

CO₂-basierte Kfz-Steuer: BUND-Vorschlag für eine grundlegende Reform

Der Koalitionsvertrag der schwarz-roten Bundesregierung vom 11. November 2005 enthält das Reformversprechen, die bisher am Hubraum orientierte Kfz-Steuer auf eine CO₂-Basis umzustellen. Dies soll die von der EU-Kommission geforderte Absenkung der CO₂-Emissionen von Neuwagen auf einen Durchschnitt von 120 Gramm pro km (das entspricht 5,2 l Benzin und 4,5 l Diesel auf 100 km) bis 2012 unterstützen. Heute stoßen die Neuwagen EU-weit im Schnitt 160 g pro km aus, das entspricht 6,9 l Benzin bzw. 6,1 l Diesel auf 100 km.

Eine solche lenkungswirksame Kfz-Steuer fordern inzwischen sowohl der Verband der Automobilindustrie (VDA) als auch die Umweltverbände. Ein entsprechender Vorschlag des Bundesfinanzministers wird seit Monaten erwartet. Die Bundesregierung hat sich bereits auf ein lineares Modell mit einem konstanten Grenzsteuersatz und damit nur begrenzter Lenkungswirkung festgelegt.

Warum die neue Kfz-Steuer gebraucht wird

Die Kfz-Steuer wie auch die EU-Grenzwerte können den Neuwagenkauf entscheidend beeinflussen. Neuwagen haben die größten technischen Einsparpotenziale bei vergleichsweise geringen Kosten. Ziel muss es nach Meinung des BUND sein, durchschnittliche CO₂-Emissionen von 80 g/km bis 2020 bei Neuwagen zu erreichen - das entspricht 3,4 l Verbrauch für Benzin-Pkw und 3,0 l für Dieselaautos und wäre eine Halbierung gegenüber dem heutigen EU-Durchschnitt. Die derzeitige Kfz-Steuer ist auf dem Weg zu Sprit sparenden Wagen nicht hilfreich, zudem ist sie sehr kompliziert und bürokratieintensiv. Deshalb wurde bereits des Öfteren ihre Abschaffung und die Umlegung der 9 Mrd. Euro Einnahmen (2006) auf die 35 Mrd. Euro Einnahmen aus der früheren Mineralölsteuer (und heutigen Energiesteuer) vorgeschlagen. Die Kfz-Steuer gilt mit ihren ca. 40 Schlüsselnummern in den Fahrzeugscheinen zudem als weitgehend undurchsichtig.

Neben der CO₂-Minderung zielt die neue Kfz-Steuer auch auf die Senkung weiterer Schadstoffemissionen. Dabei kommt es in Zukunft vor allem auf die Reduktion von Stickoxiden an, die zur Überschreitung der kommenden EU-Grenzwerte ab 1.1.2010 (und außerdem zur Bildung von bodennahem Ozon) führen.

Bundesfinanzminister Peer Steinbrück – Flickschuster oder Reformer?

Zu befürchten ist, dass die Bundesregierung statt einer notwendigen grundlegenden Reform, die gleichzeitig der Umwelt hilft und langfristig Klarheit und Transparenz für den Verbraucher bringt, erneut einen halbherzigen Kompromissvorschlag verabschiedet. Steinbrück geht aber vermutlich auch deshalb so lustlos und zaudern an diese Aufgabe heran, weil die Einnahmen aus der Kfz-Steuer den Ländern zustehen und erneut im Bund-Länder-Tauziehen mit sachfremden Interventionen der CSU/CDU-regierten Autoländer Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen zu rechnen ist. Deshalb würde eine Übernahme der Kfz-Steuer in die alleinige Bundeszuständigkeit im Tausch gegen eine Bundessteuer – z.B. die Versicherungssteuer – die Entscheidungsfreude und Entscheidungsfähigkeit wesentlich erhöhen.

Die Kfz-Steuer im Dickicht der Auto- und Länderlobbies

Auch die Lobbies kochen bereits wieder ihr jeweils eigenes Süppchen: VDA-Chef Matthias Wissmann z.B. fordert zur Ankurbelung des schwachen Auto-Inlandabsatzes Kfz-Steuernachlässe von „mehreren 100 Euro“. Das würde eine staatliche Alimentierung des Neuwagenkaufs bedeuten. Finanziert werden soll das durch eine Steuererhöhung für Altwagenbesitzer.

