

# Die neue Kfz-Steuer: Mehr Klimaschutz oder Steuersenkungsprogramm?

Am 1. Juli 2009 tritt die Neuregelung der Kfz-Steuer in Kraft. Die Besteuerung der Neufahrzeuge wird sich dann zum Teil nach dem Kohlendioxidausstoß und zum Teil nach dem Hubraum der Fahrzeuge richten. Wie ist die Reform zu beurteilen?

## Die neue Kfz-Steuer: Ziele verfehlt – Chance vertan

Nachdem Bundestag und Bundesrat Anfang März die Neuregelung verabschiedet haben, gilt ab 1. Juli 2009 für Neuwagen eine modifizierte, emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer. Fahrzeuge, die vor diesem Datum zugelassen wurden, werden nach dem Jahr 2013 »schonend« in die geänderte Kfz-Steuer überführt. Es war eine der ganz groß angekündigten Programme der schwarz-roten Bundesregierung und sollte der ganz große Wurf werden. Über zwei Jahre mussten Auto-käufer, Autoindustrie und Autohandel auf die Neuregelung warten. Über zwei Jahre wurden nicht unbedingt zur Freude der Automobilindustrie viele Vorschläge zur Steuer öffentlich präsentiert und wieder verworfen. Über zwei Jahre musste der deutsche Automobilmarkt mit Steuer- und Käuferverunsicherung leben. Hat sich die schmerzhafteste und lange Wartezeit gelohnt? Ist die neue Kfz-Steuer besser als die alte?

Eine erste Antwort gibt eine einfache Tabelle, die beliebig zusammengestellte Beispiele mit alter und neuer Kfz-Steuer gegenüberstellt. Tabelle 1 zeigt, dass sich bei einem Spar-Passat mit einer Kohlendioxid-Emission von 129 g CO<sub>2</sub>/km durch die neue Steuer eine Einsparung von 100 € pro Jahr ergibt. Das ist weniger als 0,4% des Kaufpreises des Fahrzeugs.

Bei einem Audi Q7 mit Emissionen von 298 g CO<sub>2</sub>/km bleibt die Steuer gleich. Bei einem BMW der 5er Modellreihe mit einem Ausstoß von 246 g CO<sub>2</sub>/km werden bei der Steuer, die – nach Information der Website des Finanzministeriums – »vor allem auf den Schutz des Klimas abzielt«, zukünftig pro Jahr 24 € zusätzlich fällig.

\* Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Inhaber des Lehrstuhls für A-BWL und Automobilwirtschaft sowie Direktor des Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen.

Das sind weniger als 0,04% des Fahrzeugkaufpreises. In allen Fällen der Tabelle 1 betragen die Änderungen in der jährlichen Kfz-Steuerzahlung weniger als 0,6% des Kaufpreises. Man findet nur sehr selten Fahrzeuge, bei denen die Steueränderung wirklich mehr als 1% des Kaufpreises ausmacht. Hat eine Steueränderung, die weniger als 1% des Fahrzeugkaufpreises pro Jahr ausmacht, dann eine Auswirkung auf Kaufentscheidungen? Wohl schwerlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass derzeit im deutschen Automarkt der Durchschnittsrabatt bei Neuwagenkauf bei Berücksichtigung der Abwrackprämie 21% beträgt.



Ferdinand Dudenhöffer\*

Eine zweite Antwort gibt die Ausgestaltung der Steuer. Die neue Steuer ermittelt sich aus einer Basismasse von 120 g CO<sub>2</sub>, die steuerfrei ist. Jedes weitere Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer wird mit 2 € besteuert. Zusätzlich zu diesem Steuerbetrag wird der Hubraum besteuert. Beim Benzinler entfallen pro 100 cm<sup>3</sup> Hubraum 2 € Steuer, beim Diesel 9,50 €. Eine Steuer

**Tab. 1**  
**Beispiele für die Änderung der jährlichen Steuerzahlung**

Modell	Hubraum (ccm)	CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	Heutige Steuer	Diff. künftige Steuer
Smart fortwo (Benzin)	999 €	112	67 €	- 47 €
Opel Agila (Diesel)	1 248 €	120	200 €	- 77 €
VW Golf (Benzin)	1 390 €	149	94 €	- 8 €
Ford Focus (Diesel)	1 560 €	119	247 €	- 95 €
Mercedes A170 (Benzin)	1 699 €	157	114 €	- 6 €
VW Passat (Diesel)	1 960 €	129	308 €	- 100 €
Merc. GLK320 (Diesel)	2 987 €	220	463 €	22 €
Audi A8 (Diesel)	4 134 €	249	648 €	9 €
BMW 5er (Benzin)	4 799 €	246	324 €	24 €
Audi Q7 (Diesel)	5 934 €	298	926 €	0 €

Quelle: Berechnungen des Autors.

ist dann gut, wenn sie verständlich ist. Wird sie nicht verstanden, reagieren die Menschen nicht und nehmen die Steuer phlegmatisch hin. Ist die neue Steuer einfacher und verständlicher als die alte? Bei der alten Steuer wurden 6,75 € pro 100 cm<sup>3</sup> Hubraum beim Benziner und 15,44 € beim Diesel erhoben. In Umfragen haben wir ermittelt, dass deutlich über 50% der Neuwagenkäufer die Kfz-Steuer ihres heutigen Wagens nicht kennen. Die Kfz-Steuer ist also ein Low-Interest-Item. Welche Chance hat jetzt die neue Steuer, ein High-Interest-Item zu werden und das Kaufverhalten in Richtung Spritsparer zu lenken? Die neue Regelung ist deutlich komplizierter, setzt sich aus zwei Komponenten zusammen, die sich darüber hinaus noch im Zeitverlauf ändern, und unterscheidet sich kaum in ihrer Höhe von der alten Steuer. Der Lenkungseffekt ist damit gleich null.

Schauen wir ein drittes Argument an, das die Mängel der Steuer offenlegt. Eine auf CO<sub>2</sub> ausgerichtete Kfz-Steuer ist dann richtig, wenn sie unabhängig von der Technik das Gramm CO<sub>2</sub> mit dem gleichen Preis belegt und nicht willkürlich Techniken bevorzugt oder benachteiligt. Da wir unterschiedliche Sockelbeträge für Diesel und Benziner haben, hat die neue Steuer auch diese Anforderung nicht erfüllt. Die übliche Ausrede ist dabei die Energiesteuer – früher auch Mineralölsteuer – an der Tankstelle. Da der Liter Diesel mit 18 Cent weniger Energiesteuer an der Tankstelle belegt ist als der Benziner, hat man da »irgendwie« einen Ausgleich geschaffen. Es gilt das bekannte Phänomen weiter, der Diesel rechnet sich wegen der günstigeren Energiesteuer bei höheren Laufleistungen. Die Steuerhöhe sowohl bei der neuen Kfz-Steuer und der Energiesteuer auf den Liter Treibstoff sind dabei rein willkürlich gewählt. Damit tritt das Phänomen auf, dass ein Diesel mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 140 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer einmal mehr Steuer für ein Gramm CO<sub>2</sub> zahlt als ein Benziner und einmal weniger, je nachdem, wie hoch die Fahrleistung pro Jahr ist. Welche Technik ist jetzt die bessere? Benzin oder Diesel? Die Entwicklung welcher Technik ist jetzt sinnvoll? Benzin oder Diesel? Da die Steuern zwischen Benziner und Diesel willkürlich sind, treffen wir falsche CO<sub>2</sub>-Entscheidungen. Die Steuern verzerren die wahren ökonomischen Vorteile zwischen Diesel- und Benzinmotor hinsichtlich des CO<sub>2</sub>. Wir bauen mit großer Sicherheit die falschen Motoren, nur weil uns die Steuer falsch lenkt. Auch dieses Problem könnte mit der neuen Kfz-Steuer gelöst werden, wenn man eine Gesamtlösung für eine Energie- und eine Kfz-Steuer gefunden hätte.

Argument vier gegen die Steuer lautet: Wer mehr als die gesetzte Basismasse von 120 g CO<sub>2</sub>/km einspart, arbeitet unökonomisch. Die neue Steuer setzt keinerlei Anreize, eine neue klimafreundliche Technik zu entwickeln, sondern sie ist darauf ausgerichtet, den definierten Stand der Technik von 120 g CO<sub>2</sub>/km zu erfüllen. Eine Steuer, die »vor allem auf den Schutz des Klimas abzielt«, setzt selbstverständlich Anreize mit weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als der so genann-

ten Basismenge auszukommen. Dazu ist es allerdings notwendig, aufwendigere und kostenträchtigere Technik einzusetzen. Ein solcher Technikeinsatz wird durch die Steuer nicht honoriert. Also verfehlt die Steuer auch in diesem Punkt das selbstgesteckte Ziel.

