



DIE WELT, 10.08.2021, Nr. 184, S. 9 / Ressort: Wirtschaft

Rubrik: Wirtschaft

Teure Subventionen für Elektroautos

Ökonomen der Deutschen Bank haben ausgerechnet, dass Steuerersparnis und Zuschüsse pro E-Auto rund 20.000 Euro betragen. Das sind 1000 Euro je Tonne CO₂

Daniel Zwick

Der Umstieg der Automobilbranche auf die Elektromobilität kostet den deutschen Staat weit mehr als bisher angenommen. Zu diesem Ergebnis kommen die Ökonomen von Deutsche Bank Research. "Über die gesamte Nutzungsdauer kommen fiskalische Effekte von mehr als 20.000 Euro zusammen, wenn in der gehobenen Mittelklasse ein BEV statt eines Autos mit Verbrennungsmotor genutzt wird", schreiben Eric Heymann und Katharina Knuth von DB Research. "Der Blick auf die verschiedenen monetären Fördermaßnahmen verdeutlicht, dass der steigende Marktanteil von Elektroautos in Deutschland für den Staat einen hohen Preis hat." Die Abkürzung BEV steht für "Battery Electric Vehicle", also ein reines Elektrofahrzeug.

Die Berechnungen der Analysten zeigen, dass die aktuell hohen Subventionen beim Kauf von Elektroautos nur einen kleinen Teil der staatlichen Unterstützung ausmachen. Viel größer ist die Summe, die Elektroauto-Fahrer im Vergleich zu Verbrenner-Besitzern an Steuern und Abgaben während der Nutzungsphase sparen können. Nach Ansicht der Banker sind mit diesem System enorme Probleme verbunden: Einerseits stellen sie eine deutliche soziale Schieflage fest, andererseits bemerken sie, dass die Klimaeffekte des Umstiegs auf Elektroautos noch sehr gering sind.

Trotz solcher Kritikpunkte hat die Bundesregierung die Förderung zuletzt noch deutlich ausgebaut. Als Anfang August die Marke von einer Million zugelassener E-Autos auf der Straße erreicht war, feierten sich die zuständigen Minister mit einer gemeinsamen Pressemeldung. Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) sprach von einem "entscheidenden Meilenstein" und kündigte an, die Kaufprämien bis 2025 zu verlängern. "Eine Million Elektroautos stehen für millionenfach weniger CO₂-Emissionen im Verkehr", sagte Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD). Und Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) bekräftigte das Ziel, 14 Millionen E-Autos bis 2030 auf die Straßen zu bringen. Besonders die Kaufprämie gilt unter Experten als Schlüssel für den Elektro-Boom in Deutschland.

"Letztlich genügt das aktuelle regulatorische Regime nicht den Forderungen nach ökonomischer Effizienz und ökologischer Effektivität", meinen Heymann und Knuth. Zu den 20.000 Euro pro Elektroauto schreiben sie: "Die Ausgaben der öffentlichen Haushalte pro Schüler lagen in Deutschland im Jahr 2019 bei 8200 Euro." Das seien zwar die Ausgaben für einen Schüler pro Jahr, "der Vergleich ist dennoch bemerkenswert". Dass "Umweltbonus" und "Innovationsprämie" deutliche Auswirkungen auf einen Markt haben, zeigt sich Monat für Monat in den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamts. Allein im Juli kamen Elektroautos und Plug-in-Hybride auf einen Anteil von 23,5 Prozent an allen Neuzulassungen in Deutschland.

Seit Jahresbeginn wurden mehr als 368.000 solcher Fahrzeuge neu zugelassen - mit entsprechender staatlicher Kaufprämie. Bis zu 6000 Euro aus Steuermitteln schießt der Bund beim Kauf eines neuen Elektroautos zu, 3000 Euro Prämie kommen zusätzlich vom Hersteller. Kostet der Wagen mehr als 40.000 Euro, dann sinkt der Zuschuss auf 7500 Euro (5000 vom Steuerzahler). Für Plug-in-Hybride liegen die Neuwagen-Subventionen bei 6750 Euro, bzw. 5625 Euro.

Unter der Annahme, dass beide Wagen zwölf Jahre lang gefahren werden und durchschnittlich auf 15.000 Kilometern Laufleistung pro Jahr kommen, vergleichen sie in ihrer Berechnung die Kosten für zwei jeweils ähnlich teure Kompaktwagen (VW Golf Life und VW ID.3 Pure) und zwei Autos der Mittelklasse (Audi E-Tron 50 quattro und Audi SQ5). Dabei legen sie jeweils die Verbrauchswerte nach Herstellerangaben zugrunde und treffen eher moderate Annahmen über die weitere Entwicklung der CO₂-Abgaben auf Diesel und Benzin. Derzeit werden 25 Euro pro Tonne CO₂ fällig, was einem Preisaufschlag von etwa sieben Cent pro Liter Benzin und acht Cent beim Diesel ausmacht. Für 2030 gehen die Ökonomen von 80 Euro pro Tonne CO₂ aus - das entspricht ihren Berechnungen zufolge 22 Cent pro Liter Benzin und 25 Cent pro Liter Diesel. Bei der Mineralölsteuer rechnen sie nicht mit einem Anstieg, genauso bei der Stromsteuer (zwei Cent pro Kilowattstunde).

