Der Tod und die Steuern

Liebe Leserin, lieber Leser,

man soll sich nicht mit dem Sensenmann oder dem Fiskus anlegen, beides führt nahezu unweigerlich ins Verderben. Totgesagt wird in unserem Fall der Verbrennungsmotor, der entgegen der verbreiteten Meinung einen nicht unerheblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele liefern kann und muss. Besteuert werden alle Fahrzeuge nach ihrem CO₂-Ausstoß nach WLTP. Zwar bildet der Zyklus durch verschiedene Anteile größere Bereiche des realen Lastprofils ab als der NEFZ, dennoch stellt sich schon hier die Frage nach dem Sinn einer Besteuerung auf Basis eines solchen Testverfahrens, das die Realität eben nicht abbilden kann und sich auch nur auf die im Betrieb anfallenden CO₂-Emissionen einer Tank-to-Wheel-Darstellung bezieht. Nur so ist auch argumentierbar, Elektrofahrzeuge komplett von der Steuer zu befreien, da lediglich lokale Emissionen in die Besteuerung eingehen.

Den Kraftstoff nun zusätzlich mit Abgaben zu belegen, ergibt absolut Sinn – so unangenehm das im ersten Moment erscheint. Schließlich soll dadurch ein Anreiz geschaffen werden, auf umweltfreundliche Quellen zurückzugreifen. Hier aber das CO₂ als Grundlage heranzuziehen, ist schon im Ansatz falsch. Es geht nicht um den CO₂-Gehalt von Energieträgern, sondern einzig und allein um die Frage, ob sie aus fossilen Quellen stammen oder nicht. Eine Kilowattstunde Strom aus dem deutschen Mix emittiert derzeit im Schnitt 401 g CO₂ und ist damit nur unwesentlich besser als Dieselkraftstoff (2,6 kg CO₂/l bei einem Energiegehalt von 9,7 kWh/l) bezogen auf die Gesamtemission. Der regenerativ erzeugte Anteil ist bei Strom derzeit höher als bei Diesel, und genau hier können durch den Einsatz von Blends Anreize geschaffen

werden. Mischt man dem Diesel größere Anteile regenerativ hergestellten Kraftstoffs zu, müsste der Flüssigkraftstoff steuerlich bevorzugt angeboten und so die Marktakzeptanz gesteigert werden. Hier bieten sich Biokraftstoffe zweiter und dritter Generation oder auch E-Fuels aus Wasserstoff und regenerativer Energie sowie Luft-CO₂ an. So würde man den Anteil an fossilem CO₂ zugunsten einer klimaneutralen Kreislaufwirtschaft senken – das wäre ein echter Erfolg.

Noch besser freilich wäre eine Besteuerung des Gesamtsystems auf Basis einer Cradle-to-Grave- oder Life-Cycle-Analyse. Da damit allerdings batterieelektrische Fahrzeuge ebenfalls mit Steuern belegt werden müssten und damit die aktuelle Förderstrategie nicht beibehalten werden könnte, wird das vermutlich nicht geschehen.

Ich wünsche viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe der MTZ.

Marc Ziegler
Stellvertretender Chefredakteur

**THE BEST FOR
YOUR TEAM.
THE WORLD'S
LEADING
AUTOMOTIVE
MAGAZINES
IN ONE PACKAGE.**

**YOU
GET:**

**WATCH OUR VIDEO AND
GET TO LEARN MORE:**

www.atz-magazine.com/automotive-package