Leicht lässt sich auch ein fünftes Argument gegen die neue Steuer finden. Eine Steuer hat Vorteile, wenn sie die Branchenkonjunktur dämpft. Es ist nicht neu, dass sich Ölpreis und Konjunktur parallel entwickeln. Daher beobachten wir derzeit niedrige Kraftstoffpreise. Allgemeine Erwartung ist, dass die Treibstoffpreise mittelfristig wieder ansteigen. Wie sieht es unter einer solchen Erwartungshaltung mit den Kaufmotiven von Autokäufern aus? Da Spritspartetechnik teuer ist, ist es sinnvoll, den treibstoffsparenden teureren Wagen erst zu kaufen, wenn der Treibstoffpreis wieder hoch ist. Da allgemeine Erwartung ist, dass der Treibstoffpreis wieder steigt, hat es auch keinen Sinn, ein »normales« Auto zu kaufen, das mehr Treibstoff braucht. Also, wann, wenn nicht jetzt, bietet sich die Möglichkeit durch Zusammenlegung der Energiesteuer und Kfz-Steuer, einen kauffördernden Preisimpuls beim Treibstoff auszulösen. Im Jahr 2007 wurden 65 Mrd. Liter Benzin und Diesel in Deutschland verkauft. Die bisherige Kfz-Steuer hatte zu Einnahmen von 8,8 Mrd. € geführt. Eine Umlegung der bisherigen Kfz-Steuer auf die Energiesteuer würde den Treibstoffpreis 13 Cent verteuern. Ein einfacheres und effektiveres Lenkungssystem, das dem Autofahrer immer wieder ins Gedächtnis ruft, dass CO<sub>2</sub>-intensives Fahren und Fahrzeuge teuer sind, gibt es nicht. Darüber hinaus werden durch die Umlegung auf den Treibstoffpreise erhebliche Verwaltungskosten – in der Größenordnung von 500 Mill. € – eingespart. Und wohlgemerkt, wir würden diejenigen, der viel CO<sub>2</sub>-produziert, weil er viel fährt, auch mit höheren Steuerzahlungen belasten.

Und es bleibt ein noch gravierenderes sechstes Argument – ein Europa-Argument – das gegen die neue Steuer spricht. In EU-Europa werden nach Empfehlung aus Brüssel alle Steuern auf das Halten von Pkw in so genannte CO<sub>2</sub>-Steuern umgestaltet. Das bedeutet, dass wir in EU-Europa 27 unterschiedliche Kfz-Steuern haben werden. Ein Alptraum für die Autobauer. Gleichzeitig besitzen wir in Europa 27 unterschiedliche Steuern auf Treibstoff und gleichzeitig hat die EU-Kommission die Regulierung verabschiedet, dass bis zum Jahre 2015 jeder Autobauer beim Durchschnittsneuwagen nicht mehr als 120 g CO<sub>2</sub>/km verursachen darf. Also das Klimaziel wird durch die EU-Regelung vorgegeben. Wozu dann die 27 + 27 unterschiedlichen Fahrzeug- und Mineralölsteuern. Europa hätte die historische Chance gehabt, sein Kfz-Steuersystem deutlich zu vereinfachen und Themen wie den ökonomisch unsinnigen Tanktourismus zurück zu drängen.

Siebtes Argument: Die Steuer schafft Zukunftsprobleme. In der Automobilindustrie hat eine wichtige Entwicklung zur

Elektrifizierung der Antriebssysteme eingesetzt. Reine Elektroautos und Hybride sind wichtige Eckpfeiler in der Zukunft. Wie bemisst sich jetzt die »Hubraum-Komponente« beim Elektroantrieb? Gehen wir von einem Hubraum von null bei der Steuerbemessung aus? Wie tragfähig ist dann das heutige Steuerkonzept, wenn Stück für Stück Elektrofahrzeuge oder die so genannten seriellen Hybride in den Markt kommen? Die neue Kfz-Steuer bleibt bei einer der wichtigsten Zukunftsentwicklungen der Branche die Antwort schuldig.

### Fazit: Sämtlich gesetzte Ziele verfehlt

Die Neugestaltung der Steuer für die Haltung von Kraftfahrzeugen in eine so genannte CO<sub>2</sub>-Steuern verfehlt sämtlich gesetzte Ziele. Die unterschiedliche Behandlung des Gramms CO<sub>2</sub> zwischen Diesel- und Benzinmotor kann durch eine neue Kfz-Steuer schon theoretisch nicht gelöst werden. Insgesamt bleiben die Steuerbeträge so »überschaubar«, dass kaum Kundenreaktionen ausgelöst werden. Die Steuer zementiert den vorgegebenen Standard und setzt keine Anreize zur Weiterentwicklung der Spritspartechnik. Der Normalverbraucher versteht die Steuer nicht und reagiert damit auch nicht darauf. Eigentlich ist alles beim alten. Für ein so langes und großes Koalitionsprogramm ist dies herzlich wenig. Die Chance bestand, in einer Europa-Lösung die Steuern auf das Halten von Fahrzeugen nicht in pseudo CO<sub>2</sub>-Steuern umzugestalten, sondern das Steuersystem in der EU deutlich zu vereinfachen, Verwaltungsaufwendungen zu reduzieren, Tanktourismus abzubauen – eben eine europäische Lösung zu finden. Die Steuer ist damit »der« Steuer-Flop.



Ansgar Belke\*

### Steuerbefreiungen für »saubere« Autos durch Konjunkturprogramm und Kfz-Steuerreform – Geschenke mit zweifelhafter Wirkung

Die Automobilbranche stellt einen Wirtschaftszweig dar, der für ein Fünftel des deutschen Exports steht. Sie profitierte in letzter Zeit von lockereren Abgasvorschriften der EU, einer Kfz-Steuerbefreiung, der Abwrackprämie und jetzt einer Kfz-Steuerreform. Im Folgenden wird die letzte Maßnahme im Hinblick auf ihre allokativen, stabilisierenden und distributiven Effekte näher analysiert. Es soll die zur Jahresmitte 2009 in Kraft tretende Reform der Kraftfahrzeugsteuer diskutiert werden, mit der die Bundesregierung Klimaschutzpolitische Zielsetzungen verfolgt. Die Reform sieht eine kombinierte CO<sub>2</sub>- und hubraumbezogene Besteuerung für Neufahrzeuge vor. Sie soll im laufenden Jahr eine »Brückenfunktion« erfüllen, indem sie ein Gegengewicht zum äußerst schwachen Exportgeschäft bildet.

Deutschland schließt sich damit einem wachsenden EU-Trend an (vgl. European Automobile Manufacturers' Association 2008 und o.V. 2009). Im Januar 2009 hatten bereits nicht weniger als zwölf europäische Staaten ihre Kraftfahrzeugsteuer am CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge ausgerichtet und belohnen den Kauf eines umweltverträglichen Fahrzeugs mit finanziellen Anreizen, darunter Frankreich, Italien, Spanien und das Vereinigte Königreich. So steht die neue Kfz-Steuer im Einklang mit der Strategie der Europäischen Union zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen (vgl. European Commission 2006; DIW 2005).

Bei den Verhandlungen zur neuen Kfz-Steuer stießen zahlreiche miteinander konfligierende Interessen aufeinander. Der Finanzminister war an einem gleichbleibenden Steuer-

\* Prof. Dr. Ansgar Belke ist Inhaber des Lehrstuhls für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Makroökonomik, an der Universität Duisburg-Essen.

aufkommen interessiert (fiskalisches Interesse). Union und Autoindustrie strebten an, dass große Autos aus deutscher Herstellung und die damit vermeintlich verbundenen Arbeitsplätze gegenüber kleineren ausländischen nicht benachteiligt werden (industriepolitisches Interesse) – und SPD-Umweltminister Sigmar Gabriel pochte auf eine stärkere Belastung klimaschädlicher Luxuskarossen (umweltpolitisches Interesse). Politökonomisch interessant zu analysieren ist, ob, in welchem Umfang und auf welche Weise die Gegensätze schließlich aufgelöst wurden.

### Unsystematische Variation der Kfz-Steuerbelastung

Die Kfz-Steuerreform stellt zwar einen Schritt in die richtige Richtung dar, da sie Anreize zur Anschaffung emissionsarmer Neufahrzeuge beinhaltet (vgl. Ketterer und Wackerbauer 2009). Allerdings schwächt die hubraumbezogene Komponente diese Wirkung ab, da sich die Größe des Hubraums nicht proportional zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß verhält. Vielmehr können Fahrzeuge mit hohem Hubraum einen relativ geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß aufweisen. Bei der neuen kombinierten CO<sub>2</sub>- und hubraumbezogenen Bemessungsgrundlage wird somit das Prinzip des einheitlichen Preises für CO<sub>2</sub>-Emissionen verletzt. Dieses ist aber bekanntlich die Voraussetzung dafür, dass ein bestimmtes angestrebtes umweltpolitisches Ziel mit minimalen Kosten erreicht wird (vgl. Sinn 2008). Wäre es nicht sinnvoller, statt der Gewährung zeitlich befristeter Steuerfreiheit die Besteuerung von Hubraumgröße auf Schadstoffausstoß umzustellen? Dafür ist vor allem deshalb zu plädieren, weil dies nämlich auch Wahlfreiheit für den Konsumenten bedeutet. Prinzipiell sollte man sich zur *Konjunkturbelebungs* gar nicht auf die Umweltsteuer festlegen, sondern eine *allgemeine* Verringerung der Steuerlast bevorzugen (vgl. Belke 2008).

