

## **CAMA-Kommentar**

20/2009

### **Droht der Übergang zur Elektromobilität an staatlichen Einnahmeausfällen zu scheitern?**

- Herausforderungen und erste Lösungsansätze

Der „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ wird unabhängig von den derzeit laufenden Koalitionsverhandlungen in seinen Grundzügen auch in der kommenden Legislaturperiode Bestand haben. Er klammert aber bislang steuerpolitische Belange gänzlich aus. In der gesamten öffentlichen Diskussion wird übersehen, dass die Probleme auf dem Weg zur (von der Politik angestrebten) emissionsfreien Mobilität

- nicht nur – aus technischer und betriebswirtschaftlicher Sicht - in der Leistungsfähigkeit von Batterien oder den Kosten für den Aufbau der benötigten Infrastruktur bestehen,
- sondern auch – aus volkswirtschaftlicher Sicht – in der Entwicklung eines völlig neuen Besteuerungskonzeptes von Mobilität liegen.

Volkswirtschaften wie die Bundesrepublik Deutschland stehen in naher Zukunft vor einer enormen Herausforderung, weil dort entgegen des landläufig verbreiteten Irrglaubens nicht Mobilität an sich (von der Versicherungssteuer einmal abgesehen), sondern eine genau definierte (technologische!) Ausprägung von Mobilität (in Form des „klassischen“ Verbrennungsmotors) besteuert wird. Diese Einnahmequelle wurde im historischen Zeitraum eines Jahrhunderts immer weiter verfeinert und basiert im Wesentlichen auf drei Säulen. Dies zeigt folgendes Beispiel: In der vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Mai 2009 veröffentlichten Steuerschätzung werden die voraussichtlichen Einnahmen aus der Energiesteuer (vormals: Mineralölsteuer, Ökosteuern) auf EUR 34,3 Mrd. (ohne Heizstoffe) beziffert, der Umfang der Kraftfahrzeugsteuer auf EUR 8,5 Mrd. Dazu addiert sich noch der wegen der Bindung an die Entwicklung des Rohstoffpreises unter Umständen stark schwankende Anteil der auf Kraftstoffe erhobene Anteil der Mehrwertsteuer, der in der Steuerschätzung zwar nicht separat ausgewiesen wird, bei einem täglichen Verbrauch von ca. 150 Mio. Litern (davon 51% Diesel, 49% Benzin) Kraftstoff (ohne Flugbenzin) auf ca. EUR 11 Mrd. taxiert werden kann. In Summe ergeben sich somit aus der Besteuerung von Mobilität auf dem Konzept des Verbrennungsmotors jährliche Steuereinnahmen von EUR 53,8 Mrd. Bei den vom BMF antizipierten Bundessteuereinnahmen von EUR 215 Mrd. im Jahre 2010 bedeutet dies einen Anteil von 25%. Ein Viertel der gesamten Steuereinnahmen des Bundes im kommenden Jahr basiert also auf der Besteuerung des Verbrennungsmotors - einer Technologie, der die Bundesregierung im kommenden Jahrzehnt den Rücken kehren will, wenn Deutschland zum weltweiten

„Leitmarkt für Elektromobilität“ werden soll und gegen Ende des kommenden Jahrzehnts mit einer Mio. Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen gerechnet wird.

Damit drohen dem Staat mit dem Übergang zur Elektromobilität hohe Einnahmeausfälle: Dies verdeutlicht das Beispiel des sich derzeit bei Endkunden im Versuch befindlichen MINI E. Er verbraucht laut Herstellerangaben 15kWh Strom auf 100 km. Bei einem derzeitigen Steuersatz der Stromsteuer von 2,05 Cent je Kilowattstunde verdient der Staat daran knapp 31 Cent. Ein konventioneller MINI mit Verbrennungsmotor (85 KW) und einem Normverbrauch von 7,3 Liter /100km beschert dem Staat hingegen Einnahmen in Höhe von EUR 6,50 (anteilige Kfz-Steuer nicht mit eingerechnet); die Steuerbelastung beim „Stromer“ beträgt folglich nur 5% des Steueraufkommens beim Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Angesichts einer prognostizierten Neuverschuldung in Höhe von EUR 313 Mrd. bis zum Jahr 2013 sowie eines Rekorddefizits der öffentlichen Haushalte (mehr als EUR 2 Bill. bis 2013 laut Aussagen des Finanzplanungsrates von Bund und Ländern) sind Steuerausfälle in dieser Größenordnung aus volkswirtschaftlicher Sicht dramatisch.

Droht daran der Übergang zur Elektromobilität zu scheitern?

Das hängt davon ab, ob die neue Bundesregierung folgende Herausforderung annimmt:

- einerseits ein Umfeld von Steuerleichterungen und Subventionen zu schaffen, um die selbst gesteckten energie- und klimapolitischen Ziele (Leitmarkt für Elektromobilität, flächendeckende Penetration von emissionsfreien Kraftfahrzeugen) zu erreichen und die damit einhergehenden Strategie „weg vom Öl“ verwirklichen zu können und
- andererseits die staatlichen Einnahmen aus der Besteuerung der Mobilität zu sichern, die bislang einen (signifikanten) Beitrag zum Bundeshaushalt geleistet haben (und eine volkswirtschaftliche Abhängigkeit vom Verbrennungsmotor bedeuteten).

Eine Lösung könnte darin liegen, mittelfristig eine Steuerumschichtung vorzubereiten. In der Einführungsphase muss die Elektromobilität gegenüber der traditionellen Verbrennungstechnologie – auch steuerlich - gefördert werden, um die strukturellen Nachteile kleiner Produktionsmengen bei hohen Anlaufkosten zu kompensieren und die Elektrofahrzeuge für den Durchschnittsverdiener bezahlbar zu halten.

Ist der Einstieg in die Elektromobilität geschafft und kann ab einem noch näher zu definierenden Marktanteil der Übergang in dieses Mobilitätskonzept nicht mehr rückgängig gemacht werden, dann kann die Steuerlast im gleichen Maße erhöht werden, wie die (Produktions)-Kosten der Elektromobilität sinken, um aus Sicht des Staatshaushaltes den Einnahmeausfall so weit wie dann nötig zu begrenzen.

Diese Steuerumschichtung ist heute zu beginnen, weil die Kommerzialisierung der Elektromobilität für die Endkunden eine klare Preisperspektive braucht und der Preis, insbesondere die laufenden Kosten der Elektrofahrzeuge, von der Steuerhöhe abhängen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend!