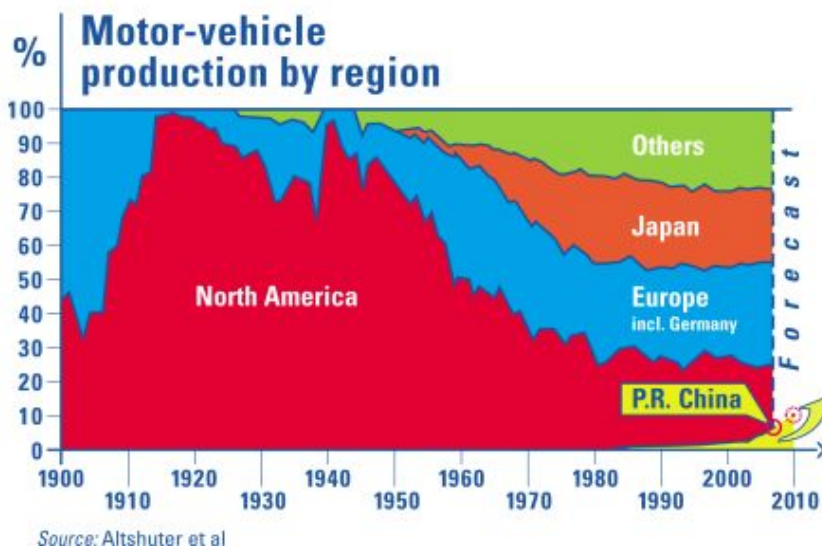


Arno's EnergieGedanken (14)

## Über Steuern als (S)teuerungsinstrumente

Heute lesen Sie die 14. Ausgabe von "Arno`s EnergieGedanken" von Arno A. Evers, dem Gründer und bis 2006 langjährigen Veranstalter des Gemeinschaftsstands "Hydrogen + Fuel Cells" auf den jährlichen Hannover-Messen. Bis 2010 sind Evers und sein Team im Auftrag der Deutschen Messe-AG als Sprecher, Aussteller oder Teilnehmer auf Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Kongressen als Botschafter des Gemeinschaftsstands weltweit tätig. All diese Aktivitäten sind im Internet dokumentiert und werden zeitnah aktualisiert. "Arno`s EnergieGedanken" werden im Wechsel mit der Kolumne von Prof. Winter veröffentlicht.



Unsere Bundesregierung tut sich derzeit unter anderem auch bei der Frage schwer, tragfähige Kompromisse bei der zukünftigen Besteuerung von Kraftfahrzeugen zu finden. Sie soll sich in Zukunft nicht mehr am Hubraum orientieren, sondern am Ausstoß von Kohlendioxid, also am Verbrauch.

Eigentlich eine sinnvolle Idee, sie könnte Autofahrer dazu bewegen, rascher von Spritschluckern auf effizientere Autos umzusteigen. Doch schon treten die Lobbyisten auf die Bühne und verwässern die Absichten. Sie könnte zum Beispiel nur für Neuwagen gelten, ältere Fahrzeuge gelangen so zu einem, eigentlich ja nicht gewollten, Steuervorteil.

Die Europäische Union ist auch nicht untätig. Kommissionsvizepräsident Günter Verheugen legte in diesen Tagen einen Entwurf vor, der die technische Ausstattung von Fahrzeugen vorschreiben will. "Umweltfreundlicher und sicherer", so ein Kommissionssprecher, sollen die Fahrzeuge dadurch werden. Vorgeschrieben sollen unter anderem auch die Inhalte der Werbung werden. Zumal nicht nur die Anzahl der weltweit zugelassenen Fahrzeuge täglich steigt, sondern auch dessen Massen und die Leistungen in kW. "Schneller, größer, schwerer..." gilt hier ungebrochen.

Exportweltmeister Deutschland hatte, von der Öffentlichkeit eher unbemerkt, seinen ersten

Länder-Platz bei der Pkw-Herstellung allerdings schon 2007 an China abgegeben. Dort wurden 2007: 6 381 116 Fahrzeuge hergestellt (2006: 5 233 132). In der Bundesrepublik waren es 2007: 5 709 139 (2006: 5 398 508). Zum Vergleich USA 2007: 3 924 268 (2006: 4 366 996).

Für mich stehen hinter all diesen Zahlen nicht nur die Manager in den Autokonzernen als Anbieter, sondern stets einzelne, individuelle Entscheidungen, ein neues Auto zu kaufen. Dort müsste man ansetzen, mit besseren Informationen über Hintergründe und Zusammenhänge. Schön wäre es, wenn der "mündige" Käufer von selbst auf die Umweltverträglichkeit seines Autos achtet und somit auf den Kauf "containergroßer" Fahrzeuge mit hohen PS-Zahlen und Sprit zehrenden Extras verzichtet.

Fast alle dieser neu zugelassenen Fahrzeuge arbeiten mit Verbrennungsmotoren, von wenigen Hybrid- und Elektrofahrzeugen einmal abgesehen. Verbrennungsmotoren haben allerdings "naturgemäß" einen denkbar schlechten Wirkungsgrad, sie emittieren darüber hinaus außer Kohlenwasserstoff, -monoxid, und -dioxid auch Stickoxide und Ruß. Alles nicht gerade der Natur förderliche Emissionen.

Was sind die Alternativen? Zunächst mag man in der Tat, außer an Hybridfahrzeuge, an solche mit Elektro-Antrieb denken. Doch auch da muss man aufpassen, wenn man nicht nur schlichtweg den Ort der Emissionen verlagern will – vom Pkw zum Elektro-Kraftwerk. Mit heutigen Methoden hergestellter Strom ist beileibe nicht gerade "jungfräulich" in Bezug auf die allfällig anfallenden Emissionen bei Herstellung und Verteilung. Vom Wirkungsgrad bei der Strom-Herstellung ganz zu schweigen.

Also, was kann dann noch kommen? Seit Jahren haben wir viel gehört von Wasserstoff-Fahrzeugen (100 Prozent clean, 100 Prozent steam). Aber auch da sollte man bei der Wahrheit bleiben und stets "Ross und Reiter" nennen. Oft verwandelt sich aus fossilen Primärenergien erzeugter Wasserstoff in dem Moment, in dem er in einen Fahrzeug-Tank gefüllt wird, auf wundersame Weise in ein "grünes" Produkt. Der Verbraucher hat allerdings ein Recht darauf, zu erfahren, wo sein Energieträger herkommt und wie dieser erzeugt wurde. Wenn wir dereinst wirklich "direkt solar" erzeugten Wasserstoff haben werden, bin ich davon überzeugt, dass Fahrzeuge dafür auch nachgefragt werden. Zumal, wenn sie dann auch noch etwas mehr können, als nur von "A" nach "B" zu fahren.

Dann hätte man in der Tat auch gute Argumente für deren nachhaltige Besteuerung.

Gern möchte ich mit Ihnen über diese oder andere EnergieGedanken in einen Dialog treten. Sie erreichen mich unter: arno@fair-pr.com.

Artikel vom 02.06.2008, 22:23

**Links zur News:**

<http://www.oica.net>

<http://www.fair-pr.com/background/world-passenger-car-production-incl-pr-china.php>

<http://www.fair-pr.com/background/average-power-of-new-registered-cars-in-germany-1981-2006.php>

<http://www.fair-pr.com/meet-aae/nha2008/useful-usage-of-used-internal-combustion-engines.php>

**Bild:**

Weltweite Pkw-Produktion 1910 – 2010

(Foto/Abb.: Arno A. Evers FAIR-PR)