Deshalb besteht eine weitere Schwäche der neuen Kraftfahrzeugsteuer darin, dass sie sich nach wie vor (auch) an der Größe des Motors orientiert. Für Kraftfahrzeuge mit Emissionen von mehr als 150 g/km lässt dies die Kfz-Steuerbelastung unsystematisch schwanken. Die Einführung einer reinen CO<sub>2</sub>-Bemessungsgrundlage würde genau dies vermeiden. Die Regierung konnte sich aber im Megawahljahr nicht zu einer strikt auf den CO<sub>2</sub>-Wert fokussierten Steuer durchringen. Eine reine Emissionssteuer war politisch nicht gewollt, denn sie hätte vor allem Käufer von Mittelklassewagen belastet – und das sind vornehmlich Familien. Besser für den Klimaschutz, aber politisch nicht durchsetzbar, wäre die Umlegung der Kfz-Steuer auf die Energiesteuer gewesen. Ein solcher Schritt scheiterte aber noch an der politischen Durchsetzbarkeit. Dies ist wenig verwunderlich, denn bis vor nicht all zu langer Zeit war schon der Verzicht der Bundesländer auf die Ertragshoheit an der Kfz-Steuer kaum vorstellbar.

### Drei Ziele und ein Instrument

Die neue Steuer ist (zu) kompliziert, denn sie verfolgt als Kombisteuer aus Hubraum- und Kohlendioxidabgabe gleich mehrere Ziele: Über die Abhängigkeit vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß soll sie einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und über eine Teilbesteuerung weiterhin nach Hubraum mehr Sicherheit der staatlichen Einnahmen bringen. Zugleich versucht sie über eine weiterhin unterschiedliche steuerliche Behandlung von Benzin- und Dieselfahrzeugen einen gerechten Ausgleich für die seit vielen Jahren herrschende Mehrbelastung der Benzinler bei der Treibstoffbesteuerung im Vergleich zum Dieseltreibstoff. Mit der neuen Kfz-Steuer wird somit auch ein Verteilungsziel verfolgt. Die Kfz-Steuer ist somit eindeutig überfrachtet.

### Können »Package Deals« zielführend sein?

Die CDU verzichtete letztlich auf die ursprünglich vorgesehene Sonderentlastung für Geländewagen. Der Durchbruch für die Reform kam schließlich erst, als die CDU nach einem Veto der SPD einlenkte und auf Sonderentlastungen für große Geländewagen verzichtete. Dies hätte eine Deckelung der Besteuerung für solche Fahrzeuge bewirkt. So sah das jüngste Konzept für die Neuregelung vor, dass die Besteuerung des Hubraums bei Dieselfahrzeugen bei 300 € gedeckelt werden sollte. Damit hätte es für den 6-Liter-Audi Quattro Q7 (Diesel) trotz 298 Gramm Kohlendioxidausstoßes pro Kilometer im Vergleich zu heute eine Ersparnis von fast 300 € gegeben – was lauten Protest auslöste. Im Gegenzug sollte beim Diesel dann – als »Package Deal« und viel weniger sichtbar – die Besteuerung pro 100 Kubikzentimeter Hubraum von 10 auf 9 € sinken. Da ein großer Teil der in Deutschland ansässigen Automobilhersteller, angeführt von Audi, BMW, Mercedes und Porsche, traditionell Geschwindigkeit und Luxus gegenüber ökonomischer und ökologischer Effizienz betont, hatte sich vor allem das SPD-geführte Umweltministerium gegen diese Lösung gewehrt. So aber muss der Besitzer des teuren Autos unverändert 926 € jährlich berappen. Der in diesem Fall anders als im Fall der Steuerbefreiung getroffene Verzicht auf solche Bevorzugung ermöglicht es aber aus Politikersicht, dass Mittel frei werden, die an alle Dieselmotorenfahrer weitergegeben werden sollen.

### Autoabsatz – Hilfe für deutsche Autohersteller und Zulieferer?

Viele Politiker sehen in der Reform eine Art Zaubermittel, um den Autoabsatz anzukurbeln. Deshalb wurde sie jetzt auch Teil des zweiten Konjunkturpakets der Regierung – obwohl es absurd ist zu glauben, dass ein Kaufrausch ausbricht, wenn Käufer verbrauchsarmer Autos bei der neuen



Regelung um ein paar Euro im Jahr entlastet werden. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) erhofft sich von der Reform zwar auch eine Stabilisierung des unter der Krise leidenden Marktes. Die Ersparnis ist jedoch zum Teil geringer als 100 € pro Jahr. Das wird die Entscheidung zum Autokauf kaum beeinflussen. Die Verkaufszahlen der Hersteller dürfte die neue Kfz-Steuer kaum beflügeln. Am ehesten könnten die Anbieter von ausländischen Kleinwagen, wie Fiat oder Citroën, profitieren. Französische, italienische und asiatische Produzenten sind bei Kleinwagen stärker am Markt vertreten als ihre deutschen Konkurrenten. In der Regel stoßen Autos mit kleineren Motoren weniger CO<sub>2</sub> aus. Deutsche Autobauer, wie Daimler oder BMW, bieten dagegen Autos in der Mittel- und Oberklasse an. Die Fahrzeuge besitzen stärkere Motoren und emittieren mehr CO<sub>2</sub>. Das Essener Marktforschungsinstitut Polk Marketing Systems schätzt, dass die deutschen Hersteller dank des neuen Gesetzes ihren Absatz gerade mal um 0,5% erhöhen könnten. Bei den französischen Herstellern liege die Steigerung mit 0,9% nur geringfügig höher. Die Unterschiede bewegen sich in einem Bereich, der statistisch kaum messbar ist. Der Grund dafür liegt darin, dass die Kraftfahrzeugsteuer für Kleinwagen mit Benzinmotor schon heute niedrig ist.

### Geringe Transparenz und ökonomische Lenkungswirkung

Das neue Kfz-Steuermodell hilft der Autoindustrie auch deshalb nicht, weil es keine ökonomische Lenkungswirkung hat. Das Modell ist nämlich immer noch viel zu kompliziert. Was für eine Reform ist da entstanden! Fast zehn Jahre lang haben mehrere Bundesregierungen an der Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer gewerkelt. Und das Ergebnis ist wenig beeindruckend: Die Kfz-Steuer für einen Opel Corsa mit kleinem Motor sinkt um ganze 9 € jährlich auf 78 €, die Steuer für einen kräftigen Audi Q7 mit zwölf Zylindern bleibt auf den Euro genau bei 926 € im Jahr. Der mit großem Aufwand in der Großen Koalition beschlossene Umbau lässt im Grunde alles beim Alten. Es wird nur komplizierter. *Aber nur eine Steuer, die die Leute verstehen, kann das Kaufverhalten beeinflussen.* Zwar ließe sich argumentieren, dass der einzelne Autofahrer auch bisher die Kfz-Steuer nicht für sich selber durchgerechnet habe, sondern jeder Händler ihm angegeben habe, was er an Kfz-Steuer für welches Modell zu zahlen hat. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Automobilhändler dem Kunden die neue Kfz-Steuer neutral und ausreichend erklären.

### Ausrichtung nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß überhaupt sinnvoll?

Das allein erscheint schon enttäuschend genug, weil damit auch der entscheidenden Frage ausgewichen wird, ob

die Ausrichtung nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß überhaupt sinnvoll ist. Es wäre eine gute Gelegenheit gewesen. Das komplexe und nicht mehr ganz zeitgemäße System der Kfz-Steuer hätte man entrümpeln, aufräumen oder sogar ganz abschaffen können. Schließlich bestand durchaus Konsens darüber, dass nicht länger die Größe des Motors zu berücksichtigen sei, sondern das, was »aus dem Auspuff dringt«. Mit dem Klimaschutz im Vordergrund sollte der Kohlendioxid-Ausstoß zur entscheidenden Größe werden. Unterm Strich wurde die Neuordnung der Kfz-Steuer aber nunmehr zu einem intendiert branchenspezifischen Steuersenkungsprogramm, das kaum eine Auswirkung auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben dürfte. 118 € Einsparmöglichkeit pro Jahr zwischen einem VW Golf Diesel, der über 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer liegt, und dem Modell, das die 120-Gramm-Grenze unterschreitet, reichen für einen erzieherischen Effekt beim Autokauf nicht aus. Wenn man schon den vermehrten Ausstoß von Kohlendioxid bestrafen und den sparsamen Umgang mit Erdölprodukten belohnen will, warum tut man das dann nicht an der Tankstelle? Weil man sich mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer als Politiker in einem Wahljahr nicht gerade beliebt macht und weil der Treibstoffpreis auch so schon hoch besteuert wird. Dank Ökosteuern, die es ja immer noch gibt, wird dieser sogar zur Finanzierung der Renten herangezogen.

