

„Politische Maßnahmen müssen auch durchgesetzt werden.“

Autokäufer können immer weniger den amtlichen Spritverbrauchs- und CO₂-Angaben der Hersteller trauen. Das angeblich so sparsame Auto ist unter Umständen nicht nur in Sachen Klimaschutz eine Mogelpackung, sondern sorgt auch für Frust an der Tankstelle und Ebbe im Geldbeutel. Auch der Staat zahlt drauf: Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) hat berechnet, wie viel der Staat in Folge falscher CO₂-Angaben bei Pkw weniger einnimmt. Ein Interview dazu mit Alexander Mahler, stellvertretender Geschäftsführer sowie Leiter der Verkehrs- und Agrarpolitik des FÖS.

Montag, 29.01.2018

DUH: Herr Mahler, die internationale Forschungsorganisation ICCT hat im November 2017 neue Zahlen für die jährliche durchschnittliche Abweichung zwischen offiziellen Herstellerangaben und dem realen Spritverbrauch veröffentlicht. Die Abweichung hat sich von 9 Prozent im Jahr 2001 inzwischen auf 42 Prozent für 2016 vergrößert. Was ist aus Ihrer Sicht der Hauptgrund für diese Entwicklung?

CO₂-Emissionen werden mit einem standardisierten Testverfahren im Labor bestimmt. Dass Automobilhersteller versuchen, in dieser Testsituation möglichst gute CO₂-Werte zu erzielen, ist verständlich. Wenn sie dabei legale Tricks oder Optimierungen anwenden, ist es auch in Ordnung. Ich finde, eine gewisse Abweichung zum Realverbrauch ist normal. Das eigentliche Problem ist, wie sich die Abweichung über die letzten Jahre entwickelt hat.

Ich sehe es dann kritisch, wenn es um illegale Tricks geht und auch dort, wo die Administration nicht genau nachprüft. Das ist in meinen Augen der eigentliche Grund für die wachsende Diskrepanz: Richtige Angaben werden nicht durchgesetzt. Zudem wurde ein Klima geschaffen, wo die Automobilhersteller das Signal bekommen haben, dass es OK ist, wenn sie tricksen. Tricks sind nicht in Ordnung aber sie wurden jahrelang geduldet. So kamen zu den legalen, normalen Optimierungen, die illegalen Tricks dazu.

DUH: Mit der Kampagne "Get Real" setzen wir uns dafür ein, dass die Lücke zwischen den offiziellen Herstellerangaben und dem Realverbrauch geschlossen wird. Inwiefern sind Sie in ihrem Berufsalltag als Leiter der Verkehrs- und Agrarpolitik des FÖS mit dieser Verbraucher- und „Klimatäuschung“ konfrontiert?

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft ist ein Think-Tank der mit ökonomischen Instrumenten der Umweltpolitik arbeitet und dazu Studien macht. Gerade im Bereich Verkehrspolitik gibt es verschiedene Instrumente, die für die CO₂-Angaben von Pkw eine Rolle spielen. In Deutschland ist das offensichtlichste Instrument natürlich die Kfz-Steuer. Dort, wo die CO₂-Angaben im Fahrzeugschein die Realität nicht widerspiegeln, werden auch zu wenig Kfz-Steuern bezahlt. Hinzu kommt noch, dass die anderen Schadstoffemissionsangaben, zum Beispiel NO_x, auch nicht stimmen. Da wurden teilweise zu viele Subventionen gewährt.

DUH: Falsche Herstellerangaben sind u.a. attraktiv für Kunden, weil sie bei der Kfz-Steuer sparen. Gewinnen die Autohalter also am Betrug? Oder geht die Rechnung aufgrund der Mehrkosten beim Spritverbrauch nicht auf?

Ich würde sagen, dass es vor allem die Hersteller sind, die von den falschen Angaben profitieren, weil sie damit ihre CO₂-Grenzwerte einhalten. Die Kfz-Steuer, die gespart wird, bringt den einzelnen Käufern wirklich nichts.

DUH: Wie viel nimmt der Staat weniger ein, dadurch, dass die Kfz-Steuern im Fahrzeugbrief inzwischen wenig mit den Kfz-Steuern draußen auf der Straße zu tun haben?

