

NEWS

AUTOSTEUER

Zahlen für Benzin und Blech

Raymond Klein

Im Namen der Umwelt fordern Gegner der Autosteuerreform, stattdessen die Sprittaxen zu erhöhen. Eigentlich macht es Sinn, beide Steuern zu erhöhen, doch die Kritik an der Vorgehensweise der Regierung ist berechtigt.

Im Wahljahr 1994 ging ein Aufschrei der Entrüstung durch Luxemburg, weil die grüne Partei es gewagt hatte, einen Benzinpreis von 50 Franken zu fordern. Wer hätte damals gedacht, dass sich eines Tages sogar der Automobile-Club für eine Erhöhung des Spritpreises einsetzen würde. Auslöser dieser unerwarteten Positionierung der Autofahrer-Lobby war die von der Regierung bereits 2006 angekündigte massive Erhöhung der Autosteuer im Namen des Klimaschutzes. Allerdings wird sie erst jetzt heiß diskutiert, wo die Verwaltung mit Verspätung die seit dem 1. Januar 2007 angefallenen Taxen einfordert.

Diese Maßnahme benachteiligt die Bewohner des Großherzogtums gegenüber von Grenzgängern und Tanktouristen, so die Kritiker der Maßnahme. Im Sinne des Pollueur-Payeur-Prinzips sei es gerechter, den Treibstoff, also den tatsächlich erfolgten CO₂-Ausstoß zu besteuern als den Besitz eines Wagens an sich. Würde man dieses Prinzip konsequent anwenden und, wie die Grünen vor 14 Jahren, die volkswirtschaftlichen Kosten einbeziehen, so würde dies den Benzinpreis mindestens verdoppeln. Das dürfte wohl kaum die Absicht der Autosteuer-Gegner sein.

Richtig ist allerdings, dass die Besteuerung des tatsächlichen Verbrauchs in Luxemburg noch immer viel zu niedrig ausfällt. Als 2006 Junkers Ankündigung der Autosteuer und einer Mini-Akzisenerhöhung vom Mouvement écologique und vor allem von den Grünen mit Begeisterung aufgenommen wurde, mutmaßte die woxx bereits, es gehe eher darum, die Steuereinnahmen zu erhöhen, als das Fahrverhalten zu verändern. Das hat sich mittlerweile bestätigt: Um weiterhin von der Manna des Tanktourismus zu profitieren, wird die Regie-

rung die diesjährige Akzisenerhöhung teilweise aussetzen - eine klimapolitisch unsinnige Entscheidung.

Trotzdem haben die Kritiker Unrecht, wenn sie dafür plädieren, nur noch den Treibstoff zu besteuern. Die 2006er Reform der Autosteuer ist ein sinnvolles Instrument zur Veränderung des Konsumverhaltens. Ihre Wirkung ist psychologischer Natur: Wer heute eine Kaufentscheidung für einen Wagentyp zu treffen hat, wird den Unterschied zwischen einer jährlichen Taxe von 50 Euro und einer von 500 Euro berücksichtigen. Die wenigsten Verbraucher dagegen dürften die voraussichtlichen Verbrauchskosten durchrechnen und in ihre Entscheidung einbeziehen. Es geht also darum, die Leute gleich vom Kauf der CO₂-Schleudern abzuhalten, statt sie danach über Spritpreis und gute Worte dazu zu bringen, weniger zu verschmutzen. Im Idealfall würde man eine progressive Erhöhung von Autosteuer und Benzinpreis über mehrere Jahre hinweg ankündigen, und so eine sanfte Ökologisierung des Fuhrparks einleiten.

Diese Möglichkeiten hat die Regierung leider größtenteils verschenkt. Zwar kündigte Umweltminister Lux vor der Eröffnung des Autofestivals 2006 die Steuererhöhung für 2007 an. Weil er aber keine Zahlen nannte, hatte das wenig Einfluss auf die Kaufentscheidungen. Wer damals einen Jeep mit Vierradantrieb gekauft hat und nun zighundert Euro nachzahlt, muss einem nicht wirklich leid tun. Dass er sich von der Regierung verschaukelt fühlt, ist aber verständlich.

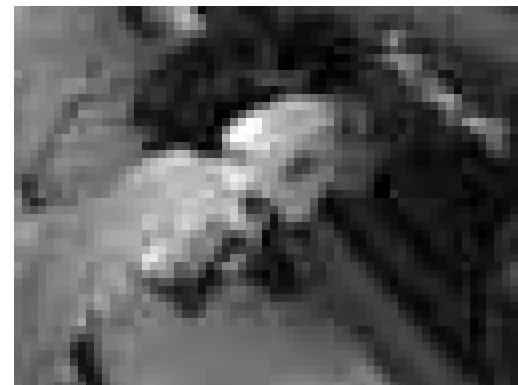


FOTO: STOCK.XCHNG / AWWYEH

NEWS

Berufstätigkeit: Keine Hausmütter **S. 3**

Robert Goebbels: Polemisch und unkorrekt **S. 3**

Rapport des services secrets americains:

Une victoire pour l'Iran? **p. 4**

Partis politiques: Aly, le renard rouge **p. 5**

REGARDS

Erneuerbare Energien: Auf Regen folgt Sonne **S. 6**

Immigration: Accueil de l'étrange **p. 8**

Chile: Lachse sind keine Vegetarier **p. 10**

(Titelbild: alia/stock.xchng)