

Wer in der letzten Woche den Wirtschaftsteil der Süddeutschen Zeitung gelesen hat, der staunte nicht schlecht. Eine „klammheimliche Erhöhung“ der KfZ-Steuer werde ab September [vollzogen](#) und dies sei natürlich ein „Unding“, so SZ-Ressortleiter „Mobilität“ Peter Fahrenholz. Das sehen auch [ADAC](#) und [Bund der Steuerzahler](#) so, die von einer „Steuererhöhung durch die Hintertür“ sprechen. Hintergrund ist die längst überfällige Novellierung des offiziellen Prüfverfahrens für Autoabgase, die dem bisherigen Betrug der Autokonzerne zumindest in Teilen einen Riegel vorschiebt. Steuerbetrug zu beenden, ist etwas anderes, als Steuern zu erhöhen. Hinzu kommt, dass die Autolobby mit der jetzigen Lösung sehr gut leben kann. Von **Jens Berger**.

Dass der offiziell angegebene Kraftstoffverbrauch von Autos mit der Realität nur sehr wenig zu tun hat, ist ein offenes Geheimnis. Seriöse [Forschungsreihen](#) beziffern die Differenz zwischen realem und angegebenem Verbrauch mit durchschnittlich 42% - besonders interessant ist dabei, dass die Abweichung seit 2001, als sie nur 9% betragen hat, kontinuierlich und fast linear von Jahr zu Jahr steigt. Die Motoren werden zwar in der Tat von Generation zu Generation effizienter, die Autos werden jedoch auch immer größer und schwerer und haben immer mehr Zubehör an Bord, das den Spritverbrauch weiter in die Höhe treibt. Bislang hatten die Automobilhersteller bei der „Ermittlung“ des angegebenen Verbrauchs weitestgehend Narrenfreiheit. Es war gestattet, den Wagen für den Test mit steinharten, dünnen Rennradreifen ohne nennenswerten Rollwiderstand auszurüsten und alle Zusatzverbraucher, wie Klimaanlage oder Bordcomputer, und sogar schweres „Zubehör“, wie beispielsweise die Sitze, vorher auszubauen. Der Test selbst fand dann - vorwiegend auf dem Prüfstand - unter optimierten, aber komplett realitätsfernen Bedingungen statt. Beschleunigt wurde im „Opa-mit-Hut-Tempo“ und bei 120km/h war ohnehin Schluss. Da ist es kein Wunder, dass selbst monströse SUVs nun einen Kraftstoffverbrauch vermelden konnten, der vor zwei Jahrzehnten noch bei Kleinwagen wettbewerbsfähig gewesen wäre.

Paradoxerweise wusste natürlich jeder, dass diese Werte so gar nicht stimmen können. Dennoch hat die Politik beide Augen vor dem Betrug der Automobilkonzerne geschlossen. Dies war und ist eine klare Verletzung des demokratischen Auftrags. Dies sieht man beim Thema Verbraucherschutz. Wenn ein Auto im Schnitt fast 50% mehr als offiziell angegeben verbraucht, so ist dies ein Betrug am Konsumenten. Würden Brauereien ihre Bierflaschen nur zur Hälfte füllen, stünde tags drauf bereits der Verbraucherschutz vor der Tür. Wenn es um des Deutschen liebstes Kind geht, spielt Verbraucherschutz jedoch offenbar keine Rolle. Dabei geht es bei normaler Nutzung um eine vierstellige Eurosumme - pro Jahr wohlgemerkt! Bundesweit lässt sich der Mehrverbrauch auf die unglaubliche Summe von 5,5 Milliarden Euro beziffern. Es geht hierbei also beileibe nicht um Peanuts.