BUND-Vorschlag für eine Kfz-Steuer-Reform

Der BUND macht einen einfachen und lenkungswirksamen Vorschlag für die Umstellung der Kfz-Steuer auf Grundlage eines progressiven Stufentarifs. Einbezogen werden nur die Neuwagen. Allerdings muss es auch einen Übergangszeitraum geben, z.B. die Einbeziehung der ab dem 1.1.2008 erstmals zugelassenen Pkw, denn ab diesem Datum wusste spätestens der letzte potentielle Autokäufer, dass die Umstellung vor der Tür steht.

Der vom BUND vorgeschlagene Stufentarif sieht ähnlich wie bei der Einkommenssteuer vor, die CO₂-Emissionen eines Neuwagens unterschiedlich hoch zu besteuern. Das hat einen steigenden Durchschnittssteuersatz pro anfallendem Gramm CO₂ der Gesamtemission zur Folge und begünstigt die Umsteuerung von uneffizienten hin zu effizienten Neuwagen.

Im Folgenden werden zwei Varianten vorgestellt: Die bevorzugte Variante geht von der Abschaffung der – ökologisch kontraproduktiven¹ – Mineralölsteuersubvention für Diesel-Kraftstoff und von dann einheitlichen Steuersätzen für Benzin und Diesel aus, die zweitbeste Lösung orientiert sich näher am Status quo.

Ein Einheitstarif für Benzin und Diesel – Vorschlag einer radikal vereinfachten, einheitlichen Kfz-Steuer für neue Benzin- und Diesel-Pkw

Die Absenkung der Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff im Vergleich zum Benzin erfolgte Anfang der 90er Jahre, um deutsche Spediteure gegenüber der ausländischen Konkurrenz zu entlasten. Diesel ist gegenwärtig um 20 Cent niedriger besteuert als Benzin (47 gegenüber 67 Cent). Das ist nicht nur wegen des höheren Schadstoffausstoßes von Dieselfahrzeugen ein Problem (Feinstaub/PM₁₀, Stickoxide) sondern auch wegen eines höheren realen CO₂-Ausstoßes infolge fast doppelt so hoher Fahrleistungen der Diesel-Pkw. In Deutschland stoßen neu zugelassene Diesel mittlerweile im Schnitt 175 g CO₂ pro km aus, dies ist mehr als bei Benzin-Pkw. Das ist auch nicht verwunderlich: Dieselfahrzeuge von deutschen Herstellern wiegen durchschnittlich 250 kg mehr als die Benzinmodelle der gleichen Marke.

Bei Angleichung der Mineralölsteuer für Diesel-Kraftstoff (plus 20 Cent), die mit einer entsprechenden Senkung der Kfz-Steuer einhergehen müsste, könnten die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer jährlich etwa 3 Mrd. Euro betragen.