In der Golf-Klasse machen diese Posten den größten Unterschied zwischen Verbrenner und E-Auto aus. Während für den Benziner in den zwölf Jahren der Berechnung zufolge **Energiesteuern** in Höhe von 6500 Euro anfallen, sind es fürs Elektroauto nur 550 Euro. Dazu kommen 1600 Euro für den CO₂-Aufpreis und 1000 Euro Kfz-Steuer - von der das E-Auto bis 2030 befreit ist.

Außerdem fällt für den Strom im Vergleich zum teuren Benzin weniger Mehrwertsteuer an. "Somit entsteht bereits in der Nutzungsphase ein Unterschied von etwa 9500 Euro bei den Steuereinnahmen", heißt es in der Studie. "Wenn der Umweltbonus mit einberechnet wird, summiert sich der fiskalische Effekt auf 15.500 Euro für die gesamte Laufzeit und somit

auf EUR 1300 pro Jahr." Noch höher fallen die Werte beim Vergleich der beiden Mittelklasse-Audis aus: "Bei einem Verbrauch von 8,1 l/100 km des SQ5 und 21,9 kWh/100 km des E-Tron summiert sich der Unterschied in den Steuereinnahmen auf insgesamt 22.000 Euro bzw. auf mehr als 1800 Euro pro Jahr inklusive Umweltbonus." Dabei fällt die Kfz-Steuer für die großen Wagen deutlich stärker ins Gewicht.

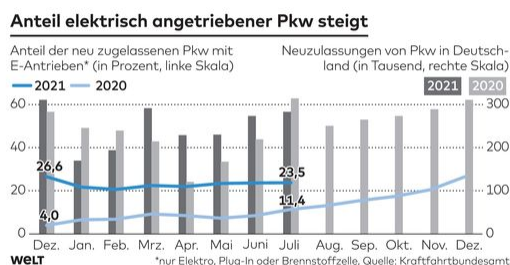
Sie summiert sich beim Diesel auf 7400 Euro in zwölf Jahren - für das Elektroauto werden nach Ende der Befreiung 2030 noch 184 Euro fällig. Noch höher fällt die Steuerersparnis bei Firmenwagen aus: Wegen der deutlich günstigeren Anrechnung des geldwerten Vorteils sparen die Nutzer beim Kompaktwagen weitere 1000 Euro, beim Mittelklassefahrzeug bis zu 1800 Euro - pro Jahr.

Lohnt sich dieser enorme Aufwand auf Kosten aller Steuerzahler? Die Ökonomen berechnen dazu, wie viel CO₂ durch die Elektroautos im Vergleich zu Verbrennern eingespart werden kann. Dazu nehmen sie an, dass die CO₂-Intensität im deutschen Strommix von 427 g/kWh im Jahr 2019 auf 130 g/kWh bis Anfang der 2030er-Jahre sinkt, woraus sich ein Durchschnitt von 280 g/kWh ergibt.

Den "CO₂-Rucksack" aus der Produktion des E-Autos rechnen sie nicht mit ein. In der Nutzungsphase schaffen die E-Autos damit CO₂-Einsparungen von 15 Tonnen in der Kompaktklasse und 27 Tonnen in der Mittelklasse. Ernüchterndes Ergebnis: "Setzt man diese Einsparungen ins Verhältnis zum fiskalischen Effekt, resultieren daraus CO₂-Vermeidungskosten (beim Staat) in Höhe von etwa 1000 bzw. 800 Euro pro Tonne." Nicht berücksichtigt seien unter anderem die Transformationskosten in der Automobilindustrie hin zur E-Mobilität sowie die Kosten für die Umstellung auf **erneuerbare Energien** im Stromsektor. Im Vergleich dazu erscheint der Preis von etwa 50 Euro für eine Tonne CO₂ im europäischen Emissionshandel lächerlich gering. In dieses System sollte der Verkehr nach Ansicht der Ökonomen mit einbezogen werden. Immerhin könnte der Aufwand dazu führen, dass der Sektor künftig deutlich weniger Klimagas ausstößt. "Ein Allheilmittel ist die Elektromobilität in Sachen Klimaschutz dagegen nicht", schreiben Heymann und Knuth.

Und sie ist auch nicht besonders sozial. Denn momentan leisten sich vor allem Besserverdienende ein neues Elektroauto. Das hatte eine Auswertung der KfW im Mai gezeigt. Neben überdurchschnittlichem Einkommen zeichnet viele Käufer auch aus, dass sie in einem Ein- oder Zweifamilienhaus wohnen und über einen Stellplatz mit Lademöglichkeit verfügen.

Daniel Zwick



Bildunterschrift: Ein VW ID.3: Bei einer Laufzeit von 12 Jahren fallen für das kompakte E-Auto nur 550 Euro **Energiesteuern** an. Beim VW Golf ist es mehr als das Zehnfache

Quelle:	DIE WELT, 10.08.2021, Nr. 184, S. 9
Ressort:	Wirtschaft
Rubrik:	Wirtschaft
Dokumentnummer:	178735152

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/WELT_3d8ce22fb379c3295d3ea2b96f37560973d9b1f2

Alle Rechte vorbehalten: (c) WeltN24 GmbH

GENIOS © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH