

VERKEHRSPOLITIK

# Weniger Benzin, mehr Steuern!

Raymond Klein

**Zu hoch und ungerecht, das sind die Hauptvorwürfe der Kritiker der neuen, nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß gestaffelten Autosteuer in Luxemburg. Doch in den Nachbarländern fällt die Rechnung zum Teil noch höher aus. Und völlig sinnlos ist diese CO<sub>2</sub>-Steuer auch nicht.**

In dem Buch „Sylvie and Bruno“ lässt Lewis Carroll die Bevölkerung von Outland bei einer „bestellten“ Demo „Less bread, more taxes“ rufen. Doch was der englische Meister der Satire und des Nonsense sich 1889 ausdachte, wird übertroffen von dem, was Luxemburgs Autofreaks seit der Erhöhung der jährlichen Taxe fordern: Der Staat solle stattdessen den Treibstoff über den neu eingeführten Kyoto-Cent hinaus noch stärker besteuern und so eine Senkung des Verbrauchs erreichen. Unabhängig von der Frage, welche Steuererhöhungen sinnvoll sind, kann man sich über die heftigen Reaktionen nur wundern. Zwar mussten manche Autobesitzer zum Jahreswechsel eine erkleckliche Summe nachbezahlen, doch die Höhe der neuen jährlichen Autotaxe ist alles andere als exorbitant. Über 20 Jahre lang war die Berechnungstabelle nicht angepasst worden, und es war sehr attraktiv geworden, sein Auto im Großherzogtum anzumelden. Das seit dem 1. Januar 2007 gültige „barème“ entspricht einerseits einem Nachholbedarf, andererseits wird anders gerechnet. Für alle nach dem 1. Januar 2001 angemeldeten Wagen dient der

CO<sub>2</sub>-Ausstoß als Berechnungsgrundlage, und nicht mehr, wie bisher, der Hubraum.

Die Idee, mittels der Autosteuer Klimapolitik zu betreiben, ist kein Luxemburger Alleingang. Großbritannien hat bereits vor Jahren eine nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß gestaffelte „road tax“ eingeführt. 2005 schlug die EU-Kommission gar eine europaweit einheitliche Klima-wirksame Autosteuer vor - die aber seither auf Eis liegt.

Der jüngste Durchbruch in Sachen CO<sub>2</sub>-Minderung wurde in Frankreich bei den Verhandlungen zum „Grenelle de l'Environnement“ erzielt: die Einführung einer „écopastille“. Der Name stammt nicht etwa daher, dass es eine „bittere Pille“ für die Auto-Lobby war, sondern bezieht sich auf die runden Aufkleber, die seit 1956 die Scheiben französischer Autos zierten. Diese „vignette automobile“, nach Hubraum gestaffelt wie in Luxemburg, war 2001 abgeschafft worden. Unter anderem, weil es die Départements waren, die den Hebesatz festlegten. So erreichte die „Marne“ eine Verfünfachung der Zahl der angemeldeten Fahrzeuge, nachdem sie den Hebesatz gesenkt hatte, und nahm durch dieses Steuerdumping mehr Geld ein als zuvor. Kein Wunder also, dass die Grenelle-Abgabe landesweit einheitlich gelten soll. Wer nun meint, die letzten sieben Jahre sei Frankreich ein Steuerparadies für Autobesitzer gewesen, irrt. Ganz abgesehen von den hohen Spritpreisen gehören nämlich zum komplizierten Fiskalsystem die Taxen auf

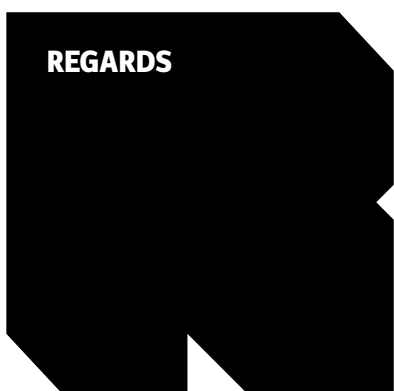




FOTO: MAILSPARK/XCHING

Klimaschutz beim Autokauf. Die Wahl der staatlichen Mittel - Prämie, Autosteuer oder Sprit-Steuer - ist umstritten.

den Versicherungsprämien, unter anderem der Auto-Haftpflicht. Die Höhe der Abgabe, immerhin ein Aufschlag von 33 Prozent, hängt von der Prämie ab - also vom Fahrverhalten und nicht zuletzt vom Hubraum.

### Bald könnte sich das Kostengefälle wieder zu Gunsten von Luxemburg verändern: In Deutschland steht im Zuge der Kyoto-Diskussion eine Reform der Kfz-Steuer bevor.

Auch deutsche Autofahrer zahlen bisher für den Kubikzentimeter, und auch nicht gerade wenig. Hinzu kommt eine Unterteilung nach Schadstoffklassen. Unterm Strich zahlt der Besitzer eines kleinen, aber nicht besonders schadstoffarmen VW Polo 1,2-Liter-Benziners 81 Euro Kfz-Steuer im Jahr. In Luxemburg waren für den Polo früher 47 Euro fällig, seit 2007 immerhin 95 Euro. Der große, aber relativ sparsame Mercedes E350 kommt im Großherzogtum ebenfalls etwas teurer zu stehen als in Deutschland: 288 Euro statt 236. Vor der Steuerreform galt hierzulande für 3,5 Liter Hubraum der Schnäppchenpreis von 147 Euro.

Bald könnte das Kostengefälle sich aber wieder zu Gunsten von Luxemburg verändern: Im Zuge der

Kyotodiskussion steht eine Reform der Kfz-Steuer bevor. Im Februar 2007 hatte der deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee eine Umstellung von der Staffelung nach Hubraum auf eine CO<sub>2</sub>-bezogene Steuer angekündigt: „Wir wollen das noch in diesem Jahr auf den Weg bringen. Es ist eine Minute vor zwölf. Da müssen wir handeln.“

Doch obwohl die Autoindustrie und mehrere Automobilclubs sich mit dem Prinzip einverstanden erklärten, kam das Vorhaben nicht vom Fleck. Im vergangenen November warf der alternative Verkehrsclub Deutschland (VCD) der Regierung Hinhaltetaktik vor. Größte Befürchtung ist, der Steuersatz solle linear berechnet werden: „Wenn aber jedes Gramm CO<sub>2</sub> gleich viel kostet, dann werden Spritschlucker kaum teurer als bisher.“ Der VCD nennt als Beispiel den VW Touareg V10 TDI, der mit 333 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer fast drei Mal so viel Klimagas emittiert als der effektivste VW Golf. Im vom VCD vorgeschlagenen, progressiven CO<sub>2</sub>-Steuermodell, würde der 10-Zylinder-Geländewagen mit happigen 2.698 Euro jährlich zu Buche schlagen. Das Luxemburger Modell, das zurückhaltender, aber durchaus progressiv angelegt ist, führt zu einer Taxe von 856 Euro (Besteuerung nach Hubraumgröße: jenseits der Mosel 772, diesseits, vor der Reform, läppische 211 Euro).

Auch im dritten Nachbarland Belgien sind die Autosteuern alles andere als niedrig. Sie werden ausschließlich

auf Basis des Hubraums berechnet: 157 Euro für den Polo, 1.288 Euro für den Mercedes E350 und satte 2.074 Euro für den Touareg. Starke Motoren werden also richtig teuer, jedoch wird der an der Größe gemessen recht niedrige CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines E350 nicht berücksichtigt.

Auf den ersten Blick erscheint es logisch, im Zuge des Kampfes gegen den Klimawandel die Autosteuer ganz am CO<sub>2</sub>-Ausstoß auszurichten. Doch das Argument der Kritiker ist nicht von der Hand zu weisen: Warum nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer besteuern, unabhängig davon, wie viele Kilometer wirklich gefahren werden - und wie viel CO<sub>2</sub> tatsächlich in die Luft geblasen wird? Eine der beliebtesten Thesen lautet: Weil man die einheimischen Steuerzahler leichter schröpfen kann als die Ausländer, die von den niedrigen Spritpreisen in Luxemburg profitieren.

### Keineswegs kommen die Einheimischen über die Autosteuer für den Spritverbrauch der Tanktouristen auf, vielmehr ist es der Tanktourismus, der den Luxemburger Sozialstaat finanziert.

In einem Guestbook-Eintrag auf der Automobilclub-Site vom 6. Januar liest sich das so: „Ech gesin daat esou, das-

se mir fir d'Belsch, 'd'Grande Nation' and aaneren Frontaliéen bleche müssen. (...) Da könnt derbei, dei Herschaften dürfen mat 'Autoen' hei zu Letzebuerg fueren, dei praktesch auserneen brechen, an och emol nach keen 'Cat' hun. Si dürfen alles hei zu Letzebuerg.“ Die Vorstellung, mit der immer noch recht niedrigen Autosteuer würden die Einwohner Luxemburgs gewissermaßen den Spritverbrauch des Auslands querfinanzieren, ist erheiternd. Tatsache ist, dass das großherzogliche Steuerdumping den Tanktourismus erst hervorgerufen hat - und dass es die Ausländer sind, die mit ihren Sprit-, Tabak- und Alkoholsteuern den Luxemburger Sozialstaat kofinanzieren.

Zwischen den Tiraden von Xenophoben und Leugnern des Klimawandels, die diese Online-Diskussionen prägen, finden sich auch Beiträge wie der von Jean-Pierre Rasquin ([www.homepages.lu/rasquin](http://www.homepages.lu/rasquin)), der sichtlich um Sachlichkeit bemüht ist. Die neuen Taxen - er bezieht den Kyoto-Cent ein - führten, anders als Minister Lucien Lux es behauptet habe, zu einer Kostensteigerung für die Mehrheit der Bevölkerung, so Rasquin. Des Weiteren rechnet er vor, dass wer wenig fährt, besonders viel pro Gramm CO<sub>2</sub> zahlt. Eine große Gefahr sei, dass der Kauf kleiner, sparsamer Wagen gefördert werde, nicht aber eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Der Besitzer eines Smart (57 Euro Autosteuer jährlich) bekomme das Gefühl vermittelt, nichts Böses zu tun,

## THEMA

obwohl er womöglich als Pendler mehr fährt und mehr CO<sub>2</sub> ausstößt, als ein Freizeit-Porschefahrer, der 500 Euro Steuer entrichten muss.

Rasquin plädiert für eine reine Sprit-Besteuerung als „einzige gerechte Lösung“. Die Einnahmen durch Autosteuern und Kyoto-Cent dienen der Gegenfinanzierung des Kyoto-Fonds, mit dem Luxemburg seine CO<sub>2</sub>-Rechnung begleicht. Nur durch eine CO<sub>2</sub>-Besteuerung erreiche man die Gleichbehandlung von Viel- und Wenigfahrern sowie die von Einwohnern und Tanktouristen. Rasquin rechnet vor, dass dies keineswegs zu einem Katastrophenszenario führe, wie es Jean-Claude Juncker im Wort-Neujahrs-Interview ausgemalt hatte. Eine Spritpreiserhöhung von weniger als zehn Cent reicht nach Rasquins Schätzung aus, um die gleiche Summe einzutreiben, die die Autosteuer einbringt.



Porsche Cayenne:  
Zu schade für die Garage  
mit Fußbodenheizung.

FOTO: CASTIX/CHING

## Der für die Steuerberechnung angenommene theoretische CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Gramm pro Kilometer konkretisiert sich in Zehntausenden von Kilometern und Tausenden von Kilogramm Emissionen.

Unabhängig von der Umweltwirkung, gibt es bei dieser Rechnung ein Problem: Die Erhöhung der Akzisen führt zwar zu einer Mehreinnahme pro verkauftem Liter, wenn aber weniger Liter verkauft werden, kann unterm

Strich durchaus weniger Geld dabei herauspringen. Man kann sogar spekulieren, dass der vergangene Jahr eingeführte „Kyoto-Cent“ - zwei Cent auf Benzin und 2,5 Cent auf Diesel - keineswegs klimapolitisch begründet ist, sondern auf eine Optimierung der Einnahmen abzielt. Seither stagniert die Zahl der verkauften Liter, doch der Staat nimmt immer noch etwas mehr Geld ein. Ein Weiterdrehen an der Preisschraube dürfte aber dazu führen, dass das Optimum überschritten wird - dann entgeht dem Staat durch die nicht verkauften Liter mehr Geld, als die Taxenerhöhung einbringt.

Nur noch den tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu besteuern, wirft also neue

Probleme auf. Adäquater als die jährliche Autosteuer ist die Idee im Prinzip schon. Doch jene stellt keine so schreiende Ungerechtigkeit dar, wie die Kritiker es behaupten. Wer ein Auto kauft, will damit fahren - gerade in Luxemburg, wo sogar für kleinste Distanzen der Wagen aus der Garage geholt wird. Der theoretische CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Gramm pro Kilometer konkretisiert sich in Zehntausenden von Kilometern und Tausenden von Kilogramm Emissionen. Die manchmal geäußerte Sorge, dass Autobesitzer, die die hohe Steuer bezahlt haben, dann mehr herumkurven, um diese Ausgabe zu „amortisieren“, erscheint unbegründet. Bereits jetzt fallen die

Ausgaben für Sprit - neben Anschaffung und Unterhalt - stärker ins Gewicht als die jährliche Steuer.

Mit einer Ausnahme: Autofreaks, die mehr Zeit damit verbringen, an ihren Oldtimers oder Sportwagen herumzubasteln, als damit zu fahren. Sie sind in der Tat die großen Geschädigten der Steuerreform, denn in der Vergangenheit wurden PS-Boliden hierzulande sehr niedrig besteuert. Zumindest für „historische Fahrzeuge“ will die Regierung die Besteuerung noch einmal überdenken. Dass es den Freaks ungerecht erscheint, für einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu zahlen, den sie nicht verursachen, ist verständlich. Allerdings: Würde die Mehrzahl der im Großherzogtum immatrikulierten CO<sub>2</sub>-Schleudern nur für Sonntagspazierfahrten genutzt, sähe Luxemburgs Kyoto-Bilanz sicher ganz anders aus.

## Während die Ausgaben an der Zapfsäule gerne übersehen werden, ist eine einmal jährlich anfallende hohe Autosteuer ein klares Signal an die Besitzer von CO<sub>2</sub>-Schleudern.

Richtig interessant ist eine CO<sub>2</sub>-bezogene Autosteuer aber unter einem anderen Aspekt: ihre psychologische Wirkung bei Entscheidungen über Neukauf und Modellwahl. Im Prinzip müsste eine Spritpreiserhöhung dazu führen, dass Autofahrer ihre Benzinschlucker abstoßen und sparsame Neuwagen kaufen. Doch die Ausgaben an der Zapfsäule sind über das Jahr verteilt und werden gerne übersehen. Eine einmal jährlich anfallende hohe Autosteuer dagegen ist ein klares Signal an die Besitzer von CO<sub>2</sub>-Schleudern.

In Frankreich hat man sich sogar dafür entschieden, dieses Mittel ausschließlich beim Neukauf anzuwenden: Dort zahlt man je nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Wagenmodells bis zu 2.600 Euro bei der Anmeldung. Oder erhält, für Emissionen unter 130 Gramm pro Kilometer, eine Prämie von bis zu 1.000 Euro. Die Umweltschützer kritisieren diese Maßnahme als Mogelpackung. Beim „Grenelle“ war in der Tat eine „écopastille“ ausgehandelt worden, die jährlich fällig werden sollte. Der Unterschied zum Bonus-Malus beim Neukauf: Eine jährliche Steuer betrifft auch Altwagen mit hohem Verbrauch und bringt ihre Besitzer dazu, auf sparsamere Modelle umzusteigen.

Wenn es also darum geht, die Umstellung des nationalen Fuhrparks auf klimaverträglichere Autos zu beschleunigen, ist eine CO<sub>2</sub>-bezoge-

## Oeko-Top-Ten-Liste für Luxemburg

Wer sein Auto hauptsächlich auf kurzen Strecken nutzt und mit vier Sitzplätzen auskommt, hat derzeit die Qual der Wahl: Toyota Aigo 1.0, Peugeot 107 1.0i und Citroen C1 1.0i teilen sich Platz Eins in der Kategorie Stadtwagen. Wie Drillinge gleichen sich die drei Wagen, und alle stammen aus dem Ingenieurbüro des japanischen Konzerns. Auch auf den Plätzen dahinter tummeln sich vor allem Japaner. Immerhin retten die Smart-Diesel-Zweisitzer die „Ehre Europas“: Plätze Sieben und Acht für die einfachen Modelle, Platz Vier für das Modell mit geschlossenem Partikelfilter. Letzteres ist ein gutes Stück teurer, aber wohl als einziges uneingeschränkt empfehlenswert. Wer es größer braucht, ist mit einem Hybridauto am umweltschonendsten bedient: Der Honda civic 1.3i-DSI und der etwas größere Toyota Prius sind mit Abstand Spitzenreiter in der Mittelklasse. Bei den Kleinwagen machen die VW-Diesel Polo 1.4 TDI DPF Blue Motion und Seat Ibiza 1.4 TDI DPF Ecomotive das Rennen. Bei den 7-sitzigen Vans



schließlich ist es der Renault Grand Scenic 1.5 dCi PF, wobei auch das Erdgasfahrzeug Opel Zafira 1.6 CNG Erwähnung verdient. Alles in allem unterscheidet sich die Oeko-Top-Ten-Liste nur unwesentlich von jener des VCD, über die wir bei ihrer Veröffentlichung im vergangenen August berichtet hatten. Unter [www.vcd.org](http://www.vcd.org) findet man zusätzliche Informationen zu umweltschonenden Autos - und noch umweltschonenderen öffentlichen und sanften Verkehrsmitteln. Die Oeko-Top-Ten-Site dagegen ist aktueller und macht Angaben zur 750-Euro-Prämie und zur jährlich anfallenden Steuer in Luxemburg.

FOTO: CROMIX/CHING

[www.oekotop10.lu](http://www.oekotop10.lu)

ne Autosteuer durchaus sinnvoll. In Luxemburg kommt eine Prämie von 750 Euro für sparsame Neuwagen hinzu. Lucien Lux hält die Idee, den Verkauf von Autos zu bezuschussen, für sinnvoll. „Auch wenn ich mir eine andere Vorgehensweise vorstellen kann, ist die Welt, wie sie ist“, so der Umwelt- und Transportminister gegenüber der woxx.

Der Mouvement écologique betrachtet die Vorgehensweise des Ministers mit gemischten Gefühlen. „Derzeit ist es sinnvoll, zweigleisig zu fahren, also sowohl Verbrauch als auch Wagenbesitz zu besteuern“, so die Präsidentin Blanche Weber. Längerfristig plädiert sie für eine integrale Umlegung der Taxen auf den tatsächlichen Spritverbrauch. Über die Prämie freut sie sich nicht wirklich: Der Prämienanspruch gilt über einen zu langen Zeitraum hinweg - zweieinhalb Jahre - und für zu viele Wagentypen. „Mit einer halben Milliarde Franken, die die Maßnahme kosten soll, hätte man Sinnvolleres für den Klimaschutz machen können“, findet Weber.

Kritik schließt Zusammenarbeit nicht aus, und so ist der Mouvement Projektpartner des Umweltministeriums bei den Oeko-Top-Ten-Produkten. Und pünktlich zum Autofestival wurden die empfehlenswertesten Modelle gekürt (siehe Kasten). Allerdings wird davor gewarnt, dies als Ermutigung zum Autokauf anzusehen: „Es ist sicherlich begrüßenswert, wenn man als VerbraucherIn das umweltverträglichste Automobilmodell kauft. Trotzdem darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass zum Schutz von Mensch und Umwelt der öffentliche Transport die beste Lösung darstellt.“

**Statt zu fragen, welches Auto man kaufen sollte, müsse es heißen, welche Mobilität zukunftsfähig sei, meinen die Grünen.**

Das Problem, sich vom Autofieber zu distanzieren, haben die Grünen nicht. Anders als in früheren Jahren will die Partei nicht vor dem Festival, sondern danach eine Pressekonferenz einberufen. „Unsere Botschaft können wir während des Festivals nicht anbringen“, erläutert Paul Ruppert, ehemaliger Mitarbeiter des dem Mouvement nahestehenden Oeko-Fonds, der vor kurzem als Attaché parlementaire zu „Déi Gréng“ gewechselt ist. Statt zu fragen, welches Auto man kaufen sollte, müsse es heißen: Welche Mobilität für die Zukunft? „Die Prämie setzt ein falsches Signal, denn sie belohnt den Kauf eines Autos“, kritisiert Ruppert. In einer Situation steigender CO<sub>2</sub>-

Emissionen müsse das Geld vor allem in den öffentlichen Verkehr fließen.

