen+2009+milliarden&hl=de&ct=clnk&cd=6&gl=de>

² www.focus.de/auto/news/kommentar-die-steuer-sickergrube_aid_346995.html

Drittens sollte die Reform **nicht aufkommensneutral, sondern mit steigendem Aufkommen** konzipiert werden. In anderen 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 ließen sich damit die weitaus höheren Kaufprämien, die wir kurzfristig brauchen, langfristig gegenfinanzieren (siehe unten).

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 jedesmal 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.³

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 CO₂-Orientierung eine **Berücksichtigung von Fahrzeuggewicht und -fläche** beitragen. So entstünde zugleich ein Anreiz zum Bau kompakterer Fahrzeuge, was knappe Straßen- und Parkflächen schonen würde.

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.

Eine solch konsequente und wirklich nachhaltige Reform würde aber einen Teil der Autofahrer höher belasten als heute. Wie sollte so etwas heute durchsetzbar sein? Sicherlich nicht, wenn man sich nur im engen Rahmen der Kfz-Steuer bewegt!

Entlastung der Autofahrer durch großzügige Umstiegsprämien

Die Kfz-Steuer ist von allen Verkehrsabgaben diejenige, die die unmittelbarste Wirkung auf Kaufentscheidung und Fahrzeugtypenwahl hat. Wer kennt schon seinen zukünftigen Verbrauch und dessen Preis in Euro? Die künftige Kfz-Steuerbelastung wird jedoch mit dem Kauf auf Heller und Pfennig festgelegt. Eine pauschale Verschrottungsprämie für Altagos verschenkt das Lenkungspotential der Kfz-Steuer für billige Stroheffekte. **Es geht um keine geringe Aufgabe als darum, mit spürbaren Kaufprämien und einer ökologisch reformierten Kfz-Steuer den konsequenten Umbau des deutschen Pkw-Fuhrparks in die Wege zu leiten!**

Wer diese Aufgabe mit Hilfe von Verschrottungsprämien lösen will, springt viel zu kurz: Von solchen Prämien würden nach den bisherigen Plänen nur die Inhaber von Fahrzeugen die mehr als 10 Jahre alt sind profitieren. Damit ist in keiner Weise sichergestellt, dass der subventionierte Neuwagen ökologischer ist als das verschrottete Altago! **Es geht doch aber darum, den gesamten Pkw-Bestand schrittweise gegen umweltfreundliche Fahrzeuge auszutauschen, quer über alle Segmente und**

³

www.lemonde.fr/archives/article/2008/09/04/le-recours-a-la-fiscalite-ecologique-pour-stimuler-la-croissance-verte-est-en-train-de-s-imposer_1091421_0.html und www.lemonde.fr/politique/article/2008/09/04/jean-louis-borloo-poil-a-gratter-de-la-rentree-budgetaire_1091422_823448.html#ens_id=1089946

Klassen. Es muss also erstens Anreize für alle geben, nicht nur die Inhaber von Altautos mit meist eher geringerer Kaufkraft! Auch die Wohlhabenden müssen Anreize bekommen, von ihren Klimaschleudern in zeitgemäßere Fahrzeuge umzusteigen. Und zweitens müssen die Anreize konsequent ökologisch ausgerichtet sein und dürfen nicht rein auf den Kauf eines Neuwagens bzw. die Verschrottung eines Altwagen beschränkt sein.

Eine konsequente Kfz-Steuerreform kann nur gelingen, wenn die Aufgabe der Krisenbeihilfe davon vollkommen abgetrennt und viel großzügiger geregelt wird. Zum Beispiel so: Jeder Käufer eines Neuwagens, der dafür ein vorhandenes Fahrzeug aufgibt, erhält einen fixen Zuschuss von 3.000 Euro, **sofern sein Neuwagen mindestens 25 Prozent weniger CO₂ ausstößt als sein bisheriger**. Der Zuschuss sollte allerdings auf **Fahrzeuge von maximal 180 g/km CO₂** gedeckelt werden – das reicht noch für sparsame Mittelklassefahrzeuge⁴. Den Kauf eines Porsche Cayenne mit einem CO₂-Ausstoß von 358 g/km muss der Staat wirklich nicht fördern.⁵

Wer bisher gar kein Fahrzeug besaß, bekommt den Zuschuss nur, wenn er einen Neuwagen mit unter 140 g/km CO₂ erwirbt – das ist der Zielwert, den die europäischen Autohersteller als Durchschnittswert für 2008 versprochen hatten. Leider ohne es zu halten.

Das hätte zahlreiche soziale, wirtschaftliche und ökologische Vorteile. **Ein gleicher Betrag für alle würde kleinere Fahrzeuge prozentual viel stärker verbilligen**. Deren Käufer sind aber überwiegend die sozial Schwächeren, deren Autonachfrage schon 2007 besonders stark zurückgegangen war. **Durch ihre Segmentorientierung würde diese Regelung aber auch Herstellern wie Audi, BMW und Mercedes eine gewaltige Chance geben**. Ihren Kunden würde so der Weg zu einem weniger umweltschädlichen Fahrzeug versüßt, statt die heutigen anachronistischen Anreize zum Schaden der Volkswirtschaft zu zementieren. **Und drittens bekäme Deutschland so schneller eine ökologisch angepasste Fahrzeugflotte als mit jedem anderen Modell**.

2007 wurden in Deutschland 3,7 Millionen Neuwagen verkauft (übrigens erstmals deutlich mehr Firmen- als Privat-Kfz, weil die Privatkäufer sich schon da zurückhielten). Würden 2009 vier Millionen Pkw mit 3.000 Euro Wechselzuschuss gekauft, ginge davon ein Konjunkturimpuls von 12 Milliarden aus. **Einen großen Teil dieses Geldes sollte sich der Staat in den folgenden Jahren über schrittweise ansteigende Erträge der Diesel- und der Kfz-Steuer zurückholen**. Ein derart fairer Deal könnte Teil eines größeren Green Deal sein. Und ein Modell dafür, wie der Staat kurzfristige riesige Konjunkturimpulse mit langfristig wirksamen Klimaimpuls nachhaltig gegenfinanziert. Nichtkäufer von Autos sollte man fairerweise auch bedenken – etwa durch verbilligte BahnCards.

PS: Auf die bestehende krasse Subventionierung von Dienst- und Firmenwagen und deren Reformbedürftigkeit wird an dieser Stelle nicht näher eingegangen. Das FÖS hat hierzu mit Greenpeace im Juli dieses Jahres eine ausführliche Analyse vorgestellt.⁶ Dazu nur so viel: 90 Prozent aller neu zugelassenen Geländewagen werden gewerblich zugelassen, nicht von Privatpersonen. Überhaupt ist der Dienstwagenanteil um so höher, je teurer ein Auto ausfällt: Je höher die Wagenklasse, desto höher der Anteil der Firmenwagen. Von der deutschen Dienstwagenbesteuerung profitieren die am meisten, die am weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen Privatanteil aufweisen, die teuersten Fahrzeuge nutzen, den verschwenderischsten Fahrstil aufweisen (Schnellfahrer!) und den höchsten Grenzsteuersatz haben. Zwar erhöht dieser die Last des zugerechneten geldwerten Vorteils. Der tatsächliche Vorteil einer im Übrigen kostenlosen Privatnutzung überwiegt dies aber weit. Um sich privat ein gleichwertiges Fahrzeug leisten zu können, müsste ein gut verdienender Angestellter deutlich mehr Brutto verdienen.

⁴ Zum Beispiel für einen BMW 523i oder 530d: http://www.welt.de/motor/article721099/Kohlendioxid_Liste_obere_Mittelklasse.html.

⁵ Hier eine CO₂-Liste der Schweizer Kfz-Behörde: <http://www.bfe.admin.ch/energieetikette/00962/00964/index.html?lang=de>.

⁶ foes.de/de/dienstwagen.php.