
WLTP – der Streit um einen Zwanziger

Von Markus Gersthofer

Ab September müssen Autokataloge wie -prospekte realistischere, höhere Werte für den Normverbrauch nennen. Dieser darf dann nicht mehr im umstrittenen (und aus dem Jahr 1992 stammenden) Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessen werden. Vorschrift ist dann das Worldwide Harmonized Light Duty Vehicles Test Procedure (WLTP). Das verlangt mehr Tempo und weniger Stillstand und soll so zu Normwerten führen, die näher an der Wirklichkeit liegen.

„Gut so“, sagen alle, die ein neues Auto kaufen und sich an Hand der Prospekte einen Überblick verschaffen wollen. Einige, so immerhin der ADAC, finden dennoch Haare in der Suppe: Die neuen realistischere Verbrauchswerte führen sozusagen als Kollateralschaden zu einer höheren Kraftfahrzeugsteuer.

Wie das? Die Steuer setzt sich (für Personenwagen) aus zwei Teilen zusammen. Der erste ergibt sich wie eh und je aus dem Hubraum: zwei Euro pro 100 Kubikzentimeter und Jahr bei Benzinmotoren, 9,50 Euro bei Dieselaautos. Der zweite Teil berechnet sich nach dem CO₂-Ausstoß bei: 95 Gramm pro Kilometer sind steuerfrei, jedes Gramm mehr kostet zwei Euro. Ergibt beispielsweise für einen Opel Karl 1.0 Ecoflex mit einem Liter Hubraum und 94 Gramm CO₂ eine Jahressteuer von 20 Euro. Auch ein VW Golf 1.4 TSI mit 92 kW/125 PS und 120 Gramm reißt mit 78 Euro noch kein großes Loch in den Geldbeutel. Bei einem Mercedes G 65 AMG V12 mit Sechs-Liter-Zwölfzylinder und 397 Gramm sieht es schon anders aus: 724 Euro pro Jahr.

Wer sich jetzt fragt, warum gerade 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer steuerfrei bleiben: 95 Gramm – entsprechend 4,1 l Verbrauch pro 100 Kilometer bei Benzin- und 3,6 l bei Dieselmotoren – bilden ab 2021 den EU-weiten Höchstwert für den Durchschnitt aller Modelle eines Herstellers. Mehr kostet Strafe. Marken mit vielen kleinen und sparsamen Autos erreichen aktuell etwa 110 Gramm, Hersteller schwerer Wagen liegen weit darüber. WLTP lässt die Werte klettern. Auch wenn künftige Elektromodelle in größerer Zahl (und null Verbrauch herkömmlicher Kraftstoffe) die Aufgabe erleichtern: Es gibt noch viel zu tun.

Bleiben wir bei WLTP und den künftigen höheren CO₂-Werten und der sich aus ihnen ergebenden höheren Steuer: Aus dem Auspuff kommt nicht mehr, nur die Papierwerte steigen. Und dafür mehr bezahlen?

Gemach. Bevor jetzt jemand auf die Autohersteller im Allgemeinen und auf die Politiker im Besonderen zu schimpfen beginnt, sei eine einfache Rechnung aufgemacht. Die Umweltorganisation ICCT rechnet mit Normwerten, die gegenüber bisher um bis zu 7,7 Prozent steigen, der Verband der Automobilindustrie VDA kalkuliert mit bis zu 20 Prozent. Nehmen wir einmal 15 Prozent an: Der genannte Opel Karl würde dann 108 Gramm CO₂ ausstoßen – die künftige Jahressteuer wäre nicht mehr 20 Euro, sondern 46 Euro. Beim Golf 1.4 TSI steigt die Steuer auf 114 Euro, beim G 65 AMG V12 auf 844 Euro.

Aber: Das neue WLTP-Messverfahren gilt ab 1. September 2017 zuerst nur für neu auf den Markt kommende Modelle, erst ein Jahr später für alle neu verkauften Autos. Und: Bei den Zahlen, wie sie heute im Prospekt stehen, wird es nicht bleiben: Bisher wurde so gut wie jedes neue Modell sparsamer. 2018 werden also neue Autos trotz höherer Normverbrauchswerte kaum tatsächlich mehr Steuer kosten. Der Finanzminister hat eilfertige Hochrechnungen über Millionen Euro, die er von den neuen Verbrauchs- und CO₂-Zahlen erwarten kann, dann auch schnell wieder kassiert.

Und die Autos, die bereits zugelassen sind? „Keine haushalterischen Auswirkungen“, versichert das Finanzministerium, auf gut Deutsch, keine Veränderungen. Ein Geschmäcke bleibt: Dieselben Abgase werden verschieden besteuert, je nachdem, ob das Auto 2017 oder 2018 erstmals zugelassen wird. Der ADAC verlangt dann auch einen Umrechnungsfaktor für die neuen Werte, so dass am Ende wieder der alte Steuerbetrag herauskommt.

Was er dabei vergisst: Auch für bereits zugelassene Autos gelten längst verschiedene Sätze. Bis 30. Juni 2009 hingen sie allein vom Hubraum ab – und von den verschiedenen Emissionsklassen, die der Motor erreichte: je höher die Euro-Stufe, je sauberer der Motor, desto geringer der Betrag. Ab 1. Juli 2009 wurde die Steuer wie beschrieben in Hubraum und CO₂-Ausstoß gesplittet. Und es wurde richtig kompliziert: Denn die Grenze, bis zu der Kohlendioxid steuerfrei blieb, wurde mit den Jahren immer weiter abgesenkt. Für die Industrie sollte ein Anreiz geschaffen werden, sparsame Autos zu entwickeln – durchaus im Sinne der Umwelt und der Käufer.

Bis Ende 2011 waren 120 g/km steuerfrei, seit 2014 sind es nur mehr besagte 95 Gramm. Was dazu führt, dass unser Beispiel-Golf 1.4 mit Erstzulassung von 2009 bis 2011 nur 28 Euro Jahressteuer kostet. Nachlesen beziehungsweise nachrechnen lässt sich das Ganze im Internet u. a. im (vorbildlich übersichtlichen) Kfz-Steuerrechner des Bundesfinanzministeriums.

Die Steuererhöhungen damals durch die herabgesetzte CO₂-Freigrenze lösten keine Proteste aus. Bekannt sind die Details ohnehin nur einer Minderheit.

Bilder zum Artikel



Tankstelle.

Foto: Goslar Institut



Tanken an einer Aral-Tankstelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ARAI



Tankstelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Aral