

# Grüner Fünf-Punkte-Plan für Green Cars

17. September 2009

Der Pkw-Verkehr ist für 12 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Weltweit wird der Autoverkehr weiter zunehmen. Allein im August 2009 wurden in China mehr als eine Million Pkw neu zugelassen. Dies endet unweigerlich im Klimacrash und führt zur schnellen Erschöpfung der Erdölreserven. Ohne eine technologische Alternative drohen Kohleverflüssigung im großen Stil und eine Vernichtung der letzten Tropenwälder für mehr Palmölplantagen, um den Öldurst für Automobilität weiter stillen zu können.

Das Anforderungsprofil an das grüne Auto der Zukunft lautet:

- Es ist weitgehend **klimaneutral**.
- Es stößt **keine Schadstoffe** aus.
- Es ist **leise**.
- Es verursacht **keine schweren Unfälle** mehr.
- Es ist **eingebettet in ein integriertes Verkehrssystem**.

Deutschland als bedeutender Automobilstandort muss zum Vorreiter werden für die Produktion von Green Cars, um damit die Arbeitsplätze von Morgen zu sichern und zu schaffen. Ein aktuelles Ranking des europäischen Umweltverbands Transport and Environment zeigt, dass Deutschland weit zurück liegt. Von den 27 EU-Ländern liegt Deutschland beim durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen im Jahr 2008 auf Platz 20. Dies liegt vor allem daran, dass die deutschen Automobilhersteller alle überdurchschnittlich viel CO<sub>2</sub> ausstoßen. Als bester deutscher Hersteller liegt BMW auf Platz 9, Volkswagen auf Platz 12 und Daimler abgeschlagen auf dem letzten 14. Platz.

Es ist also viel anzupacken, um Deutschlands automobiler Zukunft zu sichern. Wir schlagen dazu einen grünen Fünf-Punkte-Plan vor, der den staatlichen Rahmen für diese Entwicklung setzt:

1. **Umfassende Förderung der Elektromobilität**
2. **CO<sub>2</sub>-orientierte Reform der Kfz-Steuer und der Dienstwagenbesteuerung**
3. **Tempolimit auf Autobahnen**
4. **CO<sub>2</sub>-Labeling für Neuwagen**
5. **Förderung des Car Sharing**

## 1. Umfassende Förderung der Elektromobilität

Die bisherige Forschung und Entwicklung für die Elektrifizierung der Antriebe reicht nicht aus. Insbesondere in die Speichertechnologien der nächsten und übernächsten Generation muss noch viel Ingenieursverstand und Geld fließen. Zahlreiche Hersteller aus dem In- und Ausland haben aber für die Jahre 2010/2011 Fahrzeuge angekündigt, die mit Strom geladen werden können. Denn schon mit dem heutigen Entwicklungsstand ist Elektromobilität als Plug-In-Hybrid, Range Extender oder rein batterieelektrisches Fahrzeug reif für die Straße. Wir wollen daher ein Marktanzreizprogramm mit einem Kaufzuschuss von bis zu 5.000 Euro für diese Fahrzeuge auflegen, um diese technische Revolution wahr werden zu lassen. Unser Ziel sind zwei Millionen

Elektroautos bis 2020. Um zu gewährleisten, dass diese Autos mit Ökostrom fahren, wollen wir die Stromsteuer auf erneuerbare Energien abschaffen und die Kfz-Steuer für Elektroautos an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Stromerzeugung koppeln.

## **2. CO<sub>2</sub>-orientierte Reform der Kfz-Steuer und der Dienstwagenbesteuerung**

Die neue Kfz-Steuer enthält kaum Anreize, hoch effiziente Fahrzeuge zu kaufen und sie schont Besitzer von Autos mit einem unverantwortlich hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Das wollen wir ändern. Wir wollen ein Bonus-Malus-System, mit dem besonders CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge eine Förderung von bis 1000 Euro erhalten, der aus einem Aufschlag für besonders CO<sub>2</sub>-intensive Autos aufkommensneutral finanziert wird. Fahrzeuge mit weniger als 100 g/km sollten einen Bonus erhalten, Fahrzeuge, die mehr als 200 g/km ausstoßen sollten einen Malus zahlen. Die höchste Förderung soll bei weniger als 60 g/km gezahlt werden. Der Malus soll progressiv ansteigen. Zudem sollte der Bonus für Euro-6-Fahrzeuge erhöht werden.