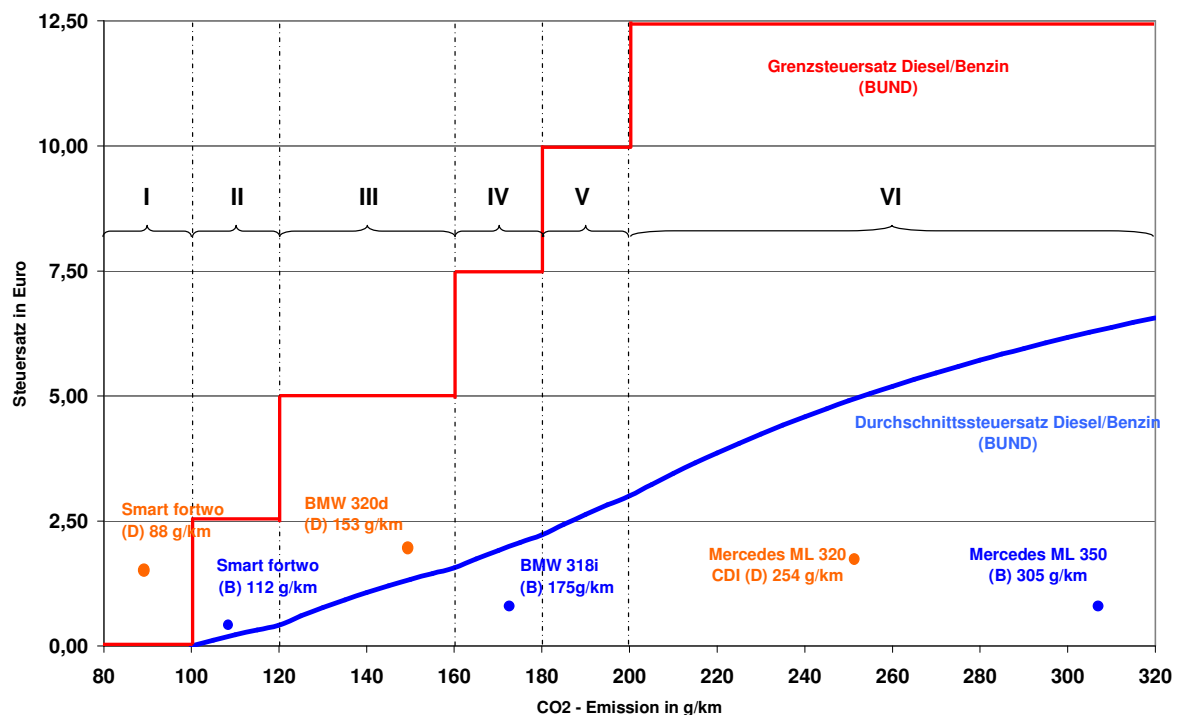
Der vom BUND vorgeschlagene Stufentarif für eine einheitliche Diesel/Benzin-Kfz-Steuer sieht vor, dass die ersten 100 Gramm CO₂ eines Neuwagens vollständig von der Steuer befreit sind. In einem ersten Tarifschritt werden die über 100 Gramm hinausgehenden Emissionen zwischen 100 und 120 Gramm mit einem Grenzsteuersatz² von 2,50 Euro für jedes zusätzliche Gramm belastet. Für einen Neuwagen mit einem Ausstoß von 175 g/km würde die Steuer demnach 100 mal 0 Euro pro g/km plus 20 mal 2,50 Euro pro g/km plus 40 mal 5 Euro plus 15 mal 7,50 Euro, also insgesamt 362,50 Euro betragen. Heute bezahlt beispielsweise der Halter eines BMW 318i mit einem CO₂-Ausstoß von 175 g pro Kilometer 135 Euro Steuern.

¹ Die jährliche Fahrleistung der Diesel-Pkw in Deutschland ist mit 20.000 km pro Jahr (Verkehr in Zahlen 2007/2008, S. 291) fast doppelt so hoch (Tendenz steigend) wie die der Pkw mit Otto-Motoren (10.500 km, Tendenz sinkend).

² Der Grenzsteuersatz gibt an, mit wie viel Euro das nächste Gramm CO₂ belastet wird. Inhaltlich besagt dieser also, mit welchem Steuersatz eine konkrete Einheit der Bemessungsgrundlage (Hier das emittierte Gramm CO₂) besteuert wird. Dargestellt ist der Verlauf des Grenzsteuersatzes durch die rote Treppenfunktion in Abb.1.

Die vorgeschlagenen Tarifschritte sind Abbildung 1 zu entnehmen. Besitzer von Neuwagen mit bis zu 100 g Ausstoß müssten, wie bereits erwähnt, keine Steuer entrichten. In Stufe II mit 100–120 Gramm würden maximal 50 Euro (Grenzsteuersatz von 2,50 Euro pro Gramm), in der Stufe III bis zu 250 Euro (Grenzsteuersatz von 5 Euro pro Gramm für Emissionen zwischen 120 und 160 Gramm), in Stufe IV bis zu 250 Euro (Grenzsteuersatz von 7,50 Euro pro Gramm für Emissionen zwischen 160 und 180 Gramm) und in Stufe V maximal 600 Euro (Grenzsteuersatz von 10 Euro pro Gramm für Emissionen zwischen 180 und 200 Gramm) an Kfz-Steuer anfallen. Für Neuwagen mit einem CO₂-Ausstoß von über 200 Gramm würde in der letzten Tarifstufe VI ein Grenzsteuersatz von 12,50 Euro für jedes weitere Gramm anfallen. Für ein 250 Gramm emittierendes Fahrzeug würden demnach 1225 Euro und für einen 300 Gramm ausstoßenden Neuwagen 1850 Euro Kfz-Steuer anfallen.

