

PRESSEMITTEILUNG

Elektromobilität fair gestalten anstatt zusätzliche Subventionen für Elektro-Dienstwagen

Um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen, schlägt Bundesumweltministerin Hendricks vor, elektrische Dienstwagen finanziell besserzustellen. Aus Sicht des FÖS sollte die Förderung von emissionsarmen Elektrofahrzeugen grundsätzlich durch eine Mehrbelastung klimaschädlicher Fahrzeuge gegenfinanziert werden. Eine solche Reform würde den Staat nichts kosten, gleichzeitig aber den Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität ebnen.

Mithilfe von öffentlichen Mitteln will Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks (SPD) neue Anreize schaffen, um die Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland voranzutreiben. Im Rahmen des Parlamentarischen Abends des Parlamentskreises Elektromobilität nannte die Ministerin als mögliche Option, die Bemessungsgrundlage der Dienstwagensteuer für Elektrofahrzeuge zu verringern. Auf diese Weise könne ein elektrischer Dienstwagen deutlich attraktiver werden und über den Gebrauchtwagenmarkt auch private Nutzer_innen erreichen. Einen Finanzierungsvorschlag führte die Ministerin vorerst nicht an. Ziel der Bundesregierung ist es weiterhin, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen.

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) begrüßt grundsätzlich die Pläne, Anreize für emissionsarme Dienstwagen zu schaffen. Jedoch wird angemahnt, dies im Rahmen einer umfassenden ökologischen und sozialen Reform der Dienstwagenbesteuerung zu erreichen, bei der Subventionen abgebaut anstatt neue geschaffen werden. „Elektrofahrzeuge wären automatisch günstiger als große Spritfresser, wenn anstelle der bestehenden Steuerfltrate für Dienstwagen endlich ökologische Kriterien wie der CO₂-Ausstoß und die Fahrleistung eine Rolle spielen würden. Anstatt einer kurzfristigen Technologieförderung aus Steuermitteln könnte eine intelligente Reform ökologische Anreize setzen, ohne den Staatshaushalt zusätzlich zu belasten“, erklärt Alexander Mahler, Verkehrsreferent des FÖS. Er verweist dabei auf Berechnungen des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts an der Universität Köln (FiFo) und des FÖS, laut denen dem Staat durch die umweltschädliche Subvention jedes Jahr Steuereinnahmen von 4,6 Milliarden Euro entgehen.

„Für Bürgerinnen und Bürger wird es kaum nachvollziehbar sein, warum nur gewerbliche Halter in den Genuss der zusätzlichen Vergünstigung kommen sollen. Es gibt durchaus Privatpersonen, für die sich ein Elektrofahrzeug mit einem geringen Anreiz wirtschaftlich rechnen würde. Werden diese kategorisch ausgeschlossen, leistet man der gesellschaftlichen Akzeptanz einen Bärendienst“, so Mahler weiter.

Zur Förderung besonders emissionsarmer Fahrzeuge schlägt das FÖS eine aufkommensneutrale Umlagefinanzierung für alle Haltergruppen vor. Prämien für die Zulassung von Fahrzeugen unter 50 Gramm CO₂ pro Kilometer sollen durch eine zeitlich begrenzte Erhöhung der Kfz-Steuer für besonders klimaschädliche Neuwagen gegenfinanziert werden. „Damit schaffen wir das, was wir eigentlich wollen: Emissionsarme Fahrzeuge ersetzen CO₂-Schleudern“, kommentiert Kai Schlegelmilch, stellvertretender Vorsitzender des FÖS. Bei dem nun geäußerten Vorschlag bestünde jedoch die Gefahr, dass die Elektrofahrzeuge zusätzlich auf die Straßen kommen - mit allen Nachteilen, die der Autoverkehr außer Emissionen von Treibhausgasen noch mit sich bringe. „Am Ende würde sonst die klimafreundliche Radfahrerin für den Plug-In-Porsche ihres Chefs zahlen, der trotzdem noch CO₂ und andere Luftschadstoffe ausstößt“, so Schlegelmilch.

Kontakt: Martin Ruck, Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,
martin.ruck@foes.de, 030-7623991-41

Weitere Informationen:

FÖS (2015): Schaffung von Kaufanreizen für besonders emissionsarme Pkw,
www.foes.de/pdf/2015-02-Kaufanreize-Emissionsarme-Fahrzeuge.pdf

FÖS (2012): Steuerliche Behandlung von Dienst- und Firmenwagen,
www.foes.de/pdf/2012-10-Themenpapier-Dienstwagenbesteuerung.pdf