

Deutschland ist das Land der Autofahrer, allerdings ist Deutschland auch das Land der Automobilindustrie.

Spätestens seit der Abgasaffäre, bei der das Gros der deutschen Automobilhersteller organisiert geschummelt hat, wurde das öffentliche Bild der deutschen Autobauer mit pechschwarzem Ruß bedeckt.¹ Doch wenn man anfängt, weiter zu graben und zu untersuchen, inwieweit BMW, Daimler und Co. von der deutschen Bundesregierung gedeckt werden, kommt so einiges Interessantes ans Tageslicht.

Fangen wir beispielweise mit der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung an. Durch diese Verordnung sollen die PKWs nach ihrem CO₂-Verbrauch in verschiedene Effizienzklassen von A bis G eingeteilt werden. Diese Effizienzklassen kennt man z.B. von Kühlschränken. Sie sollen dem Verbraucher auf einem Blick zeigen, wie groß der CO₂-Ausstoß eines PKWs ist, und ihm so bei der Kaufentscheidung helfen.

Der Clou an der Sache ist, dass die Effizienzklassen abhängig von dem Gewicht des Fahrzeugs sind. Somit wäre ein Leopard 2 Panzer mit einem Gewicht von 62 Tonnen in der Effizienzklasse E und damit rechnerisch genauso effektiv wie ein VW Golf 1.4 oder ein Smart Fortwo.

Ein 2,5 Tonnen schwerer BMW X6 wäre allerdings in der Effizienzklasse A und erhielte damit die Bestnote.²

Lust auf noch ein anderes absurdes Beispiel für die Autopolitik Deutschlands: 2013 wehrte sich die Bundesregierung auf Druck von BMW und Daimler erfolgreich davor, die EU-Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß von Neuwagen von 130 Gramm auf 95 Gramm zu senken.³

Anderes Beispiel: Als Reaktion auf die Abgasaffäre wollte die EU dieses Jahr die nationalen Kraftfahrtsämter stärker kontrollieren und auch eigene Tests durchführen.

¹ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasaffaere-rechtsgutachten-bringt-autohersteller-in-erklarungsnot-a-1085051.html>

² <http://www.autobild.de/artikel/oeko-label-fuer-neuwagen-1246271.html>,
<http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/leopard-2-so-sauber-wie-ein-golf/4360926.html>,
<https://de.wikipedia.org/wiki/Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung>

³ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/co2-abgas-grenzwerte-deutschland-laesst-abstimmung-scheitern-a-908190.html>

Wer stimmte dagegen? Richtig, Deutschland mit der Hilfe der Autoländer Italien (z.B. Fiat), Spanien (z.B. Seat) und Tschechien (z.B. Skoda).⁴

Doch das war noch lange nicht alles. Laut einer OECD-Studie subventioniert der deutsche Staat Dienstwagen auf massive Art und Weise. Konkret erhält jeder Firmenwagen durchschnittlich einen Zuschuss von 2.662 Euro jährlich. Deutschland liegt damit nach Belgien und Portugal auf Platz 3. Dieses Dienstwagenprivileg funktioniert konkret über Steuersparmodelle. Ein Beispiel:

Wenn man sich privat einen durchschnittlichen VW-Passat für 36.000 Euro kauft, bezahlt man 720 Euro Steuern. Wenn man sich dasselbe Auto allerdings als Dienstwagen anschafft, bezahlt man dank der 1-Prozentregel nur 360 Euro, also die Hälfte.

Das Schlimme daran ist, dass dadurch vor allem Spritfresser aus der Ober- und Mittelklasse bevorzugt werden. Diese Wagen werden dann im Schnitt auch noch häufiger genutzt, weil der Sprit entweder inklusive ist oder es spezielle Konditionen gibt.

⁴ <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgas-ffaere-berlin-blockiert-strengere-abgastests-1.3477019>