In einem Punkt sind sich Mouvement und Grüne einig: Steuerfragen im Verkehrsbereich sollen als Paket diskutiert werden. Nur so könne man eine Ökologisierung des Fiskalsystems erreichen und Akzeptanz für Taxenerhöhungen gewinnen. Diese Position hat den angenehmen Nebeneffekt, dass sich Umweltorganisation und -partei nicht in Sachen Benzinspreis und Tanktourismus festlegen müssen. Dabei zeigt sich die Regierung in diesem Punkt am wenigsten bereit zu handeln. „Der Tanktourismus ist für mich keine Frage des ökologischen Impakts, denn dieser ist relativ gering“, so die These von Lucien Lux. Er möchte die Spritpreise so gestalten, dass die Steuereinnahmen hoch bleiben. „Anders als früher ist das aber kein Reingewinn: Ein Teil dieses Geldes wird für klimapolitische Aufgaben im Rahmen des Kyoto-Abkommens abgezweigt“, erläutert der Minister.

Vorbei sind die Zeiten, in denen die Umweltbewegung gegen eine solche Sichtweise Sturm lief. 1994 rechnete der Mouvement vor, ein kostendeckender Benzinspreis liege bei 100 Franken (mittlerweile dürfte dieser Wert auf zehn Euro zusteuern). Die Grünen hatten die Forderung aufgegriffen - und sich bei den Wahlen eine blutige Nase geholt. „Das Problem Benzinspreis löst sich von selbst, dank Steuerharmonisierung und Ölverknappung. Da muss man nichts mehr fordern“, sagt Paul Ruppert im Namen der Partei heute. Und Blanche Weber lobt: „Der Kyoto-Cent war der einzige realistische Schritt. Mehr war zu diesem Zeitpunkt nicht drin.“ Nur in Lewis Carolls Outland gibt es noch welche, die „Weniger Benzin, mehr Steuern“ fordern.

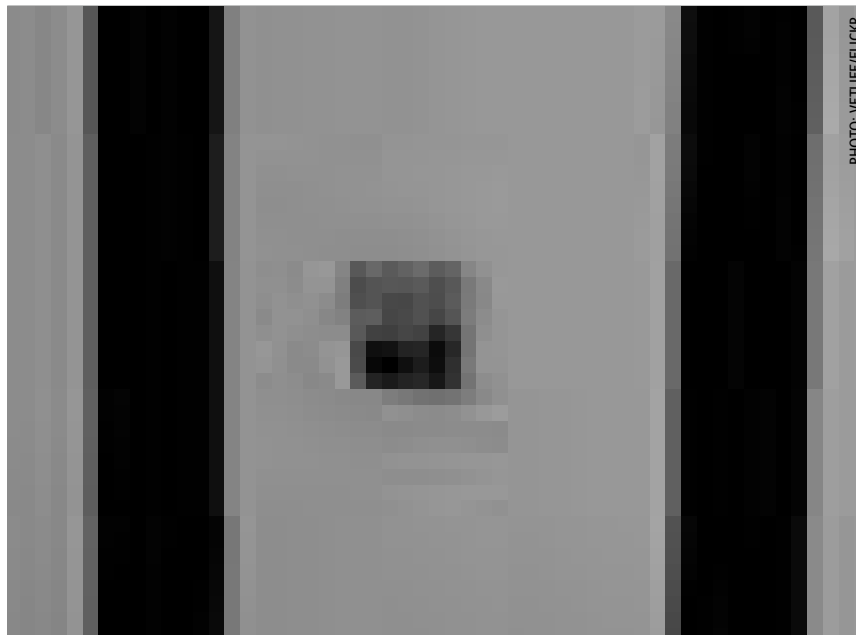


PHOTO: VETLIFE/FLICKR

Die Wochenzeitung woxx lädt ein zu einem

## Rundtischgespräch

Montag, 25. Februar 2008

um 19:30 Uhr im SKIP, rond-point Raemerich, 10, rue Henri Koch, Esch-Alzette (Parking CNFPC)

## Gefängnis: Vergrößern, verlagern oder verändern?

Alternative Ansätze im Strafvollzug

**Lydie Err**, Rechtsanwältin, Mediatorin, LSAP-Abgeordnete, Mitglied des Europarates

**Claude Frenz**, Déi Lénk

**Thorsten Fuchshuber**, Journalist der woxx

**Rosario Grasso**, Strafrechtler

**Georg Horneber**, „Projekt Chance“, Modellprojekt zum Jugendstrafvollzug in freien Formen, Baden-Württemberg

**Vincent Klein**, Gefängnissozialarbeiter in der Haftanstalt Schrässig

Moderation: **Renée Wagener**, woxx  
Eintritt frei