



Wortprotokoll der 85. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 5. September 2016, 12:00 bis 14.00 Uhr
Berlin, Europasaal PLH 4.900

Vorsitz: Ingrid Arndt-Brauer, MdB

Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 12

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr

BT-Drucksache 18/8828

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit
Ausschuss für Bildung, Forschung und
Technikfolgenabschätzung
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung



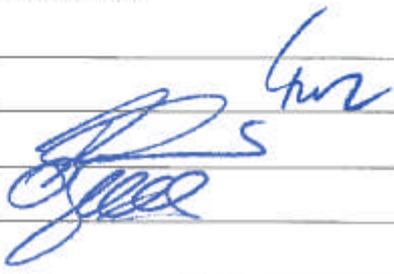
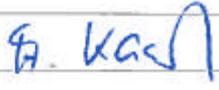
Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Montag, 5. September 2016, 12:00 Uhr

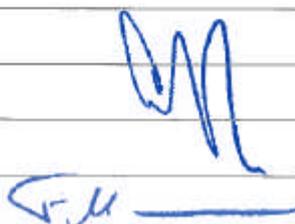
CDU/CSU

Ordentliche Mitglieder

Feiler, Uwe
Flosbach, Klaus-Peter
Güntzler, Fritz
Gutting, Olav
Hauer, Matthias
Horb, Margaret
Karliczek, Anja
Koob, Markus
Kudla, Bettina
Lerchenfeld, Philipp Graf
Michelbach Dr. h.c., Hans
Middelberg Dr., Mathias
Murmann Dr., Philipp
Radwan, Alexander
Schindler, Norbert
Steffel Dr., Frank
Stetten, Christian Frhr. von
Tillmann, Antje

Unterschrift





SPD

Ordentliche Mitglieder

- Arndt-Brauer, Ingrid
- Binding (Heidelberg), Lothar
- Daldrup, Bernhard
- Hakverdi, Metin
- Junge, Frank
- Kiziltepe, Cansel
- Petry, Christian
- Ryglewski, Sarah
- Schwarz, Andreas
- Zimmermann Dr., Jens

Zöllmer, Manfred

Schabedoth, Hans-Joachim

Stellvertretende Mitglieder

- Hartmann, Sebastian
- Jantz-Herrmann, Christina
- Krüger Dr., Hans-Ulrich
- Lauterbach Dr., Karl
- Mindrup, Klaus
- Poß, Joachim

Unterschrift

Ingrid Arndt-Brauer

Lothar Binding

Andreas Schwarz

Jens Zimmermann

Unterschrift



DIE LINKE.

Stellvertretende Mitglieder

Zdebel, Hubertus

Unterschrift

BÜ90/GR

Ordentliche Mitglieder

Gambke Dr., Thomas

Haßelmann, Britta

Paus, Lisa

Schick Dr., Gerhard

Unterschrift

paus

Stellvertretende Mitglieder

Andreae, Kerstin

Dröge, Katharina

Hajduk, Anja

Kindler, Sven-Christian

Unterschrift



SPD

Stellvertretende Mitglieder

Post, Florian

Sawade, Annette

Schneider (Erfurt), Carsten

Vöpel, Dirk

Ziegler, Dagmar

Unterschrift

D.

DIE LINKE.

Ordentliche Mitglieder

Claus, Roland

Karawanskij, Susanna

Pitterle, Richard

Troost Dr., Axel

Unterschrift

Stellvertretende Mitglieder

Lay, Caren

Schlecht, Michael

Wagenknecht Dr., Sahra

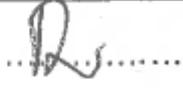
LUTZE, Thomas

Unterschrift

[Signature]



Unterschriftsliste 05.09.16
Fraktionsmitarbeiter 12:00

<u>Name</u>	<u>Fraktion</u>	<u>Unterschrift</u>
Stephan Rochow	CDU/CSU	
Christian Schmetz	CDU/CSU
Udo Weber	CDU/CSU
Silvia Marenow	CDU/CSU	
Susanne Kroll	SPD
Gerald Steininger	SPD
Dirk Klimach	SPD
Sandra Schuster	DIE LINKE.
Christoph Sauer	DIE LINKE.	
Klaus Seipp	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
Stefan Mai	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN



Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)
Montag, 5. September 2016, 12:00 Uhr

	Fraktionsvorsitz	Vertreter
CDU/CSU	_____	_____
SPD	_____	_____
DIE LINKE.	_____	_____
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	_____	_____

Fraktionsmitarbeiter

Name (Bitte in Druckschrift)	Fraktion	Unterschrift
Schad, Teresa	CDU/CSU	
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____



Bundesrat

Land	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amtsbezeichnung
Baden-Württemberg			
Bayern	Heizer	J. Heizer	RD
Berlin			
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg			
Hessen			
Mecklenburg-Vorpommern			
Niedersachsen	H. Hoff	H. Hoff	RD
Nordrhein-Westfalen			
Rheinland-Pfalz			
Saarland			
Sachsen	Sauß	Sauß	RD
Sachsen-Anhalt	Liedtke	Liedtke	MR
Schleswig-Holstein			
Thüringen			



Unterschriftsliste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zu dem

„Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“

- BT-Drucksache 18/8828 -

Montag, 5. September 2016 (12.00 bis 14.00 Uhr)

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

Mahler, Alexander

Hechtner, Prof. Dr. Frank

(Freie Universität Berlin)

Klingenburg, Konrad

(IG Metall)

Oeliger, Dietmar

(NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.)

Deutscher Steuerberaterverband e.V.

Klar, Manfred

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

Wünnemann, Dr. Monika



Walter, Bernd

(Bayerische Motoren Werke AG (BMW))

Wietschel, Prof. Dr. Martin

(Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI)



Beginn: 12.00 Uhr

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Guten Tag allerseits. Ich begrüße alle zur 85. Sitzung des Finanzausschusses, zu unserer öffentlichen Anhörung.

Ich begrüße vor allem die Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand für die Beratung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ auf den Bundestags-Drucksachen 18/8828 und 18/9239 zur Verfügung stellen.

Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab ihre schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Die Stellungnahmen finden sich auch im Internetauftritt des Finanzausschusses wieder und werden Bestandteil des Protokolls zur heutigen Sitzung.

Gehen Sie auch davon aus, dass wir diese gelesen haben und Sie uns diese nicht mehr vortragen müssen.

Ich begrüße die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses und natürlich die Kollegen aus den anderen Fachausschüssen, die uns hier heute besuchen. Für das Bundesministerium der Finanzen begrüße ich die Abteilungsleiterin 3 (Zoll-, Umsatzsteuer, Verbrauchssteuer) Ministerialdirektorin Colette Hercher sowie weitere Fachbeamte.

Ferner begrüße ich hier die Vertreter der Länder und soweit anwesend Vertreter der Bild-, Ton- und Printmedien, und ich darf natürlich auch die Gäste auf der Tribüne begrüßen und wünsche uns allen eine interessante Anhörung.

Zum Thema der heutigen Anhörung: Der heutigen Anhörung liegt der eingangs bereits erwähnte Gesetzentwurf zugrunde. Sein zentrales Ziel ist die Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge im

Straßenverkehr, damit auch dieser einen adäquaten Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emission sowie zur Dekarbonisierung leistet. Dieses Ziel soll erreicht werden, indem durch weitere steuerliche Maßnahmen im Kraftfahrzeugsteuer- und Einkommenssteuergesetz die entsprechende Anreizwirkung gesteigert wird.

Zum Ablauf der heutigen Anhörung: Für die Anhörung ist ein Zeitraum von ca. 2 Stunden, also bis ungefähr 14.00 Uhr vorgesehen. Nach unserem bewährten Verfahren sind höchstens zwei Fragen an einen Sachverständigen bzw. jeweils eine Frage an zwei Sachverständige zu stellen. Ziel ist es dabei, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Gelegenheit zur Fragestellung und Ihnen als Sachverständige zur Antwort zu geben.

Ich darf deshalb alle um kurze Fragen und knappe Antworten bitten.

Die fragstellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn ihrer Frage die Sachverständige oder den Sachverständigen zu nennen, an den sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen im Protokoll zu vermeiden.

Die Fraktionen werden gebeten, ihre Fragesteller im Vorhinein über die Obfrau oder den Obmann des Finanzausschusses bei mir anzumelden.

Zum Schluss sei mir dann noch der Hinweis erlaubt, dass die Anhörung heute live im Parlamentsfernsehen auf Kanal 2 übertragen wird. Verfolgt werden kann die Übertragung aber auch auf www.bundestag.de, über die App Deutscher Bundestag, auf Smartphones und Tablets und im Smart-TV.

Zur Protokollführung: Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts



das Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen.

Ich darf alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es nicht zu Störungen kommt.

Wir beginnen jetzt mit der Anhörung.

Erster Fragesteller ist für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Gutting.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage an den Deutschen Steuerberaterverband: Die vorgesehenen Maßnahmen sollen Lenkungswirkungen hin zu einer Förderung der Elektromobilität bewirken. Meist stehen Lenkungsziele im Steuerrecht im Spannungsfeld mit einer Verkomplizierung des Steuerrechts. Deswegen versuchen wir da immer vorsichtig vorzugehen. Halten Sie die hier vorgeschlagenen Maßnahmen vor diesem Hintergrund für vertretbar?

Und dann noch eine Frage an den VDA: Ein Baustein der Förderung sind die direkten Kaufanreize in Form der Kaufprämie. Der hier vorliegende Gesetzentwurf soll noch weitere flankierende Anreize für den Umstieg auf klimafreundlichere Fahrzeuge schaffen. Halten Sie vor diesem Hintergrund die weiteren Maßnahmen grundsätzlich für geeignet, um Anreize für den Umstieg zu schaffen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Gut. Vielen Dank. Herr Klar, bitte.

Sv **Manfred Klar** (Deutscher Steuerberaterverband e.V.): Vielen Dank. Gerne nehme ich zu dieser Frage Stellung. Wir haben das Problem im Steuerrecht, dass wir immer, wenn Lenkungsmaßnahmen geplant sind und diese über das Steuerrecht abgewickelt werden sollen, das zunächst doch mit sehr großem Bedacht sehen müssen. Wir wissen, dass im Steuerrecht die Definition von Begriffen eine entscheidende Rolle spielt. Wir wissen, dass die

Abgrenzung im Steuerrecht zwischen dem Privatvermögen und den betrieblichen Vermögenseiten eine ganz große Entscheidungshilfe oder auch Problematik darstellen kann. Weiterhin haben wir das Problem der Bewertung von Maßnahmen, die eingeleitet werden. Zudem hat jede Maßnahme, die Lenkungsmaßnahme ist, Auswirkungen auf die Steuergesetze, und da haben wir nicht nur eines, was wir heute schwerpunktmäßig ansprechen werden: Betroffen sind die Lohnsteuer, Ertragsteuern, die Körperschaftssteuer, die Umsatzsteuer, aber auch die Sozialabgaben, die im Zusammenhang mit Arbeitnehmern entstehen können.

Dazu kommen bei uns im Steuerrecht sehr stark die Aufzeichnungspflichten und die Dokumentation. Hinzu kommt, dass wir im Steuerrecht immer auch den praktischen Teil sehen und die Umsetzung in der Verwaltung, mit der Folge, dass sich daraus Streitpotenziale ergeben, die man im Gesetzgebungsverfahren vermeiden sollte.

Dazu aber eine klare Aussage: Die Auswirkung dessen, was heute diskutiert wird, muss im Vordergrund stehen – nämlich dass eine positive Gesamtbilanz in der Umweltwirkung entsteht. Das ist das Erste.

Das Zweite ist, dass wir ganz klare und eindeutige Gesetzeslagen schaffen sollten und dazu Regelungen, die umsetzbar sind. Wir sind – und davon bin ich definitiv überzeugt – verpflichtet, sowohl dem Arbeitgeber als auch dem Arbeitnehmer Beschäftigungsanreize zu schaffen. Die demographische Entwicklung zwingt uns dazu, jedem Arbeitgeber eine Möglichkeit zu geben, seine Mitarbeiter anzureizen, um den Arbeitsplatz schmackhaft zu machen. Im Vordergrund muss der Arbeitsplatz stehen. Und für den Arbeitnehmer ist es ganz klar: Er braucht die Mobilität, er braucht den Wechsel von einem Arbeitsplatz zum anderen. Und dafür braucht er auch entsprechende Grundlagen.

Um diese Forderungen alle einzuhalten, denke ich, dass wir – unabhängig von einem zusätzlichen bürokratischen Aufwand – eine Regulierung mit der Einbindung in die Steuergesetzgebung brauchen, wie sie jetzt im Gesetzentwurf diskutiert



wird. Ich und wir als Steuerberater stehen der Einbindung positiv gegenüber.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Frau Dr. Winnemann.

Sve **Dr. Monika Winnemann** (Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordneten, für die Automobilindustrie ist die Elektromobilität ein wichtiges Thema und die Förderung der Elektromobilität ist seit dem Regierungsprogramm „Elektromobilität“ aus dem Jahr 2010 ein gemeinsames Ziel von Industrie und Politik, das durch verschiedene Maßnahmen unterstützt werden muss.

Die Industrie nimmt die Elektromobilität ernst. Bis zum Jahr 2015 sind schon 30 Modelle auf den Markt gebracht worden. Bis 2020 werden noch viele weitere Modelle kommen und von der Industrie etliche Investitionen getätigt werden, um dieses Ziel, bis 2020 eine Million Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, zu erreichen.

Die Kaufprämie, die Sie angesprochen haben, ist nur ein Baustein, der in diesem Jahr erfreulicherweise verabschiedet wurde, um die Verbreitung der Fahrzeuge zu unterstützen. Aber die nationale Plattform „Elektromobilität“ als gemeinsames Gremium von Politik, Verbänden und Ministerien, die Ihnen sicherlich bekannt ist, hat auch andere Maßnahmen in einem Paket verabschiedet. Das sind die Maßnahmen, die wir heute in dem vorliegenden Gesetzentwurf diskutieren – die steuerlichen Maßnahmen und Anreize, die daneben erforderlich sind, um vor allen Dingen auch bürokratische Hürden für den Kauf und die Nutzung der Fahrzeuge abzubauen. Die Fahrzeuge müssen praxistauglich gemacht werden. Dazu muss die Nutzung für den Verbraucher so einfach wie möglich machbar sein. Das heißt: Hier reden wir vor allen Dingen auch über die tagtägliche Strecke zur Arbeit. Diese kurzen Wegstrecken, die durch die Elektrofahrzeuge bewältigt werden können, können durch die steuerlichen Maßnahmen, die wir heute diskutieren, gut flankiert werden, indem der Ladestrom, der beim Arbeitgeber bezogen werden kann, steuerfrei gestellt werden kann.

Insofern sehen wir die Maßnahmen, über die wir heute reden, als sinnvolle Ergänzung zu der Kaufprämie, die den wichtigsten Baustein darstellt, um die Verbreitung zu vergrößern. Aber die begleitenden steuerlichen Maßnahmen brauchen wir und sie sind genauso wichtig für uns, um die Hürden abzubauen, die mit der Verbreitung einhergehen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Schwarz.

Abg. **Andreas Schwarz** (SPD): Recht herzlichen Dank. Ich hab zwei Fragen, einmal an Herrn Prof. Hechtner und dann an Herrn Klingenburg von der IG Metall.

Der Gesetzentwurf zur Elektromobilität enthält steuerliche Maßnahmen im Bereich der Kfz- und der Einkommensteuer. Meine Frage an Herrn Hechtner: Die Elektromobilität ist ein Leitmarkt der Zukunft für die Automobilindustrie und dementsprechend klar muss sich da auch unsere Industrie positionieren. Die Bundesregierung versucht, dies hier zu unterstützen. Halten Sie den vorgestellten Gesetzentwurf und die Maßnahmen für ziel führend, diesem Ziel näher zu kommen?

Und an Herrn Klingenburg: Die Bundesregierung hat ein ganzes Paket an Förderung zur Elektromobilität vorgelegt, das sicherlich auch industriepolitisch motiviert ist. Tragen diese Maßnahmen nach Ihrer Einschätzung dazu bei, den Automobilstandort Deutschland zu sichern und zu entwickeln?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Professor Dr. Hechtner, bitte.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Freie Universität Berlin): Frau Vorsitzende, herzlichen Dank für das Wort. Herr Abgeordneter, herzlichen Dank für die Frage.

Ich glaube, die Vorredner haben es schon angesprochen – insbesondere dass die steuerlichen Regeln hier in der Regel flankierend wirken.



Steuern dürfen sehr wohl eine Lenkungswirkung entfalten, gleichwohl steht aber, wenn man sich das Steuergesetz anguckt, diese Lenkungswirkung eigentlich im gesamten Steuergesetz nicht im Vordergrund. Deswegen kann man erstmal sagen, dass diese Steueränderungen zwar eine Lenkungswirkung entfalten, gleichwohl aber hauptsächlich die Gesamtstrategie begleiten sollten. Es wurde schon angesprochen, dass es auch die Umweltprämie gibt, die wahrscheinlich den deutlich stärkeren Anreiz setzt. Denn wenn man Studien heranzieht, sind die typischen Argumente, die gegen Elektrofahrzeuge genannt werden, die Anschaffungskosten, die Abdeckung mit den Ladestationen und auch die geringe Reichweite.

Wenn man sich jetzt den Gesetzentwurf anschaut, setzen Sie hier sehr wohl rechtliche Rahmenbedingungen, die Anschaffung und Betrieb solcher Kraftfahrzeuge begünstigen können. Allerdings muss man betonen: Mit Blick auf das Finanztableau ergibt sich die primär flankierende Wirkung schon aus den fiskalischen Wirkungen, mit denen Sie rechnen.

Negativ anzumerken ist, dass es diesem Gesetzentwurf – wie auch dem Gesetzentwurf zur Förderung des Mietwohnungsneubaus – daran mangelt, dass die Effekte nicht quantifiziert wurden. Als Ökonom hätte ich mich gefreut zu erfahren, wie sich letztendlich die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen verändern soll. In der Umweltrichtlinie wurde eine Zahl angegeben, mit wie vielen neuen Fahrzeugen Sie rechnen. Das wurde hier leider unterlassen.

Wo setzt der Gesetzentwurf an? Typischerweise bei den laufenden Kosten, die beim Betrieb entstehen, indem temporär eine Kfz-Steuerbefreiung vorgesehen ist, wie auch bei bestimmten geldwerten Vorteilen, also dem Aufladen und dem Überlassen der Ladevorrichtung, das hier steuerlich begünstigt bzw. bezuschusst werden kann.

Insgesamt sind das positive Regelungen, die sehr wohl einen Effekt auf das Nachfrageverhalten der Konsumenten haben können. Die Kfz-Steuer richtet sich auch gleichermaßen an private und betriebliche Konsumenten, die Lohnsteuerregelung

typischerweise an die Arbeitnehmer, wobei hier die Sozialversicherungspflicht bzw. die Freistellung davon auch den Arbeitgeber positiv trifft.

Der Vorredner hat, glaube ich, schon gesagt, dass wenn Sie hier neue Normen einführen – auch wenn Sie begünstigend wirken – häufig neue Rechtsbegriffe ins Spiel kommen. Dabei muss man bedenken: Steht hier zum Beispiel was von der Bezuschussung der „Ladevorrichtung“, stellt sich sofort die Frage, was „Ladevorrichtung“ ist, wie weit man den Begriff ziehen kann und ob auch die Installation im Haushalt und so weiter begünstigt ist. An dieser Stelle würde ich noch ein bisschen Potenzial sehen, dass man nochmal darüber nachdenkt, ob man etwas griffiger formulieren kann oder vielleicht in die Gesetzesbegründung auch genauer reinschreiben kann, was hiermit gemeint ist.

Ansonsten denke ich, macht der Gesetzentwurf das, was ihm als Intention zu Grunde liegt: Er flankiert die anderen politischen Maßnahmen, um die Nachfrage nach emissionsarmen Fahrzeugen zu unterstützen. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Klingenburg, bitte.

Sv **Konrad Klingenburg** (IG Metall Baden-Württemberg): Frau Vorsitzende, Herr Abgeordneter, vielen herzlichen Dank für die Frage. Ich will gar nicht alles wiederholen, was meine Vorredner an allgemeinen Einschätzungen zum Gesetzentwurf schon gesagt haben. Für uns ist in der Tat ebenfalls wichtig, dass flankierende Maßnahmen zu den anderen Paketen, die die Bundesregierung auf den Weg gebracht hat, ergriffen werden. Wir haben das teilweise auch sehr positiv kommentiert, weil wir der Meinung sind, dass es dringend überfällig ist, mehr zu tun, um den Markt für Elektrofahrzeuge weiter auszubauen. Wir sehen noch einigen Handlungsbedarf, insbesondere beim Thema „Ausbau der Ladeinfrastruktur“. Das ist nicht unmittelbar das Thema dieses Entwurfes, aber es ist auch in Teilen ein Thema, das hier auftaucht, und insofern finden wir es zum Beispiel positiv, dass vorgesehen wird, auch außerhalb des öffentlichen Raumes, Möglichkeiten anzubieten.



Im Großen und Ganzen finden wir die Kombination aus Ausbau der Ladeinfrastruktur, Kaufprämie und das, was jetzt im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehen ist, als ein durchaus gutes Gesamtpaket – sicherlich mit einigen Notwendigkeiten, noch weiter nachzulegen. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU ist wieder Herr Gutting.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich hätte eine Frage an Herrn Walter von der BMW AG. Können Sie die grundsätzlichen Probleme der Etablierung der Elektromobilität nochmal schildern und im Hinblick darauf erläutern, welche technischen Entwicklungen in den nächsten Jahren zu erwarten sind, um diese Probleme zu beseitigen? Oder anders gefragt: Sind in den nächsten Jahren technische Fortschritte zu erwarten, die eine nennenswerte Marktdurchdringung solcher Fahrzeuge wirklich realistisch erscheinen lassen?