### Festschreibung unrealistisch hoher Normverbrauchswerte

Die Neuordnung der Kfz-Steuer hat noch einen anderen Nachteil. Sie schreibt die absurd unrealistischen Normverbrauchswerte unserer Autos gewissermaßen fest. Der Besitzer eines Audi Q7 mit Zwölf-Zylinder-Motor und 500 PS entrichtet seine Abgaben auf einen Verbrauch von 11,3 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Diesen Wert kann er aber nur erreichen, wenn er das Auto auf Händen trägt. Lenkende Wirkung hätte auch hier der Preis an der Tankstelle: Wer sanfter Gas gibt, zahlt weniger als der mit dem Bleifuß. Das ist ja heute schon so, und vielleicht sollte es für die Steuer einfach eine neuere Idee sein. Dagegen ist auch nichts zu sagen – nur gut hätte die Idee sein müssen.

### Willkürlichkeit der Grenzwerte

Ein betroffener Bürger wäre sicher sehr dankbar, wenn ihm jemand erklären könnte, warum exakt 120 g Kohlendioxid-Ausstoß keinen Umweltschaden hervorrufen. Dies wird umso unerklärlicher, je mehr Kilometer mit diesem Auto gegenüber einem Treibstoffesser mit höherem Kohlendioxid-Ausstoß, aber weniger Kilometerleistung, gefahren werden. Kohlendioxid stößt das Auto doch nur im Fahrbetrieb aus – warum also nicht den damit einzig richtigen Maßstab heranziehen und die Steuer auf den Treibstoff erheben? Polit-

ökonomisch gesehen könnte dahinter der »Neidfaktor« bezüglich der »dicken Autos« und zum anderen der für unser soziales System hinter den Kulissen gewollte Umverteilungseffekt stecken. Mit Umweltschutz hat diese Steuer aus dieser Sicht leider wieder nur am Rande zu tun (dafür verwendet wird sie wohl sowieso nicht). Es klingt so aber besser und ist politisch besser verkäuflich. Was aber, wenn einmal die Antriebsart den Kohlendioxidausstoß für alle Autos unter 120 g Kohlendioxid sinken lässt? Aber bis dahin fällt Regierungen mit ihrem ausgeprägten fiskalischen Interesse bestimmt schon etwas anderes ein.

### Umweltpolitische Lenkungswirkung

Die allgemeine Zielsetzung einer Umweltabgabe besteht gemäß Lehrbuch in der Internalisierung externer Effekte. Eine Umweltabgabe sollte, wenn sie das beabsichtigte Ziel erreichen soll (ökologische Inzidenz), so eng wie möglich am verursachenden Tatbestand ansetzen, am besten an der Emission selbst. Ersatzweise kann man einen Input besteuern, der mit der Umweltbelastung hoch korreliert, wie das bei der Mineralölsteuer bzw. der Energiesteuer der Fall ist. Zudem entstehen die CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit die Umweltexternalitäten nicht durch das Halten eines Kraftfahrzeugs, das durch die Kfz-Steuer erfasst wird, sondern durch dessen *Nutzung*, da die Belastung der Umwelt in erster Linie vom tatsächlich entstandenen Treibstoffverbrauch und nicht von den spezifischen Emissionswerten der betreffenden Fahrzeuge initiiert wird. Insofern ist erneut zu fragen, ob es nicht umweltpolitisch zielführender gewesen wäre, die Kfz-Steuer ohne Umschweife sofort auf die auf Treibstoffe erhobene Energiesteuer umzulegen, zumal die Kfz-Steuer zukünftig keine Ländersteuer mehr sein soll, sondern ihr Aufkommen analog zur Energiesteuer dem Bund zufließen soll (vgl. ausführlich Ketterer und Wackerbauer 2009 sowie Sinn 2008).

### Dynamische Anreizwirkung – Innovation bei umweltfreundlicher Kfz-Technik?

Mit der Neuregelung der Kfz-Steuer lässt die Große Koalition eine Chance verstreichen, die Autoindustrie zur Konstruktion sparsamer Fahrzeuge zu bewegen. So entstehen die Innovationen in anderen Ländern. Aus den Plänen, mit einer neuen Kfz-Steuer einen Anreiz zum Bau und Kauf treibstoffsparender Autos zu geben, ist eine *Verlängerung des Status quo* geworden. Von dem großen Aufbruch in Richtung neue und verbrauchsarme Technologien, von dem Hersteller und Politik vormals euphorisiert waren, kann nach der Reform keine Rede mehr sein. Diese »Reform ohne Reform« steht symptomatisch dafür, dass Politik und Automobilhersteller in Deutschland bisher keine langfristige gemeinsame Zukunftsstrategie formulieren und verfolgen.

Die Herausforderungen sind allerdings schon lange bekannt: Die deutschen Hersteller bauen besonders viele große Autos mit hohem Treibstoffverbrauch. Aufgrund der hohen Öl- und Benzinpreise bis zum Beginn der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise wurde im vergangenen Jahr ein niedriger Treibstoffverbrauch zum entscheidenden Auswahlkriterium für viele Autokäufer. Die existenzielle Krise der US-Automobilindustrie wird zum Großteil darauf zurückgeführt, dass es die dortigen Hersteller versäumt haben, verbrauchsgünstige Modelle anzubieten. Stattdessen hatten sie ihre Kräfte jahrelang darauf fokussiert, ihre Regierung von der Etablierung von Effizienzstandards für Neuwagen abzuhalten. Trotz Milliardenpaketen der Regierung und gerade weil sie mit am stärksten geschützt wurden, gelten General Motors und Chrysler mittlerweile als unrettbar. Die US-Autoindustrie macht mittlerweile die US-Regierung dafür verantwortlich, dass sie selbst jahrelang auf große »Spritschlucker« gesetzt hat. Die deutsche Regierung tut gegenwärtig wenig, um einen ähnlich gelagerten Vorwurf der heimischen Automobilindustrie im Vorfeld abzuwehren.

### Verteilungswirkungen I: Welche Autobesitzer sparen künftig am meisten?

Der Besitzer eines 500-PS-starken Audi Q7 V12 TDI mit Zwölfzylinder-Dieselmotor, das Feindbild eines jeden Umweltschützers, dürfte sich wohl am meisten über die drei Jahre währende Arbeit der Politiker an der Reform der Kfz-Steuer erfreuen. Seine Kfz-Steuerlast bleibt genau gleich, nämlich weiterhin 926 € pro Jahr. Die meisten Autofahrer mit kleinen und mittleren Motoren sparen hingegen; nur wer große Maschinen mit hohem Verbrauch verwendet, muss mehr bezahlen. Doch was schert es einen Mercedes-GLK-Sportwagenfahrer, wenn seine Kfz-Steuerbelastung um lediglich 4,7% ansteigt? Die Autoindustrie begrüßte indes, dass der Schadstoffausstoß künftig nach den gleichen Grundsätzen besteuert werden soll. Das habe zur Folge, dass kleinere Autos weniger und größere Fahrzeuge mehr Steuern zahlen müssen. Es sei aber eine überproportionale Besteuerung großer Autos vermieden worden. Insbesondere sei wichtig, dass die Gesellschaft nicht zwischen den Klassen diskriminiere und ideologisiere, betonten VDA-Vertreter.

### Verteilungswirkungen II: Kfz-Steuerlast- und Einkommensverteilung

Bei der Analyse der Belastung durch die Mineralölsteuer auf Treibstoffe und die bisherige Kfz-Steuer (KfzSt) kommt offenkundig der Motorisierung eines Haushaltes die dominierende Rolle zu. Die KfzSt zeigt ein ähnliches Muster wie die Mineralölsteuer (MinSt). Sie wirkt ebenfalls regressiv, dies aber erst nach Überschreiten einer gewissen Einkommensschwelle, die der Mehrzahl der Haushalte eine Motorisierung

erlaubt. Diese Schwelle liegt, wie bei der MinSt, bei den Haushalten, die gerade nicht mehr als relativ arm einzuordnen sind (vgl. Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung und Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln 2007). Kehrt man diesen Argumentationsstrang um und analysiert grob die Folgen einer Senkung der Kfz-Steuerbelastung, lässt sich das verbreitete Vorurteil, dass die neue Kfz-Steuer *obere Einkommensschichten bevorteilt*, also *nicht* halten, zumal kleinere Kraftfahrzeuge, wie oben gezeigt, relativ stärker von der Kfz-Steuerreform profitieren.

### Bestrafen die neuen Regeln Umweltbewusste?

Vermeintlich werden Autofahrer, die ein schadstoffarmes umweltfreundliches Auto kaufen, künftig steuerlich besser gestellt als die mit »Dreckschleudern«. Ein fast neuer Ford Focus beispielsweise hat einen sehr niedrigen Treibstoffverbrauch zwischen 3,8 und 4,5 Liter auf 100 Kilometer und liegt bei der CO<sub>2</sub>-Emission mit 119 Milligramm unter den zehn besten Umweltfahrzeugen. Steuervergünstigungen gibt es aber tatsächlich nur für Neuzulassungen, die Abgasmenge spielt dabei keine Rolle. Nach Kauf zahlt man für diesen Ford 247 € Kfz-Steuer, da er wie ein Altfahrzeug berechnet wird. Das Finanzministerium führt als Begründung hierfür an, dass der Gesetzgeber eine Umschichtung des Fahrzeugbestandes insgesamt, d.h. mehr umweltfreundliche Neufahrzeuge, erzielen will, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu mindern. Durch einen Halterwechsel bei Altfahrzeugen werde das nicht erreicht. Die neue Kfz-Steuer gibt also zwar Anreize zur Anschaffung emissionsarmer Neufahrzeuge, wie hoch diese ausfallen werden, ist allerdings derzeit nicht abzusehen. Kurzfristig wirkt sich sogar die Abwrackprämie stärker als die neue Kfz-Steuer auf den Ersatz von Altfahrzeugen aus.

