

GASTKOMMENTAR

Emissionshandel beim Auto / Von Ferdinand Dudenhöffer

Ein grüner Porsche für Europa

Die Reaktionszeit wird kürzer. Weniger als 15 Jahre müssen genügen, um die CO₂-Emissionen einzudämmen. Die Technik dazu liegt in den Regalen der Autohersteller. Motoren mit höherem Einspritzdruck und kleineren Hubräumen, Hybridsysteme, effizientere Reifen, leichtere Werkstoffe. Jetzt müssen die Innovationen genutzt und weitergetrieben werden. Die Emotion des Autos muss neu entdeckt werden.

Einen wichtigen Impuls gab die EU-Kommission mit der Vorgabe, bis 2012 den CO₂-Ausstoß der Neuwagen auf 130 Gramm pro Kilometer zu beschränken. Wie sieht jetzt der konkrete Rahmen aus, um die neuen Werte in den Köpfen von Autoherstellern und -käufern zu verankern? Der erste Vorschlag ist auf dem Tisch. Die Umgestaltung der Kfz-Steuer in eine CO₂-Steuer. Das klingt gut. Aber verspricht die Maßnahme die suggerierten Effekte? Ein erster Stein scheint mit dem Steuer-Tauschangebot der Landesfinanzminister aus dem Wege gerollt. Der Bund könnte die Kfz-Steuer klimatechnisch umgestalten. Aber welche konkreten Ziele sind mit der CO₂-Steuer geplant? Weder Umweltminister Gabriel noch Verkehrsminister Tiefensee haben das mitgeteilt.

Unterstellen wir mal, die EU-Ziele sollen (in Deutschland) erfüllt werden, so dass Neuwagen im Mittel nicht mehr als 130 Gramm CO₂ ausstoßen. Wie muss dann die CO₂-Steuer aussehen? Schon heute kennt kein Autofahrer seine Kfz-Steuer. Meistens wird das „abgebucht“. Und bei privat genutzten Dienstwagen – das sind gut 30 Prozent aller Neuwagen – spielt die Steuer für den Nutzer überhaupt keine Rolle. Welcher Verkäufer erläutert heute dem Kunden die Kfz-Steuer? Heute ist das Prinzip noch erklärbar. Morgen wird es viele differenzierte Stufen geben.

Fazit: Von einer jährlichen Steuer, die jetzt CO₂-Steuer heißt, gehen kaum Lenkungseffekte beim Autokauf aus, da sie weder vom Käufer noch vom Verkäufer verstanden wird. Lenken kann man nur dann, wenn der Preis verständlich auf der Preisliste steht.

Bleibt also die Umlage auf die Mineralölsteuer. Als deutscher Alleingang scheidet das schon wegen des Tanktourismus aus. Welche Effekte hatte eigentlich die Öko-steuer für den Kauf von Neuwagen? Wenn wir uns die Entwicklung der PS-Zahlen der letzten zehn Jahre anschauen, ist die Antwort eindeutig: keine. Die Leistung unserer Neuwagen ist um ein Drittel gestiegen. 130 Gramm CO₂ bei Neuwagen sind nur erreichbar, wenn der Listenpreis der Autos betroffen ist.

Das einfachste und zuverlässigste System ist der Emissionshandel. Zwei ganz einfache Regeln stellen sicher, dass ein Run auf den „grünen Porsche“ einsetzt. Regel 1: Jeder Autohersteller darf bei seinen Neuwagen im Mittel nur 130 Gramm CO₂ emittieren. Regel 2: Unterschreitet ein Fahrzeug die 130 Gramm CO₂ Grenze, können die Einsparungen an den Wettbewerb verkauft werden. Die beiden Regeln stellen sicher, dass der Zielwert genau getroffen wird. Wir haben das CO₂-Handelsmodell an unserem Institut simuliert. Ergebnis: Der Smart würde um gut 600 Euro billiger, trotz jeder Menge zusätzlicher Spritspartechnik, und der Porsche eben um 8.000 Euro teurer – ebenfalls mit jeder Menge Spritspartechnologie. Wichtig ist aber, es bleibt ein Porsche mit all den schönen Eigenschaften. Grün wird er durch den Smart oder Fiat. Nicht weil jetzt alle Porsche Fahrer auf Fiat umsteigen, sondern weil die Fiat-Fahrer mehr Spritspartechnik an Bord haben, die der Porsche-Fahrer mitfinanziert. 8000 Euro klingen hoch, spielen aber beim Durchschnitts-Porsche von 90000 Euro etwa die Rolle des 19-Zoll Carrera Sportrades plus Navigationssystem oder der Keramik-Bremse in der Aufpreisliste.

Der weitere Vorteil: Der CO₂-Handel funktioniert europäisch. Die CO₂-Steuer ist eine deutsche Lösung, die von der Länderebene auf die Bundesebene gehoben wurde. Wie groß sind jetzt die Chancen, dass in 27 EU-Ländern eine solche Steuerakrobatik klappt? Der zusätzliche Charme beim CO₂-Handel liegt darin, dass in keinem europäischen Land an der Steuerschraube gedreht werden muss. Das System tangiert keinen Fiskus. Das System ist eine europäische Lösung.

Fazit: Ein CO₂-Handel für die Autobranche erlaubt über Nacht die europaweite Umsetzung der Ziele. Der CO₂-Handel stellt sicher, dass der Premiummarkt nicht zusammenbricht. Der CO₂-Handel verbürgt, dass keine Gelder in den Steuertopf gehen, sondern spritsparende Autos preiswerter werden. Der CO₂-Handel schafft uns den grünen Porsche.

Der Autor leitet das Center of Automotive Research an der Fachhochschule Gelsenkirchen