

Neues Gutachten zum Klimaschutz im Verkehr

## **CO<sub>2</sub>-neutrale Alternativen zu E-Autos werden benachteiligt**

**Berlin, 23. Januar 2019 – Elektroautos werden von der EU und der Bundespolitik in erheblichem Umfang gegenüber alternativen Wegen zum Klimaschutz im Verkehr wie Bio- und E-Fuels bevorzugt. Dies gilt insbesondere ab 2021, wenn die EU-Obergrenze von durchschnittlich 95 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer für neue Pkw in Kraft tritt, wie aus einem Gutachten von Economic Trends Research (ETR) im Auftrag des MWV hervorgeht.**

Demnach genießt ein E-Auto über 12 Jahre Nutzungsdauer direkte und indirekte staatliche Vorteile von bis zu 24.000 Euro gegenüber einem herkömmlichen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Das gilt auch, wenn dieses mit treibhausgasneutralen Kraftstoffen wie E-Fuels und modernen Biofuels betrieben wird (siehe Tabelle, Seite 2).

Dazu MWV-Hauptgeschäftsführer Prof. Christian Küchen: „Die Berechnungen belegen, dass E-Fuels und andere treibhausgasneutrale Kraftstoffe gute Chancen am Markt hätten, wenn sie nur annähernd die Förderung und Rahmenbedingungen wie E-Autos erhielten.“ ETR-Gutachter Prof. Michael Bräuninger: „Würde die Unterstützung für treibhausgasneutrale Kraftstoffe in vergleichbarem Umfang erfolgen, könnte man diese Kraftstoffe mit Beträgen von deutlich über zwei Euro je Liter fördern.“ Derzeit ist eine solche Unterstützung für erneuerbare Kraftstoffe nicht vorgesehen.

Electrofuels, kurz E-Fuels, werden mit Hilfe von Ökostrom und der Entnahme von CO<sub>2</sub> aus der Luft oder Industrieprozessen hergestellt. Erste Pilotanlagen laufen u.a. in Deutschland. Sie sind in der Gesamtbilanz annähernd treibhausgasneutral. Dasselbe gilt für moderne Biofuels der zweiten und dritten Generation, die nicht mehr mit Nahrungsmitteln oder Tierfutter konkurrieren.

Die Besserstellung für E-Autos ergibt sich unter anderem aus deutlich niedrigeren Energiesteuern auf Strom im Vergleich zu Benzin und Diesel, Befreiung von der Kfz-Steuer, staatlicher Kaufprämie und der ab diesem Jahr geltenden reduzierten Besteuerung von Dienstfahrzeugen. Einen wesentlichen Anteil am einseitigen Vorteil für E-Autos haben darüber hinaus die mit drastischen Strafen bewehrten EU-Obergrenzen für CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Autohersteller, die nur mit hohen Anteilen an E-Autos erfüllt werden können. Diese Strafen fließen in die Gesamtbewertung ein.

„Selbst wenn man die Belastungen der E-Auto-Fahrer durch die EEG-Umlage einbezieht, die beim Fahrzeug mit Verbrennungsmotor nicht anfallen, kommt man zu überraschenden Ergebnissen“, so das Fazit von Prof. Bräuninger. „Ein Elektroauto wie der BMW i3 ist über eine Nutzungsdauer von zwölf Jahren im Saldo um 18.000 Euro bessergestellt als ein VW Golf mit Benzin-Motor. In der Mittelklasse beträgt der Unterschied 19.000 Euro. In der Oberklasse fällt er noch größer aus: Inklusiv niedrigerer Dienstwagensteuer ist ein Tesla S75D mit 24.000 Euro gegenüber einem Mercedes CLS Diesel im Vorteil.“

Für Prof. Küchen belegen die Zahlen „mit großer Deutlichkeit, dass die Technologieoffenheit bei den Rahmenbedingungen für den Verkehrssektor bereits heute vollkommen unter die Räder gekommen ist. Dabei ist die einseitige Fixierung von Teilen der Politik auf die Elektromobilität mehr als kurzfristig. Schließlich werden alle Optionen benötigt, um die höchst ambitionierten Klimaziele im Verkehr zu erreichen“.

Fiskalische und regulatorische Be- und Entlastungen von E-Autos und Pkw mit Verbrennungsmotor im Vergleich (Angaben in Euro)

	Energie- steuer <sup>1</sup>	Kfz-Steuer <sup>2</sup>	Dienst- wagen <sup>3</sup>	Flotten- grenzwert <sup>4</sup>	Regulierung Energie <sup>5</sup>	Summe
Kompaktklasse						
Golf (Benziner)	4.320	1.536	4.818	1.710	119	12.503
BMW i3	354	-2.000	3.785	-9.025	1.326	-5.559
Mittelklasse						
Passat (Diesel)	3.884	2.784	6.658	1.805	149	15.279
Mercedes B-Klasse Electric Drive	653	-2.000	4.179	-9.025	2.445	-3.748
Oberklasse						
Mercedes (CLS, Diesel)	5.419	3.816	12.211	4.180	207	25.833
Tesla S75D	732		7.257	-9.025	2.739	1.704

1) Energiesteuer: Steuern auf Kraftstoffe und Strom inklusive Konzessionsabgabe

2) Kfz-Steuern und staatlicher Anteil an der Kaufprämie

3) Besteuerung des geldwerten Vorteils der privaten Nutzung des Dienstwagens über 4 Jahre

4) Pönale oder implizite Prämie aus den Flottengrenzwerten

5) THG-Minderungsquote bei Kraftstoffen; Umlagen zur Förderung nachhaltiger Stromerzeugung (insbesondere EEG-Umlage)