

DEBATTE: VOM VERBRENNER ZUM STROMER

WARUM DAS THEMA FAHRZEUGBESTEUERUNG WICHTIG IST



Bild 1: Historische Postkarte von 1970 von einer Autowaschanlage in Williams Lake im US-Bundesstaat British Columbia

Nur ein zügiger Ausstieg aus den fossilen Energieträgern kann das Klima retten. Bei der Verbrennung von Kohle, Erdöl und Erdgas wird fossiler, ehemals festgebundener Kohlenstoff in großen Mengen als Kohlenstoffdioxid (CO₂) in der Atmosphäre freigesetzt. Ein großes Kohlekraftwerk produziert mehr als tausend Tonnen Klimagas pro Stunde! Auch Verbrennungsmotoren sind stark am Klimawandel beteiligt. Ihre Abgase werden auch weiterhin in die Atmosphäre gelangen und dort klimaschädigend wirken. Die Luftschicht heizt sich auf, weil die im Infrarotbereich abgestrahlte Energie von der Atmosphäre absorbiert wird. Der damit verbundene Anstieg der Gleichgewichtstemperatur ist eine existentielle Bedrohung für alles Leben. Die Menschheit muss sich schnellstens von fossilen Brennstoffen verabschieden.

Erdöl ist heute der primäre Energieträger im Verkehrsbereich. Verbrennungsmotoren werden mit fossilen Energieträgern wie Benzin und Diesel betrieben. Aus Biomasse synthetisierte umweltneutrale Kraftstoffe sind nur in kleinen Mengen verfügbar. Auch Biogas und grüner Was-

serstoff können als saubere Kraftstoffe dienen. Voraussichtlich werden einige Verbrenner auch in Zukunft damit fahren. Die meisten Straßenfahrzeuge werden jedoch mit Elektromotoren bestückt sein, die den Strom von mitgeführten Batterien oder Brennstoffzellen beziehen.

Das Zeitalter des Verbrenners geht zur Neige. Verbrennungsmotoren werden durch Elektromotoren ersetzt. Der Hubraum des Motors kann nicht länger als Maßeinheit für die Kraftfahrzeugsteuer dienen. Die administrative Kostenerfassung muss für alle Antriebsarten neu gestaltet werden. Zurzeit richtet sich der Steuersatz nicht nur nach dem Hubraum des Motors, sondern auch nach Verbrennungsart (Otto- oder Dieselmotor), nach der EU-Abgasnorm (Euronorm), nach den Abgasinhaltsstoffen und dem Datum der Erstanmeldung. Für Lastkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge gelten weitere Regeln. In Zukunft werden Straßenfahrzeuge mit elektrischen Motoren (Batterie und Brennstoffzelle), hybride Antriebe (elektrisch kombiniert mit Biokraftstoff-Motoren) oder Verbrennungsmotoren unterwegs sein, die mit umweltneutralem

Biosprit oder Biogas betrieben werden. Das administrative Gerüst der KFZ-Steuer muss grundlegend überdacht werden. Technische Merkmale von Verbrennungsmotoren können nicht länger als Basis für Abgaben für die vom Staat erbrachten Leistungen dienen. Vielleicht könnte eine Art Vermögenssteuer auf den aktuellen Wert von Fahrzeugen als Grundlage für die Besteuerung dienen? Auch muss ein Weg für den gleitenden Übergang von Verbrennern zu Stromern gefunden werden. Der notwendige Wandel könnte wie folgt erfolgen.

Konkrete Schritte, um den Wandel einzuleiten

Die wesentlichen Elemente der Kostenerfassung bleiben erhalten. Registrierung des Fahrzeugs, der Unterhalt von Straßen und die Belastung der Umwelt wird weiterhin den Fahrzeughalterinnen und -haltern in Rechnung gestellt. Die folgenden vier Punkte sind bei der fiskalischen Gestaltung der Verkehrswende jedoch zu beachten.

Fahrzeugregistrierung: Nummernschilder dienen der Fahrzeugidentifika-



Foto: Irina Váranovych via Pexels

Bild 2: Bisher dient der Hubraum des Motors als Maßeinheit für die Kraftfahrzeugsteuer

tion im Verkehr, bei Unfällen, Verkäufen oder für Versicherungen. Sie verbinden den Namen des Fahrzeughalters mit dem Fahrzeug. Jedes Nummernschild, gleich ob es an einem PKW, Lastwagen, Bus, Motorrad, Anhänger, Traktor oder einem Bagger montiert ist, sollte deshalb mit der gleichen jährlichen Verwaltungsgebühr belastet werden. Diese wird für alle Fahrzeuge erhoben, denn für jedes Schild entstehen unabhängig vom Alter, Einsatz oder Antriebsart gleiche Kosten. Die jährliche Gebühr deckt den Verwaltungsaufwand. Ein jährlicher Betrag von 100 € wäre vertretbar.

Fahrzeugsteuer: Fahrzeuge sind Teil des Vermögens. Deshalb sollte neben Grundbesitz und anderem Eigentum auch Fahrzeuge mit einer Art Vermögensteuer belastet werden. Der Wert eines Fahrzeugs wird bei der Erstzulassung erfasst und dann über einen gewissen Zeitraum abgeschrieben – als Vorschlag: zehn Jahre. Auf den so ermittelten „Steuerwert“ wird jeweils am Jahrestag der Erstzulassung eine Steuer erhoben – als Vorschlag: 1 %. Bei einem Wechsel der das Fahrzeug be-

sitzenden Person wird die Abschreibung weitergeführt. Nach zehn Jahren ist das Fahrzeug abgeschrieben. Die Wertbesteuerung wird beendet, aber die Gebühr für die Fahrzeugregistrierung wird weiter erhoben. Der Marktwert des Fahrzeugs ist unabhängig vom Steuerwert.

Gebühr für die Benutzung öffentlicher Straßen: Die Benutzung öffentlicher Straßen wird über den Energieverbrauch abgerechnet. Die Abnutzung der Straßen steigt mit den gefahrenen Kilometern und dem Gewicht des Fahrzeugs. Der Energiebedarf für den Antrieb von Fahrzeugen, der ebenfalls mit Fahrleistung und Gewicht steigt, ist also ein gutes Mass für die Abnutzung der öffentlichen Verkehrswege, denn viele Kilometer eines schweren Fahrzeugs beanspruchen die Straßen mehr als kürzere Strecken mit einem leichteren Fahrzeug. Solange Verbrenner noch auf der Straße sind, werden die Gebühren für die Straßenbenutzung zusammen mit den Kraftstoffkosten beim Tanken bezahlt. Für Stromer ist der geladene Strom bereits steuerlich belastet. Ein Teil der Stromsteuer müsste in die Straßenbaukasse abgezweigt werden. Wasserstoff müsste mit einem Zuschlag für die Straßenbenutzung belastet werden. Alle ausschliesslich auf privaten Grundstücken, in der Land- oder Forstwirtschaft, Industrie, Bergbau oder Bauwirtschaft benutzen Traktoren oder Baufahrzeuge sollten von dieser Straßenbenutzungsabgabe befreit werden.

Kohlenstoffabgabe für fossile Kraftstoffe: Fossile Kraftstoffe werden mit einer Abgabe belastet, die zweckgebunden für die Finanzierung der durch den Klimawandel verursachten Schäden verwendet wird. Die Abgabe wird auf den Kohlenstoff erhoben, der mit den fossilen Energieträgern in Umlauf gebracht wird und nicht auf das bei der Verbrennung entstehende und mengenmässig schwer zu erfassende CO₂. Der mit Biogas und

Biosprit getankte klimaneutrale pflanzliche Kohlenstoff ist von der Kohlenstoffabgabe befreit. Auch für Stromer, gleich ob mit Batterien oder H₂-Brennstoffzellen ausgestattet, wird keine CO₂-Abgabe erhoben. Strom von thermischen Kraftwerken ist bereits mit der auf den fossilen Kohlenstoff erhobenen Abgabe belastet.

Vorläufiges Fazit

Diese vier Kostenblöcke regeln die Abgaben für alle Antriebsarten. Der Übergang von Verbrennungsmotoren zu nachhaltigen Antrieben kann nach diesem Schema fließend gestaltet werden. Die Kohlenstoffabgabe auf fossile Kraftstoffe endet mit dem Ende der Nutzung von Benzin und Diesel. Mit sinkendem Anteil von Kohlestrom sinkt auch die indirekte CO₂-Belastung durch Elektrofahrzeuge. Das vorgestellte Schema schafft einen gleitenden Übergang von der heutigen komplexen Besteuerung von Motorfahrzeugen mit Verbrennungsmotor zur Wertbesteuerung von klimaneutralen Fahrzeugen.

Der administrative Wechsel von Verbrennern zu Stromern dürfte problemlos machbar sein. Nach Inkrafttreten des neuen Systems wird der Neuwert eines in den Verkehr gelangenden Neufahrzeugs bei der Erstzulassung elektronisch erfasst und dann über einen bestimmten Zeitraum linear abgeschrieben. Beim Verkauf eines Fahrzeugs wird diese Abschreibung weitergeführt. Nach zehn Jahren besitzt das Fahrzeug keinen Steuerwert mehr. Für bereits gemeldete Verbrenner bleibt das alte System der Besteuerung bis zur Stilllegung des Fahrzeugs erhalten. Neu zugelassene Verbrenner für umweltneutrale Kraftstoffe werden jedoch nach der neuen Regel behandelt. Die Verkehrswende kann also gleitend gestaltet werden. Für alle vor dem Inkrafttreten einer Wertbesteuerung gemeldeten Fahrzeuge bleiben die derzeitigen Regeln bestehen.



Foto: Kelly via Pexels

Bild 3: Luftbildaufnahme eines Parkplatzgeländes

ZUM AUTOR:

▶ Dr. Ulf Bossel

Dr. Ulf Bossel, Ph.D. (UC Berkeley), Dipl. Masch. Ing. (ETH Zürich), Berater für nachhaltige Energielösungen, Mitbegründer der DGS und deren Präsident von 1976 bis 1978.

ubossel@bluewin.ch