Noch unverständlicher ist, dass der Gesetzgeber diesen Betrug faktisch über Jahre hinweg legitimiert hat. Für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer spielen nämlich die Kohlenstoffdioxidemissionen des zu besteuerten Fahrzeugs eine wichtige Rolle. Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) entsteht bei der Verbrennung fossiler Kraftstoffe und hängt dabei direkt mit dem Kraftstoffverbrauch zusammen. Die von den Autoherstellern angegebenen Verbrauchswerte sind somit also die Grundlage des jeweiligen KfZ-Steuersatzes. Oder um es anders auszudrücken: Durch die zu niedrig angegebenen Verbrauchswerte haben die Autohersteller den Fiskus systematisch um Milliardeneinnahmen geprellt. Legt man die realen Verbrauchswerte zu Grunde, entgehen dem Staat durch diesen Betrug rund 1,2 Milliarden Euro pro Jahr.

Diesen systematischen Steuerbetrug hat nun paradoxerweise ausgerechnet der „Diesel-Skandal“ indirekt in den Fokus gerückt. Durch die realitätsferne Bemessung der Stickstoffoxide, die im „Diesel-Skandal“ eine Rolle spielen, musste die EU ein neues Messverfahren einführen. Das [WLTP-Verfahren](#) misst jedoch nicht nur realistischere Stickstoffoxid-Emissionen, sondern auch einen realistischeren Kraftstoffverbrauch, da es zahlreiche Manipulationsmöglichkeiten untersagt und etwas realitätsnähere Testbedingungen vorgibt. Experten schätzen, dass der gemessene Kraftstoffverbrauch beim WLTP-Verfahren rund 25% über dem alten Messverfahren liegt. Damit werden die angegebenen Verbrauchswerte künftig realistischer, liegen aber immer noch deutlich unter den realen Werten. Für die Autohersteller hätte es also weitaus schlimmer kommen können.

Mit den neuen Verbrauchswerten steigt nun aber auch die Basis für die Bemessung der KfZ-Steuer. Wenn die Autos nun „offiziell“ auf dem Papier 25% mehr verbrauchen, steigt auch die zu entrichtende KfZ-Steuer über den Daumen gepeilt um diesen Wert. Würde man es mit der KfZ-Steuer ernst meinen, müsste also nun für jeden zugelassenen Wagentyp ein neuer offizieller Kraftstoffverbrauch ermittelt werden und damit jeder Halter ab September eine höhere, dem realen Verbrauch zumindest in Teilen angepasste Steuer zahlen. Dies konnte die Autolobby jedoch verhindern. Die neue Bemessung anhand des WLTP-Verfahrens gilt nur für Neuwagen, die nach dem 1. September 2019 zugelassen werden.

Allein schon daher ist es absurd, von einer „Steuererhöhung“ zu sprechen, da davon zum Zeitpunkt der Einführung kein einziger Autofahrer betroffen ist. Auch in diesem Jahr wird der Fiskus auf 1,2 Milliarden Euro verzichten, die ihm eigentlich zustehen. Dies kann man auch als Subvention des Autoverkehrs betrachten. **Den Wegfall der Betrugsmöglichkeiten bei der Steuerbemessung als Steuererhöhung umzudichten, ist grotesk; in all seiner Absurdität allerdings durchaus repräsentativ für die neoliberale Linie der Süddeutschen.**

Spannend wird es noch, wie die realistischeren Rechengrundlagen nun in die offiziellen Klimaziele eingehen. Da 12% der Emissionen des Klimagases CO<sub>2</sub> aus dem PKW-Verkehr stammen, müssten die „offiziellen CO<sub>2</sub>-Emissionen“ durch die Novellierung des Messverfahrens um ganze 3% (25% von 12%) steigen und Deutschland damit noch weiter hinter seine Zusagen aus sämtlichen Klimaabkommen zurückfallen. Da das neue Messverfahren nur für Neuwagen gilt, wird sich diese Anpassung jedoch über Jahre hinweg hinziehen. Das Erreichen der Klimaziele wird dadurch jedoch nicht nur in der Realität, sondern nun auch auf dem Papier noch aussichtloser. Und daran wird der neuerliche Kotau vor der Autolobby ganz sicher nichts ändern. 