Abb. 1: Einheitssteuertarif für Benzin und Diesel in Euro pro Emission CO₂ in g/km



Wie aus Abbildung 1 hervorgeht würde etwa ein 153 g/km emittierender BMW 320d (Diesel) durch den vom BUND vorgeschlagenen Tarif entlastet, während der vergleichbare Benziner (BMW 318i) mit 175 g/km höher belastet würde. Dabei wurde die heutige hubraumbasierte Steuer auf das durchschnittlich emittierte Gramm CO₂ umgelegt (durch die Punkte in Abb. 1

dargestellt). Liegen diese oberhalb der vom BUND vorgeschlagenen Durchschnittssteuerkurve³, wird der betreffende Neuwagen entlastet, andernfalls mehr belastet. In Tabelle 1 des Anhangs sind die durch den vorgeschlagenen Tarif implizierten Steuerwirkungen auf jeweils zehn repräsentative Fahrzeuge mit Diesel- und Ottomotor dargestellt.

Der hier vorgeschlagene Steuertarif wurde für Neufahrzeuge der Euro-4-Norm für Benzin und Euro-5 für Diesel-Pkw ausgestaltet. Zusätzlich sollten aber die neuen Stickoxid-Grenzwerte (Euro-5 für Benzin ab 2009: 60 mg/m³; Euro-6 für Diesel ab 2014: 80 mg/m³) einbezogen werden. Benzin-Pkw halten diesen Grenzwert in der Regel heute bereits ein.

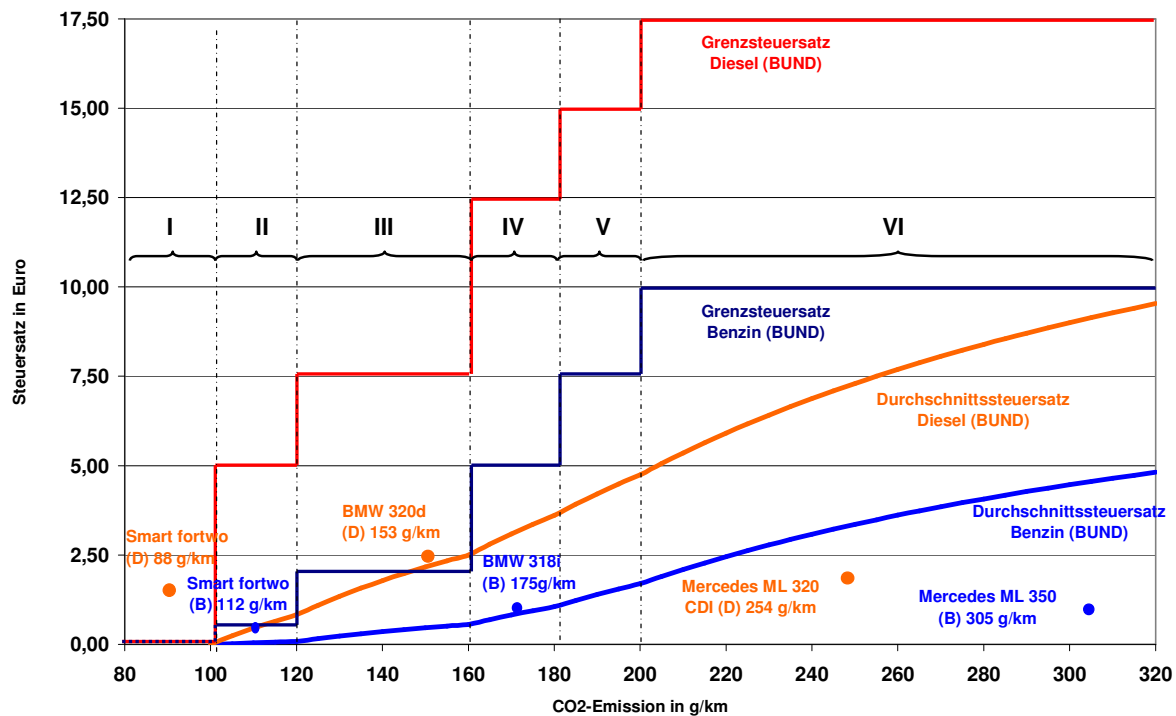
Die Einnahmeeffekte können nur sehr grob abgeschätzt werden. Die Effekte für eine veränderte Nachfrage nach effizienteren Pkw lassen sich ebenfalls nicht genauer abbilden. Daher kann es sich hier nur um einen Strukturvorschlag für einen plausiblen Tarif handeln, der im Einzelnen noch auszugestalten wäre.

Die zweitbeste Lösung: Separate Tarife für Benzin und Diesel

Bei einem Verzicht auf die klimapolitisch hilfreiche Angleichung des Diesel- an den Benzinsteuersatz müssten die getrennten Tarife beider Kraftstoffarten beibehalten werden. Diese deutlich weniger elegante Variante wird in Abb. 2 dargestellt.