Und eine weitere Frage noch an Prof. Hechtner: Wie sieht es aus mit den aufladbaren Hybridfahrzeugen? Sollten diese eventuell auch von der Kfz-Steuer befreit werden?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Walter, bitte.

Sv **Bernd Walter** (Bayerische Motoren Werke AG (BMW)): Frau Vorsitzende, Herr Gutting, vielen Dank für die Möglichkeit, hier generell für die BMW AG auftreten zu können und auch für die konkrete Frage. Was die zukünftige Marktentwicklung der Elektromobilität betrifft, sehen wir sehr wohl großes Potential in Deutschland, aber auch generell. Und was die Technologiesprünge betrifft, ist das in erster Linie die Batterietechnologie, bei der wir uns schon deutlich höhere Kapazitäten und damit auch eine verbesserte Akzeptanz bei den Verbrauchern versprechen.

Ich möchte aber auch gerne nochmal auf die Rahmenbedingungen insgesamt eingehen, die für uns wichtig sind und von denen wir auch sagen, da sind schon große Schritte getan worden. Das ist zu einem natürlich die Kaufprämie, bei der sich auch die Industrie, aber auch speziell die BMW AG mit engagiert. Gleiches gilt für die Ladeinfrastruktur. Das sind aus unserer Sicht die zwei wesentlichen Punkte, von denen ich denke, dass sie vorangebracht werden können und auch müssen.

Zu dem Gesetzentwurf selbst möchte ich auch gerne die Gelegenheit nutzen, kurz etwas zu sagen. Ich sehe die Wirkung zweistufig: Zum einen ist es eine Möglichkeit, nochmal gezielt Anreize zu setzen, sowohl für die Arbeitgeber als auch für die Arbeitnehmer.

Zum Zweiten ist es aber auch etwas, das ich als eine Art „Hygienefaktor“ bezeichnen würde. Es ist nämlich schwierig, dass keine Hemmnisse aufgebaut werden. Wenn ein Arbeitgeber bereit ist, Elektroinfrastruktur für den Mitarbeiter anzubieten, Elektroautos als Dienstwagen zur Verfügung zu stellen oder wenn private Fahrzeuge entsprechend genutzt werden können, dann ist es wichtig, dass sowohl bei den Arbeitnehmern als Nutzer der Elektrofahrzeuge aber auch konkret bei den Arbeitgebern keine bürokratischen Hürden aufgebaut werden. Es wäre eine enorme Herausforderung, wenn zum einen genau abgelesen werden müsste, wer denn wie viel wann geladen hat und dies zum anderen auch noch in den entsprechenden Entgeltabrechnungen untergebracht werden müsste. Dies nochmal von meiner Seite dazu.

Die Technologie wird sich sicherlich weiter verbessern – in allen Punkten. Dazu ist es wichtig, dass auch durch entsprechende Regelungen Anreize geschaffen werden, dass mehr Elektromobilität in Deutschland auf die Straße kommt. Das ist das gemeinsame Ziel. Letztlich kommt dann eines zum anderen. Vielen Dank soweit. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Prof. Dr. Hechtner, bitte.



Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Freie Universität Berlin): Vielen Dank für die Frage und das Wort, Frau Vorsitzende. Abgeordneter Herr Gutting, Sie hatten noch nach der Kfz-Steuerbefreiung für die Hybridfahrzeuge gefragt.

Zum ersten müsste man feststellen, dass in der Vergangenheit auch schon Förderelemente ins Einkommenssteuergesetz implementiert worden sind, wenn Sie daran denken, dass die Akkumulatoren einem Bewertungsabschlag unterliegen. Sie haben da schon in der Vergangenheit etwas gemacht, und wenn man sich das anschaut, stellt man fest, dass wir jetzt eigentlich drei unterschiedliche Fördertatbestände haben. Wir haben einmal die Richtlinie, die besagt, es gibt eine Deckelung bis 60 Tausend Euro. Die Hybridfahrzeuge sind aber im Einkommenssteuergesetz ohne Deckelung drin, während sie bei der temporären Kfz-Steuerbefreiung komplett draußen sind.

Ich denke, dass selbstverständlich auch die Hybridfahrzeuge einen Beitrag dazu leisten können, dass Emissionen reduziert werden. Insofern ist das vornehmlich eine fiskalische Frage, die Sie zu beantworten haben, nämlich ob Sie eine Steuerbefreiung auch der Hybridfahrzeuge vornehmen wollen. Ich habe in meine Stellungnahme rein geschrieben, dass man sich durchaus vorstellen könnte, dass man hier eine Abstufung einführt, dass man vielleicht die Hybridfahrzeuge auch begünstigt, aber vielleicht um einen kürzeren Zeitraum als die bei den Elektrofahrzeugen vorgesehenen 10 Jahre. Und ich denke, es ist ziemlich klar, dass auch Hybridfahrzeuge dem gesetzgeberischen Ziel der Emissionsreduktion dienen könnten. Insofern sollte man durchaus im Rahmen der fiskalischen Möglichkeiten darüber nachdenken. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für Fraktion DIE LINKE. ist Herr Lutze.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Die LINKS-Fraktion ist, seitdem wir hier im Deutschen

Bundestag darüber diskutieren, eher skeptisch, was die Zukunft und die Förderung der sogenannten Elektromobilität betrifft, die sich in diesem Fall auf Pkw konzentriert.

Meine Frage geht deswegen auch an Herrn Mahler vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. Unsere Einschätzung ist die, dass diese Fahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit anderen Antrieben sehr teuer sind und sie auf Grund der Reichweiten, die die Fahrzeuge zurzeit mit Blick auf die Ansprüche haben, die jemand hat, der sich so ein Auto kauft, das im Schnitt 30 Tausend Euro und mehr kostet, alles andere als konkurrenzfähig sind.

Herr Mahler, als erste Frage: Glauben Sie, dass die hier vorgeschlagene und diskutierte Steuerbefreiung von vielleicht 150 Euro im Jahr auf 5 bzw. 10 Jahre hochgerechnet tatsächlich dazu führt, dass mehr Menschen sagen: „Ok, dann kaufe ich mir ein Auto für 30, 35 oder 40 Tausend Euro.“ Also stehen die Zahlen da wirklich in einem realen Zusammenhang, was die Motivation angeht, sich anstatt eines Benzins- oder Dieselaautos ein solches Elektroauto zu kaufen?

Es wäre dann auch zu klären, zu welchen Lasten denn eigentlich diese Steuerbefreiung geht. Wer zahlt die Zeche dafür?

Und die zweite Frage – hierzu nochmal eine ganz klare Aussage – wäre: Woher kommt eigentlich der Strom, wenn wir von Elektromobilität reden? Ist es automatisch sichergestellt, dass wenn wir hier von Klimazielen und von Bekämpfung des Klimawandels usw. reden, wir von Ökostrom reden oder besteht auch die Möglichkeit, dass ich, wenn ich an eine solche Zapfsäule fahre, ungeniert Atomstrom oder Strom aus Braunkohle tanke? Dankeschön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)): Vielen Dank für die Fragen. Ich versuche mich mit meinen Antworten –



wie Sie gewünscht haben – kurz und präzise zu fassen.

Zunächst zur grundsätzlichen Frage, inwieweit Elektromobilität Teil einer nachhaltigen Mobilität sein kann, die ihren Beitrag leistet, unsere CO₂-Ausstöße zu reduzieren.

Wir denken, dass nachhaltige Mobilität sich immer nach den Grundsätzen „vermeiden, verlagern, verbessern“ richten sollte, also unnötige Verkehre vermeiden, Verkehre nach dem persönlichen Mobilitätsbedürfnis der Menschen auf den kostengünstigsten Verkehrsträger unter Berücksichtigung der externen Kosten zu verlagern, hierfür die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Menschen zu erreichen sowie die bestehenden Verkehrsträger weiter zu verbessern. Die Idee, Elektromobilität im Straßenverkehr, dem motorisierten Individualverkehr, zu fördern, verbessert auf jeden Fall diesen Verkehrsträger, wenngleich der motorisierte Individualverkehr über alle Umwelteffekte, wenn man die externen Kosten mit einbezieht, immer noch der teuerste und damit immer noch der Umwelt- und – gesamtgesellschaftlich gesehen – schädlichste Verkehrsträger ist. Ein Elektroauto – darum geht es hier – ist in der Gesamtbilanz immer noch schädlicher als beispielsweise eine Verlagerung auf die Schiene, auf einen entsprechenden Elektrobuss oder einen bezahlbaren ÖPNV.

Dann gab es die Frage: „Wie viel wirkt die Steuer tatsächlich und wie viel machen diese paar Euro aus?“ Wenn man sich die Total Costs of Ownership, also die Gesamtkosten eines Elektrofahrzeuges anschaut, sind Elektrofahrzeuge heute immer noch deutlich teurer als Verbrennerfahrzeuge und im Endeffekt ist es diese Abwägung, die beim Kauf eines Fahrzeuges getroffen wird: Welches Fahrzeug kommt mich langfristig teurer? Dann kann man wie hier mit dem Gesetzesvorhaben mit verschiedenen Vergünstigungen, Subventionen – sei es dem sogenannten Umweltbonus oder auch die vorliegenden steuerlichen Vergünstigungen in der Kfz-Steuer – diese Fahrzeuge günstiger machen.

Allerdings wäre es durchaus sinnvoll, das ganze Paket mit einer konsistenten Besteuerungslogik anzugehen. Anstelle, dass man einen Antrieb immer weiter vergünstigt, kann man gucken: Wie sieht das mit anderen Antrieben und mit anderen Verbrennern aus? Da ist festzustellen, dass die realen Energiesteuern auf Diesel und Benzin seit 2003 nicht mehr angefasst wurden, seitdem einer inflatorischen Abwertung unterlegen sind, so dass sich die realen Steuern auf Benzin und Diesel seit 2003 deutlich verringert haben. Wenn man sieht, dass man so über die Inflation über diesen langen Zeitraum eine fortlaufende Steuervergünstigung hat und jetzt für eine zusätzliche Technologie noch eine weitere Steuervergünstigung einführt, dann ist das erstmal einmal nicht aufkommensneutral und zweitens nicht unbedingt konsistent und logisch.

Der nächste Punkt ist die Frage der Aufkommensneutralität. Das war die Frage: Zu wessen Lasten geht denn die Förderung? Ein Euro kann immer nur einmal ausgegeben werden, und ein Haushalt ist im Endeffekt eine kommunizierende Röhre. Wenn man Elektromobilität fördert, muss das Geld irgendwo herkommen. Und wenn das nicht aus dem Bereich „Auto“, aus dem Bereich „Straße“ kommt, dann ist es im Endeffekt zusätzliches Geld, was in den Verkehrsträger „Straße“ fließt.

Und damit auch zur Frage, ob das jetzt insgesamt dem Sinn einer nachhaltigen Mobilität Genüge tut: Zusätzliches Geld in diesen Verkehrsträger ist unter der Voraussetzung „vermeiden, verlagern, verbessern“ sicher nicht der effektivste Einsatz von Mitteln. Gleichwohl sind diese Summen, über die man da redet, mit dem Zeitraum und dem Umfang, den diese Förderung hat, verglichen mit anderen steuerlichen Maßnahmen – sei es dem Dienstwagenprivileg, sei es dem Umweltbonus – in ihrer Wirkung sicher zu vernachlässigen.

Woher der Strom aus der Steckdose kommt, das hängt natürlich davon ab, dass die Energiepolitiker ihre Hausaufgaben machen und dafür sorgen, dass der Strom, der aus der Steckdose kommt, entsprechend grün wird. Wenn man sich die heutige CO₂-Bilanz, aber auch die Bilanzen weiterer Luftschadstoffe anschaut, dann sind die Elektrofahrzeuge keineswegs Null-Emissions-Fahrzeuge.



In unserer Stellungnahme haben wir auch zur Diskussion gestellt, ob man sich überlegen kann, dass man die steuerlichen Förderungen bei den Ladestationen bei Arbeitgebern davon abhängig macht, dass ein gewisser Anteil von zusätzlichem Ökostrom nachgewiesen werden kann, also dass die zusätzlichen Elektrofahrzeuge, die hierdurch auf die Straße kommen, dann auch entsprechend klimafreundlicher betrieben werden. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächste Fragestellerin für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an Herrn Prof. Dr. Wietschel vom Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung und an Herrn Oeliger.

Wir haben heute Anfang September. Es wurde schon gerade drauf hingewiesen, dass der hier in der Anhörung eigentlich zu diskutierende Gesetzentwurf von der finanziellen Auswirkung nicht so riesig ist. Wir reden über 5 Millionen Euro Jahreswirkung in diesem Jahr und insgesamt vielleicht 20 Millionen Euro Jahreswirkung im Jahr 2020.

Ich kann mich, ehrlich gesagt, nicht erinnern, dass wir im Finanzausschuss einen ähnlich bescheidenen Gesetzentwurf beraten haben. Zumindest so lange ich in diesem Gremium teilnehme, haben wir normalerweise – von der finanziellen Auswirkung ausgehend – größere Gesetze. Aber es kommt nicht immer nur auf das Geld an. Es kann ja sein, dass es eine gute Maßnahme ist und trotzdem eine entsprechende Wirkung entfaltet. Aber ich möchte den Gesetzesentwurf doch nochmal mit der Umweltprämie in Verbindung bringen, die hier auch schon genannt worden ist. Dazu hat zum Beispiel die Tagesschau am 17.08. getitelt: „Keiner will das geschenkte Geld!“ Und da geht es um andere Summen, um Summen im Milliardenbereich. Und weil Sie vorhin auch nochmal die Gesamtstrategie „Elektromobilität“ angesprochen hatten, finde ich, ist das nochmal eine Gelegenheit, heute zu würdigen, inwieweit Sie denn jetzt endlich mal an Fahrt aufnimmt, oder inwieweit das vielleicht noch nicht

funktioniert, und was man stattdessen vielleicht sinnvoller tun müsste.

Und deswegen frage ich Sie beide generell: Wie beurteilen Sie den Gesetzentwurf vor dem Hintergrund des Status Quo bei der Elektromobilität in Deutschland, und welche Maßnahmen, meinen Sie, müsste man eigentlich ergreifen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Prof. Dr. Wietschel, bitte.

Sv **Prof. Dr. Martin Wietschel** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI): Man sollte einmal schauen: Was ergeben denn bisherige Studien zum Markthochlauf zu dem Thema „Elektromobilität“?

Da kann man sich sehr schön die Studien anschauen, die in Amerika gemacht worden sind, in einzelnen Bundesstaaten, wo da sehr unterschiedlich gefördert wird. Oder man betrachtet die Förderregime, die in Europa gemacht worden sind.

Alle Studien kommen eindeutig zu dem Ergebnis, dass sich finanzielle Förderung der Elektromobilität positiv auf den Markthochlauf auswirkt. Da ist sich die Wissenschaft einig, und das kann man auch sehr schön an den ganzen Schaufensterprojekten „Elektromobilität“ oder daran, was in anderen Ländern läuft, nachweisen.

Was aber auch schon angesprochen ist: Wir reden beim vorliegenden Gesetzentwurf von einer flankierenden Maßnahme. Die Maßnahme ist in ihrer Wirkung für den einzelnen Nutzer relativ beschränkt. Wenn man sich mal ein Mittelklassefahrzeug mit Dieselmotor anschaut, dann ist das eine Kfz-Steuer pro Jahr um 240 Euro, bei einem Benziner sind es sogar nur 70 Euro. Wenn man das dann auf 10 Jahre hochrechnet, ist klar, dass der finanzielle Anreiz hier durchaus beschränkt ist.

Das Zweite aber ist: Es hat, wie gesagt, eine positive Wirkung. Was man auch immer wieder sagen muss, ist, dass nicht allein finanzielle Förderung glücklich macht, sondern man braucht auch andere,



flankierende Maßnahmen. Also beispielsweise die privilegierte Nutzung von Straßen, freie Parkplätze oder Zugangsberechtigungen. Wo man viel Elektromobilität sieht, ist es immer ein Mix von verschiedenen Maßnahmen, die zum Erfolg führen.

Ich möchte nochmal auf Plug-In-Hybride eingehen, die ausgeschlossen sind. Aufgrund ihrer Umweltwirkungen würde ich durchaus überlegen, Plug-In-Hybride doch einzubeziehen, dies aber ab einer gewissen Mindestkapazität, das heißt einer gewissen Mindestreichweite. Das heißt, dass wenn man 50 km, 60 km mit der Batterie real fahren kann, dann zeigen auch unsere umfangreichen Studien, auch im realen Fahrprofil und mit gemessenem Fahrprofil von Plug-In-Hybriden, dass der elektrische Fahranteil dann relativ groß ist. Das würde aus meiner Sicht Sinn machen. Ob man Plug-In-Hybride mit einer kleinen Batterie fördern sollte, die doch nur einen sehr geringen Umwelteffekt haben, das würde ich eher etwas kritisch hinterfragen.

Man muss das Ganze dann auch nochmal auf das Thema fokussieren, was wir schon häufiger angesprochen haben: die Reichweite und die Ladeinfrastruktur. Da sind die Ergebnisse uneinheitlich. Von den ganzen Studien, die wir analysiert haben, ob es beim Erwerb eines Elektroautos eine positive Korrelation zu den Ladeinfrastrukturen gibt, sind die Ergebnisse mager. Die meisten sagen: Es gibt keinen oder nur einen sehr marginalen Effekt.

Wir müssen uns vorstellen, dass die Elektrofahrzeuge überwiegend zu Hause oder beim Arbeitgeber geladen werden. 80 bis 95 Prozent der Ladevorgänge finden da statt. Die meisten, gerade in Deutschland, haben einen sehr guten Zugang. Und jetzt einfach zu sagen: „Wir verteilen Öffentliche Ladeinfrastruktur über das Land“ – siehe das Beispiel Stuttgart (Stuttgart hat extrem viel öffentliche Ladeinfrastruktur, aber nicht mehr Elektrofahrzeuge als wir in Deutschland im Durchschnitt haben) – da wär ich vorsichtig.

Wenn man die Nutzer befragt, dann fordern sie auch immer wieder eine bessere Ladeinfrastruktur. Aber es ist ganz klar: Bei der öffentlichen Versorgung will jeder das Ärztehaus um die Ecke haben,

jeder seinen Zigarettenautomat, jeder seinen Metzger. Wenn aber ein Preisschild dran hängt und man dies gegen den tatsächlichen Nutzen abwägt, sieht das dann schon wieder anders aus. Also bei der Forderung eines Ausbaus der Ladeinfrastruktur wäre ich ein bisschen vorsichtig. Zudem weiß man aus den ganzen Studien auch: Nutzer von Elektrofahrzeugen, die es mal wirklich drei, vier, fünf Monate genutzt haben, sehen das Reichweitenproblem durchaus weniger schwerwiegend. Die Akzeptanz ist bei ihnen auch sehr viel höher.

Deshalb: Bei der Ladeinfrastruktur sollte man mit Augenmaß hinschauen. Hinsichtlich der Schnell-Ladeinfrastruktur gibt es weniger Untersuchungen. Die halte ich für das Laden zwischendurch auch wirklich für sinnvoll. Aber hinsichtlich der öffentlichen Ladeinfrastruktur in den Großstädten kann man aus meiner Sicht auch zu viel machen, da sollte man durchaus die vorliegenden Studien ernst nehmen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank, Herr Oeliger, bitte.

Sv **Dietmar Oeliger** (NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.): Sehr geehrte Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank für die Einladung.

Der NABU hat sich – ich glaube als einer der ersten großen Umweltverbände – für die Elektromobilität ausgesprochen. Wir waren sogar dafür, eine Kaufprämie einzuführen. Wie Sie sich vorstellen können, hat uns das intern nicht nur Freunde gemacht, zu fordern, Geld bereitzustellen, um Autos zu kaufen. Das verlangt einigen, die im Bereich von Umweltverbänden unterwegs sind, doch einen gewissen Gedankensprung ab. Was wir allerdings immer gefordert haben und auch nie verstanden haben, ist, warum man isoliert eine besondere Technik mit einer Kaufprämie fördert, sprich Elektrofahrzeuge. Wir sind eigentlich immer sehr gut damit gefahren, dass man technikneutral umweltfreundlich effiziente Fahrzeuge gefördert hat, unabhängig davon, welcher Motor letztlich drin steckt.



Aus diesem Grund haben wir auch gesagt: eine Kaufprämie, gestaffelt – sehr wohl, ja! Nämlich für Fahrzeuge, die eine gewisse Effizienz oder eine gewisse Umweltperformance erreichen! Das kann aber auch ein effizientes Erdgasfahrzeug oder ein effizienter Verbrenner sein. Andersrum kann auch ein Elektrofahrzeug – Stichwort: wenn es mit Atom- oder Braunkohlestrom getankt wird (und das wird es in der Regel, es kriegt nämlich in der Regel den handelsüblichen deutschen Strom-Mix) – mit hohen Verbräuchen – und wir wissen, dass die Verbräuche real noch viel stärker als bei den Verbrennern von den Normverbräuchen abweichen – alles andere als umweltfreundlich sein.

Ebenso verhält es sich jetzt mit den Maßnahmen, die hier diskutiert werden. Auch die sind sicherlich flankierend in Ordnung. Sie helfen, die TCO (Total Cost of Ownership)-Lücke möglicherweise ein kleines Stück zu schließen. Sie werden der Elektromobilität sicherlich nicht zum Durchbruch verhelfen, weil es für den Verbrenner einfach noch immer viel zu viele Anreize gibt, auch steuerliche Anreize – die Dieselsubventionierung wurde schon genannt –, als dass tatsächlich eine kritische Masse an Käufern bereit ist, im Moment für ein Fahrzeug doppelt bis dreifach so viel auszugeben, während das, was das Fahrzeug kann, eben immer nur noch halb so viel ist.

Von daher würden wir dafür plädieren, diese Maßnahmen eben nicht nur isoliert für die Käufer oder Besitzer von Elektroautos umzusetzen, sondern auch für beispielsweise das Fahren von Pedelecs, von Elektrofahrrädern. Stellen Sie sich vor: Sie sitzen mit zwei Kolleginnen und Kollegen in einem Büro. Der eine kommt mit der Bahn, hat eine Bahncard 100, die eigentlich mit Ökostrom fährt, Sie haben einen Kollegen, der mit einem Pedelec ankommt, und Sie kommen mit einem Elektroauto. Was senden Sie für ein Signal aus, wenn nur derjenige, der mit dem Elektroauto kommt, steuerfrei tanken kann, während derjenige, der mit dem Fahrrad oder mit der Bahncard kommt, überhaupt nicht davon profitiert? Von daher ist das Signal an die Bürger im Bereich „Was ist umweltfreundliche Mobilität?“ und „Was hilft uns bei der Verkehrswende?“ eigentlich fatal, wenn Sie nur das Elektroauto fördern.

Gegen die Maßnahmen ist insgesamt im Prinzip nichts einzuwenden. Man darf sich nicht so viel von ihnen erwarten, aber mindestens genauso wichtig wie diese kleinteilige Maßnahme ist auch, dass das Gesamtpaket stimmt, dass die anderen steuerlichen Förderungen entsprechend nach Umweltfreundlichkeit, nach Umweltperformance ausgerichtet werden und nicht, dass diese Maßnahme isoliert bestehen bleibt.

Kurzer Abschluss zum Thema Plug-In-Hybride: Wir wissen – das zeigen Untersuchungen –, dass gerade die Plug-In-Modelle von deutschen Herstellern doch sehr große, schwere, verbrauchsstarke Fahrzeuge sind. Die werden in aller Regel im Verbrenner-Modus gefahren. Das heißt: Die Besitzer dieser Fahrzeuge tanken kaum elektrisch. Das heißt: Das könnte in der Tat, wenn Sie das mit einbeziehen, noch ein zusätzlicher kleiner Anreiz sein, dass diese eigentlich nicht besonders umweltfreundlichen Fahrzeuge zumindest mehr im Elektromodus gefahren werden, weil sie sonst wirklich alles andere als umweltfreundlich sind. Dankeschön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Dr. Schabedoth.

Abg. **Dr. Hans-Joachim Schabedoth** (SPD): Vielen Dank. Als vor vielen Jahren die nationale Plattform „Elektromobilität“ die Idee hatte, dass sich Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften zusammen tun und an die Grenze ihrer Möglichkeiten gehen, um Elektromobilität zu fördern, war sicher niemand darunter, der gedacht hat, dass es eine ganze Dekade dauert, bis wir diese vier Trippelschritte, über die wir heute reden, zur Beratung haben. Ich verstehe Ihre Begeisterung, dass jedenfalls diese Schritte schon nachgezogen werden, aber ich vermisste doch, dass Sie den Erwartungsdruck an die Politik ein bisschen weiter treiben.

In der Debatte um steuerliche Förderung war immer wieder das Thema „Degressive Abschreibung“ ein Thema. Ich wundere mich, dass Sie darauf nicht rekurrieren und frage den Vertreter der IG Metall, Herrn Klingenburg, und die Vertreterin des VDA, Frau Dr. Wünnemann, ob für Sie das



Thema tot ist oder ob das noch auf der Tagesordnung steht, und wenn es auf der Tagesordnung steht, wie die Politik davon erfährt?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Klingenburg, bitte.

Sv **Konrad Klingenburg** (IG Metall Baden-Württemberg): Herr Dr. Schabedoth, danke für die Frage. Wir können uns – das habe ich in meiner Eingangsbemerkung schon gesagt – sicherlich noch mehr Maßnahmen vorstellen und sehen vieles von dem, was wir heute auch besprechen als – Sie haben gesagt, wenn ich das richtig in Erinnerung habe – „Trippelschritte“, die aber in die richtige Richtung gehen. In der Kombination mit den anderen Maßnahmen ist das tatsächlich erstmal ein Anfang. Was das Thema „Degressive Abschreibung“ angeht, kann ich Ihnen hier keine Beschlusslage der IG Metall zu dem Thema vortragen, kann aber sehr wohl sagen, dass wir uns eine solche Sache durchaus vorstellen und entsprechende Forderungen auch unterstützen könnten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Frau Dr. Wünnemann, bitte.

Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)): Vielen Dank für die Frage.

Wir haben seit längerer Zeit neben den bisher verabschiedeten Maßnahmen, also der Kaufprämie und den anderen steuerlichen Maßnahmen im Bereich der Einkommenssteuer, auch eine Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge gefordert, und die NPE (Nationale Plattform Elektromobilität) hat das auch in ihren Papieren manifestiert. Wir halten diese Förderung nach wie vor für geeignet, im gewerblichen Bereich Anreize für Investitionen in den Kauf von Elektrofahrzeugen zu setzen. Die Kaufprämie geht natürlich weiter und begünstigt auch private Käufer. Deswegen haben wir das als ersten Schritt, als effizienteste Maßnahme begrüßt. Das schließt aber nicht aus, dass eine Sonderabschreibung nach wie vor wichtig ist, um den gewerblichen Bereich anzukurbeln.

Nehmen wir zum Beispiel gewerbliche Flotten. Ganz kleines Beispiel: mobile Pflegedienste, die ihren Fuhrpark mit Elektrofahrzeugen ausstatten wollen – die würden natürlich sehr profitieren, wenn sie im Jahr des Kaufs, der Anschaffung, 50 Prozent des Kaufpreises direkt als Sonderabschreibung steuerlich geltend machen könnten.

Insofern würden wir weiterhin zum Ausdruck bringen, dass, wenn wir den Markthochlauf durch die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichend schaffen, wir dann noch über weitere Maßnahmen nachdenken müssen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist Herr Gutting.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Vielen Dank. Das Gesetz sieht vor, dass die vom Arbeitgeber gewährten Vorteile beim Ladevorgang der privaten Elektrofahrzeuge steuerbefreit werden, das heißt die Steuerbefreiungsvorschrift ist nicht anwendbar für die dem Arbeitnehmer vom Arbeitgeber zur Nutzung überlassenen Hybrid- oder Elektrofahrzeuge. Wenn man das nun ausweiten würde (das ist ja ein Petitum des Bundesrates): Wäre eine solche Maßnahme geeignet, die Anreize zu stärken, dass Arbeitgeber ihre Fahrzeugflotten auf Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge umrüsten und wäre eine solche Erweiterung der Steuerbefreiung auch eine Maßnahme zur Bürokratieentlastung? Die Frage geht an den VDA.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Dr. Wünnemann, bitte.

Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)): Vielen Dank. Wir unterstützen sehr die Empfehlung des Bundesrates, die Steuerbefreiung nicht nur auf private Fahrzeuge des Arbeitnehmers zu beschränken, die er im Betrieb auflädt, sondern auch auf Firmenfahrzeuge zu erweitern, für die die Fahrtenbuchmethode genutzt wird. Arbeitgeber möchten keine Differenzierung vornehmen. Das ist Bürokratieaufwand. Es ist schwierig zwischen verschiedenen Arten der Fahrzeuge zu differenzieren. Es ist sinnvoll, die



Steuerbefreiung für das Laden auf alle Fahrzeuge auszuweiten. Und deswegen unterstützen wir die Empfehlung des Bundesrates.

Dasselbe gilt für den Punkt, dass die Steuerbefreiung nicht nur für das Laden im Betrieb des Arbeitgebers gilt, also an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung beim Arbeitgeber und eines verbundenen Unternehmens, sondern auch bei vom Arbeitgeber bestimmten Dritten. Es kann nämlich letztendlich nicht davon abhängig sein, dass ich eine Steuerbefreiung für meinen Ladestrom bekomme, ob mein Arbeitgeber mir selber im Betrieb Ladesäulen zur Verfügung stellt oder ob er zufälligerweise seinen Betriebssitz in einer Geschäftsstraße in einer Großstadt hat, wo kein Parkplatz zur Verfügung steht und wo ich leider nicht bei meinem Arbeitgeber laden kann. Insofern halten wir es für sinnvoll, die Steuerbefreiung durchgängig und mit einer größeren Linie auszugestalten, so dass es für die Arbeitgeber nicht kompliziert ist und man nicht hinsichtlich der Erfassung von bezogenen Strommengen unterscheiden und keine genauere Prüfungen im Einzelfall vorzunehmen muss.

Das gilt auch für Fälle, in denen Arbeitgeber möglicherweise Verträge mit Stromanbietern schließen und ihren Arbeitnehmern Pakete anbieten, bei Dritten, bei Stromanbietern, zu laden. Auch da sehen wir keine Möglichkeit, hier überschießende Beträge steuerfrei geltend zu machen, weil es letztendlich auch im Interesse der Arbeitgeber liegt, hier keine größeren Summen, ausufernde Beträge, den Arbeitnehmern steuerfrei zur Verfügung zu stellen.

Insofern plädieren wir dafür, dass wenn wir schon eine Steuerbefreiung machen, dass wir die dann auch durchgängig, einfach und praxistauglich ausgestalten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Für die Fraktion der CDU/CSU darf Herr Abg. Gutting weiter fragen.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Ich hätte dazu noch eine Nachfrage. Wenn wir das Betanken/das

Aufladen auch außerhalb der betrieblichen Einrichtungen zulassen, steht das nicht im Widerspruch dazu, dass wir das Ziel haben, möglichst viele Akteure zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur zu motivieren?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Dr. Wünnemann, bitte.

Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Sie haben Recht: Es ist das Hauptziel des Gesetzes, beim Arbeitgeber den Aufbau der Ladeinfrastruktur zu unterstützen. Natürlich gilt das aber auch für andere Arbeitgeber, wenn diese Ladesäulen zur Verfügung stellen. Immerhin kann der Arbeitnehmer das E-Auto dort im Betrieb, beim Kunden oder beim vom Arbeitgeber bestimmten Dritten laden. Auch dort wird die Ladeinfrastruktur aufgebaut, die der Arbeitnehmer nutzen kann. Insofern ist es aus unserer Sicht nicht sinnvoll, dabei zu unterscheiden und kleinteilige Abgrenzungen zu machen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der SPD ist Herr Abg. Dr. Zimmermann.

Abg. **Dr. Jens Zimmermann** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe genau diesen Themenbereich auch bei mir auf dem Zettel stehen. Ich würde gerne deswegen noch einmal Herrn Prof. Hechtner und auch die IG Metall genau zu dieser Fragestellung befragen. Wie schätzen Sie das ein? Das Ziel, das eben genannt worden ist, ist die steuerliche Förderung des Aufladens für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Ziel ist, mehr Ladeinfrastruktur zu schaffen. Die Bundesregierung hat ja auch in ihrer Gegenäußerung schon die Bedenken gegen die eben vorgestellte Ausweitung genannt. Man befürchtet, dass dieses Ziel verwässert wird, weil es dann relativ einfache Möglichkeiten gibt, diesen steuerlichen Vorteil zu „heben“, ohne wirklich neue Infrastruktur zu schaffen. Es wäre meine Frage, wie Sie das einschätzen.



Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Herr Prof. Dr. Hechtner, bitte.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Freie Universität Berlin): Vielen Dank für die Frage und das Wort. Die Länder haben bereits hierzu Stellung genommen, das hatten Sie ja angesprochen. Zum ersten Punkt, ob man das „privat“ streichen sollte: Darüber sollte man tunlichst nachdenken. Es würden dann nämlich auch die Dienstwagen zur privaten Überlassung begünstigt. Man muss aber auch fairerweise sagen – darauf weist auch die Bundesregierung hin –, dass in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle ohnehin die 1-Prozent-Methode gelten würde, wo das mit abgedeckt ist. Gleichwohl ist die Forderung sinnvoll, damit keine Ungleichbehandlung zwischen Fahrtenbuch und 1-Prozent-Regel auftritt. Insofern wäre mein Petition, dass man dem Bundesrat folgt.

Der andere Punkt, den Sie angesprochen hatten, ob man nunmehr auch eine steuerbegünstigte Beladung außerhalb des Betriebes zulassen sollte, sehe ich ein bisschen kritischer. Zwar kann man letztendlich den Strom auch woanders her beziehen. Aber dann stellt sich die Frage, ob man auf Orte verweist, wo die Ladeinfrastruktur schon vorhanden ist. Der Gesetzentwurf sagt ganz klar, dass neue Infrastruktur in dem begrenzten Maß, wie wir es hier diskutiert haben, gefördert werden soll. Das ist das eine.

Das andere ist, dass man auch bedenken müsste, dass dort weitere steuerliche Fragestellungen hinzukommen. Was ist, wenn Sie ihren Arbeitnehmer mit 100 Euro ausstatten und sagen, dass er nach A oder B fahren soll? Macht er das? Können Sie das kontrollieren usw.? Der Steuerberaterverband hat das ja schon angesprochen. Meistens, wenn neue Regelungen in das Gesetz reinkommen, entstehen neue Bürokratiekosten und Abgrenzungsfragen. Eine zunehmende Verkomplizierung des Steuerrechts sollte man dann in Kauf nehmen, wenn der Nutzen größer als dieser Zusatzaufwand ist. Aber in diesem konkreten Fall bin ich der Meinung, dass hier Gestaltungsspielraum eröffnet wird, der so nicht notwendig ist. Das passt meiner Meinung nach auch nicht zu der Intention des Gesetzentwurfes. Letztendlich könnte ich dann

einfach zu einer Ladestelle fahren, die ohnehin schon vorhanden ist. Ich kann dem Gesetzentwurf nicht entnehmen, dass das gefördert werden soll. Insofern würde ich mich bei dem zweiten Punkt eher dagegen aussprechen, dass man den Vorschlag des Bundesrats umsetzen sollte. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Herr Klingenburg, bitte.

Sv **Konrad Klingenburg** (IG Metall): Vielen Dank für die Frage. Vieles hat mein Vorredner schon gesagt. Für uns gibt es das Ziel, dass die neuen Regelungen, insofern sie eingeführt werden, möglichst unbürokratisch und handhabbar sind. Das muss gewährleistet werden. Dort jetzt neue Abgrenzungstatbestände oder andere Dinge einzuführen, halten wir eher für kontraproduktiv.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Nächster Fragesteller für die Fraktion der CDU/CSU ist Herr Abg. Gutting.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Dankeschön. Das Gesetz sieht vor, dass die Regelungen erst für die Zukunft – ab 2017 und befristet bis 2020 – gelten. Nun ist die Frage an den Steuerberaterverband: Wäre eine rückwirkende Regelung aus Ihrer Sicht unter Umständen sinnvoll? Wäre eine Anwendung der Regeln nachträglich überhaupt administrierbar?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Herr Klar, bitte.

Sv **Manfred Klar** (Deutscher Steuerberaterverband e.V.): Vielen Dank für die Frage. Die Rückwirkung wäre ein Hemmnis, weil sie administrativ schwer durchsetzbar ist. Wir haben die Problematik – das haben wir gerade gehört –, dass wir Fallgestaltungen haben, die noch gar nicht abgedeckt sind. Es gibt Fallgestaltungen, dass wir ein Arbeitgeberfahrzeug haben, das zur Verfügung gestellt wird, und wir auch Arbeitnehmerfahrzeuge haben, die eben in diese Vergünstigung hineinkommen. Jetzt müssen Sie sich einmal Folgendes vorstellen: Wenn wir das rückwirkend zum 1. Januar 2016 beurteilen müssten, wäre das nicht die



Steuerfreistellung, die einen erheblichen Aufwand bedeutet, aber die Entgeltberechnungen der betroffenen Mitarbeiter müssten alle rückwirkend noch einmal neu berechnet werden. Dazu sehen wir überhaupt keinen Zugang.

Was noch viel schwieriger ist, ist die Auswirkung auf die Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer – das ist heute noch nicht so angekommen. Wir wissen ja nicht, in welchem Umfang jetzt nun geldwerte Vorteile schon beansprucht worden sind. Für die Umsatzsteuer brauche ich natürlich eine Bemessungsgrundlage, um davon die 19 Prozent abzuführen. Das hat mit der ertragsteuerlichen, lohnsteuerlichen Freistellung ja gar nichts zu tun. Das ist ein Problem, das uns in der Zukunft ohnehin belasten wird. Insofern denke ich, dass wir nachträglich auch niemanden verpflichten können, irgendwelche Aufzeichnungen rückwirkend erstellen zu müssen, die im Zweifel nur in einer Schätzung liegen und durchaus fehlerhaft sein können. Damit entsteht natürlich eine Brandbreite von möglichen Differenzen. Ich möchte nicht „Missbrauch“ sagen, gar keine Frage, das macht jeder ordentlich in der Lohnbuchhaltung, dort kann man sich bei jedem Unternehmen drauf verlassen. Das ist unsere Kenntnis. Ich würde aber aus der Problematik heraus, dass wir hier keine rückwirkenden Informationen haben, diese Überlegung hinten anstellen. Was wir hingegen brauchen, sind klare, ordentliche Fristen, keine fünf verschiedenen Fristen, nicht den 18. Mai, sondern einfach den 1. Januar. So endet auch die Kfz-Steuerbefreiung von 5 Jahren einheitlich am Ende eines Jahres. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Abg. Lutze.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Ich möchte noch einmal auf die Kfz-Steuer bzw. die Kfz-Steuerbefreiung zurückkommen. Meine Frage geht an Herrn Mahler und Frau Dr. Wünnemann. Die Kfz-Steuer ist bekanntlich eine Pauschalsteuer mit, je nach Fahrzeug, zwischen ca. 80 und 240 Euro pro Jahr. Problematisch an dieser Steuer ist, dass wir dieselbe Steuersumme zahlen, egal ob ich 5 000 km oder 80 000 km im Jahr fahre. Das heißt

umgangssprachlich: Je mehr ich fahre, desto billiger wird es, wenn ich das auf den Kilometerpreis umsetze. Sollten wir – das ist jetzt meine Frage – nicht die Diskussion über die Steuerbefreiung von den Elektroautomobilen vielleicht auch dorthin weiterführen zu sagen, dass wir die Kfz-Steuer perspektivisch komplett abschaffen und in eine Energiesteuer umwandeln? Dann wird der tatsächliche Energieverbrauch in Abhängigkeit von der Klimaverträglichkeit besteuert. Dann wird nicht irgendein Motorenkonzept oder ein Stück Blech mit vier Rädern nach irgendwelchen Maßstäben besteuert. Mein Beispiel hat es Ihnen aufgezeigt: Wenn ich viel fahre, bezahle ich pro km wenig Steuern – fahre ich wenig, wird es im Verhältnis dementsprechend teurer. Das motiviert ja gerade zum vielen Autofahren und nicht zum Wechsel des Verkehrsträgers. Dankeschön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)): Vielen Dank für die Frage. Aus ökologisch-ökonomischer Betrachtung ist sicher der größte Kritikpunkt an der Kfz-Steuer, dass die Grenzkosten der Nutzung eines Fahrzeuges darin nicht abgebildet sind. Die Durchschnittskosten sinken, wie Sie das dargestellt haben. Je mehr ich fahre, desto weniger Kfz-Steuer habe ich pro km gezahlt.

Ich denke, dass wir diese Frage der Mobilitätsfinanzierung im Straßenverkehr mit einem wachsenden Anteil von Elektromobilität grundsätzlich neu aufmachen müssen. Dort wird man dann andere Bepreisungsinstrumente brauchen. Eine Möglichkeit ist, das über die Energiesteuer zu machen. Dort wäre die Empfehlung, dass man die Energiesteuer logisch ausgestaltet, also nach dem Äquivalenzprinzip, dass man je nachdem einpreist, wie viel CO₂ ausgestoßen wird und wie hoch der Energiegehalt ist. Allerdings hat man dann einige systematische Probleme. Unter den Verbrennern kann man das wunderbar machen, man kann Benzin und Diesel nach der gleichen Logik ausgestalten und bekommt die gewünschte ökologische Lenkungswirkung. Dann würde Diesel relativ teurer werden als



Benzin, weil Diesel eben mehr CO₂ pro Liter ausstößt und auch höhere andere externe Kosten hat. Bei dem Antrieb von Elektrofahrzeugen ist das natürlich schwer, dann müsste man über die Stromsteuer gehen. Aber dann müsste die Stromsteuer bzw. die Energiesteuer wissen, wie der Strom genutzt wird. Wenn ich ein Elektrofahrzeug ganz normal an die 230 Volt-Steckdose bei mir zu Hause anschließe, dann weiß der Strom nicht, dass er in ein Elektrofahrzeug reinkommt. Ich müsste dann auf der anderen Seite beim Elektrofahrzeug den Strom messen und berechnen.

Oder – das wäre meine Empfehlung – man nimmt die Debatte um die Besteuerung der Elektromobilität grundsätzlich zum Anlass, um sich anzuschauen, wie man langfristig die Finanzierung des Straßenverkehrs sicherstellen kann. Es würde am meisten Sinn machen, ein intelligentes Road-Pricing einzuführen, das genau diese Ansprüche abdeckt – nämlich Grenzkosten und externe Kosten widerzuspiegeln. Der, der viel fährt, sollte mehr zahlen als der, der weniger fährt. Ein klimafreundliches Auto sollte weniger zahlen als ein klimaintensives Fahrzeug. Ein Fahrzeug, das höhere Wegekosten und damit höhere Folgekosten bei den Infrastrukturen hat – das kann auch ein Elektrofahrzeug sein, wenn es entsprechend schwer ist –, sollte auch entsprechend zur Kasse gebeten werden. Die Grenzkosten werden damit optimal abgedeckt. Das ist sicher langfristig die Diskussion, die man führen muss.

Grundsätzlich, wenn man sich die Frage stellt, was wir heute diskutieren, ist dies ja nur ein kleiner Baustein. Es macht – wie schon gesagt – auf jeden Fall Sinn, die Verkehrssteuern generell anzugehen, das Ganze insgesamt konsistent zu machen, um auch dem Fall, den Herr Oeliger schon angesprochen hat, zu begegnen, dass man auf der einen Seite Diesel fortlaufend über die Energiesteuer fördert und auf der anderen Seite andere Technologien fördern möchte. Man sollte technologieneutral besteuern – und das auf Grundlage von externen Kosten und Wegekosten.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Dr. Wünnemann, bitte.

Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank für die Frage. Grundsätzlich unterstützt die Automobilindustrie natürlich auch die ökologische Entwicklung der verschiedenen Steuerarten. Dennoch sollten die Themen „Elektromobilität“ und das jetzige Steuergesetz nicht dazu benutzt werden, eine generelle Debatte zu beginnen, verschiedene Steuerarten zu vermischen und ganz neue Elemente in die Besteuerung einzuführen. Die Kfz-Steuer besteuert die Nutzung des Fahrzeugs und die Energiesteuern besteuern den Verbrauch der Kraftstoffe. Man muss die Energiesteuerreform berücksichtigen, die gerade zum Beschluss ansteht. Das ist hoch umstritten. Dort soll die Elektromobilität gerade nicht bei der Energiesteuer steuerlich begünstigt werden. Das sind auch EU-Vorgaben, an die der deutsche Gesetzgeber sich halten muss.

Die Kfz-Steuer ist eine andere Steuerart. Wenn wir hier nutzerabhängige Komponenten hineinnehmen, dann haben wir hier einen grundlegenden Systemwechsel und ein Bonus-Malus-System. Dann kommen private Elemente in die Steuergesetzgebung hinein, die aus unserer Sicht nichts in einem Steuergesetz zu suchen haben. Wir haben bisher eine hubraum- und CO₂-abhängige Besteuerung, die sinnvoll ist. Ob man das auf andere Schadstoffe und Emissionen ausweitet, wie man das schon einmal bis 2009 hatte, ist eine andere Sache. Aber nutzerabhängiges Fahrverhalten und andere privat veranlasste Dinge in der Steuergesetzgebung reinzunehmen, halten wir nicht für sinnvoll.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächste Fragestellerin für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Abg. Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte jetzt doch noch einmal an die Ausführungen, die Herr Mahler gerade gemacht hat, anknüpfen. Dazu möchte ich Herrn Oeliger und Herrn Prof. Dr. Wietschel um die Beantwortung bitten.

Frau Dr. Wünnemann: Wir haben ja in der Kfz-Steuer jetzt schon eine Nutzerabhängigkeit, es gibt eine Differenzierung zwischen Diesel und Benzin.



Die ordnungspolitische Klarheit, die Sie annehmen, haben wir schon hinter uns gelassen. Von daher – finde ich – ist eine Neuordnung etwas, worüber man jetzt nachdenken sollte. Ich dachte, uns verbinden zwei gemeinsame Ziele. Das eine ist das Klimaschutzziel, das steht explizit im Gesetzentwurf drin. Das andere ist, dass wir – mehr als nur die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – in dem Zusammenhang schon die Einsicht teilen, dass die Verbrennungsmotoren keine wirkliche dauerhafte Zukunft haben. Deswegen geht es auch um den Industriestandort Deutschland.

Die Förderung der Elektromobilität ist ja auch als industriepolitische Maßnahme zu sehen. Gleichzeitig erleben wir aber, dass – obwohl es die Plattform und andere Dinge gibt – das Thema immer noch nicht funktioniert. Daher muss man Rechenschaft darüber ablegen, ob wir ein nettes kleines Placebo-Gesetz beschließen oder ob wir uns nicht doch darüber unterhalten wollen, was eigentlich ansteht und zu tun ist. Deswegen wollte ich noch einmal unter dem Strichwort „Bonus-Malus“ und was man zusätzlich an Maßnahmen bräuchte, Sie beide Folgendes fragen: Welche über den Gesetzentwurf hinausgehende Maßnahme erachten Sie als wichtig bzw. im Gesetzentwurf als fehlend? Dass mehr Geld zu mehr Elektrofahrzeugen führen würde, das ist schon klar. Aber das ist ja nicht das Hauptziel, das sind andere Dinge – nämlich, dass wir zu einer Verkehrswende auf der Straße kommen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Oeliger.

Sv **Dietmar Oeliger** (NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.): Vielen Dank. Mittelfristig kommen wir – glaube ich – überhaupt nicht darum herum, die Elektrofahrzeuge in ein wie auch immer geartetes Road-Pricing-System mit einzubeziehen. Irgendwie muss die Infrastruktur weiterhin durch die Nutzer finanziert werden. Je höher der Anteil der Elektromobilität sein wird, desto schwieriger wird es für den Finanzminister im gegenwärtigen System, die Infrastruktur bereitzustellen. Von daher ist es das einfachste, fairste System, wenn derjenige viel zahlt, der viel fährt. Das ist einfach nur logisch, fair und umweltpolitisch sinnvoll. Deshalb ist überhaupt nicht einzusehen, die

Systematik nicht mittelfristig entsprechend umzustellen.

Was fehlt, oder was ist grundsätzlich aus unserer Sicht am Gesetzentwurf zu bemängeln? Das ist eben genau die Frage, wer für die Kosten aufkommt. Die Kosten des vorliegenden Gesetzentwurfs sind überschaubar. Bei der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge sind die Kosten deutlich höher. Wir haben aber immer bemängelt, dass die Gelder, die dafür bereitgestellt werden, aus dem Haushalt kommen. Dort zahlt „Lieschen Müller“, der Fahrradfahrer, der Bahnfahrer: Jeder Steuerzahler zahlt dafür und nicht nur diejenigen, die das System „Automobil“ und dessen Infrastruktur weiterhin nutzen. Von daher haben wir immer dafür plädiert – und das tun wir auch hier bei der steuerlichen Förderung –, dass die Mittel dafür aus dem System „Straßenverkehr“ generiert werden und nicht aus dem generellen Haushalt kommen. Das ginge entweder über einen Fonds, eine Sonderabgabe oder ein Bonus-Malus-System. Dann werden genau diejenigen, die verbrauchsstarke Fahrzeuge besitzen, über eine beschränkte Abgabe an den Umwelt- und Klimakosten stärker beteiligt. Das geht auch über ein Road-Pricing, also eine Maut. Mittelfristig zahlen dann diejenigen mehr, die auch Umwelt und Gesellschaft stärker belasten. Im Moment ist aus unserer Sicht nicht einzusehen, dass die Mittel ganz allgemein vom Steuerzahler, also von jedem Haushalt generiert werden. Das ist aus unserer Sicht die größte Schwachstelle bei diesem Gesetzentwurf aus umweltpolitischer Sicht und ein falsches Signal für eine Verkehrswende. Das gilt im Übrigen auch bei der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge. Danke.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Prof. Dr. Wietschel, bitte.

Sv **Prof. Dr. Martin Wietschel** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI): Ich würde einmal von hinten denken. Wir haben politisch gesetzt ein Treibhausgasminderungsziel von 80 bis 95 Prozent für 2050. Das Minderungsziel von 80 Prozent bedeutet einen CO₂-freien PKW-Verkehr im Jahr 2050. Wir haben andere Bereiche – Industrie, Agrarwirtschaft etc. –, dort wissen wir heute nicht, wie wir die Treibhausgasemission



mindern können. Das heißt, selbst das Minderungsziel von 80 Prozent im Jahr 2050 bedeutet faktisch im PKW-Bereich Freiheit von Treibhausgasemissionen. Bei 12 Jahren Lebenszeit bedeutet das, dass 2038 – wenn wir das Ziel ernst nehmen – die letzten Verbrenner mit Benzin oder Diesel fahren dürften. Wenn wir dieses Ziel haben und es auch ernst nehmen – es sind sich alle Studien einig, dass es im PKW-Bereich auf eine Emissionsfreiheit hinauslaufen muss –, warum machen wir das nicht über CO₂-Grenzwerte mit realistischen Verbräuchen?

Wir sehen heute die steuerrechtliche Problematik, die wir schon diskutiert haben und was das für den Haushalt bedeutet. Warum haben wir nicht den Mut, Folgendes zu sagen: Wir wissen, dass wir 2038 bei null Prozent sein müssen. Wir schrauben die Grenzwerte runter, messen dann auch die realen Verbräuche und überlassen die weitere Entscheidung der Industrie. Die Industrie weiß eigentlich viel besser, wie man das Ziel erreicht, über welche alternativen Antriebe, welche Fahrzeuge und welche Effizienzmaßnahmen man dann verbessern kann. Wir versuchen jetzt, das von verschiedenen Seiten mit allen Schwierigkeiten zu beeinflussen. Wenn man das der Industrie überlassen würde, hätte man ja ein Art Bonus-Malus-System. Die Industrie wüsste dann, wenn sie konventionelle SUV verkaufen will, dass sie auf der anderen Seite auch mehr Elektrofahrzeuge verkaufen muss. Die Unternehmen würden dann schon intelligent steuern können, wie man das am effizientesten macht. Dann muss man sich von Seiten des Staates gar nicht mehr so viele Gedanken machen. Ich persönlich würde Folgendes viel intelligenter finden: CO₂-intelligente Verbräuche als Grundlage nehmen und der Industrie die Entscheidung überlassen, was sie wie fördern und wie sie ihre Autos bepreisen will, um die politischen Ziele entsprechend zu erreichen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Nächster Fragesteller für die Fraktion der CDU/CSU ist Herr Abg. Gutting.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Danke. Das Gesetz heißt ja „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“. Das heißt, wir

müssen uns ja nicht zwingend auf die Automobilindustrie beschränken. Deswegen meine Frage an den Verband der Automobilindustrie und Herrn Walter von der BMW AG: Wie sieht es mit der einkommensteuerlichen Regelung im Bereich der zulassungsfreien E-Bikes aus? Was halten Sie von einer Forderung, dass auch diese in die Förderung mit aufgenommen werden? Gibt es überhaupt die Notwendigkeit, hier zusätzliche Impulse zu schaffen? Wenn man auf die Straßen und die Zulassungszahlen schaut, gibt es ja bereits viele E-Bikes im Straßenverkehr.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Frau Dr. Wünnemann, bitte.

Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank. Wir haben das auch in unserer Stellungnahme formuliert. Wir halten es für sinnvoll, auch die E-Bikes mit in die lohnsteuerliche Befreiung des geldwerten Vorteils einzubeziehen – und zwar unabhängig von der Zulassung der E-Bikes als Kfz. Das heißt, auch kleinere E-Bikes mit kleineren Leistungsstärken sollten einbezogen werden. Das ist aus unserer Sicht aus konsequent, weil die bei der Firmenwagenbesteuerung auch schon gleich behandelt werden. Die Anwendung der 1-Prozent-Regelung gilt auch für E-Bikes und geschieht im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Herr Walter, bitte.

Sv **Bernd Walter** (Bayerische Motoren Werke AG (BMW)): Ich kann das gerne noch einmal ergänzen. Der Punkt ist natürlich, dass man insgesamt klare und flüssige Regelungen braucht. So wie es auch die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme zum Ausdruck gebracht hat, gibt es schon differenzierte Regelungen. Wenn man jetzt aber diese zusätzliche Befreiung nicht weiter einführen würde, dann gäbe es in der Praxis durchaus gewisse Abgrenzungsschwierigkeiten. Das sollte man generell vermeiden, zumal wir bei dem Gesetzentwurf – das wurde schon mehrfach gesagt – jetzt nicht über die ganz großen finanziellen Auswirkungen sprechen, so dass man sich hier nicht im Klein-Klein verstricken sollte. Meine persönliche Meinung – auch als



Vertreter eines Automobilherstellers – ist, dass man klare Regelungen aus Sicht der Nutzer schafft. Nicht so sehr aus Sicht der Verwaltung, sondern aus Sicht der Nutzer, dass das gut darstellbar ist. Das gilt für die Autos genauso wie auch für die E-Bikes. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der SPD ist Herr Abg. Dr. Zimmermann.

Abg. **Dr. Jens Zimmermann** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich würde noch ein letztes Mal Herrn Prof. Dr. Hechtner und Herrn Klingenburg zu einem Thema befragen, das wir vorhin schon kurz angesprochen hatten. Das ist die Frage des Ausschusses für die Schaffung von Ladeinfrastruktur bei Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu Hause. Dort auch die Frage, wie Sie das ganz generell einschätzen. Es ist vorhin angeklungen, dass es dort auch möglicherweise Abgrenzungsprobleme geben könnte. Vielleicht können Sie auf diesen Aspekt noch einmal eingehen. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Prof. Dr. Hechtner, bitte.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Freie Universität Berlin): Frau Vorsitzende, herzlichen Dank für das Wort. Herr Abg. Dr. Zimmermann, danke für die Frage. Ich glaube, wir hatten schon hinreichend zum Ausdruck gebracht, dass diese beiden Regelungen – § 3 Nr. 46 EStG oder § 40 EStG – sinnvoll sind. Aber im Gesetz, in beiden Normen steht das Wort „Ladevorrichtung“. Wenn man in die Begründung reinschaut, steht zumindest in der Begründung zu § 3 Nr. 46 EStG-E drin, dass hier plötzlich von Installation geredet wird. Bei der Überlassung ist es ziemlich klar, was man dem Arbeitnehmer dort in die Hand drückt – ob das begünstigt ist oder nicht. Aber § 40 EStG-E begünstigt letztendlich auch Zuschüsse. Dort stellt sich natürlich die Frage: Wenn der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer Geld in die Hand gibt, um irgendwelche Sachen anzuschaffen, was ist damit gemeint? Ladevorrichtung – sind damit irgendwelche Adapter, Installationen am Haus, handwerkliche Tätigkeiten gemeint oder fällt das vielleicht in den Bereich von § 35a EStG

(haushaltsnahe Dienstleistungen)? Dabei fallen mir schon eine Menge Abgrenzungsfragen ein.

Es kommt natürlich auch gleich die nächste Frage auf: Kann vielleicht eine Doppelbegünstigung entstehen? Meines Erachtens sollte man das zumindest noch stärker im Gesetzentwurf bzw. in der Begründung ausdifferenzieren, was hier nun genau gefördert ist bzw. was nicht gefördert werden soll. Hier wird z. B. auch angesprochen, dass die Überlassung der betrieblichen Ladevorrichtung zur privaten Nutzung gefördert wird. Was passiert z. B., wenn man das Auto teilweise auch für eine Erzielung von Einkünften mitnutzen möchte? Fällt das darunter, oder hat man eine anteilige Aufteilung, oder fällt das komplett raus? In § 40 EStG wird diese private Nutzung dann nicht mehr angesprochen, also kann der Arbeitgeber mich bezuschussen, und ich weiß, dass ich mir in der Garage etwas einbauen lasse, und damit gehe ich noch einer weiteren Tätigkeit nach. Abseits der umweltpolitischen Lenkungsmaßnahmen ist man hier jetzt in den Tiefen des Steuerrechts drin. Sie sehen – Abgrenzungsfragen entstehen. Es ist gut, wenn man sie vorher anspricht. Es ist vielleicht auch manchmal hilfreich, zumindest in die Begründung des Gesetzentwurfes reinzuschreiben, was Sie sich dabei gedacht haben und was Sie definitiv nicht fördern oder ausschließen wollen. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Klingenburg, bitte.

Sv **Konrad Klingenburg** (IG Metall): Vielen Dank, Frau Vorsitzende.

Vielen Dank, für die Frage, Herr Abg. Dr. Zimmermann. Ich kann das wieder nur unterstreichen. Unser Eindruck ist auch, dass dort noch sehr viel Klärungsbedarf besteht. So, wie ich das im Moment lese, kann ich mir nicht vorstellen, dass das zu einer nennenswerten Zunahme und Errichtung von Ladestationen zu Hause führen würde. Von daher würde ich mich meinem Vorredner absolut anschließen wollen.



Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Nächster Fragesteller für die Fraktion der SPD ist
Herr Abg. Dr. Schabedoth.

Abg. **Dr. Hans-Joachim Schabedoth** (SPD): Meine
Frage richtet sich an die Herstellerseite, an Frau Dr.
Wünnemann und Herrn Walter. Wenn es denn nun
eine Sonderabschreibung gäbe, Herr Walter, was
hat das für eine Perspektive für BMW? Kann man
die gewerblichen Kunden besser ansprechen? Ist
das der notwendige Kick, den diese noch
brauchen?

Und dann eine Frage an Sie beide – unabhängig
von dem, was wir steuerlich machen können. Elon
Musk von Tesla hat, glaube ich, nie danach gefragt,
welche Förderungen er bekommen kann, um
Elektromobilität marktfähig zu machen. Wie sieht
das denn aus Ihrer Sicht mit BMW und der ganzen
Automobilindustrie aus? Ist es so, wie es in der
Öffentlichkeit oft diskutiert wird? Man hat den
Eindruck, man müsse Sie hier zum Jagen tragen. Es
scheint, als komme der eigene Antrieb eher über
die Flottenpolitik als über den Antrieb, damit Geld
verdienen und sich auf einem Zukunftsmarkt
positionieren zu wollen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Herr Walter, bitte.

Sv **Bernd Walter** (Bayerische Motoren Werke AG
(BMW)): Frau Vorsitzende, Herr Abg. Dr. Schabe-
doth, vielen Dank für die beiden Fragen. Zunächst
zur Sonderabschreibung: Selbstverständlich hat
diese einen zusätzlichen Effekt bei den gewerb-
lichen Kunden. Man muss das Ganze aber natürlich
schon im Gesamtzusammenhang zur Kaufprämie
sehen. Diese Kaufprämie schließt ja auch gewerb-
liche Kunden mit ein. Vor dem Hintergrund ist es
aus unserer Sicht auch ein sinnvoller Kompromiss
oder eine gute Lösung, wie sie jetzt getroffen
wurde, dass die Kaufprämie auch für gewerbliche
Kunden gilt.

Macht es daneben noch Sinn, eine Sonderab-
schreibung zu haben? Ich möchte das pragmatisch
sagen: Ein wesentlicher Unterschied ist natürlich,
dass das entsprechende Gesetzgebungsvorhaben

durch den Bundesrat muss. Das stellt sich ein
bisschen anders dar als bei der direkten Kauf-
prämie. Vor dem Hintergrund ist natürlich die
Kaufprämie – aus unserer Sicht ganz offen und
ehrlich gesagt – auch die schnellere und sicherere
Lösung gewesen.

Was die Anstrengungen der Automobilindustrie
betrifft: Es wird schon viel getan – gerade durch
BMW. Wir haben in Leipzig aber auch in Landshut
sehr viel investiert und unternehmen dort sehr
große Anstrengungen. Das wurde ja von den
Kollegen vorhin auch schon zum Ausdruck
gebracht. Die Staaten, die die entsprechenden
direkten Förderungen haben – Norwegen ist
sicherlich das beste Beispiel, aber auch die USA,
Kalifornien –, haben natürlich auch den ent-
sprechenden Erfolg. Es ist so, dass die Förderungen
uns helfen, aber nichtsdestotrotz ist es schon eine
Zusammenarbeit von beiden Seiten – also von
Politik und Industrie. Mit der gemeinsamen
Anstrengung, so wie es in der „Nationalen
Plattform Elektromobilität“ schon begonnen wurde,
sollte das auch zu Ende gebracht werden. Das Ziel
bis 2020 steht. Man sollte sukzessive die ent-
sprechenden Maßnahmen, die jetzt durchaus schon
gut sind, weiter fortführen und das entsprechend
evaluieren. An allen Stellen muss man dann
schauen, was man noch besser machen kann.

Vielleicht noch ein letzter Punkt, auch gerade zu
dem Gesetz heute: Es ist wichtig, dass man keine
Hemmnisse aufbaut und sich nicht so sehr im
Klein-Klein verstrickt. Das ist natürlich ein Punkt,
der letztlich dann auch die Finanzverwaltungen
betrifft. Dort sind die Erfahrungen gar nicht so
schlecht – auch von unserer Seite. Das ist schon
wichtig. Man kann ja nicht jeden Punkt im Gesetz
regeln, sondern manche Punkte müssen dann
letztlich auch durch Auslegung von den
Finanzbehörden entsprechend konkretisiert
werden. Dort ist es eben wichtig, dass dann nicht
überall ein Missbrauch gesehen wird, sondern das
ganz große Ziel, das dahinter steht, im Auge
behalten wird. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank.
Frau Dr. Wünnemann, bitte.



Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Ich kann das nach meinem persönlichen Eindruck nur noch einmal kurz bestätigen. Objektiv haben die deutschen Hersteller rund 60 Prozent Marktanteil an den Elektrofahrzeugen in Deutschland. Das sind immerhin 2/3. Das wird in der Presse vielleicht nicht so wahrgenommen. Jemand wie der Tesla-Hersteller Musk ist natürlich noch weit entfernt von einer Serienproduktion. Das muss man auch sagen. Jetzt, wo es um seinen Kleinwagen geht, wissen wir noch nicht genau, ob das auf Dauer auch zu leisten ist. Ich kann die Anstrengungen der Industrie persönlich auch nur bestätigen. Ich bin seit drei Jahren in der Branche tätig und hatte auch Gelegenheit, einige Zulieferunternehmen zu besuchen. Ich war überrascht, was für eine Technologie bis ins kleinste Detail im Auto dahinter steckt. Auch was an Technologie notwendig ist, um das Gewicht oder die Reduzierung von verschiedenen Teilen im Auto zu ermöglichen. Das dauert einfach seine Zeit. Die Erfahrung zeigt, dass die Hersteller und auch Zulieferer die Anstrengungen leisten und Investitionen tätigen, um in den nächsten Jahren diese Technologie weiterzuentwickeln. Ich habe auch noch einmal diese Borschüre für Sie zur Anschauung mitgebracht. Dort sieht man auch noch einmal die Übersicht der Fahrzeuge, die von den Herstellern bisher entwickelt wurden. Bis 2020 haben wir noch einige Modelle mehr, über die die Verbraucher verfügen können.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Abg. Lutze.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Meine zwei Fragen gehen noch einmal an Herrn Mahler. Herr Abg. Gutting hat mich jetzt noch einmal auf den Stichpunkt „Einbeziehung von E-Bikes“ gebracht. Einige Sachen wurden schon beantwortet. Ich komme noch einmal zur Einkommensteuer. Wir diskutieren hier viel über Mobilität, wie auch über Steuernachlässe, Vergünstigungen oder Anrechnungen auf die Einkommensteuer. Mich würde einmal Folgendes interessieren: An der Mobilität nehmen ja nun auch Menschen teil, die ein Einkommen haben, wo man noch nicht einkommensteuerpflichtig ist. Was passiert dann? Dann geht es vielleicht auch nicht

um ein Automobil mit 30 000 oder 40 000 Euro, aber es geht vielleicht um E-Bikes. Dazu fehlen ja nun einmal Sachen im Gesetzentwurf. Wie gehe ich mit dieser Personengruppe um? Was tut der Staat, die Gesellschaft und vielleicht auch das Parlament dafür, dass Menschen, die ein geringes oder kein Einkommen haben, an diesem Teil der Elektromobilität teilnehmen können?

Den zweiten Aspekt, den ich noch einmal nachfragen wollte, weil es insgesamt um Elektromobilität geht – auch, wenn hier heute nur der Straßenverkehr gemeint ist: Wir haben Fahrkarten für Straßenbahnen, für Oberleitungsbusse – es gibt nur drei Städte in Deutschland, die Oberleitungsbusse haben –, und auch für Regionalzüge. Die sind bei der Mehrwertsteuer mit dem ermäßigten Steuersatz versehen. Wir haben Elektromobilität z. B. im ICE. Dort zahle ich 19 Prozent Mehrwertsteuer. Warum kann man nicht auch dort genau überlegen, welche Form von Mobilität ich als Parlament fördere, indem ich ermäßigte Steuersätze ansetze? Es gibt zahlreiche Länder in Europa, dort hat der Fernverkehr der Bahn den ermäßigten Steuersatz – nur Deutschland und fünf oder sechs andere Länder nicht. Wie sieht dort die Perspektive aus?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Mahler, bitte.

Sv **Alexander Mahler** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)): Vielen Dank, für die Frage. Wie eingangs schon gesagt, denken wir, dass es am meisten Sinn machen würde, nicht einzelne Technologien weiter zu fördern und damit den Markt als ganzen immer an weiteren Stellen zu verzerren. Es würde Sinn machen, eine konsistente logische Besteuerung vorzunehmen, die sich an den Umweltzielen orientiert. Das gilt einerseits für die Energiesteuer und andererseits auch für die Kfz-Steuer. Dort würde ein Bonus-Malus-System vielerlei Vorteile haben. Einmal kann es so ausgestaltet werden, dass es aufkommensneutral ist. Es kann so ausgestaltet werden, dass diese Schwelle – wo ein Bonus und wo ein Malus fällig wird –, über den Zeitverlauf absinkt. Damit würden die europäischen Flottengrenzwerte gestützt, sodass auch beim Kunden ein Signal ankommt,



entsprechende Fahrzeuge zu kaufen. Wie Herr Prof. Dr. Wietschel gesagt hat: Wenn wir die Klimaziele ernst nehmen, dann werden wir Grenzwerte brauchen, die dahin führen, dass 2050 alle Fahrzeuge in der Flotte mit 0 Gramm CO₂ unterwegs sein werden. Ich denke, dass man die Kfz-Steuer und die Energiesteuer langfristig technologie-neutral ausgestalten kann. Man muss dann die Elemente besteuern, die wirklich relevant sind. Bei der Energiesteuer sind das der Energiegehalt und der CO₂-Ausstoß und bei der Kfz-Steuer sollte es auf jeden Fall der CO₂-Ausstoß sein, daneben könnten noch weitere Luftschadstoffe mit reingenommen werden. Eine Orientierung am Hubraum beispielsweise ist nicht mehr zeitgemäß. Das folgt keiner Logik. Es gibt ja kein Ziel der Bundesregierung, den Hubraum langfristig zu verringern. Aber es gibt ein Klimaziel. Deswegen: Steuern auf CO₂ und nicht auf Hubraum.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Ich habe jetzt keine weiteren Fragesteller mehr auf meiner Liste. Deswegen würde ich sagen, dass wir die Anhörung an der Stelle beenden können. Ich bedanke mich ganz herzlich bei allen, die teilgenommen haben – besonders bei Ihnen, den Sachverständigen. Ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg und noch einen schönen Tag. Bis demnächst. Danke schön.

Schluss der Sitzung: 13:31

Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vorsitzende

**STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF EINES GESETZES ZUR STEUERLICHEN FÖRDERUNG VON
ELEKTROMOBILITÄT IM STRAßENVERKEHR**

Energiewende im Verkehr steuerlich nachhaltig fördern

Der vorliegende Gesetzentwurf zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr besteht im Wesentlichen aus vier Elementen:

1. **Verlängerung der fünfjährigen Kraftfahrzeugsteuerbefreiung** für zwischen 2016 und 2020 erstzugelassene reine Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge);
2. **Ausweitung der Steuerbefreiung** auf nachträglich zu Elektrofahrzeugen umgerüstete Fahrzeugen;
3. Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährten **geldwerten Vorteil für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeuges** bis Ende 2020;
4. **Begünstigung bei Bezuschussung oder Überlassung von Ladevorrichtung** durch den Arbeitgeber an die/den Arbeitnehmer_in bis Ende 2020.

Hierfür sollen das Kraftfahrzeugsteuergesetz (1. und 2.) und das Einkommensteuergesetz (3. und 4.) geändert werden. Als Begründung wird der Beitrag von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und der Dekarbonisierung angeführt. Die Maßnahmen sollen den Markthochlauf von Elektrofahrzeugen unterstützen.

VORBEMERKUNG

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) teilt die Ansicht, dass zur Erreichung der nationalen Klimaziele eine weitestgehende Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis spätestens 2050 erfolgen muss. Hierzu gilt es Verkehre so weit wie möglich zu **vermeiden**, ohne dabei Mobilität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einzuschränken, Verkehr wo möglich auf den Verkehrsträger mit den geringsten externen Kosten zu **verlagern** und die externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger effektiv und effizient zu reduzieren (**verbessern**), sowie den verbleibenden Rest, zu internalisieren.

Der motorisierte Individualverkehr ist die Mobilitätsform mit den in Summe höchsten externen Kosten (für den Personenverkehr insgesamt ca. 81 Mrd. Euro in 2008)¹. Daher gilt es in erster Linie unnötige Verkehre zu vermeiden und Anreize zum Modal Shift zu schaffen. Mit Blick auf die derzeit absehbaren technologischen Potentiale bedeutet dies aber auch, dass der verbleibende **motorisierte Individualverkehr auf der Straße bis spätestens 2050 nahezu vollkommen CO₂-frei** erfolgen muss. Um die Fahrzeugflotte bis dahin umzugestalten, dürfen ab spätestens 2030 keine Fahrzeuge mit direkten CO₂-Emissionen im Betrieb mehr zugelassen werden. Daher sind Maßnahmen, die einerseits den Umbau der Fahrzeugflotte stützen und andererseits auch in der Zeit bis dahin zu CO₂-Reduktionen führen, zu begrüßen.

Im Sinne einer gesamtgesellschaftlichen Effizienz empfiehlt das FÖS den Einsatz von **marktwirtschaftlichen Instrumenten**, welche die externen Kosten der Verkehrsträger bestmöglich und im Rahmen eines fairen Wettbewerbs dem/der Verursacher_in anlasten. Dabei sind CO₂-Emissionen eine wesentliche und dringliche, keinesfalls aber die einzige Dimension, die es bei der Bewertung von Antrieben zu berücksichtigen gilt.²

Grundsätzlich sollten alle Subventionen und Technologieförderungen/-begünstigungen nur zeitlich begrenzt und mit fortlaufendem Monitoring/Evaluierungen gewährt werden.

¹ Gemäß CE Delft, infras, Fraunhofer ISI (2011): „External Costs of Transport in Europe“. Abrufbar unter: www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258

² Siehe z. B. FÖS, IKEM (2016): „Umweltwirkungen von Diesel im Vergleich zu anderen Kraftstoffen“. Abrufbar unter: www.foes.de/pdf/2016-05-FOES-IKEM-Studie-Umweltwirkungen-Diesel.pdf

1 Verlängerung der fünfjährigen Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für zwischen 2016 und 2020 erstzugelassene reine Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge)

Ein wesentliches Hindernis von neuen, besonders emissionsarmen Antrieben sind die, verglichen mit herkömmlichen Fahrzeugen, höheren Kosten über die gesamte Haltedauer (Total Costs of Ownership (TCO)). Aus gesamtgesellschaftlicher Sicht ist dies insbesondere dann schädlich, wenn die Relation der TCO verschiedener Fahrzeuge nicht der Relation der externen Kosten entspricht. Eine Ermäßigung bzw. Befreiung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern für besonders emissionsarme Fahrzeuge in den ersten fünf Jahren verringert die TCO und ist daher zu begrüßen.

Aus ökologischer und verteilungspolitischer Perspektive ist zu kritisieren, dass die entstehenden Einnahmeausfälle aus dem allgemeinen Haushalt gegenfinanziert werden, und nicht bspw. über Aufschläge auf andere Steuern im Verkehrssektor. Denn auch Elektrofahrzeuge weisen höhere externe Kosten als Fuß- und Fahrradverkehr oder öffentlichen Verkehrsmittel auf. Im Sinne der Verlagerung sollte daher keine zusätzliche absolute Vergünstigung des Verkehrsträgers Straße erfolgen, sondern die Belastungen innerhalb des Verkehrsträgers entsprechend umverteilt werden.

Statt einer befristeten Befreiung sind mittelfristig nach CO₂-Emissionen differenzierte Kfz- und Kraftstoffsteuern, zu empfehlen, die in Höhe und Bemessungsgrundlage den technologischen Fortschritten und Problemen des motorisierten Verkehrs gerecht wird und mit denen auch die Wegekosten verursachergerecht angelastet werden. Die Einbeziehung weiterer Luftschadstoffe, wie Stickstoffoxiden, sollte geprüft werden. Elektrofahrzeuge könnten in der Kfz-Steuer auf Grundlage ihrer Energieverbrauchswerte und den Emissionswerten des durchschnittlichen deutschen Strommixes besteuert werden. Eine angemessene Spreizung sollte sich an den, über die Zeit absinkenden, europäischen CO₂-Flottengrenzwerten orientieren. So können aufkommensneutral ökologische Anreize geschaffen werden. Auch profitieren so Halter_innen von besonders energieeffizienten Fahrzeugen stärker.³

2 Ausweitung der Steuerbefreiung auf nachträglich zu Elektrofahrzeugen umgerüsteten Fahrzeugen

Eine Gleichstellung nachträglich umgerüsteter Fahrzeuge ist, unter Verweis auf obige Ausführungen, schlüssig.

3 Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährten geldwerten Vorteil für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeuges bis Ende 2020

Neben den höheren TCO ist die Reichweitenangst, also die Befürchtung, dass Batteriekapazität und Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zur Befriedigung des persönlichen Mobilitätsbedürfnisses nicht ausreichen, eines der größten Markthindernisse von Elektrofahrzeugen. Der Aufbau und Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur wirkt dieser Reichweitenangst entgegen. Die Möglichkeit für Arbeitnehmer_innen ihr Fahrzeug an ihrer Arbeitsstätte zu laden, kann die Reichweitenangst dieser (potentiellen) Nutzergruppe reduzieren und die Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektrofahrzeuges erhöhen. Durch die Nutzung der Ladevorrichtung beim Arbeitgeber entsteht ein geldwerter Vorteil in Höhe der Stromkosten. Dieser müsste theoretisch entsprechend als Einkommensbestandteil versteuert werden. In der Praxis würden diese Anforderungen einen hohen administrativen Aufwand seitens des Arbeitgebers bedeuten und die Bereitschaft entsprechende Ladeinfrastruktur bereitzustellen deutlich senken. Eine Steuerbefreiung für den gewährten geldwerten Vorteil vermeidet diesen administrativen Aufwand und wirkt im Sinne eines Ausbaus der Ladeinfrastruktur zielgerichtet.

Auf Seite der Arbeitnehmer_innen kann die Maßnahme wie eine (steuerfreie) Einkommenserhöhung, die an den Gebrauch eines Elektrofahrzeuges für Fahrten zur Betriebsstätte geknüpft ist, betrachtet werden.

³

Siehe z. B. FÖS (2015): „Schaffung von Kaufanreizen für besonders emissionsarme Pkw“. Abrufbar unter: www.foes.de/pdf/2015-02-Kaufanreize-Emissionsarme-Fahrzeuge.pdf

Dies kann als Senkung der TCO von batterieelektrischen Fahrzeugen betrachtet werden. Die Wahrscheinlichkeit der Anschaffung eines Fahrzeuges steigt. Allerdings wird auch der Gebrauch des Elektrofahrzeuges gegenüber der Nutzung anderer, umweltfreundlicherer Verkehrsmittel bevorzugt. Steht ein_e Arbeitnehmer_in bspw. vor der Wahl, ob er/sie Fahrrad, ÖPNV oder ein vorhandenes Elektrofahrzeug wählt, dann wird das zusätzliche Einkommen nur dann erzielt, wenn die Wahl auf das Elektrofahrzeug fällt.

Ebenso wird gefördert, dass Arbeitgeber einen perspektivisch zu versteuernden Gehaltsbestandteil in den steuer- und sozialabgabenfreien Bestandteil „Aufladen am Arbeitsplatz“ umwandeln. Dies fördert zwar die Akzeptanz von entsprechenden Fahrzeugen, aber geht indirekt zu Lasten anderer Steuerzahler_innen. Hinzu kommt, dass die Nutzung des Steuerprivilegs nicht allen potentiellen Halter_innen von Elektrofahrzeugen offen stünde, sondern nur in Haushalten mit Arbeitnehmer_innen. Rentner_innen, Studierende und Menschen ohne Erwerbstätigkeit wäre diese Einkommenssteigerung per se verwehrt.

Mit Blick auf die derzeitigen und, selbst bei massiver Förderung, mittelfristig zu erwartenden Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen wird sich das Subventionsvolumen allerdings in einem sehr niedrigen Bereich bewegen. Laut Gesetzesentwurf geht die Bundesregierung von Mindereinnahmen bei der Einkommensteuer von jährlich fünf Mio. Euro in 2017 bis 20 Mio. Euro in 2020 und Mindereinnahmen bei den Sozialversicherungen von rund 6,5 Mio. Euro aus. Vor diesem Hintergrund können oben angeführte Bedenken für den Begünstigungszeitraum bis Ende 2020 als nachrangig angesehen werden.

Beim Aufladen eines privaten Fahrzeuges an der Betriebsstätte wird Strom, der privat genutzt wird, über den Betrieb bezogen. Viele Betriebe profitieren von Entlastungen bei der Stromsteuer. Nach geltendem Recht wirken sich bestehende Entlastungen bei der Stromsteuer auch auf den Stromverbrauch von Ladesäulen der betreffenden Betriebe aus.⁴ Im Durchschnitt wird das Steueraufkommen also geringer sein, als wenn der Ladevorgang an der Wohnstätte stattfindet. Auch dieser Punkt erscheint im Moment in Anbetracht der niedrigen Fahrzeugzahlen und der zeitlichen Befristung bis Ende 2020 marginal.

Grundsätzlich ist auch zu diskutieren, ob die Gewährung der Steuerbefreiung an bestimmte Auflagen geknüpft wird. Aus ökologischer Sicht könnte der Nachweis von 100 Prozent Ökostrom in Betracht gezogen werden. Im Sinne des Aufbaues einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur könnte vorgeschrieben werden, dass ein gewisser Anteil der Ladepunkte öffentlich zugänglich sein muss. Kann dies auf dem Betriebsgelände nicht umgesetzt werden, könnte, analog zur Stellplatzverordnung, eine Ablösesumme festgesetzt werden. Um insbesondere Investitionen bei kleinen und mittelständischen Betrieben hierdurch nicht zu hemmen, empfiehlt sich eine „Freigrenze“ von bspw. 20 Ladepunkten. Bei allen die Freigrenze übersteigenden Ladepunkten könnten 10 Prozent verbindlich öffentlich zugänglich gemacht werden müssen.

Aus Gleichbehandlungsgründen und um administrativen Aufwand zu minimieren, sollte das Laden von Elektrofahrzeugen steuerlich analog behandelt werden.

4 Begünstigung bei Bezuschussung oder Überlassung von Ladevorrichtung durch den Arbeitgeber an die/den Arbeitnehmer_in bis Ende 2020

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass wenn einem_r Arbeitnehmer_in vom Arbeitgeber eine Ladevorrichtung zeitweise überlassen, übereignet oder der Erwerb einer Ladevorrichtung bezuschusst wird, der gewährte Vorteil pauschal mit lediglich 25 Prozent Lohnsteuer zu versteuern ist. Die Regelung ist ebenfalls bis Ende 2020 befristet. Problematisch ist, dass diese Steuervergünstigung nicht allen Halter_innen von Elektrofahrzeugen offensteht, sondern nur eine bestimmte Personengruppe begünstigt.

Wie die Einkommensteuerbefreiung beim geldwerten Vorteil durch Laden im Betrieb des Arbeitgebers können nur Erwerbstätige potentiell von der Förderung profitieren. Hinzu kommt, dass die Installation eines privaten Ladepunktes größtenteils nur für Eigenheimbesitzer_innen mit eigenen Stellflächen auf dem Grundstück möglich sein wird. Selbst bei Anlagen mit mehreren Parteien kann die praktische Umsetzung

⁴ Diesen Sachverhalt beabsichtigt das Bundesfinanzministerium zu ändern, wie der in die Anhörung gegebene Referentenentwurf vom 7. Januar 2016 zur Reform der Strom- und der Energiesteuer zeigt. Demnach soll der Stromverbrauch für Elektromobilität zukünftig generell mit dem Regelsteuersatz von 2 Ct/kWh versteuert werden.
(www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Referentenentwuerfe/2016-01-07-energiesteuer.html)

auf Widerstände stoßen. Näher geprüft werden sollte die Konzentration dieses Förderelements auf Ladesäulen, die gemeinschaftlich oder öffentlich genutzt werden können.

Zum Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur an Wohnstätten kommt insbesondere ein Mindestanteil von Ladesäulen in Stellplätzen bzw. Garagen in Frage, wie sie in manchen Landesbauordnungen, u.a. in Hessen, bereits vorgeschrieben ist.

EMPFEHLUNG

Zur Erreichung der Klimaziele sind eine massive Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr insgesamt und eine Dekarbonisierung der Pkw-Flotte bis spätestens 2050 unumgänglich. Eine nachhaltige, zielgerichtete Steuerpolitik muss Teil einer effektiven und effizienten Klimastrategie im Verkehr sein. Die hier betrachteten Steuerentlastungen für Elektrofahrzeuge können begrenzt Anreize setzen. Ein weitaus größeres Potential bietet aber eine **umfassende, logische und konsistente Ausgestaltung der Energiesteuer und der Dienst- und Firmenwagenbesteuerung**.

Sowohl aus Gesundheits- als auch aus Klimaaspekten sollte die Energiesteuerbegünstigung für Dieselmotoren abgebaut werden.⁵ Die Privilegierung der Dieselmotoren an der einen und die Förderung von Elektromobilität an der anderen Stelle laufen einander zuwider und schwächen so die Anstrengungen hin zu einem Umbau der Automobilflotte. Die Energiesteuer sollte nach CO₂-Emissionen und Energiegehalt technologieneutral über alle Energieträger differenziert werden. Perspektivisch sollten die Wegekosten über ein intelligentes Roadpricing-System über alle Fahrzeuge erfasst werden. So könnte der steuerliche Rahmen für eine marktwirtschaftlich und gesellschaftlich effiziente Verkehrspolitik gesetzt werden, die zur Erreichung von Umweltzielen beiträgt. Durch eine Indexierung der Steuer könnte bei administrativ minimalem Aufwand die Anreizwirkung auch langfristig erhalten und der inflatorischen Entwertung begegnet werden.⁶

Kontakt

Alexander Mahler
 Stellvertretender Geschäftsführer | Leiter Verkehrspolitik
 Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)
 Schwedenstraße 15a
 D-13357 Berlin
 Telefon +49-30-76 23 991-30
 E-Mail alexander.mahler@foes.de

⁵ Siehe z. B. FÖS, IKEM (2016): „Umweltwirkungen von Diesel im Vergleich zu anderen Kraftstoffen“. Abrufbar unter: www.foes.de/pdf/2016-05-FOES-IKEM-Studie-Umweltwirkungen-Diesel.pdf

⁶ Siehe z. B. FÖS (2016): „Klimaschutz in der Energie- und Stromsteuer verankern“. Abrufbar unter: www.foes.de/pdf/2016-05-FOES-Stellungnahme-Gesetzesentwurf-Energie-und-Stromsteuer.pdf

Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr der Bundesregierung (BT-Drucks. 18/8828)

Prof. Dr. Frank Hechtner (Freie Universität Berlin)

1. Zu dem Gesetzentwurf allgemein

1.1. Regelungsinhalt

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung soll als ein Teil eines Gesamtpaktes der CO₂ Ausstoß vermindert werden. Konkret hat sich Deutschland das Ziel gesetzt, bis 2020 seinen CO₂-Ausstoß gegenüber 1990 um mindestens 40% zu senken. Zu Erfüllung dieses Zieles bedarf es unterschiedlicher Komponenten. Nach Ansicht der Bundesregierung betrifft eine dieser Komponenten den Straßenverkehr. Ziel ist es daher, die Emissionen im Straßenverkehr zu senken. Aus diesem Grund sollen Anreize geschaffen werden, die den Anteil von Elektro- und Hybridfahrzeugen erhöhen.

Im Kaufentscheidungsprozess für Elektro- und Hybridfahrzeuge werden u.a. als Nachteile derartiger Fahrzeuge die hohen Anschaffungskosten, die geringe Reichweite als auch die flächendeckende Versorgung mit einer Ladeinfrastruktur genannt.¹ Zwar zeigt sich in Untersuchungen, dass die Konsumenten teilweise nicht hinreichend über die technischen Eigenschaften informiert sind und sich daher auch Vorbehalte gegenüber diesen Technologien ergeben², **gleichwohl erscheint es begründet, zusätzliche Anreizsysteme zu setzen, die die Nachfrage nach den entsprechenden Fahrzeugen stimulieren.**

Seitens der Regierung können dabei u.a. die rechtlichen Rahmenbedingungen verbessert werden, die die Anschaffung und den Betrieb von Elektro- und Hybridfahrzeugen betreffen. Verbesserungen der technischen Ausstattung der entsprechenden Fahrzeuge bleiben vornehmlich der Automobilindustrie als Aufgabe vorenthalten. **Zur Stimulierung der Nachfrage sind u.a. eine Verbesserung der Kostenstruktur bei Anschaffung und Betrieb zu verstehen.³ Daneben erscheint es sinnvoll, Maßnahmen einzuleiten, die den laufenden Betrieb dieser Fahrzeuge erleichtern und begünstigen. Eben in diesem Umfeld kann die Bundesregierung mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sinnvolle Rahmenbedingungen setzen.**

Der stärkste ökonomische Anreiz zur Erhöhung der Nachfrage bei Elektrofahrzeugen liegt sicherlich in der Gewährung von finanziellen Zuschüssen. Dieser Befund wird in diversen Studien bestätigt.⁴ **Vor diesem Hintergrund können steuerliche Anreize nur als flankierende Maßnahmen verstanden**

¹ Vgl. z.B. Wohlfarth (2015), Nutzungskonzepte für Elektrofahrzeuge im Stadtbetrieb - ein Marktstudie, S. 85, in: Proff (Hrsg.), Entscheidungen beim Übergang in die Elektromobilität, Springer 2015; Dudenhöffer (2015), Akzeptanz von Elektroautos in Deutschland und China, Springer 2015, S. 43 mit weiteren Quellenachweisen.

² Vgl. Dudenhöffer (2015), S. 51, 58.

³ Vgl. Dudenhöffer (2015), S. 240, die als wesentliche Komponenten Preis, Unterhalt und Verbrauch als Akzeptanz für Elektroautos identifiziert.

⁴ Vgl. z.B. die Ergebnisse bei Rudolph (2015), Einfluss von Anreizsystemen zur Förderung alternativer Antriebe auf Kaufentscheidungen und Verkehrsverhalten, Technische Universität Hamburg-Harburg 2015, S. 190.

werden, die direkte Anreizsysteme sinnvoll ergänzen können. Demzufolge ist es zu begrüßen, dass mit der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) ein solcher Anreiz von der Bundesregierung bereits geschaffen wurde. Konkret wird hier ein Bonus seitens des Bundes in Höhe von 2.000€ (bzw. 1.500€ bei aufladbaren Hybridfahrzeugen) bei Neuanschaffung nach dem 18.05.2016 gewährt.

Flankierend zu diesen Maßnahmen sieht der Gesetzentwurf weitere steuerliche Regelungen vor. Konkret betrifft dies die Steuerbefreiung von der Kfz-Steuer als auch die Gewährung zusätzlicher steuerfreier Boni seitens der Arbeitgeber zum Betrieb entsprechender emissionsarmer Fahrzeuge. **Die Steuerbefreiung von der Kfz-Steuer wirkt unmittelbar auf die Kostenstruktur bei Betrieb eines Kfz. Die Steuerbefreiung der Bezuschussung und Überlassung von Ladeinfrastruktur kann ebenfalls auf die Kostenstruktur des laufenden Betriebes wirken, entfaltet allerdings mittelbar wohl auch Auswirkungen auf das verfügbare Netz an Aufladestationen. Beide Maßnahmen sind daher geeignet, das Umfeld zur Anschaffung als auch zum Betrieb von Elektrofahrzeugen positiv zu beeinflussen.**

Während die Maßnahme bei der Kfz-Steuer jegliche Nachfrage von Elektrofahrzeugen betrifft (sowohl die Private als auch die Gewerbliche), betreffen die ertragsteuerlichen Regelungen vornehmlich Arbeitnehmer. Positive Auswirkungen bei Arbeitgebern können sich neben einer möglichen Imageverbesserung infolge der umweltschutzfördernden Maßnahmen auch aus verminderten Kosten infolge der Befreiung von der Sozialversicherungspflicht auf die geldwerten Vorteile der Bezuschussung und Überlassung der Ladeinfrastruktur ergeben.

Im Ergebnis sind die vorgeschlagenen Maßnahmen daher zu begrüßen, obgleich die steuerlichen Regelungen lediglich als ein Teil einer Gesamtstrategie angesehen werden sollten. Die steuerlichen Maßnahmen sind daher als flankierende Effekte zu verstehen, die das Oberziel der CO₂-Reduktion unterstützen können.

1.2. Fehlende Quantifizierung und Abstimmung der Effekte untereinander

Der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist zu entnehmen, dass der Umweltbonus zu einer Stärkung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen um mindestens 300.000 Fahrzeuge führen soll, wobei unklar ist, auf welchen konkreten Zeitraum sich diese Zahl bezieht. **Demgegenüber versäumt es der Gesetzentwurf, die Auswirkungen der steuerlichen Anreize auf die Nachfrage nach CO₂-armen Antrieben zu quantifizieren. Vor diesem Hintergrund wird eine sachgerechte Diskussion erschwert, welche ökonomischen Anreize von den gesetzgeberischen Maßnahmen ausgehen sollen.** Der Gesetzentwurf beziffert lediglich die steuerlichen Mindereinnahmen mit 5 Mio. €. Daneben sei mit Mindereinnahmen von 6,5 Mio. € in der Sozialversicherung zu rechnen. **Fallzahlen der betroffenen Steuerpflichtigen werden überdies nicht genannt.**

Weiterhin ist anzumerken, dass die unterschiedlichen Begünstigungsnormen von unterschiedlichen Fördertatbeständen ausgehen. So bezieht sich der Umweltbonus u.a. auf Elektrofahrzeuge, aufladbare Hybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Brennstoffzelle. Eine ähnliche Definition wird bereits für die Bewertung der Nutzungsentnahme von Betrieblichen Kfz nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2, 3 EStG

herangezogen.⁵ Hier existiert allerdings keine Kappungsgrenze der Förderung bei 60.000€ (vgl. Punkt 3.3. der Richtlinie Umweltbonus).

Demgegenüber sieht § 3d Abs. 2 KraftStG über den Verweis in § 9 Abs. 2 KraftStG keine vollständige (zeitlich befristete) Steuerbefreiung für Fahrzeuge vor, die (auch) einen Elektromotor aufweisen (z.B. aufladbare Hybridfahrzeuge). Es wäre daher zu überlegen, inwieweit die Fördertatbestände im Sinne einer Gesamtstrategie vereinheitlicht werden könnten.

2. Befreiung von der Kfz-Steuer

Nach der derzeitigen Regelung in § 3d Abs. 1 Nr.2 KraftStG wird für Neuzulassungen ab dem 1.1.2016 (bis zum 31.12.2020) eine fünfjährige Befreiung von der Kfz-Steuer gewährt, wenn diese ausschließlich mit Elektromotoren oder emissionsfrei (z.B. durch Wasserstoffbrennzellen) betrieben werden. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass über eine Änderung des § 3d Abs. 1 Satz 2 KraftStG die Steuerbefreiung nun für 10 Jahre gilt (bei Zulassung vom 18.05.2011 bis 31.12.2020). Durch die Einfügung eines neuen § 3d Abs. 4 KraftStG-E werden fortan auch Elektrofahrzeuge im Sinne des § 9 Abs. 2 KraftStG von der Steuer befreit, die erst durch eine Umrüstung (Umrüstungen ab dem 18.05.2016) der Antriebstechnik emissionsfrei betrieben werden.

Durch die geplanten Änderungen werden die Kosten des laufenden Betriebs von Elektrofahrzeugen (hier die Kfz-Steuerbelastung) gesenkt. Auch wird der Förderkreis ausgeweitet (umgerüstete Elektrofahrzeuge). Beide Maßnahmen sind geeignet, das Umfeld zum Betrieb von Elektrofahrzeugen positiv zu beeinflussen, so dass die Änderungen zu begrüßen sind.

Es ist allerdings zu hinterfragen, aus welchem Grund nicht auch aufladbare Hybridfahrzeuge von einer analogen Regelung nach § 3d KraftStG profitieren sollen. Auch diese Antriebstechniken sind geeignet, den Schadstoffausstoß – jedenfalls gegenüber dem Status quo – zu reduzieren. **So wäre vorstellbar, dass für derartige Fahrzeuge eine fünfjährige Befreiung von der Kfz-Steuer zugelassen wird, so dass noch eine hinreichende Differenzierung zu der Steuerbefreiung bei Elektrofahrzeugen besteht.**

Gegen eine solche Förderung könnten fiskalische Erwägungen stehen. Außerdem stellt sich die Frage, inwieweit der Markt für aufladbare Hybridfahrzeuge sich noch als ein „zu entwickelnder Markt“ darstellt. Im Ergebnis steht es damit in der politischen Disposition, inwieweit die Kfz-Steuerbefreiung einzig bei Nullemissionsfahrzeuge greifen soll.

3. Ertragsteuerliche Änderungen nach dem Gesetzentwurf

Flankierend zu der Kfz-Steuerbefreiung sollen künftig Leistungen des Arbeitgebers an die Arbeitnehmer von der Steuer befreit werden, die dem Betrieb von Elektrofahrzeugen dienen. Durch die Aufnahme eines neuen § 3 Nr. 46 EStG-E sollen fortan vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeuges oder eines Hybridfahrzeuges steuerbefreit werden. Die Steuerbefreiung wird nur dann gewährt, wenn der gewährte Vorteil zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erfolgt. Es muss sich damit um freiwillige Leistungen des

⁵ Vgl. BMF-Schreiben vom 5.6.2014 – IV C 6 – S 2177/13/10002

Arbeitgebers handeln, die zusätzlich zum arbeitsrechtlich vereinbarten Arbeitslohn hinzutreten. Weiterhin wird das Aufladen nur im Betrieb des Arbeitgebers gefördert, so dass sich dieser selbst an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligt. Weiterhin sollen die gewährten Vorteile aus der zur privaten Nutzung überlassenen betrieblichen Ladevorrichtung von der Steuer befreit werden. Das Laden außerhalb des Betriebes soll folglich durch die Regelung ebenfalls erleichtert werden.

Während § 3 Nr. 46 EStG-E die temporäre private Nutzung der betrieblichen Ladevorrichtung durch den Arbeitnehmer steuerlich begünstigt, ermöglicht § 40 Abs. 2 Nr. 6 EStG-E die steuerliche Förderung einer dauerhaften Überlassung (Übereignung) an den Arbeitnehmer. Diese Überlassung kann hierbei unentgeltlich oder verbilligt erfolgen. Ebenfalls kann der Arbeitgeber die private Anschaffung der Ladevorrichtung durch den Arbeitnehmer bezuschussen. Auch dieser Zuschuss kann pauschal versteuert werden.

Da Sowohl § 3 Nr. 46 EStG-E als auch § 40 Abs. 2 Nr. 6 EStG-E von der „Ladevorrichtung“ sprechen, dürfte dieser Begriff in beiden Normen identisch auszulegen sein. **Da § 40 Abs. 2 Nr. 6 EStG-E auch die Bezuschussung begünstigt, stellt sich umso mehr die Frage, welche einzelnen Komponenten unter den Begriff der Ladeeinrichtung zu subsumieren sind.**

Nach der Gesetzesbegründung sei unter Ladevorrichtung die gesamte Ladeinfrastruktur einschließlich Zubehör und hierzu erbrachten Dienstleistungen (z.B. Installation oder Inbetriebnahme) zu verstehen. **Allerdings wird mit dieser Umschreibung nicht vollständig geklärt, welche Bestandteile konkret begünstigt werden.** Der Wortlaut lässt vermuten, dass hierunter bewegliche Teile („überlassene“) im Sinne von (Strom-) Adaptern/-Steckern usw. zu verstehen sind. **Inwieweit die Formulierung auch die Ladeinfrastruktur (Komponenten der ggf. stationären Ladestation) umfasst, bleibt offen. So ist aus der Formulierung in der Gesetzesbegründung zu vermuten, dass auch die baulichen Maßnahmen für die Errichtung einer Ladestation im privaten Haushalt (Installation der Stromversorgung usw.) steuerbegünstigt bezuschusst werden kann. M.E. sollten sich die genauen Fördertatbestände genauer im Wortlaut des Gesetzes widerfinden (Abgrenzung zwischen Ladevorrichtung und möglichen Installationen diesbezüglich).**

Sollte auch Bezuschussung zu der Installation der Ladevorrichtung steuerlich begünstigt sein, dann sollte geprüft werden, **inwieweit die bisherigen Formulierungen eine Doppelförderung über haushaltsnahe Dienstleistungen nach § 35a EStG ausschließen.** So spricht § 35a EStG von Aufwendungen, damit also getätigte Ausgaben des Steuerpflichtigen, die zu einer ökonomischen Belastung geführt haben. Eine Doppelförderung wäre m.E. damit ausgeschlossen, obgleich sich die Frage stellt, inwieweit eine nur teilweise Bezuschussung zu einer teilweisen Förderung nach § 35a EStG führen kann.

Nach § 3 Nr. 46 EStG-E ist nur die Nutzung zu privaten Zwecken begünstigt. Eine Begünstigung ist damit ausgeschlossen, wenn die Ladevorrichtung auch nur in geringem Umfang zur Erzielung weiterer Einkünfte benutzt wird. **Es wäre zu diskutieren, inwieweit eine überwiegende private Nutzung ausreicht. Des Weiteren zeigt sich, dass in § 40 Abs. 2 Nr. 6 EStG-E das Erfordernis der privaten Nutzung nicht mehr genannt wird.**

4. Zu den Anmerkungen des Bundesrates

Der Bundesrat fordert in seiner Stellungnahme, dass in § 3 Nr. 46 EStG-E das Wort „privat“ zu streichen sei, so dass auch das Aufladen von Dienstwagen zur privaten Überlassung steuerlich begünstigt wird. Zu Recht weist die Bundesregierung darauf hin, dass in der wohl überwiegenden Mehrzahl der Fälle hier keine zusätzliche Belastung entsteht, da über die 1% Regelung sämtliche Kostenübernahmen des Arbeitgebers pauschal abgegolten sind. Damit stellt sich die Problematik vornehmlich bei Anwendung der Fahrtenbuchmethode. **M.E. sollte bei der Fahrtenbuchmethode explizit die Steuerfreistellung der Stromüberlassung geregelt werde. Zum einen dient dies einer steuerlichen äquivalenten Behandlung, zum anderen können hierdurch auch positive Anreize auf die betriebliche Anschaffung von Elektrofahrzeugen für die private Nutzungsüberlassung an Arbeitnehmer gesetzt werden. Die Forderung des Bundesrates sollte daher umgesetzt werden.**

Weiterhin wird von den Ländern gefordert, dass der Ort, an welchem das begünstigte Aufladen möglich ist, ausgeweitet wird. Die vorgeschlagene Formulierung der Länder orientiert sich an § 9 Abs. 4 EStG, wobei nun auch ein vom Arbeitgeber bestimmter Dritter als Ort der Förderung (Aufladen) zulässig sei. Damit wäre ein Aufladen außerhalb des Betriebs möglich. **Im Ergebnis könnte der Arbeitgeber damit die mit dem Gesetzentwurf verbundene Idee, das Netz der Ladevorrichtungen auszuweiten, auslagern. M.E. entspricht dies nicht der Intention des Gesetzentwurfes.** Weiterhin entstehen hierdurch weitere Abgrenzungsfragen und Kontrollprobleme in den Fällen, in denen der Arbeitgeber zweckgebundene Barmittel zum Aufladen außerhalb des Betriebs erhält. **Der Vorschlag des Bundesrates ist daher abzulehnen.**

Allerdings ist drauf hinzuweisen, dass der Wortlaut in § 3 Nr. 46 EStG-E nicht erläutert, was unter dem Betrieb des Arbeitgebers zu verstehen ist. Der in der Gesetzesbegründung genannte Verweis auf § 9 Abs. 4 Satz 1 EStG würde jedenfalls bedeuten, dass auch die ortsfeste betriebliche, vom Arbeitgeber bestimmte Einrichtung eines Dritten zu einer Begünstigung im Hinblick auf das Aufladen führen kann.

Berlin, den 04.09.2016

Prof. Dr. Frank Hechtner

Frank Iwer / IG Metall Vorstand
Frankfurt, dem 02.09.2016



**Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßen-
verkehr“**

BT-Drucksache 18/8828

Stellungnahme der IG Metall zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

1. Allgemeines – Gesamtwürdigung

Das Gesetz ist – zusammen mit dem gesamten Paket der beschlossenen Fördermaßnahmen – eine notwendige Maßnahme, um einen signifikanten Beitrag des Straßenverkehrs zur beschlossenen Reduzierung der CO₂-Belastung zu realisieren.

Sowohl Deutschland wie die Europäische Union haben sich darauf festgelegt, den CO₂-Ausstoß deutlich und nachhaltig zu senken. Hierzu müssen alle Sektoren ihren Beitrag leisten; im Verkehrssektor ist dies jedoch in Summe seit 1990 nicht erfolgt. Die bis heute realisierten Effizienzsteigerungen bezogen auf die einzelnen Fahrzeuge wurden durch das deutlich gestiegene Verkehrsaufkommen (Anzahl Fahrzeuge sowie Fahrleistung) de facto wieder kompensiert.

Für die Zukunft gilt zudem, dass die Reduzierungspotentiale im Fahrzeug technisch bedingt immer geringer werden. Ein Erfolg der Dekarbonisierungsstrategie erfordert daher zwingend, dass es gelingt, bezogen auf die Antriebskonzepte eine regelrechte Verkehrswende einzuleiten. Hierzu ist Elektromobilität in all ihren Facetten (batterieelektrische Fahrzeuge, Hybridfahrzeuge, Brennstoffzelle etc.) die erfolgversprechendste Technologie.

Basierend auf den Vorschlägen der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) hat die Bundesregierung seit 2010 durch ein breit angelegtes Regierungsprogramm mit einem Volumen von ca. 1,5 Mrd. € die Aktivitäten zur Marktvorbereitung unterstützt, etwa durch den Ausbau der Forschungsinfrastruktur (Batterietechnik), durch Forschungsprojekte sowie durch regionale Demonstrationsprojekte (Schaufenster).

Diese Phase der Marktvorbereitung gilt jetzt als weitgehend abgeschlossen und muss durch einen beschleunigten Markthochlauf abgelöst werden. Hierbei gibt es jedoch Hemmnisse, die nicht zuletzt daraus resultieren, dass diese Verkehrswende anders als vor 15-20 Jahren erwartet nicht durch eine Verknappung des Rohöls und eine dadurch bedingte dramatische Preissteigerung verursacht wird,

sondern durch einen politisch gewollten Systemwechsel. Seine Umsetzung wird in der Praxis nur möglich sein, wenn die Kaufentscheidungen der Verkehrsteilnehmer sich daran ausrichten. Hierzu ist eine intelligente Kombination aus regulatorischen Vorgaben mit gezielten Fördermaßnahmen zwingend erforderlich.