### Endlich Rechtssicherheit

Die beschlossene Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für Kleinwagen wird – wie oben erörtert – den Herstellern wenig zusätzlichen Absatz bescheren. Trotzdem sind die Hersteller über das Ende der Dauerdebatte um die Kraftfahrzeugsteuer erleichtert. Der Käufer eines neuen Pkw erhält Klarheit über die Berechnung der Steuer und damit Planungssicherheit für den Kauf eines neuen Fahrzeugs. Zahlreiche Kunden hatten ihren geplanten Autokauf angesichts der Ungewissheit über die künftige Steuerbelastung aufgeschoben. Immerhin wird der Nachfragestau aufgelöst.

### Ordnungspolitische Bedenken

Insgesamt gesehen wird ein *handfestes ordnungspolitisches Problem der Bundesregierung* erkennbar. Der Bundesregie-

rung fehlt eine einheitliche Linie im Umgang mit der Autoindustrie. Da gibt es Vertreter wie den Umweltminister, die die Branche in erster Linie als Klimaverschmutzer betrachten. Eine kleine Gruppe sieht die Frage der Kfz-Steuer wiederum aus einer fiskalischen Perspektive. Und eine dritte Fraktion verfolgt in erster Linie industriepolitische Motive und verweist auf eine vermeintliche systemische Bedeutung der Automobilbranche für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft (vgl. Belke 2009). Selbst versteckte verteilungspolitische Zielsetzungen wurden weiter oben ausgemacht. Es wird Zeit, dass die Große Koalition eine klare Linie gegenüber der Kfz-Branche findet. Der Lackmus-Test hierfür könnte ihr Umgang mit dem Fall Opel sein.

Insgesamt gesehen ist die neue Kfz-Steuer eher ein gemäßigtes und auf eine spezifische Branche zugeschnittenes Steuersenkungsprogramm als ein Klimaschutzprogramm. Aus politökonomischen Gründen war genau dies zu erwarten. Die Auswahl des Instruments wurde offensichtlich stark von dem Kriterium beeinflusst, welche Widerstände im administrativen Bereich oder bei den betroffenen Gruppen hervorgerufen werden.

### Literatur

- ADAC (2009), »Neue Kfz-Steuer – Das neue Kfz-Steuersystem auf CO<sub>2</sub>-Basis, Informationen aus der Fahrzeugtechnik 02/09«, [http://www.adac.de/images/Kfz-Steuer\\_Neu\\_Liste\\_tcm8-244878.pdf](http://www.adac.de/images/Kfz-Steuer_Neu_Liste_tcm8-244878.pdf).
- European Automobile Manufacturers' Association (2008), *ACEA Tax Guide 2008*, Brüssel.
- Belke, A. (2008), »Volkswirt gegen Steuerbefreiung für »saubere« Autos – Finanzkrise wird teilweise ausgenutzt«, Interview mit wdr.de, 30. Oktober 2008, <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/autoabsatz102.html>.
- Belke, A. (2009), »Fiscal Stimulus Packages, Uncertainty and Economic Crisis – Is the Option of Waiting Valuable?«, Forum »Preventing Recession in Europe: National vs. European Approaches«, *Intereconomics – Review of International Trade and Development* 44(1), 15–22.
- European Commission (2006), *CARS 21 – A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*, Final Report, Brüssel.
- Ketterer, J. und J. Wackerbauer (2009), »Die Kraftfahrzeugsteuer als Instrument der Klimaschutzpolitik«, *ifo Schnelldienst* 62(4), 12–16.
- Kuhfeld, H. und U. Kunert (2005), »Reform der Pkw-Besteuerung überfällig: Die Initiative der EU-Kommission zeigt den richtigen Weg«, *DIW Wochenberichte* 72(49), 745–757.
- Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung und Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (2007), *Der Zusammenhang zwischen Steuerlast- und Einkommensverteilung, Forschungsprojekt für das Bundesministerium für Arbeit und Soziales*, Endbericht, Essen, Köln.
- Sinn, H.-W. (2008), *Das grüne Paradoxon – Plädoyer für eine illusionfreie Klimapolitik*, Econ, Berlin.
- o.V. (2009), »Greenhouse Gas Sin Tax – Germany Joins EU in Tying Car Fees to Emissions«, Spiegel Online International, 27. Januar 2009, <http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,druck-603798,00.html>.



Winfried Hermann\*

## Kfz-Steuerumstellung ohne Klimaschutzeffekt

Die Umstellung der Kfz-Steuer steht seit vielen Jahren auf der politischen Agenda. Mal blockierte der Finanzminister, mal die Bundesländer. Und auch die Automobilindustrie blockte lange drohende Mehrkosten ab. Hinzu kamen immer wieder Forderungen nach Abschaffung der Steuer aus ganz unterschiedlichen Motiven. Die Länder als Nutznießer der (Landes-)Steuer beharrten auf milliardenschweren Entschädigungen für den Fall des Steuertauschs. Als im Jahr 2007 die neuesten Klimadaten selbst die Große Koalition erschütterten, wurde die Umstellung als zentrale Maßnahme zur Förderung des Klimaschutzes im Verkehr beschlossen. In der Folgezeit wurde sie mehrfach angekündigt und dann immer wieder verschoben. Angesichts der Automobil- und Finanzmarktkrise und unter dem Druck der Branche, die Klarheit über die Umstellung verlangte, schaffte die Koalition, was keiner mehr erwartete. Die Kfz-Steuer wurde gegen Entschädigung der Länder im Rahmen der Föderalismuskommission zur Bundessteuer transformiert. Die Umwandlung zur Klimasteuer misslang allerdings vollkommen. Heraus kam ein Murks aus Hubraum- und CO<sub>2</sub>-Besteuerung ohne Lenkungswirkung für den Klimaschutz.

### Warum auf CO<sub>2</sub>-Basis umstellen?

Seit Juli 2005 fordert die EU-Kommission die Einführung einer CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer für Personenkraftwagen mit dem Richtlinienvorschlag (KOM (2005) 261 endg.). Meine Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat die Bundesregierung bereits in mehreren Anträgen an den Deutschen Bundestag (Bundestagsdrucksachen 16/2073, 16/4429,

16/4431) aufgefordert, einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.

Die Klimaschutzziele der Bundesregierung machen auch im Verkehr Maßnahmen notwendig. Längst ist es kein Geheimnis mehr: Der Straßenverkehr trägt in besonderem Maße zum Klimawandel bei. Hier allein entstehen rund 23% aller europäischen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Während die Treibhausgasemissionen der EU zwischen 1990 und 2004 in allen anderen Sektoren (Energie, Haushalt, Industrie, Gewerbe) um 5% gesunken sind, hat der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs im gleichen Zeitraum um 26% zugenommen. Der Verband der Automobilindustrie VDA berichtet trotzdem häufig, in Deutschland hätten die CO<sub>2</sub>-Gase im Verkehr abgenommen. Damit ist der Straßenverkehr der Bereich mit den zweithöchsten Treibhausgasemissionen in der EU und in Deutschland. Die Folgerung ist klar: Wenn dieser Trend ungebrochen anhält, werden die erzielten Einsparfortschritte in Industrie, Energiewirtschaft und Haushalten zunichte gemacht.

Deshalb brauchen wir im Verkehrsbereich ambitionierte Klimaschutzziele mit konkreten Zeitplänen und Maßnahmen. Eine Klimaschutzstrategie für den Verkehrssektor muss auf die Ökologisierung aller Verkehrsträger, deren effiziente Verknüpfung sowie die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr ausgerichtet sein. Die Umstellung der Kfz-Steuer auf die Bemessungsgrundlage CO<sub>2</sub> ist dabei eine zentrale Stellenschraube. Allerdings ist für die klimapolitische Wirksamkeit der Steuer zentral: Je mehr CO<sub>2</sub> ein Fahrzeug emittiert, desto stärker muss die Steuer pro Gramm des Treibhausgases stufenweise angehoben werden.

### Positives – Steuern beim Bund jetzt in einer Hand!

Um sparsame und umweltfreundliche Fahrzeuge rascher am Markt durchzusetzen und die Einsparpotentiale im Straßenverkehr schneller zu erschließen, bedarf es steuerlicher Anreize. Wir haben schon lange dafür plädiert, alle verkehrsbezogenen Steuern in die Hand des Bundes zu geben. Denn nur dann kann die Kfz-Steuer wirksam als ökologisches Lenkungsinstrument genutzt werden, nur so wird sie zur »Steuerungssteuer«.

