

Fuldaer Zeitung

Gegründet 1874

Ausgabe vom 29. September 2018

GASTKOMMENTAR

Mehr Investitionen in E-Mobilität statt Subventionen

Der Plan der Bundesregierung einer Halbierung des geldwerten Vorteils von 1 auf 0,5 Prozent ab 2019 als Anreiz für einen Umstieg auf E- und Hybriddienstwagen ist lediglich eine weitere Ausweitung der Subventionspolitik des Bundes. Vor allem die Gleichstellung von Elektro- und Hybridantrieb ist dabei mehr als kritisch zu sehen. Sie konterkariert sogar das damit eigentlich verbundene umweltpolitische Ziel. Jeder dritte neu zugelassene PKW in Deutschland ist ein Firmenwagen, weshalb der Ansatz auf den ersten Blick richtig erscheint. Folge der geplanten Halbierung ist aber gleichzeitig eine Steigerung der Dienstwagensubvention von jährlich knapp drei auf fünf Milliarden Euro und damit auch ein jährliches Defizit im allgemeinen Steuertopf um zwei Milliarden Euro, zulasten aller Steuerzahler.

Vor allem die Subventionierung von Plugin-Hybrid-PKW ist höchst fragwürdig, weil niemand prüft, ob und in welchem Umfang der Halter überhaupt den E-Antrieb seines Autos nutzt. In der Praxis heißt das oft, dass vor allem Leasingnehmer von Firmen ihr Fahrzeug nach ein oder zwei Jahren mit noch originaleingeschweißtem Ladekabel zurückgeben. Das ist angesichts der geringen Reichweite im E-Modus auch nachvollziehbar. Es gibt eben keinen Überprüfungszwang oder eine Nachweispflicht, ob und wie oft der E-Antrieb überhaupt in Betrieb genommen wurde.

Die wegen des zusätzlichen Antriebes und der Batterie schwereren Hybrid-Dienstwagen sind am Ende sogar umweltpolitisch fragwürdig, da ihre CO₂-Bilanz und Straßenabnutzung, aber auch ihre Verkehrssicherheit schlechter ist, als bei vergleichbaren und leichteren konventionellen Diesel-Fahrzeugen. Sie geben auch keinen Anreiz zur Umstellung auf E-Mobilität, sondern wären mit der Neuregelung vielmehr reines Steuer-

OLIVER LUKSIC kritisiert die geplante Förderung von Plugin-Hybrid-Autos bei der Dienstwagenbesteuerung, die das eigentliche umweltpolitische Ziel konterkariere.



Der Autor (38) ist verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion.

sparmodell. Gleichzeitig verführt die Einsparmöglichkeit dazu, auf die nächstgrößere Modellklasse umzusteigen, die vor der Halbierung vielleicht nicht erschwinglich war.

Aber auch E-Fahrzeuge an sich sind beim derzeitigen Energiemix hierzulande, der Batterieerzeugung und Rohstoffgewinnung nicht so sauber wie ihr Ruf. Die Bundesregierung setzt Zielmarken, wie zum Beispiel auch bei der E-Auto-Kaufprämie oder der Befreiung von E-LKWs von der Maut, die unter heutigen Bedingungen keine Chance haben erreicht zu werden, weil die dazu notwendigen Rahmenbedingungen fehlen oder die gewünschten Fahrzeuge gar nicht auf dem Markt verfügbar sind. Was wir vielmehr brauchen, ist ein flächendeckendes Netz von Ladesäulen, dessen Ausbau bis heute nur schleppend vorankommt. Dann kämen wir auch ohne Subventionen und staatliche Prämien voran. Von den benötigten 100 000 bis 150 000 Ladepunkten gibt es deutschlandweit gerade einmal um die 12 000.

Förderungen des Bundes müssen auch technologieoffen sein und nicht eine moderne Antriebsform gegen die andere ausspielen. Neben dem Elektroantrieb gibt es bekanntlich weitere alternative Antriebsformen, zum Beispiel mit Wasserstoff oder modernen synthetischen Kraftstoffen. Eine sinnvolle und umweltpolitisch saubere Lösung könnte darüber hinaus die steuerliche Gleichsetzung der Bahncard 100 mit dem bestehenden Dienstwagenprivileg sein.

Mit der Halbierung des Prozentsatzes bei der Dienstwagenbesteuerung für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge bringt die Bundesregierung jedenfalls nur die nächste schlecht durchdachte Subvention ins Rennen, um ihr völlig unrealistisches Ziel von einer Million Elektrofahrzeuge bis 2020 doch noch zu erreichen. Darüber hinaus ist sie auch nicht degressiv ausgestaltet, womit der Bund gegen seine eigenen Leitlinien verstößt. Wenn die Bundesregierung wirklich ernsthaft die Elektromobilität fördern will, muss sie ihre derzeitige Subventionspolitik überdenken und ihre Mittel sinnvoll für eine Mobilität der Zukunft anlegen. Deutschland darf den Anschluss in Sachen Digitalisierung, Breitbandausbau, 5G und autonomes Fahren nicht verpassen. Hier sind Investitionen gut angelegt, um vorhandene Defizite wettzumachen und eine moderne, technologieoffene Mobilität zu schaffen.