Wir haben das in einer Studie von Dezember 2016 ausgerechnet. Wir gehen davon aus, dass es für den Zeitraum 2010 bis 2015 insgesamt rund 3,3 Milliarden Euro sind, die nicht bezahlt wurden, obwohl die Autos entsprechende Schadstoffe ausgestoßen haben.

Das gilt für Deutschland. Andere europäische Länder haben auch ökonomische Instrumente, teilweise jährliche Kfz-Steuern, teilweise Zulassungssteuern oder Registrierungsgebühren, die oft über CO₂ gehen. D.h. in vielen anderen europäischen Ländern haben die falschen CO₂-Angaben auch zu Steuerausfällen geführt.

DUH: Welche Maßnahmen sollte aus Ihrer Sicht die neue Bundesregierung oder auch die EU-Kommission ergreifen, um die Lücke zwischen Real- und Testverbrauch von Pkw zu schließen?

Einmal muss der Testzyklus verbessert werden und der Realität entsprechen. Da ist der WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure - weltweit einheitliches Leichtfahrzeuge-Testverfahren An.d.Re.) ein erster Schritt in die richtige Richtung. Aber solange die Tests nur im Labor stattfinden, werden die Automobilhersteller wieder versuchen, ihre Autos auf die Laborsituation zu optimieren. Deswegen denke ich, dass das Ziel sein muss, dass man auch in der Realität die Angaben überprüft. Wenn die Abweichung bei mehreren Fahrzeugen ein gewisses Maß übersteigt, dass man dann auch mit Sanktionen droht. Das kann sein, dass die Zulassung wegfällt. Es kann auch sein, dass Strafzahlungen erhoben werden.

DUH: Das [neue Prüfverfahren für Pkw](#) WLTP wurde zum 1. September 2017 in der EU eingeführt und wird bis September 2018 den NEDC (New European Driving Cycle) komplett ablösen. Was bedeutet das neue Verfahren für die Kfz-Steuern?

Neu zugelassene Fahrzeuge werden ab September dieses Jahres nach dem WLTP besteuert und nicht mehr nach dem NEFZ (Neuen Europäischen Fahrzyklus). Das heißt, dass zunächst die Steuern leicht steigen werden, weil davon auszugehen ist, dass das neue Prüfsystem zu realitätsnäheren Ergebnissen kommt als das alte. Kurzfristig wird es also eine Verbesserung geben. Langfristig werden aber Fahrzeughersteller wieder versuchen, legale Tricks zu nutzen, wenn es weiterhin keine Sanktionen und Überprüfungen der Angaben gibt. Bis zu einem gewissen Grad sind diese Optimierungen in Ordnung. Das Problem ist, dass Automobilhersteller versuchen, die Tricks maximal auszuweiten, um möglichst geringe CO₂-Angaben machen zu können. Wichtiger als der Fahrzyklus ist insofern die Kontrolle der realen Werte draußen und das Androhen von Sanktionen.



Und es reicht nicht, wenn gute politische Maßnahmen angekündigt werden, sondern diese müssen wirklich durchgesetzt werden.

DUH: Wie sieht Ihrer Meinung nach eine ökologische Kfz-Steuer aus? Gibt es Beispiele guter Praxis in anderen Ländern?

Es ist wichtig, dass man sich nicht nur eine Steuer anschaut, sondern das Gesamtsystem. Die wichtigste, genaueste und auch vom Aufkommen her bedeutendste Steuer ist eigentlich die Energiesteuer über Diesel- und Benzin. Es wäre sehr wichtig, dass man diese Steuer logisch aufbaut, sprich, dass Diesel nicht weniger besteuert wird als Benzin, obwohl Diesel mehr CO₂ ausstößt und auch für andere Gesundheitskosten wesentlich bedeutender ist. Die Subvention von Dieselmotoren muss vorrangig abgeschafft werden.

Bei der Energiesteuer wäre als nächstes wichtig, dass die Inflation, die jedes Jahr stattfindet, in irgendeiner Form ausgeglichen wird. Die Inflation führt momentan dazu, dass die Steuer real gemessen immer weniger Wert wird. Wir haben seit 2003, also seit 14 Jahren, die gleichen Steuersätze. Die 47 Cent Energiesteuer für Diesel waren vor 14 Jahren viel mehr wert als heute. Andere Länder, beispielsweise Dänemark, haben einen Inflation-Ausgleich, sodass die Steuer jedes Jahr angepasst wird.

Dann sollte man die Energiesteuer so ausgestalten, dass der CO₂-Preis eine Rolle spielt und man langfristig diesen CO₂-Preis auch ansteigen lassen kann. Es sollte perspektivisch teurer werden, mit Verbrennungsmotoren unterwegs zu sein.

DUH: Wie würden Sie den CO₂-Preis ausgestalten?

Wir schlagen vor, dass es einen sektorübergreifenden CO₂-Preis gibt - also für Wärme, für Strom und auch für den Verkehr. Dieser CO₂-Preis sollte anfangs bei 30 Euro pro Tonne CO₂ liegen und sich mittelfristig steigern, sodass es teurer wird, CO₂ auszustoßen.

Im Verkehrsbereich könnte bei der Energiesteuer, neben dieser CO₂-Komponente, noch eine Infrastruktur-Komponente geben, sodass die Kosten abgebildet werden, die für Straßenbau und andere Verkehrsträger anfallen.

DUH: Neben der Energiesteuer, wie können noch weitere Steueranreize für CO₂-arme Fahrzeuge geschaffen werden?

Über die Energiesteuer hinaus ist es wichtig, dass die anderen Steuern nach der gleichen Logik umgestellt werden. Dabei fällt auf, dass es in Deutschland keine Zulassungssteuer gibt und auch keine richtig hohe Registrierungssteuer. Die meisten Länder in Europa haben eine Zulassungssteuer und in vielen Ländern, beispielsweise in den Niederlanden, ist sie so hoch, dass sie die Kaufentscheidung beeinflusst. Man kann sich grundsätzlich überlegen, ob man in Deutschland auch eine Zulassungssteuer einführt.

Ich persönlich glaube, dass eine Zulassungssteuer einen besseren Effekt haben könnte als eine jährliche Kfz-Steuer. Wenn die Entscheidung gefällt wird, welches Auto man kauft, dann schaut



man ganz oft vor allem auf die Kosten, die in dem Moment anfallen und nicht so sehr auf die Kosten, die in zwei, drei oder mehr Jahren anfallen. Eine Zulassungssteuer hätte ein massives Lenkungspotential.

Alle anderen Instrumente, um den Verkehr zu steuern, müssen auch genutzt werden. Das können eine intelligente Pkw-Maut oder Parkgebühren sein. Insgesamt müssen die Steuern und Abgaben in Deutschland logischer werden und das gleiche Ziel verfolgen – bestenfalls ein ökologisches und nachhaltiges Ziel, das die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger schont.

DUH: Können solche Instrumente bzw. Steuerreformen in Deutschland kurzfristig eingeführt werden?

Eine Reform der Energiesteuer sollte auf jeden Fall Priorität haben. Die Energiesteuer betrifft nämlich nicht nur neue Fahrzeuge, sondern adressiert den kompletten Pkw-Bestand. Zudem würden wir uns freuen, wenn die Kfz-Steuer den CO₂-Ausstoß stärker abbilden würde. Dafür müssen aber die Laborwerte der Realität entsprechen.

Fordern Sie mit uns: [Schluss mit Klimakillern und Verbrauchertäuschung!](#)

Downloads

FÖS-Studie „Energiesteuerreform für Klimaschutz und Energiewende“ (November 2017):
www.foes.de/pdf/2017-11-Energiesteuerreform.pdf

FÖS-Studie „Falsche Emissionswerte und ihre Auswirkungen auf die Kfz-Steuer“ (November 2016):
www.foes.de/pdf/2016-10-FOES-Falsche-Emissionswerte-Kfz-Steuer.pdf

Das Interview wurde im Rahmen der Kampagne „Get Real – Für ehrliche Spritangaben“ durchgeführt. Get Real wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.