³ Der Durchschnittssteuersatz gibt an, mit wie viel Euro das durchschnittlich von einem Kfz emittierte Gramm CO₂ pro km belastet wird. Berechnet wird er also, indem die Kfz-Steuerschuld p.a. durch die Gesamt - CO₂ - Emission (in g/km) dividiert wird.

Abb. 2: Differenzierte Tarife für Benzin und Diesel in Euro pro g CO₂/km



Somit führt die heute schon höhere Kfz-Steuer für Diesel auch bei den durch den BUND vorgeschlagenen Tarifen zu höheren Grenz- und Durchschnittssteuersätzen für Dieselfahrzeuge. Die Umverteilung der Steuerprogression würde demnach nicht mehr wie im ersten Modell zwischen Benzinern und Diesel-Pkw wie auch zwischen effizienten und ineffizienten Neuwagen sondern ausschließlich zwischen unterschiedlich effizienten Fahrzeugen einer Antriebsgruppe stattfinden. Bei gleichen Sprüngen der Grenzsteuersätze in Bezug auf die Bemessungsgrundlage, also die Emission in g CO₂/km - wie beim ersten Modell von 0 bis 100 Gramm (I), 100 bis 120 Gramm (II), 120 bis 160 Gramm (III), 160 bis 180 Gramm (IV) und 180 bis 200 Gramm (V) sowie Spitzenemissionen von über 200 Gramm (VI) - unterscheiden sich die Grenzsteuersätze zwischen Benzinern und Dieseln in dieser zweiten Variante deutlich. Während diese bei Fahrzeugen mit Ottomotor von 0 Euro (I) über 0,50 (II), 2 (III), 5 (IV) und 7.50 Euro (V) auf einen Spitzensteuersatz von 10 Euro (VI) steigen, liegen die Sätze für Diesel bei 0 (I), 5 (II), 7,50 (III), 12,50 (IV), 15 (V) und 17,50 Euro (VI).

In Tabelle 2 des Anhangs sind die durch die vorgeschlagenen Tarife implizierten Steuerwirkungen auf jeweils zehn repräsentative Fahrzeuge mit Diesel- und Ottomotor dargestellt. Auch in dieser Variante wären spezifische Tarifausgestaltungen für unterschiedliche Schadstoffklassen notwendig.

Fazit

Das Modell des BUND, für Diesel-Pkw und Benziner die entsprechende CO₂-basierte Kfz-Steuer einzuführen, ist eine wirksame Maßnahme, um das 120-Gramm-CO₂-Ziel für den Flottendurchschnitt ab 2012 zu erreichen. Jedoch konnte hier keine genauer quantifizierte Berechnung vorgenommen, sondern nur aus Plausibilitätsgründen ein geeigneter Vorschlag entwickelt werden. Er ist transparent und lässt eine sehr einfache Kalkulation der Steuersätze abhängig von den CO₂-Emissionen zu.

Er wäre lenkungswirksam, weil er direkt auf die Neuwagen zielt und mit der Steuerbefreiung unter 100 Gramm pro Kilometer und sehr niedrigen Sätzen bis 140 Euro einen starken Anreiz für die Vermarktung und den Kauf effizienter Pkw liefert. Zugleich belastet er die Besitzer von Altfahrzeugen nicht über Gebühr. Dadurch und weil er eine Umverteilung von den Spritfressern zu den effizienten Pkw bedeutet, ist er auch sozial gerecht. Zudem gibt er die Innovationsimpulse, die deutschen Herstellern künftige Chancen auf den Automärkten sichern könnten.

Werner Reh, Jan Weiß

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, BUND e.V.

Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin

Tel. 030/27586435; Mail: werner.reh@bund.net; jan.weiss@bund.net

Anhang

Tab. 1: Auswirkung des Einheitstarifs für Diesel und Benzin im Vergleich zum heutigen Tarif am Beispiel repräsentativer Neuwagen