Das Programm der Bundesregierung ist darauf angelegt, an zwei zentralen Stellhebeln die Schwelle für entsprechende Kaufentscheidungen deutlich herabzusetzen:

- a) **Ladeinfrastruktur:** diese ist der eine Engpass, da neben Fragen der Stabilität und Werthaltigkeit der neuen Fahrzeugtypen sich hieran die Nutzbarkeit der Fahrzeuge im Alltag entscheidet. Dies wird gerade in Ballungsräumen nicht primär durch den Verweis auf eine private Ladeinfrastruktur zu lösen sein. Öffentlich zugängliche Ladepunkte sind genauso erforderlich wie die Nutzung von Lademöglichkeiten in Unternehmen. Der mit den Fördermaßnahmen zur Ladeinfrastruktur auf den Weg gebrachte Ausbau auf eine Zielgröße von 15 bis 20.000 Ladesäulen bis 2020 ist trotz aller Anstrengung eher der untere Rand, der für einen tauglichen Massenmarkt erforderlich sein wird.
- b) **Finanzielle Anreize:** hier sieht das Programm ein breites Bündel von Maßnahmen vor, die neben der Gewährung einer Kaufprämie vor allem die hier zur Debatte stehenden steuerlichen Fördermöglichkeiten umfassen.

Aus Sicht der IG Metall ist dieses Gesamtprogramm ein wichtiger Baustein, jetzt den erforderlichen Wechsel von der Marktvorbereitung hin zum Markthochlauf zu pushen und durchzusetzen, und wird daher begrüßt und unterstützt. Von großer Bedeutung dabei sind nicht nur die jeweils einzelnen Maßnahmen, sondern ist insbesondere der gesamthafte Charakter des Programms.

Hinzu kommen müssen Anstrengungen der Automobilindustrie, die Kostendifferenz zu konventionell angetriebenen Fahrzeugen weiter zu verringern. Und flankiert werden muss das Programm durch (regionale) verkehrspolitische Maßnahmen, die die Nutzung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen erleichtern bzw. befördern. Nur in Summe der Aktivitäten aller Akteure wird es gelingen, den angestrebten und notwendigen Beitrag des PKW-Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele zu realisieren.

2. Zu den steuerlichen Vorhaben im Einzelnen

2.1. Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Die Ausweitung der Steuerbefreiung von fünf auf 10 Jahre ist aus Sicht der IG Metall sinnvoll. Auch wenn aus heutiger Sicht noch keine Erkenntnisse über das Nutzerverhalten von E-Fahrzeugen vorliegen (z.B. Haltedauer, Wiederverkäufe etc.) so ist doch angesichts der hohen Kaufpreise dadurch ein höherer Kaufanreiz darstellbar.

Die Einbeziehung von technischen Umrüstungen in die Förderung ist sachlich nachvollziehbar, dürfte aber aufgrund der hohen technischen Anforderungen eher eine geringe Wirkung entfalten.

2.2. Änderung des Einkommenssteuergesetzes

Wie oben ausgeführt wird die Mobilisierung von weiteren Ladepunkten außerhalb des öffentlichen Raums ein Schlüsselinstrument für den Markthochlauf sein. Hier können Angebote der

Unternehmen an ihre Mitarbeiter eine große Bedeutung erhalten, zumal auf absehbare Zeit Laden und Parken ein gesamthafter Vorgang bleiben wird.

Um dies praxistauglich umsetzen zu können ist es erforderlich, neben materiellen Anreizen einen möglichst einfachen und unbürokratischen Rahmen zu gestalten. Hierauf zielen die vorgeschlagenen Änderungen im EStG. Sowohl die Steuerbefreiung für die geldwerten Vorteile aus dem betrieblichen Laden (Stromkosten, Nutzung der Infrastruktur) wie auch die Option zur Pauschalbesteuerung für eine Übereignung der Ladevorrichtung oder hierfür gewährte Zuschüsse erfüllen diese doppelte Zielstellung.

Somit wird die Nutzungsschwelle sowohl für die Arbeitgeber wie für die Beschäftigten gesenkt. Die IG Metall unterstützt daher die geplante Gesetzesänderung.

Unterstützt wird auch die Klarstellung, dass diese Regelungen nur auf Vorteile Anwendung finden, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährt werden. Dies kann der in einigen Betrieben erkennbaren Praxis entgegenwirken, ohne gesetzliche Grundlagen und tarifliche Regelungen individualisiert Entgeltumwandlungen zu Sachleistungen zu vereinbaren.

3. Zeitliche Reichweite

Beide Regelungen sind in ihrer Wirkung auf den 31.12.2020 begrenzt. Dies ist aus heutiger Sicht auch plausibel, da sie dazu dienen sollen, die Phase des Markthochlaufs zu flankieren und zu beschleunigen. Sie ist auch kompatibel zur derzeit gültigen CO₂-Regulierung der EU mit der Erreichung eines Flottengrenzwertes für Neufahrzeuge bis 2020 von 95g/KM.

Die Wirksamkeit aller Maßnahmen auf die tatsächliche CO₂-Belastung durch den Verkehr muss sich allerdings erst noch in der Praxis bewähren. Es kann aus Klimaschutzgründen auch während des Geltungszeitraums dieser gesetzlichen Regelungen erforderlich werden, sie zu verlängern, zu modifizieren und / oder durch weitere Maßnahmen zu ergänzen (z.B. durch Sonderabschreibungen für Dienstwagen o.ä.).

Deshalb regt die IG Metall an, zum Jahresende 2018 die Wirksamkeit sowohl der steuerlichen Maßnahmen wie des gesamten Regierungsprogramms zur Förderung von Elektromobilität zu evaluieren.



ENTWURF EINES GESETZES ZUR STEUERLICHEN FÖRDERUNG VON ELEKTROMOBILITÄT IM STRASSENVERKEHR

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung - BT-Drucksache 18/8828



Vorbemerkung:

Die in der Einleitung des Gesetzentwurfs dargestellte Zielsetzung ist zu begrüßen. Der Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen sollte aus umweltpolitischen Gründen gesteigert werden. Dazu ist es notwendig die Kostenlücke zum Auto mit Verbrennungsmotor zu schließen. Der NABU hält den Ansatz, dies über eine über Steuergelder finanzierte Kaufprämie zu erreichen, jedoch für falsch und nicht zielführend. Solange es einen Flickenteppich an Förderungen für konventionelle Fahrzeuge und vor allem eine Energiesteuervergünstigung für Dieselkraftstoff gibt, wird dieser Ansatz ins Leere laufen. Der NABU favorisiert stattdessen eine Bonus-Malus-Regelung, die technikneutral Fahrzeuge mit hohen Kohlendioxidemissionen steuerlich bzw. über eine gestaffelte Sonderabgabe stärker belastet und effiziente Fahrzeuge mit niedrigem Kohlendioxid-Ausstoß steuerlich begünstigt bzw. mit einer Prämie fördert.

Zum Gesetzentwurf im Einzelnen:

1. **Verlängerung der fünfjährigen Kraftfahrzeugsteuerbefreiung** für zwischen 2016 und 2020 erstzugelassene reine Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge): Dies ist grundsätzlich zu begrüßen, da es die „Total Cost of Ownership“-Lücke zwischen Autos mit Verbrennungs- und Elektromotor verkleinert. Allerdings wäre eine technikneutrale Ausgestaltung sinnvoller, die durch eine Malusregelung/Steuererhöhung für Fahrzeuge mit hohen Kohlendioxid-Emissionen gegenfinanziert werden könnte. Denn es ist nicht einzusehen und nicht im Sinne des Zieles einer vollständigen Dekarbonisierung, dass die Mittel dafür aus dem Haushalt ge-

Kontakt

NABU Bundesverband

Dietmar Oeliger

Leiter Verkehrspolitik

Charitéstr. 3

10117 Berlin

Tel. +49 (0)30.284984-1613

Fax +49 (0)30.284984-3613

Dietmar.Oeliger@NABU.de

nommen werden, statt über eine Sonderabgabe auf klimaschädliche Fahrzeuge.

2. **Ausweitung der Steuerbefreiung** auf nachträglich zu Elektrofahrzeugen umgerüsteten Fahrzeugen: Dies ist grundsätzlich in Ordnung, allerdings gilt hier ansonsten die gleiche Einschätzung, wie für werksseitig mit Elektromotor ausgestattete Autos (siehe 1.)
3. Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährten **geldwerten Vorteil für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeuges** bis Ende 2020: Als zusätzlicher Anreiz zur Anschaffung von Elektroautos und vor allem verstärkten Nutzung des Elektro-Modus (insb. bei Plug-In-Fahrzeugen) ist dies in Ordnung. Allerdings sollte diese Regelung analog auch für E-Fahrräder und E-Scooter gelten.
4. **Begünstigung bei Bezuschussung oder Überlassung von Ladevorrichtung** durch den Arbeitgeber an die/den Arbeitnehmer_in bis Ende 2020.
Siehe hierzu die Einschätzung aus 3.

Schlussbemerkung:

Ohne eine massive Effizienzsteigerung und Dekarbonisierung im Verkehrsbereich wird die Erreichung der Klimaziele bis 2050 unerreichbar sein. Die Steuerpolitik der Bundesrepublik Deutschland muss auf dieses Ziel ausgerichtet werden und bzw. auf die schnellstmögliche Zielerreichung einzahlen. Dies ist derzeit nicht der Fall. Es ist daher zu befürchten, dass die mit dem hier vorliegenden Gesetzentwurf bezweckten Ziele nicht erreicht werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden der Elektromobilität nicht zum Durchbruch verhelfen.

Weitaus sinnvoller wäre eine umfassende und konsistente Ausgestaltung der Energiesteuer und der Dienst- und Firmenwagenbesteuerung. Als Beispiel kann die erhebliche Energiesteuerbegünstigung für Dieselmotoren genannt werden. Die gleichzeitige Privilegierung der Dieselmotortechnologie und die Förderung von Elektromobilität laufen einander zuwider und schwächen so die Anstrengungen hin zu einem Umbau der Automobiflotte. Die Energiesteuer sollte nach CO₂-Emissionen und Energiegehalt technologieneutral über alle Energieträger differenziert werden. Perspektivisch sollten die Wegekosten über ein intelligentes Roadpricing-System über alle Fahrzeuge und alle Straßen erfasst werden. So könnte der steuerliche Rahmen für eine marktwirtschaftlich und gesellschaftlich effiziente Verkehrspolitik gesetzt werden, die zur Erreichung von Umweltzielen beiträgt.

Ein umfangreiches Hintergrundpapier des NABU zur Elektromobilität finden Sie unter:

https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/auto/160322-nabu_hintergrund_elektromobilitaet.pdf

Informationen zum vom NABU vorgeschlagenen Fonds zur Förderung von Elektroautos:

<https://www.nabu.de/presse/pressemitteilungen/http/index.php?popup=true&show=13272&db=presseservice>

Impressum: © 2016, Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.
Charitéstraße 3, 10117 Berlin, www.NABU.de. Text: Dietmar Oeliger,
Fotos: NABU/E. Neuling

Verband der steuerberatenden und
wirtschaftsprüfenden Berufe



DEUTSCHER STEUERBERATERVERBAND e.V. · Littenstraße 10 · 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Frau Dipl.-Kffr./Dipl.-Soz.
Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vorsitzende des Finanzausschusses
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Kürzel
VJ/Gi – S 07/16

Telefon
+49 30 27876-530

Telefax
+49 30 27876-799

E-Mail
johrden@dstv.de

Datum
01.09.2016

Gesetzentwurf der Bundesregierung zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer,

haben Sie vielen Dank für die Übersendung des oben genannten Gesetzentwurfs der Bundesregierung (BT-Drs. 18/8828) sowie die Einladung zur Anhörung am 05.09.2016 verbunden mit der Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Gerne nimmt der Deutsche Steuerberaterverband e.V. (DStV) diese Möglichkeit wahr und teilt Ihnen seine Anregungen zum Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr mit.

Vorbemerkung

Mit dem vorbezeichneten Gesetzentwurf plant die Bundesregierung, verschiedene steuerliche Änderungen im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer und der Einkommensteuer vorzunehmen. Flankierend hierzu hat die Regierung mit dem Entwurf einer Richtlinie zur Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge einen sog. Umweltbonus (Kaufprämie) für Elektro-Neufahrzeuge sowie Plug-In Hybride aufgelegt.

Grundsätzlich sieht der DStV Maßnahmen des Gesetzgebers, deren Weg über Lenkungsnormen im Steuerrecht führen, äußerst kritisch. Regelmäßig tragen derartige Regelungen zu einer Verkomplizierung des Steuerrechts - verbunden mit erhöhten bürokratischen Aufwendungen - bei, als dass sie eine Steuervereinfachung mit sich bringen.

Das Bundesverfassungsgericht hat jedoch bereits in diversen Entscheidungen ausgeführt, dass der Gesetzgeber seine Steuergesetzgebungskompetenz grundsätzlich auch ausüben darf, um Lenkungswirkungen zu erzielen. Sofern daher außersteuerliche Zwecke durch Anreize im Steuerrecht unterstützt werden können, sollten diese Anreize zielgerichtet wirken.

Hintergrund und damit Lenkungszweck der steuerlichen Neuregelungen zur Förderung der Elektromobilität ist das Abwenden gravierender Folgen des Klimawandels durch Reduktion der Treibhausgasemissionen in allen betroffenen Bereichen, u.a. auch im Straßenverkehr. Die Bedeutung dieses Ziels insbesondere für die nachfolgenden Generationen erkennen wir an. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Förderung von Elektroautos durch das Steuerrecht nach unserem Dafürhalten überhaupt erst legitim ist, wenn diese sich auch tatsächlich positiv auf die Umweltbilanz auswirkt. Hierfür sollte der überwiegende Anteil des Stroms zum Laden der Fahrzeugbatterien nicht länger aus Kohle- oder Gaskraftwerken, sondern vielmehr aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden.

Dies vorweggestellt nimmt der DStV zu den geplanten steuerlichen Änderungen des Einkommensteuergesetzes (EStG) Stellung. Im Zusammenhang mit der geplanten Neuregelung des § 3 Nr. 46 EStG-E stellen sich folgende Detailfragen.

§ 3 Nr. 46 EStG-E: Private bzw. betriebliche Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge

Gemäß § 3 Nr. 46 EStG-E sollen „zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines **privaten** Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs ...“ steuerfrei sein.

a) Stellungnahme des Bundesrats

Der Bundesrat kritisiert in seiner Stellungnahme (BR-Drs. 18/9239), dass die Anwendung der Steuerbefreiungsvorschrift nach dieser Formulierung nicht für alle Arbeitnehmer greift. Vielmehr müssten Arbeitnehmer, denen von ihrem Arbeitgeber ein Fahrzeug (auch) zur privaten Nutzung überlassen wird **und** die den privaten Nutzungsanteil nach der Fahrtenbuchmethode ermitteln, den geldwerten Vorteil für das elektrische Aufladen versteuern. Der Bundesrat fordert daher die Streichung des Wortes „*privaten*“. Anderenfalls käme es im Zuge der Neuregelung zu einer Ungleichbehandlung von Arbeitnehmern mit privaten Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge bzw. betrieblich überlassenen Fahrzeuge, die den geldwerten Vorteil nach der 1%-Methode ermitteln

und Arbeitnehmern mit betrieblich überlassenen Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge, die den geldwerten Vorteil nach der Fahrtenbuchmethode ermitteln.

b) DStV-Einschätzung zur Fahrtenbuchmethode

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung zu § 3 Nr. 46 EStG-E enthaltene Formulierung „...für das elektrische Aufladen eines **privaten** Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs...“ ist nicht stringent. Die Steuerbefreiung greift derzeit nur für Arbeitnehmer, die ihr privates Fahrzeug oder ihr (auch) zur privaten Nutzung überlassenes betriebliches Fahrzeug, für welches der geldwerte Vorteil pauschal nach der 1%-Methode ermittelt wird, elektrisch aufladen. Im Gegensatz hierzu müssten Arbeitnehmer, denen von ihrem Arbeitgeber ein Fahrzeug (auch) zur privaten Nutzung überlassen wird und die den privaten Nutzungsanteil nach der Fahrtenbuchmethode ermitteln, den geldwerten Vorteil für das elektrische Aufladen versteuern.

Bei Ermittlung des geldwerten Vorteils für Privatfahrten nach der Fahrtenbuchmethode sind die tatsächlichen Gesamtkosten für das Fahrzeug grundsätzlich durch Belege nachzuweisen und im Verhältnis der Privatfahrten zur Gesamtfahrstrecke aufzuteilen. Gemäß R 8.1 Abs. 9 Nr. 2 S. 8 EStR bleiben dabei (lediglich) die vom Arbeitnehmer selbst getragenen Kosten außer Ansatz. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass Aufwendungen seitens des Arbeitgebers und/oder Dritter in die Gesamtkosten und folglich in die Ermittlung des geldwerten Vorteils einzubeziehen und zu versteuern sind.

Sofern keine Änderung des Gesetzestexts erfolgt, käme zur Vermeidung dieser Ungleichbehandlung folgende Behelfslösung durch Ergänzung der R 8.1 Abs. 9 Nr. 2 S. 8, 2. HS LStR in Betracht:

*„[...] dabei bleiben vom Arbeitnehmer selbst getragene Kosten **sowie Kosten des Arbeitgebers für das elektrische Aufladen eines dem Arbeitnehmer überlassenen Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2, 2. HS** außer Ansatz.“*

Auf diese Weise könnten bei Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Fahrtenbuchmethode Arbeitgeberaufwendungen im Zusammenhang mit dem elektrischen Aufladen der vom Arbeitgeber dem Arbeitnehmer (auch) zur privaten Nutzung überlassenen Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge aus der Gesamtkostenermittlung herausgelöst werden. Nach

Auffassung des DStV wäre diese Behelfslösung aus Gründen der Rechtssicherheit nicht der richtige Schritt. Zu präferieren ist der direkte Weg über eine Anpassung des Gesetzestexts.

c) Darüber hinausgehende DStV-Einschätzung

Dass der Gesetzgeber die Steuerbefreiung sowohl für private Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge als auch für betrieblich überlassene Fahrzeuge - unabhängig der Berechnungsmethode zur Ermittlung des geldwerten Vorteils - regeln möchte, ergibt sich unseres Erachtens bereits aus der Gesetzesbegründung. Darin stellt der Gesetzgeber zu § 3 Nr. 46 EStG-E ausdrücklich auf die Besitzer von Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugen und deren umweltfreundliches Engagement ab und nicht auf die Eigentümer der Fahrzeuge.

Zudem ist auch aus Perspektive der Lohnbuchhaltung eine einheitliche und möglichst unbürokratische gesetzliche Lösung wünschenswert. Blicke es bei der gegenwärtigen Unterscheidung wären zwei verschiedene Fälle zu beurteilen. Zum einen wäre das elektrische Aufladen privater Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge steuerfrei zu behandeln. Bei einem zur privaten Nutzung überlassenen betrieblichen Fahrzeug hingegen wäre der geldwerte Vorteil zu ermitteln und zu versteuern. Diesen buchhalterischen Mehraufwand gilt es zu vermeiden.

d) Petitum des DStV

In Anbetracht der vorbezeichneten Argumente schließt sich der DStV dem Vorschlag des Bundesrats an und schlägt vor, in § 3 Nr. 46 EStG-E das Wort „privaten“ zu streichen.

§ 3 Nr. 46 EStG-E: Im Betrieb des Arbeitgebers

Gemäß dem vorbezeichneten Gesetzentwurf ist die Steuerbefreiung für das elektrische Aufladen der Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge nach § 3 Nr. 46 EStG-E auf den Betrieb des Arbeitgebers beschränkt. Der Betrieb des Arbeitgebers ist dem Wortlaut der Gesetzesbegründung folgend „*die ortsfeste betriebliche Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 AktG)*“. Darüber hinaus soll die Steuerbefreiung danach auch entsprechend § 9 Abs. 4 S. 1 EStG für Leiharbeitnehmer im Betrieb des Entleihers gelten.

Der Bundesrat fordert in seiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf eine Ausweitung des Gesetzeswortlauts „*auf betriebliche Einrichtungen der mit dem Arbeitgeber verbundenen*“

Unternehmen“. Allein die Aufnahme dieser Passage in der Gesetzesbegründung ist unzureichend und trägt der Forderung des Bundesrats nur teilweise Rechnung.

a) Einschätzung des DStV

Bislang begünstigt der Gesetzestext nur einen Bereich der Arbeitnehmerschaft, den der unmittelbar im Betrieb des Arbeitgebers tätig ist. Nach § 9 Abs. 4 S. 1 EStG (gesetzliche Definition „erste Tätigkeitsstätte“ im Zuge der Reform des steuerlichen Reisekostenrechts ab 01.01.2014) sind jedoch weitere Orte möglich, an denen Arbeitnehmer eingesetzt werden können. Neben der Tätigkeit in verbundenen Unternehmen wird dort als Tätigkeitsstätte zudem die betriebliche Einrichtung eines vom Arbeitgeber bestimmten Dritten, der der Arbeitnehmer dauerhaft zugeordnet ist, aufgeführt.

b) Petitum des DStV

Aus rechtssystematischen Gründen und aus Gründen der Gleichbehandlung schlagen wir daher anstelle der Begrifflichkeit „*im Betrieb des Arbeitgebers*“ eine analoge Formulierung zu § 9 Abs. 4 S. 1 EStG vor:

„...in einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers, eines verbundenen Unternehmens (§ 15 AktG) oder einer vom Arbeitgeber bestimmten betrieblichen Einrichtung eines Dritten, der der Arbeitnehmer zugeordnet ist...“

§ 3 Nr. 46 EStG-E: Betanken/Aufladen bei fremden Dritten

Der Bundesrat führt darüber hinaus in seiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf aus, dass auch das Betanken/Aufladen außerhalb betrieblicher Einrichtungen des Arbeitgebers zugelassen werden soll; nämlich dort, wo ein fremder Dritter die Ladestation betreibt.