Die derzeitige Steuerprivilegierung für Dienstwagen führt dazu, dass vor allem große und schnelle Autos gewählt werden. Das ist ein falscher Anreiz. Wir müssen zu klimaverträglicheren Dienstwagen kommen und zudem eine ungerechtfertigte Subventionierung großer Spritschleudern beenden. Unser Modell sieht vor, dass Pkw mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 120 g/km weiter voll abgesetzt werden können. Zwischen 121 – 239 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinkt die Steuerabsetzbarkeit. Ab 240 g/km kann das Fahrzeug nicht mehr steuerlich abgesetzt werden. Für die Versteuerung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung von Dienstwagen streben wir ein analoges Modell an. Insgesamt würden für die öffentliche Hand dadurch Steuermehreinnahmen von 2,5 – 3 Mrd. Euro entstehen, die u. a. in die Förderung der Elektromobilität – auch und gerade für Dienstwagenflotten - und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs fließen können.

## **3. Tempolimit auf Autobahnen**

Wir wollen ab dem 1.1.2010 ein allgemeines Tempolimit von 120 km/h für Pkw und 100 km/h für Transporter ab 2,8 Tonnen einführen. Damit bekommen wir Klimaschutz zum Nulltarif für 2-3 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>, die jährlich eingespart werden. Eine Studie im Auftrag des Umweltministeriums zu den ökologischen Wirkungen der Abwrackprämie hat gerade ermittelt, dass dieses Instrument eine Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> einspart – und das für 5 Milliarden Euro! Ein Tempolimit für Pkw und Kleintransporter würde auch das Wettrüsten bei den Automobilherstellern beenden. Mittelfristig sind daher noch weitaus höhere CO<sub>2</sub>-Minderungen zu erwarten

## **4. CO<sub>2</sub>-Labeling für Neuwagen**

Eine verbraucherfreundliche Kennzeichnung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes nach dem Modell der Kennzeichnung für Elektrogeräte mit einer Skala von A-G ist lange überfällig. Sie war von der Großen Koalition schon bei den Beschlüssen für ein Integriertes Energie- und Klimapaket im Sommer 2007 angekündigt worden. Seither stellt man sich bei diesem Thema im Wirtschafts- und Verkehrsministerium aber tot. Wir wollen eine Verbraucherinformation in den Verkaufsräumen und in den Werbeanzeigen der Autohersteller, mit der auf einen Blick deutlich wird, wie das

Auto im Vergleich zu anderen Fahrzeugen seiner Klasse steht und wie es im Vergleich zum CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert ab 2012 steht. Außerdem muss die Kennzeichnung eine Beispielrechnung für die Verbrauchskosten für 100.000 Kilometer enthalten. Neuwageninteressenten können dann vergleichen, wie viel sie ein Auto im Lebenszyklus kostet.

## **5. Förderung des Car Sharing**

Car Sharing als geteilte Autonutzung ist insbesondere in Ballungsräumen eine echte Alternative zum eigenen Auto. Statt ein Privat-Auto in der Regel 23 Stunden am Tag ungenutzt zu lassen, teilen sich beim Car Sharing rund 20 Personen ein Auto. Die weitere Verbreitung dieser umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleistung wird derzeit vor allem dadurch gehemmt, dass die Bundesregierung eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung blockierte. Diese sieht spezielle Stellplätze für Car Sharing im öffentlichen Straßenraum vor, so wie es in den Niederlanden und Dänemark schon seit vielen Jahren gemacht wird. Außerdem schlagen wir vor, Car Sharing als öffentlichen Verkehr zu werten und wie im ÖPNV nur noch den ermäßigten Mehrwertsteuersatz zu erheben.