

PRESSEMITTEILUNG

Nur ein paar Cent mehr auf Sprit können Elektromobilität effektiv fördern

Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel plant, den Verkauf von Elektroautos mithilfe einer Kaufprämie zu fördern. Aus Sicht des FÖS kann die Förderung dem Klimaschutz nur dann dienen, wenn sie nicht aus dem allgemeinen Staatshaushalt finanziert wird. Stattdessen sollten besonders klimaschädliche Fahrzeuge für die Gegenfinanzierung aufkommen - entweder über die Energie- oder über die Kfz-Steuer.

„Es ist richtig, emissionsarme Fahrzeuge über eine Kaufprämie zu fördern. Ein reines Subventionsprogramm zu Lasten der Allgemeinheit ist aber der falsche Weg. Der motorisierte Individualverkehr ist und bleibt die energieintensivste Art der Mobilität. In diesen Bereich sollte kein zusätzliches Geld fließen. Die Finanzierung muss daher aus dem Automobilsektor kommen - Fahrzeuge mit hohen Emissionen finanzieren den Umstieg auf klimaschonende Fahrzeuge“, fordert Björn Klusmann, Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS). Damit die Bundesregierung ihrem Ziel näherkommt, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, soll ein Förderprogramm von insgesamt 2,5 Milliarden Euro aufgelegt werden. Nach den Plänen des Bundeswirtschaftsministeriums ließe sich das Programm entweder aus dem Bundeshaushalt oder über eine Erhöhung des Verkaufspreises fossiler Kraftstoffe finanzieren.

Um die Entwicklung der Elektromobilität zu fördern, sollten aus Sicht des FÖS jedoch keine allgemeinen Steuermittel verwendet werden. „Ansonsten läuft die Politik Gefahr, die Akzeptanz der Förderung zu untergraben. Wenn der klimafreundliche Radfahrer mit der Mehrwertsteuer für den Ersatzschlauch den Hybrid-Sportwagen seiner Chefin zahlt, ist das weder ökologisch noch sozial. Ein Hybrid stößt schließlich auch noch CO₂ und andere Luftschadstoffe aus“, kritisiert Klusmann. Ziel der Bundesregierung sollte es vielmehr sein, eine effiziente Klimaschutz-Maßnahme auf den Weg zu bringen. Hierzu kann eine moderate Anpassung der Steuern auf Benzin und Diesel dienen. „Damit gilt: CO₂-intensive Autos bezahlen die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen“, so Alexander Mahler, Leiter Verkehrspolitik beim FÖS. Er rechnet vor: „Eine einmalige Anpassung des Benzinpreises um lediglich einen Cent und des Dieselpreises um nur 2,5 Cent pro Liter würde Gabriels Programm bereits nach zwei Jahren finanzieren. Das ist weit weniger als durch die Inflation seit 2003 real aufgezehrt wurde. Bei den aktuell niedrigen Tankpreisen würden Nutzerinnen und Nutzer dies kaum spüren“. Alternativ könnte zur Förderung besonders emissionsarmer Fahrzeuge eine aufkommensneutrale Umlagefinanzierung bei den Neuzulassungen dienen: Prämien für die Zulassung von Fahrzeugen unter 50 Gramm CO₂ pro Kilometer würden durch eine zeitlich begrenzte Erhöhung der Kfz-Steuer für neuzugelassene, besonders klimaschädliche Neuwagen finanziert werden - Pkw im Bestand blieben davon unberührt. Ein entsprechendes Konzept hatte das FÖS kürzlich für die Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen entwickelt.

Ebenso wichtig wie die Finanzierung ist es aus Sicht des FÖS, lediglich klimaschonende Fahrzeuge zu fördern. „Es reicht nicht, wenn Milliarden fließen und 2020 dann eine Million Plug-In-Hybride auf den Straßen fahren, die trotzdem zu viel Schadstoffe ausstoßen“, so Mahler. Er schlägt vor, dass stattdessen nur emissionsarme Antriebe mit einer Kaufprämie belohnt werden, die weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen. Gleichzeitig appelliert er an Fortschritte bei der Energiewende. „Ein Elektroauto ist nur so klimafreundlich, wie der Strom, den es tankt“. Auch der ressourcenintensive Herstellungsprozess müsse mittelfristig umweltfreundlicher werden.

Kontakt: Martin Ruck, Referent Politik und Kommunikation,
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