Modell	Hubraum in cm ³	Leistung in kW	Emission CO ₂ in g/km	Steuerschuld in Euro				Mehrbelastung in Euro (BUND)	
				pro Emission CO ₂ in g/km		Absolut		pro Emission CO ₂ in g/km	Absolut
				Heute	BUND	Heute	BUND		
Benzin									
Smart fortwo coupe	799	45	112	0,48	0,27	54	30	-0,21	-24
Opel Corsa 1.4	1.364	66	142	0,66	1,13	94	160	0,46	66
VW Polo 1.4	1.390	59	152	0,62	1,38	94	210	0,76	116
Ford Focus 1.4	1.388	59	157	0,60	1,50	94	235	0,90	141
VW Golf 1.4	1.390	59	166	0,57	1,78	94	295	1,21	201
BMW 318i	1.995	95	175	0,77	2,07	135	363	1,30	228
Mercedes C 180 Kompressor	1.796	105	190	0,64	2,63	121	500	1,99	379
Mercedes E200 Kompressor	1.796	135	195	0,62	2,82	121	550	2,20	429
BMW 525i touring	2.497	160	208	0,81	3,37	168	700	2,56	532
Mercedes ML 350	3.724	200	305	0,84	6,27	256	1.913	5,43	1.657
Diesel									
Smart fortwo coupe	799	33	88	1,50	0,00	132	0	-1,50	-132
VW Polo 1.4 TDI Bluemotion	1.422	59	102	2,26	0,05	231	5	-2,22	-226
Opel Corsa 1.3	1.248	55	124	1,61	0,56	200	70	-1,05	-130
Ford Focus 1.6 TDCi	1.560	80	127	1,94	0,67	247	85	-1,28	-162
VW Golf 1.9	1.896	77	135	2,17	0,93	293	125	-1,24	-168
BMW 320d	1.995	120	153	2,01	1,41	308	215	-0,61	-93
Mercedes C 220 CDI	2.148	110	169	2,01	1,88	339	317,5	-0,13	-22
BMW 530xd	2.993	173	183	2,53	2,35	463	430	-0,18	-33
Audi A6 3.0 TDI quattro	2.967	171	211	2,19	3,50	463	738	1,30	275
Mercedes ML 320 CDI	2.987	165	254	1,82	5,02	463	1.275	3,20	812

Tab. 2: Auswirkung der differenzierten Tarife für Diesel und Benzin im Vergleich zum heutigen Tarif am Beispiel repräsentativer Neuwagen

Modell	Hubraum in cm ³	Leistung in kW	Emission CO ₂ in g/km	Steuerschuld in Euro				Mehrbelastung in Euro (BUND)	
				pro Emission CO ₂ in g/km		Absolut		pro Emission CO ₂ in g/km	Absolut
				Heute	BUND	Heute	BUND		
Benzin									
Smart fortwo coupe	799	45	112	0,48	0,05	54	6	-0,43	-48
Opel Corsa 1.4	1.364	66	142	0,66	0,38	94	54	-0,28	-40
VW Polo 1.4	1.390	59	152	0,62	0,49	94	74	-0,13	-20
Ford Focus 1.4	1.388	59	157	0,60	0,54	94	84	-0,06	-10
VW Golf 1.4	1.390	59	166	0,57	0,72	94	120	0,16	26
BMW 318i	1.995	95	175	0,77	0,94	135	165	0,17	30
Mercedes C 180 Kompressor	1.796	105	190	0,64	1,39	121	265	0,76	144
Mercedes E200 Kompressor	1.796	135	195	0,62	1,55	121	303	0,93	182
BMW 525i touring	2.497	160	208	0,81	2,02	168	420	1,21	252
Mercedes ML 350	3.724	200	305	0,84	4,56	256	1.390	3,72	1.134
Diesel									
Smart fortwo coupe	799	33	88	1,50	0,00	132	0	-1,50	-132
VW Polo 1.4 TDI Bluemotion	1.422	59	102	2,26	0,10	231	10	-2,17	-221
Opel Corsa 1.3	1.248	55	124	1,61	1,05	200	130	-0,56	-70
Ford Focus 1.6 TDCi	1.560	80	127	1,94	1,20	247	152,5	-0,74	-95
VW Golf 1.9	1.896	77	135	2,17	1,57	293	212,5	-0,60	-81
BMW 320d	1.995	120	153	2,01	2,27	308	347,5	0,26	40
Mercedes C 220 CDI	2.148	110	169	2,01	3,03	339	512,5	1,03	174
BMW 530xd	2.993	173	183	2,53	3,80	463	695	1,27	232
Audi A6 3.0 TDI quattro	2.967	171	211	2,19	5,41	463	1.143	3,22	680
Mercedes ML 320 CDI	2.987	165	254	1,82	7,46	463	1.895	5,64	1.432