Diese Möglichkeit besteht nach unserem Dafürhalten bereits im Rahmen der gängigen Sachbezugsregelungen nach § 8 Abs. 2 S. 11 EStG. So kann ein Arbeitgeber bereits heute seinem Arbeitnehmer das Recht einräumen, bei einer Tankstelle auf seine Kosten zu tanken. Innerhalb der 44€-Freigrenze liegt insoweit ein steuer- und sozialversicherungsfreier geldwerter Vorteil vor. Zusätzliche, das Steuerrecht weiter verkomplizierende Ausnahmeregelungen erachten wir aufgrund der bereits bestehenden Regelung als nicht erforderlich. Wir schließen uns insoweit der Auffassung der Bundesregierung hinsichtlich einer gewissen Missbrauchsgefahr an.

§ 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG-E: Pauschalierung der Lohnsteuer bei Übereignung von und Zuschüssen für Ladevorrichtungen

Dem Gesetzestext folgend soll die unentgeltliche oder verbilligte Übereignung einer Ladevorrichtung durch den Arbeitgeber an den Arbeitnehmer der pauschalen Lohnsteuer von 25 % unterworfen werden können. Darüber hinaus soll die Pauschalversteuermöglichkeit auch für Arbeitgeberzuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und die Nutzung der Ladevorrichtung eröffnet werden.

Soweit die geplante Neuregelung Gesetz wird, bedarf es im Anschluss weiterer Vorgaben durch die Finanzverwaltung. Beispielsweise ist im Rahmen der Pauschalierung der Lohnsteuer bei Barzuschüssen zur Internetnutzung in den Lohnsteuerrichtlinien geregelt, dass der Arbeitnehmer in einer Erklärung versichert, in welcher Höhe ihm Aufwendungen für die laufende Internetnutzung entstehen. Diese Versicherung muss der Arbeitgeber zum Lohnkonto nehmen. Entsprechende Regelungen dürften auch für die Arbeitgeberzuschüsse zur Nutzung der Ladevorrichtung erforderlich sein.

Dies führt sowohl für Arbeitgeber, Arbeitnehmer als auch für die Finanzverwaltung zu erhöhten Dokumentationspflichten und Prüfungsaufwand. Angesichts dieses bürokratischen Mehraufwands bitten wir daher vorab zu evaluieren, inwiefern bestehende Pauschalversteuermöglichkeiten für Arbeitgeberzuschüsse sowie vergünstigte Übereignungen in der Praxis tatsächlich in Anspruch genommen werden. Sollte diese Analyse zu dem Ergebnis kommen, dass die Inanspruchnahme der Pauschalierung ohnehin gering ist, plädiert der DStV für eine Streichung der vorbezeichneten Regelung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
RAin/StBin Sylvia Mein
(Leiterin der Steuerabteilung)

gez.
StBin Dipl.-Hdl. Vicky Jhrden
(Referentin für Steuerrecht)

Der Deutsche Steuerberaterverband e.V. (DStV) repräsentiert bundesweit rund 36.500 und damit über 60 % der selbstständig in eigener Kanzlei tätigen Berufsangehörigen. Er vertritt ihre Interessen im Berufsrecht, im Steuerrecht, der Rechnungslegung und dem Prüfungswesen. Die Berufsangehörigen sind als Steuerberater, Steuerbevollmächtigte, Wirtschaftsprüfer, vereidigte Buchprüfer und Berufsgesellschaften, in den uns angehörenden 16 regionalen Mitgliedsverbänden freiwillig zusammengeschlossen.

Frau Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Finanzausschuss im Deutschen
Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum
31. August 2016

Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ – BT-Drs. 18/8828

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer,

für die Einladung zu der Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ (BT-Drs. 18/8828) und die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme danken wir Ihnen.

Wir begrüßen die Einführung steuerlicher Maßnahmen zur Förderung der Akzeptanz und der Verbreitung von Elektrofahrzeugen. Die Elektromobilität gewinnt international immer weiter an Bedeutung – sie ist ein Schlüssel zu einem nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilitätssystem. Zu Recht hat sich die Politik das Ziel gesetzt, Deutschland zum Leitanbieter und zum Leitmarkt in Sachen Elektromobilität zu entwickeln.

In Deutschland bleibt die Anzahl der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen nach wie vor hinter den Erwartungen zurück: Der Anteil der Elektrofahrzeuge am Pkw-Gesamtmarkt beträgt in Deutschland aktuell weniger als 1 %. Spitzenreiter ist Norwegen mit 28,8 % gefolgt von den Niederlanden mit 2,3 %. Bis Ende Juli 2016 wurden insgesamt 64.322 Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen.

Beim Ziel „Leitanbieter“ ist die deutsche Automobilindustrie gut unterwegs: Bis Ende 2015 haben die deutschen Hersteller 29 Serienmodelle mit E-Antrieb auf die Straße gebracht. Beim Ranking der

wichtigsten Herstellerländer für Elektrofahrzeuge führen Japan, China und Deutschland (Mc Kinsey, Electric Vehicle Index Januar 2016).

Die in dem Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen sind wichtige und geeignete Maßnahmen, um eine Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu erreichen. Insbesondere durch den Abbau bürokratischer Hürden und die Beseitigung lohnsteuerlicher Risiken bei den Unternehmen wird eine höhere Akzeptanz für die Elektromobilität geschaffen.

Art. 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

1. Änderung der fünfjährigen Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge in eine zehnjährige Befreiung (§ 3d Abs. 1 S. 2 KraftStG-E)

Eine rückwirkende Verlängerung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge) bei erstmaliger Zulassung seit dem 1.1.2016 bis zum 31.12.2020 ist sachgerecht, da der angestrebte Markthochlauf für Elektrofahrzeuge nicht eingetreten und eine stärkere Flankierung über die Kraftfahrzeugsteuer sinnvoll ist, um zu einem signifikanten Anstieg des Markthochlaufs bis 2020 beizutragen. Eine rückwirkende Geltung ist auch mit Blick auf einen Vertrauensschutz der Verbraucher geboten, die eine lückenlose Fortsetzung der 10jährigen Kfz-Steuerbefreiung erwarten.

Um einen wirksamen Anreiz für den Kauf von Neufahrzeugen zu schaffen, müssen allerdings auch Hybridfahrzeuge (PHEV und REEV) in die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer einbezogen werden. Die Definition von Elektrofahrzeugen im Rahmen der Steuerbefreiung gem. § 3d Abs. 1 KraftStG sollte daher nicht auf § 9 Absatz 2 KraftStG Bezug nehmen, sondern auf die politisch einvernehmlich erfolgte Begriffsbestimmung von Elektrofahrzeugen gem. § 2 Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vom 5. Juni 2015 (BGBl. I 898). Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) hat der Gesetzgeber eine allgemeine gesetzliche Grundlage für die Elektromobilität geschaffen, deren Begriffsbestimmungen – im Sinne der Einheitlichkeit – in allen die Elektromobilität betreffenden Regelungen gelten müssen.

Hybridfahrzeuge (PHEV/REEX-Technologie) stellen den entscheidenden Einstieg in die Elektromobilität dar. Hybridfahrzeuge werden als Referenzfahrzeuge betrachtet, da die Technologie zur Verbrauchsminderung beiträgt. Der Nachweis eines relevanten elektrischen Fahranteils führt zu einer signifikanten Reduzierung der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus. Durch Hybridisierung lässt sich jedoch auch beim Otto-Pkw – trotz der aufgrund

des Antriebsstrangs höheren Herstellungsemissionen – eine Reduktion der Klimawirkung über den Lebensweg um etwa 12 % erreichen und damit ein annähernd vergleichbares Niveau der Klimawirkung wie beim Diesel-Pkw. (ifeu-Studie im Auftrag des Bundesumweltamtes „Weiterentwicklung und vertiefte Analyse der Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen“, August 2014).

Über Hybridfahrzeuge kann ein deutlich höherer Verbreitungsgrad als bei reinen Elektrofahrzeugen erzielt und der Verbraucher noch schneller mit der Elektromobilität vertraut werden: Von den angestrebten 1 Mio. Elektrofahrzeugen in 2020 sind nach Schätzungen der Nationalen Plattform Elektromobilität rd. 75 % Hybridfahrzeuge (PHEV/REEX). 2030 wird die Elektro-Pkw-Flotte nach wie vor von Hybridfahrzeugen (PHEV/REEX) dominiert, die fast 90 % des Bestands von 6 Millionen Fahrzeugen ausmachen (ifeu-Studie, aaO).

Wir schlagen daher vor, § 3d Absatz 1 KraftStG wie folgt zu fassen:

(1) Von der Steuer befreit ist das Halten von Elektrofahrzeugen im Sinne des § 2 Elektromobilitätsgesetzes. Die Steuerbefreiung wird ab dem Tag der erstmaligen Zulassung in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2020 für zehn Jahre gewährt.

2. Erweiterung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auf technisch umgerüstete Fahrzeuge (§ 3d Abs. 4 KraftStG-E)

Die Erweiterung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auf technisch umgerüstete Fahrzeuge (§ 3d Abs. 4 KraftStG) ist zu begrüßen, weil damit nicht nur erstmals zugelassene reine Elektrofahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, sondern auch Bestandsfahrzeuge mit einer kompletten Elektro-Umrüstung, die im Ergebnis ebenso emissionsfrei sind.

Art. 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

1. Steuerbefreiung des geldwerten Vorteils für den Bezug von Ladestrom beim Arbeitgeber und für die Überlassung von betrieblichen Ladevorrichtungen (§ 3 Nr. 46 EStG-E)

Mit einer Steuerbefreiung des geldwerten Vorteils aus dem Bezug von Ladestrom beim Arbeitgeber wird administrativer Aufwand der Arbeitgeber wirksam verhindert. Nach dem Vorbild der Regelungen für betriebliche Telekommunikationsgeräte kann damit auch in diesen Fällen auf die derzeit aufwändige Erfassung und den Nachweis der bei den einzelnen Ladevorgängen abgenommenen Strommenge verzichtet werden, die in keinem vertretbaren Verhältnis zu den erzielbaren Steuereinnahmen steht.

a) Geltung der Steuerbefreiung für private Fahrzeuge und Dienstwagen

Wir unterstützen die Empfehlung des Bundesrats, die Steuerbefreiung nicht nur auf das Laden von privaten Fahrzeugen, sondern auch auf Elektrofahrzeuge zu erstrecken, die dem Arbeitnehmer als Dienst- bzw. Firmenwagen überlassen werden und dieser die Fahrtenbuchmethode zur Ermittlung des geldwerten Vorteils von Privatfahrten nutzt.

Es widerspricht dem verfolgten Ziel der Steuervereinfachung, wenn Arbeitgeber lediglich bei den Firmenwagen mit Fahrtenbuchmethode für das Aufladen im Betrieb einen geldwerten Vorteil ermitteln und versteuern müssen. Notwendig ist eine Gleichbehandlung aller Arbeitnehmer, die kostenlos oder verbilligt ihr privates oder dienstliches Elektrofahrzeug aufladen. Wirksame Anreize für Arbeitgeber, ihre Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge umzurüsten, können nur erfolgen, wenn keine aufwändige Differenzierung zwischen den Fahrzeugen und deren Bewertungsmethoden zur Ermittlung des geldwerten Vorteils vorgenommen werden muss.

Wir schlagen daher folgende Änderung in § 3 Nr. 46 EStG-E vor:

Nach den Wörtern "elektrische Aufladen eines" sollte das Wort "privaten" gestrichen werden.

b) Geltung der Steuerbefreiung auch für das Laden bei verbundenen Unternehmen und bei Dritten

Zu folgen ist auch der weiteren Empfehlung des Bundesrats, das steuerfreie Aufladen nicht nur auf die Betriebsstätte des Arbeitgebers zu beschränken, sondern auch betriebliche Einrichtungen der mit dem Arbeitgeber verbundenen Unternehmen (§ 15 AktG) oder eines vom Arbeitgeber bestimmten Dritten einzubeziehen. Für Arbeitgeber entsteht unnötiger bürokratischer Aufwand, wenn für Arbeitnehmer in einzelnen verbundenen Gesellschaften unterschiedliche lohnsteuerliche Regeln gelten.

Die praktische Nutzung von Elektrofahrzeugen zeigt, dass die nach wie vor begrenzte Reichweite und Batteriekapazitäten ein ungeplantes, kurzfristiges Aufladen bei Kunden oder bei anderen Dritten notwendig machen. Deshalb hatte bereits die Bundesratsinitiative des Landes Hessen im Jahr 2015 (BR-Drs. 114/15 (Beschluss)) vorgeschlagen, die Steuerbefreiung auch für das Betanken/Aufladen außerhalb betrieblicher Einrichtungen des Arbeitgebers dort zuzulassen, wo ein fremder Dritter die Ladestation betreibt („im Betrieb des Arbeitgebers oder anderswo...“).

Entgegen der Ansicht der Bundesregierung (Gegenäußerung vom 20.7.2016, BT-Drs. 18/9239) birgt die vorgeschlagene Erweiterung der Steuerbefreiung auf „vom Arbeitgeber bestimmte Dritte“ keine Missbrauchsgefahr. Auch wenn vom Arbeitgeber Bargeld für das Aufladen bei einem Dritten ausgezahlt würde oder ein Guthaben für das Aufladen bei einem Dritten im Rahmen eines Stromnutzungsvertrages o.ä. zur Verfügung gestellt würde, liegt hierbei immer eine zweckgebundene Gegenleistung (Strommenge in bestimmter Höhe) vor. Es wird in der Praxis immer Sachverhalte geben, wo der Arbeitgeber keine Möglichkeit hat, eine Ladeeinrichtung im Betrieb bzw. ortsfesten betrieblichen Einrichtung bereit zu stellen. Hat der Arbeitgeber zum Beispiel seinen Betrieb in einer Geschäftsstraße in einer Großstadt, stehen ihm häufig keine eigenen Stellplätze für die Fahrzeuge seiner Mitarbeiter zur Verfügung. Wenn nun die Mitarbeiter ihre Elektrofahrzeuge im öffentlichen Parkraum abstellen und dort laden können, wäre es nicht sachgerecht, diese Mitarbeiter im Vergleich zu denjenigen, die ihr Elektrofahrzeug unmittelbar im Betrieb des Arbeitgebers parken und laden können, schlechter zu stellen.

Nach der Gesetzesbegründung soll zwar mit § 3 Nr. 46 EStG-neu durch das Abstellen auf den Betrieb des Arbeitgebers auch sichergestellt werden, dass sich Arbeitgeber selbst an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligen. Dieses Ziel des Gesetzgebers darf aber nicht dazu führen, dass die Anwendbarkeit der Vorschrift letztlich von den örtlichen bzw. räumlichen Gegebenheiten beim jeweiligen Arbeitgeber abhängig gemacht wird. Dies stünde im Übrigen im Widerspruch zu der ebenfalls vorgesehenen Förderung des Kaufs von Ladevorrichtungen durch den Mitarbeiter zur Nutzung am eigenen Wohnort (Pauschalbesteuerung des geldwerten Vorteils aus übereigneter Ladeinfrastruktur bzw. aus Zuschüssen zum Kauf von Ladeinfrastruktur). Hierbei handelt es sich ja auch nicht um eine Ladevorrichtung an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers. Wenn der Arbeitgeber bestimmt, dass die Mitarbeiter bei einem Dritten ihre Elektrofahrzeuge aufladen können und die hierfür anfallenden Kosten vom Arbeitgeber getragen werden, dann ist dies nach den allgemeinen lohnsteuerrechtlichen Grundsätzen einer unmittelbaren Sachzuwendung vom Arbeitgeber an den Mitarbeiter gleichzusetzen (wie zum Beispiel Mahlzeiten aus besonderem Anlass o.ä.).

Im Übrigen ist ein mögliches Missbrauchsrisiko bereits durch das „Zusätzlichkeitskriterium“ („zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn“) abgedeckt und Entgeltumwandlungen damit ausgeschlossen.

Wir schlagen daher folgende Änderung in § 3 Nr. 46 EStG-E vor:

In Art. 2 Nr. 1 sind in § 3 Nr. 46 die Wörter "im Betrieb des Arbeitgebers" durch die Wörter "an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers, eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes) oder eines vom Arbeitgeber bestimmten Dritten" zu ersetzen.

c) Definition von Zweirädern mit Elektroantrieb

Gemäß dem vorliegenden Entwurf gilt die Steuerbefreiung für „Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge“, wonach von dieser Formulierung indirekt auch Zweiräder mit Elektroantrieb umfasst sind, die nach § 1 Abs. 3 StVG verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeug einzustufen sind (Elektrofahrräder, deren Motor auch Geschwindigkeiten über 25 km/h unterstützt).

Angesichts der zunehmenden Bedeutung des Marktes von „E-Bikes“ und zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit sollte klarstellend direkt in den Gesetzeswortlaut aufgenommen werden, dass die Steuerbefreiung auch für das Aufladen von allen Zweirädern mit Elektroantrieb (E-Bikes, Pedelecs, E-Scooter) gilt, auch wenn diese nicht zulassungspflichtig im straßenverkehrsrechtlichen Sinne gem. § 1 Abs. 3 StVG darstellen.

Die generelle Nutzung von Diensträdern mit Elektroantrieb ist ebenso zu unterstützen wie die Nutzung von Elektrofahrzeugen, und es bedarf auch hier einer administrativen Vereinfachung des Bezugs von Ladestrom in den Betrieben.

Wir schlagen daher vor, die Vorschrift des § 3 Nr. 46 EStG im Ergebnis wie folgt zu fassen:

„46. zusätzlich zum Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz und von Zweirädern mit Elektroantrieb an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers, eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes) oder eines vom Arbeitgeber bestimmten Dritten sowie für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass das Entstehen eines steuerpflichtigen geldwerten Vorteils in diesem Zusammenhang nur ein Aspekt der steuerlichen Folgen des Bezugs von Ladestrom ist, der betrachtet und gesetzlich geregelt werden muss. Daneben muss

auch die betriebliche Überlassung von Ladestrom sowohl umsatz- als auch stromsteuerlich betrachtet und geregelt werden.

Aus umsatzsteuerlicher Sicht liegt eine unentgeltliche Wertabgabe im Sinne des § 3 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UStG vor. Die Menge und der Wert dieser Abgabe müssen von den Unternehmen ermittelt und versteuert werden. Aus stromsteuerlicher Sicht wird Strom an Letztverbraucher geleistet. Die Unternehmen laufen zum einen Gefahr, stromsteuerlich zum Versorger zu werden, sofern nicht § 1a Abs. 2 StromStV greift. Zum anderen muss die Strommenge erfasst werden, um bei ggf. geltend zu machenden Entlastungstatbeständen entlastungsmindernd berücksichtigt zu werden. Die genannten Punkte sind hinderlich für eine praxistaugliche Behandlung der Abgabe von Strom und führen zu administrativem Aufwand der Arbeitgeber. Eine durchgreifende Vereinfachung der steuerlichen Folgen des Bezugs von Ladestrom kann nur erfolgen, wenn in allen betroffenen Steuerarten entsprechende Lösungen erfolgen.

2. Erstattungen des Arbeitgebers für das Laden von Firmenfahrzeugen zu Hause oder bei Dritten

Es fehlt eine Regelung hinsichtlich finanzieller Erstattungen des Arbeitgebers für das Laden des Elektrofahrzeugs außerhalb des Firmengeländes wie zum Beispiel an der heimischen Steckdose. Lädt der Arbeitnehmer ein ihm auch zur privaten Nutzung überlassenes (Elektro-) Firmenfahrzeug zu Hause zu seinen Lasten auf, müssen Verbrauch und Stromkosten ebenfalls gesondert erfasst und nachgewiesen werden, wenn der Arbeitgeber diese Kosten steuerfrei erstatten will (§ 3 Nr. 50 EStG). Steuerfrei ersetzt werden können alle Kosten für Privat-, Dienstfahrten und Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Es bedarf auch hier einer Vereinfachungsregelung für die Erstattung von Stromkosten für ein betriebliches Elektrofahrzeug durch den Arbeitgeber (pauschale Erstattung im Rahmen des § 3 Nr. 50 EStG).

Hierzu sollte ergänzend im Verwaltungsweg klargestellt werden, dass diese als steuerfreier Auslagenersatz gem. § 3 Nr. 50 EStG angesehen werden. Denkbar wäre zum Beispiel eine pauschale Bewertung der privat verauslagten Ladevorgänge durch eine kilometerabhängige Pauschale, deren Höhe typisierend anhand des durchschnittlichen Stromverbrauchs für die Jahreslaufleistung ermittelt wird.

3. Pauschale Besteuerung für vom Arbeitgeber unentgeltlich oder verbilligt übereignete Ladevorrichtungen oder Zuschüsse des Arbeitgebers zu dem Erwerb und die Nutzung von Ladevorrichtungen (§ 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG-E)

Die Einführung einer Pauschalbesteuerung für vom Arbeitgeber unentgeltlich oder verbilligt übereignete Ladevorrichtungen (§ 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG-E) sowie für Zuschüsse des Arbeitgebers zum Erwerb und die Nutzung dieser Ladevorrichtung ist konsequent, um Anreize für den Kauf und die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu schaffen.

4. Inkrafttreten, § 52 Abs. 4 S.9 und Abs. 37c EStG

Die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 46 EStG und die Möglichkeit der Pauschalversteuerung nach § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG sollten rückwirkend anzuwenden sein auf Vorteile, die in einem nach dem 31. Dezember 2015 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge nach dem 31. Dezember 2015 zugewendet werden. Damit würde wie beabsichtigt schon im laufenden Jahr 2016 die Förderung der Elektrofahrzeuge zu unterstützt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE


Klaus Bräunig
Geschäftsführer


Dr. Monika Wünnemann
Leiterin Abteilung Steuern und Zölle