Mit der Umstellung wird die Kfz-Steuer endlich von den Ländern auf den Bund übertragen. Damit sind alle Kfz-bezogenen Steuern Bundesangelegenheit. Dies ist Voraussetzung für eine konsistentere Steuerpolitik. (Nur muss man sie dann auch richtig machen!) Die Länder bekommen nach zähem Ringen und Einschalten des Vermittlungsausschusses für die Übertragung einen Festbetrag in Höhe des geschätzten Kfz-Steueraufkommens von rund 9 Mrd. € pro Jahr. Die Abwicklung und Verwaltung bleibt aufgrund organisatorischer Schwierigkeiten zunächst bei den Ländern und wird

\* Winfried Hermann ist verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen.



erst nach einer Übergangszeit auf den Bund übertragen. Bis dahin erheben die Länder via der Organleihe weiterhin die Kfz-Steuer im Auftrag des Bundes und erhalten dafür 170 Mill. € pro Jahr.

### Der Koalitionsvorschlag – ein bürokratischer Mix aus Hubraum und CO<sub>2</sub>

Wie sieht die Umstellung im Koalitionsmodell konkret aus? Die Besteuerung der Neufahrzeuge ab dem 1. Juli 2009 ist abhängig von drei zentralen Komponenten, dem Sockelbetrag, der am Hubraum bemessen wird, der einheitlichen CO<sub>2</sub>-Besteuerung und der Euro-6-Abgasnorm.

Der Sockelbetrag soll dem Ausgleich der niedrigeren Energiebesteuerung (vormals Mineralölsteuer) von Dieselmotoren dienen. Er wird aber auch auf Benziner angewendet. Pro 100 cm<sup>3</sup> Hubraum werden für einen Benziner 2 €, aber insgesamt nicht mehr als 50 €, für einen Diesel 10 €, aber nicht mehr als 300 € berechnet. Im Effekt heißt dies, dass Benziner mit mehr als 2,5 Liter Hubraum und Diesel mit mehr als 3 Liter Hubraum keinen zusätzlichen Sockelbeitrag leisten müssen. Die einheitliche CO<sub>2</sub>-Besteuerung für jedes Gramm beträgt linear 2 €. Dabei sind bis zum 31. Dezember 2011 die ersten 120 g/km steuerfrei, ab dem 1. Januar 2012 die ersten 110 g/km und ab dem 1. Januar 2014 die ersten 95 g/km. Das heißt, dass ein Fahrzeug mit 140 g CO<sub>2</sub>-Ausstoß neben dem hubraumabhängigen Sockelbetrag noch 20 Gramm oder 40 € CO<sub>2</sub>-bezogene Kfz-Steuer zahlt. Für ein Fahrzeug mit z.B. 180 g sind es 60 g oder 120 € + Sockelbetrag. Für Fahrzeuge der Stufe Euro 6, die erst am 1. Januar 2014 in Kraft tritt, soll es vom 1. Juli 2009 bis 31. Dezember 2013 eine befristete Steuerbefreiung von maximal 200 € geben.

Der Sockelbetrag auf der Basis von Hubraum ist systemfremd und willkürlich. Durch die Kappung bei 50 bzw. 300 € werden zudem Fahrzeuge mit besonders großem Hubraum geschont. Besonders grotesk wirkt vor diesem Hintergrund die offizielle Begründung im Gesetzentwurf, dass der »Sockelbetrag generell begrenzt« sei, »um den ökologischen Aspekt der umgestalteten Kraftfahrzeugsteuer besonders zu betonen«. Der ökologische Aspekt wird hierbei aber besonders deutlich ignoriert.

Da die CO<sub>2</sub>-Besteuerung nicht progressiv ansteigt, wird hoher CO<sub>2</sub>-Ausstoß nicht angemessen besteuert. Die Steuer entfaltet damit keine ausreichende Lenkungswirkung. Ärgerlich ist die Tatsache, dass selbst stärkste Diesel mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß steuerlich zum Teil sogar besser als unter der bisherigen Regelung gestellt werden oder ebenso viel zahlen wie jetzt. Für große Benziner führt der Vorschlag zu einer Mehrbelastung, die aber immer noch in keinem vernünftigen Verhältnis zur Umweltverschmutzung durch die-

ses Fahrzeug steht. Wer sich ein spritschluckendes Luxusfahrzeug für 50 000 € und mehr leisten kann, wird sich kaum von 200 oder 300 € zusätzlicher Kfz-Steuer abschrecken lassen.

Die Steuerbefreiung für Euro-6-Fahrzeuge begrüßen wir im Grundsatz. Es ist ein bewährtes Prinzip der Luftreinhaltepolitik, die nächst höhere Abgasnorm vor ihrem Inkrafttreten zu fördern, um einen Anreiz zu schaffen, damit sich der beste Stand der Technik frühzeitig durchsetzt. Allerdings ist die Deckelung auf einen Höchstbetrag von 200 € wiederum kein wirklicher Anreiz, da gerade beim Diesel durch 6 € Mehrkosten wegen des zusätzlichen Stickoxid-Kats entstehen. Sinnvoller wäre hier eine gestaffelte Steuerbefreiung, die umso höher ausfällt, je früher ein solches Fahrzeug angeschafft wird.

Die Koalition formuliert ausschließlich Regelungen für Neufahrzeuge. Für die große Masse an Bestandsfahrzeugen bleibt es zunächst bei der hubraumbezogenen Besteuerung ohne Änderung der Steuersätze. Dies gilt auch noch für die Fahrzeuge, die bis zum 1. Juli 2009 neu zu gelassen werden. Sie werden nach Auslaufen der befristeten Steuerbefreiung aus dem Konjunkturpaket I also weiter nach dem alten System besteuert, es sei denn, die neue Kfz-Steuer ist für sie günstiger. Diese Prüfung findet aber nur für Fahrzeuge statt, die nach dem 5. November 2008, dem Tag des Beschlusses über das erste Konjunkturpaket, erstzugelassen wurden. Nach dieser Übergangszeit sollen ab 2013 auch die Bestandsfahrzeuge »schonend in eine CO<sub>2</sub>-orientierte Kraftfahrzeugsteuer übergeführt« werden. Einzelheiten sollen erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Das klingt nach vertagen! Man kann es sich an fünf Fingern ausrechnen: Sollte es nach der Bundestagswahl zu einer schwarz-gelben Regierungskonstellation kommen, darf man nahezu sicher sein, dass diese »schonende Überleitung« unterbleibt. Insofern handelt es sich um eine durchschaubare Hinhaltetaktik der großen Koalition.

**Unser grünes Fazit:** Das Koalitionsmodell ist kein wirklicher Neuanfang bei der Fahrzeugbesteuerung, sondern ein Belohnungssystem für Status-quo-Autos, allen voran Dieselfahrzeuge! Dabei ist es ökologisch fatal, weil unterschiedslos kleine, sparsame ebenso wie große Spritschlucker begünstigt werden. Der Sockelbetrag auch für umweltfreundliche Autos ist absurd, denn so werden auch emissionsfreie Elektroautos, die bisher fünf Jahre steuerbefreit sind, zukünftig besteuert werden. Das Konzept verzichtet auf jede Lenkungswirkung unterhalb von 120 g. In Folge fehlt den Autoherstellern – wie schon durch die Verschiebung der europäischen Grenzwerte auf 2015 – in absehbarer Zeit der Anreiz, in die Entwicklung von Pkw mit einem Ausstoß von 100, 90 oder 80 g CO<sub>2</sub>/km zu investieren.

Die Vermischung von Hubraumbesteuerung (mit Kappung!) und CO<sub>2</sub>-Besteuerung macht das Kfz-Steuermodell unnötig kompliziert. Besonders widersinnig ist, dass der Ausgleich für die niedrige Energiebesteuerung von Diesel durch einen Sockelbeitrag nicht nur beim Diesel, sondern auch bei Benzinern ausgeglichen wird. Letztlich ändert sich trotz Umstellung für viele Autos wenig: viel Aufwand, wenig Lenkungseffekt!

### **Der Grüne Vorschlag schafft einen klaren Rahmen**

Wir wollen mit einer CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer ökologisch wirksam lenken und haben dazu einen eigenen Vorschlag unterbreitet (Antrag Bundestagsdrucksache 16/8538). Je mehr CO<sub>2</sub> ein Neuwagen ausstößt, desto höher soll der Steuersatz sein. Wir wollen also einen progressiven Verlauf des Steuersatzes. Dabei werden schwere Spritschlucker deutlich höher besteuert.

Fahrzeuge bis zu einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 g/km sind für die Dauer von vier Jahren steuerfrei zu stellen. Diese Steuerbefreiung ist zum 1. Januar 2012 auf Fahrzeuge mit weniger als 100 g/km und zum 1. Januar 2015 auf Fahrzeuge mit weniger als 80 g/km abzusenken. Dieselfahrzeuge ohne geregelten Partikelfilter sind von dieser Steuerbefreiung ausgenommen.

Der Tarif für Benziner der Euro-Norm 4 soll so ausgestaltet werden, dass bei einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zwischen 121 und 140 g/km jedes Gramm CO<sub>2</sub> mit 50 Cent besteuert wird. Jeweils 20 weitere Gramm werden mit dem jeweils doppelten Steuersatz belegt. Dies führt zu einem Steuersatz von maximal zusätzlich 16 € für jedes Gramm oberhalb von 220 g CO<sub>2</sub>/km.

Dieselfahrzeuge werden nach unserem Modell, wie bisher auch, mit einem höheren Kfz-Steuersatz belegt, um den Steuervorteil bei der Mineralölsteuer von rund 18 Cent auszugleichen. Die Förderung von Nachrüstpartikelfiltern bleibt erhalten. Fahrzeuge ohne geregelten Partikelfilter zahlen einen Aufschlag von 10% auf die Kfz-Steuer.

Die Kfz-Steuer ist ab dem 1. Januar 2009 für alle Neufahrzeuge einzuführen. Für Altfahrzeuge bis einschließlich Erstzulassung 31. Dezember 2000 wird die bisherige hubraum- und schadstoffbezogene Besteuerung beibehalten. Für Altfahrzeuge, die seit 1. Januar 2001 erstmals für den Verkehr zugelassen wurden, wird eine Günstigerprüfung durchgeführt, das heißt, dass jeweils der Tarif zur Anwendung kommt, der günstiger ist.

Die Neuregelung der Kfz-Steuer muss analog für alle Fahrzeugarten, einschließlich Motorräder und Nutzfahrzeuge,

vorgenommen werden. Darüber hinaus müssen wir die steuerliche Behandlung von Dienstwagen in Unternehmen umgehend so ändern, dass sich der Anteil der steuerlich geltend zu machenden Abschreibungen für einen Dienstwagen mit steigendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert. Auch die steuerliche Behandlung der privaten Nutzung (geldwerter Vorteil) von Dienstwagen muss im Einkommensteuerrecht so geregelt werden, dass sich die Besteuerung mit steigendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß entsprechend erhöht. Nur mit einer Kombination von Maßnahmen erreichen wir die Klimaschutzziele im Verkehr.

### **Fazit: Kaufanreize statt Klimaschutz**

Insgesamt fällt die Klimabilanz der Konjunkturmaßnahmen miserabel aus: viel Autoförderung wenig Klimaschutz! Nicht nur die Umstellung der Kfz-Steuer bleibt weit hinter den Erwartungen zurück. Auch mit dem Konjunkturpaket I (Dezember 2008) wurde, ohne Berücksichtigung der spezifischen Emissionen, ein Steuernachlass gewährt: Wer sich ein neues Auto bis Mitte 2009 anschafft, wird in 2009 von der Kfz-Steuer freigestellt. Mit diesen ökologisch falschen Anreizen führt die Bundesregierung ihre Klimaschutzpolitik ad absurdum. Die Koalition setzt auf Besitzstandswahrung für die Premiumklasse und Spritschleudern, statt auf Innovation und Erfolg auf den wichtigen Zukunftsmärkten. Dabei wird letztlich die Sicherung der Arbeitsplätze aufs Spiel gesetzt. Wir meinen: Ehrgeiziger Klimaschutz ist der einzige, zukunftsweisende Weg aus der Wirtschaftskrise, auch aus der Krise der Automobilindustrie.

Während Präsident Obama 80 Mrd. US-Dollar aus dem US-amerikanischen Konjunkturpaket in den Umweltschutz investiert und die Hersteller auf sparsame Autos verpflichtet, wird die deutsche Autoindustrie für verfehlte Produktpolitik noch belohnt. Statt Öko-Innovationen zu prämiieren, wird von der »Klimakanzlerin« auch noch das Instrument CO<sub>2</sub>-bezogene Kfz-Steuer ausgehöhlt und entschärft. Das ist weder Weitsicht noch Klimaschutz. Eine solche Pseudo-Reform ist Täuschung!

Dass es auch anders geht, zeigt die Steuer- und Abgabepolitik in anderen EU-Mitgliedstaaten. Frankreich, Portugal, Norwegen, Schweden oder die Benelux-Staaten etablierten z.B. abhängig von CO<sub>2</sub> stark steigende Steuern, Kaufanreize von teilweise mehreren tausend Euro für Klima schonende Pkw oder hohe Strafsteuern bei der Zulassung von Klimakiller-Fahrzeugen. Die Große Koalition wird ihr Klimaschutzziel im Verkehr mit solchen Maßnahmen krachend verfehlen.



Jürgen Resch\*

## Die neue Kfz-Steuer: Mit dem Rückwärtsgang aus der Krise?

Die Bundesregierung steht unter Stress, die Finanzkrise zerrt an den Nerven der Politiker. Deutschland wartet auf innovative Ideen, die ihm aus der Krise helfen können. Vor allem in der heimischen Automobilindustrie herrscht Untergangsstimmung. Weltweit bricht die Nachfrage ein, auch auf dem Heimatmarkt. Doch hier verfügt die Automobilindustrie über eine Geheimwaffe: Noch keine Bundesregierung hat sich den Wünschen der selbsternannten »Schlüsselindustrie« Deutschlands verweigert. Die »Beauftragten für Regierungskontakte« bei den fünf großen deutschen Automobilbauern leisteten gemeinsam mit ihrem Verband ganze Arbeit: Mit einem Blumenstrauß milliardenschwerer Steuergeschenke und zudem eine unlimitierte Absatzförderungsprämie, wurde der inländische Automobilabsatz in den ersten drei Monaten dieses Jahres bei vielen Herstellern auf ein Allzeithoch katapultiert.

Die Bundesregierung greift dabei zu Maßnahmen, die nicht durchdacht sind, viele Milliarden Euro verschlingen und nach der Wahl und damit dem Ende der Steuerfreiheit bei Kfz-Steuer und dem Ende der Absatzförderungsprämie für einen historischen Einbruch sorgen werden. Nachhaltige Maßnahmen, wie sie von vielen anderen Staaten der Erde, u.a. China, Japan, Südkorea oder Frankreich, ergriffen werden, wären hingegen das Gebot der Stunde. Die Bundesregierung setzt jedoch auf kurzfristige und schnell greifende Programme, die allerdings nur scheinbare Erholung bieten und auf lange Sicht eher gefährden als helfen.

Im Automobilsektor finden wir eine ganze Reihe solcher Placabogesetze, die den Status quo stabilisieren sollen. Viel zu lange sind die deutschen Autobauer alten Denkmustern

gefolgt und haben geglaubt, mit übermotorisierten, durstigen Fahrzeugen die Weltmärkte zu erobern. Die aktuellen Rettungspakete für die Automobilindustrie erinnern fatal an das quälend lange Festhalten an der Kohleförderung in Deutschland. Anstatt Anreize für den Verkauf besonders effizienter Fahrzeuge zu schaffen, errichtet Kanzlerin Angela Merkel einen Streichelzoo für die Dinosaurier eines zu Ende gehenden Erdölvergeudungszeitalters.

Leider setzt die Bundesregierung damit auch für die Zukunft falsche Signale, nämlich dass die Autohersteller weiter machen sollen wie bisher. Weiterhin werden übermotorige, schwere und ineffiziente Autos gefördert. Zieht man Darwins Evolutionstheorie zur Rate, ist das genau der falsche Ansatz. Organismen unterliegen im Laufe der Zeit einem unausweichlichen Wandel. Selektion findet statt, wenn die notwendigen Ressourcen nicht mehr für alle Individuen ausreichend sind, das führt zu Konkurrenz. Nur wer der Konkurrenz durch Anpassungsfähigkeit gewachsen ist, wird überleben. Im Automobilsektor wird die Evolutionstheorie auf den Kopf gestellt: Wer nicht überlebensfähig ist, bekommt das meiste Futter.

Gemeinsam sehen nun Bundesregierung und deutsche Automobilhersteller in den Klimaschutzziele der EU für Pkw eine der Hauptgefahren für die deutsche Autoindustrie und kämpften erfolgreich für die Aufweichung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte bis zur Unkenntlichkeit. Dies ist umso erstaunlicher, hatte doch Angela Merkel vor 14 Jahren in ihrem damaligen Amt als Umweltministerin diese selbst auf den Weg gebracht.

Die Abkehr vom Klimaschutz wird nun konsequent in der nationalen Besteuerung fortgesetzt. Schon vor der Teil- und Scheinumstellung der Kfz-Steuer von Hubraum auf CO<sub>2</sub>-Bezug hat die Bundesregierung mit einer Vielzahl an Regelungen sichergestellt, dass übermotorisierte Luxuskarossen eine besonders fürsorgliche Förderung erfahren.

Für die ca. 40% Privatzulassungen in Deutschland gilt noch bis zum 30. Juni 2009 eine komplette Freistellung von der Kfz-Steuer. Effiziente Klein- und Mittelklassefahrzeuge profitieren hiervon mit Beträgen zwischen 60 und 150 €. Spritdurstige Luxus-Geländewagen und Sportraketen erhalten hingegen 400 bis 950 €.

Wer zudem in Familie, Freundes- oder Bekanntenkreis einen mehr als neun Jahre alten Gebrauchtwagen findet, erhält bei Anschaffung eines Neuwagen nun bis zum Jahresende eine Neufahrzeugabsatzförderung von 2 500 €. Viele der abgewrackten Gebrauchtfahrzeuge verfügen über einen tadellos arbeitenden Katalysator und tragen zu Recht eine grüne Umweltplakette. Praktisch alle stattdessen neu zugelassenen Diesel-Kleinwagen haben hingegen erheblich höhere Schadstoffemissionen. Auf eine Beschränkung dieser

\* Jürgen Resch ist der Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe e.V.

Prämie für die Anschaffung von Fahrzeugen z.B. mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde verzichtet. Nach einem anfänglichen Run auf Klein- und Kleinstwagen ist zwischenzeitlich ein zunehmender Kauf größerer Fahrzeuge mit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen feststellbar.

Für den verbleibenden 60%-Anteil der in Deutschland zugelassenen Neufahrzeuge wurden die bereits traumhaften Konditionen einer unlimitierten Dienstwagenförderung weiter verbessert: Die Anschaffung eines VW-Passat wird mit bis zu ca. 20 000 €, ein Porsche Cayenne hingegen mit bis zu 55 000 € gefördert. Und wer sich für einen Maybach als Dienstwagen entscheidet, darf sich mit bis zu 250 000 € Förderung über den Gegenwert eines Hauses freuen – dies ist auch der Beleg dafür, dass die Eigenheimförderung in Deutschland doch noch nicht abgeschafft wurde.

Wenigstens die Umstellung der Kfz-Steuer von hubraum-basiert auf CO<sub>2</sub> sollte eine erste ökologische Komponente in die bundesdeutsche Kfz-Besteuerung bringen. Über zehn Jahre hinweg verkündete Rot-Grün wie Schwarz-Rot, die Kfz-Steuer zu »ökologisieren« und Anreize für spritsparende Fahrzeuge zu schaffen. Auch hier gelang es der Automobilindustrie, dass eben dies nicht geschah. Dabei wäre es ohne die Wirtschaftskrise auch geblieben – eine wirksame Verteuerung der Kfz-Steuer für den 7er BMW, Mercedes S-Klasse und Audi Q7 im Autoland Deutschland? Niemals! So der Beschluss der Industrie und die Bestätigung der Politik innerhalb weniger Wochen zuerst im Bundeskabinett, Bundestag und Bundesrat, Grundgesetzänderung inklusive.

Was sind nun die Grundzüge der neuen Kfz-Steuer? Zuerst einmal: Die Bundesregierung verzichtet bis 2014 auf insgesamt 1,8 Mrd. € gegenüber der bisherigen Regelung, was insgesamt eine Steuersenkung bedeutet. Diese fällt allerdings uneinheitlich aus: Während effiziente und spritsparende Fahrzeuge mit Beträgen deutlich unter 50 € nur symbolisch entlastet werden, führt die gewählte Mischregelung insbesondere bei einer Vielzahl von Diesel-Pkw zu einer deutlichen Entlastung im dreistelligen Bereich. Aber selbst extreme Spritschlucker mit Ottomotor werden nur unwesentlich teurer. Die peinlichste Punktlandung erlaubt sich die Bundesregierung hingegen bei 500-PS-Monster Audi Q7 mit Zwölf-Zylinder-Dieselmotor: Dieser kostet auch in Zukunft mit 926 € auf den Euro genau so viel wie bisher.

Das größte Problem des Gesetzes ist der Verzicht auf steuerliche Anreize für besonders CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge sowie die im europäischen Vergleich Niedrigstbesteuerung von Klimakiller-Pkw. So fehlen spezielle Anreize für Drei-Liter- (< 90 g CO<sub>2</sub>/km) bzw. Zwei-Liter-Autos (< 60 g CO<sub>2</sub>/km), wie sie selbst in Deutschland während der Bauphase des Drei-Liter VW-Lupos Ende der neunziger Jahre für mehrere Jahre mit damals ca. 1 000 DM Steuerabzug bestand. Dadurch

verzichtet Deutschland auf Impulse für die Entwicklung besonders effizienter Motoren. Besonders fatal ist zudem die Verstärkung der bestehenden Förderung von Dieselschnitten ohne gleichzeitig auf eine vorzeitige Reduktion der erhöhten Stickoxidemissionen hinzuwirken.

Zur Erreichung eines Durchschnittswerts von 120 g CO<sub>2</sub>/km ist es notwendig, der Automobilindustrie Anreize z.B. zu Erreichung von Werten unter 100, 90 oder gar 60 g CO<sub>2</sub>/km zu schaffen, wie dies z.B. Frankreich tut. In unserem mit einer starken Automobilindustrie ausgestatteten Nachbarland wird eine Prämie von 5 000 € bei Unterschreitung von 60 g CO<sub>2</sub> gezahlt. Aufkommensneutral finanziert wird dieser finanzielle Anreiz mit einer Strafbesteuerung von Fahrzeugen mit besonders hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Mit dem neuen Konzept der Kfz-Steuer, nämlich ein Sockelbetrag und nur schwach steigende Belastungen pro Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoß, die zudem erst bei 120 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ansetzen, fehlt es an Anreizen, spritsparende Fahrzeuge mit deutlich niedrigeren CO<sub>2</sub>-Emissionen voranzutreiben oder innovative Antriebe wie etwa Erdgas-, Hybrid- oder Elektromotoren weiter zu entwickeln. So ist zu erwarten, dass die französischen Autobauer angesichts höchst attraktiver Anreize in ihrem Heimatmarkt moderne Drei- und Zwei-Liter-Serienfahrzeuge bereits 2010 einführen werden. Die deutschen Autobauer werden jedenfalls mit diesem Gesetz nicht davon abgelenkt, sich weiterhin um neue Geschwindigkeits- und Beschleunigungsrekorde zu kümmern – gekoppelt mit hohem Spritverbrauch und extremer Klimaschädigung.

Dringend nachzubessern ist zudem der geplante Wegfall der Strafbesteuerung für Diesel-Neuwagen ohne geregelten Partikelfilter. Schließlich fehlt eine Regelung zur amtlichen Kontrolle der von den Fahrzeugherstellern angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neufahrzeuge, die in letzter Zeit nachweislich immer stärker von den tatsächlichen Verbräuchen abweichen. Hier fordert die DUH die Einführung behördlicher Spritverbrauchs- und damit CO<sub>2</sub>-Messungen auf der Basis ausgelieferter Serienfahrzeuge.

Die Krise der Autoindustrie hätte als Chance begriffen werden können, um den bereits seit Jahren erkannten radikalen Wandel in der Modellpolitik herbeizuführen. Das scheint weder die Bundesregierung noch die Automobilindustrie wahrhaben zu wollen. Stattdessen zementieren die auf Pump finanzierten Steuermilliarden den Status quo.

Die Autolobby wird von ihren Siegen nur kurzfristig profitieren. Wer die Zeichen der Zeit nicht erkennt, hat verloren. Die Ölpreise werden weiter steigen, und immer mehr Staaten werden Autos nach dem Verbrauch besteuern. Die Spritschlucker werden zunehmend unverkäuflich werden. Vor diesem Hintergrund ist der aktuelle Erfolg der deutschen Au-



tobauer, sämtliche klimabezogenen Regelungen verhindert zu haben, ein Pyrrussieg.

Im europäischen Ausland, in China, Japan und Südkorea, sind in den vergangenen Monaten Kfz- und Zulassungssteuern in Kraft getreten, die durch eine deutliche Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ihre Wirksamkeit belegen. Für besonders effiziente Pkw mit Hybrid- oder alternativen Antrieben werden mittlerweile selbst in Spanien Zuschüsse von mehreren tausend Euro gewährt, übermotorisierte Fahrzeuge hingegen in Skandinavien, Belgien und Holland mit Strafsteuern von bis zu 60 000 € pro Fahrzeug verteuert. In der Folge wenden sich in diesen Märkten die Autokunden den verbrauchsarmen Fahrzeugen zu und ab von einem großen Teil der deutschen Fahrzeugpalette.

Was ist zu tun? Es kommt darauf an, dass sich die Regierung dem Thema klimaverträglicher Mobilität annimmt und damit auch eine nachhaltige Arbeitsplatzpolitik betreibt. Es gibt viel zu tun: Den Bürgern und dem Mittelstand muss geholfen werden, ihre weniger als neun Jahre alten Gebrauchtfahrzeuge fit zu machen für die Umweltzonen. Förderprogramme für Nachrüstpartikelfilter lassen sich aus den Mehreinnahmen für ungefilterte Dieselfahrzeuge finanzieren. Ein Erneuerungs- und Nachrüstbedarf besteht auch und gerade für Busse und Bahnen. Hier muss in moderne Umwelttechnik investiert werden. ÖPNV-Fahrzeuge werden zudem zu einem erheblich höheren Anteil als Pkw in Deutschland gebaut, demnach würde auch die Fahrzeugindustrie profitieren.

Eine Maßnahme schließlich könnte ohne zusätzliche Kosten die Mündigkeit des Bürger unterstreichen: Eine Verbrauchskennzeichnung für Pkw nach dem Modell von Elektrogeräten wird hierzulande immer noch verweigert. Dass hier der politische Wille etwas erreichen kann, zeigt das Beispiel Holland: Die Einführung einer Kennzeichnung nach Effizienzklassen, wie bei Kühlschränken bekannt, hat sofort den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der verkauften Neuwagen um 5% gesenkt.