



Sitzung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 14. Oktober 2019

## **Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe e.V. zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften**

### **Vorbemerkung**

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. sieht die im Gesetzesvorschlag angeführten Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität als unzureichend und für den Klimaschutz in wesentlichen Teilen als kontraproduktiv an.

Grundsätzlich bemängelt die DUH, dass auf der Schiene, wo Elektromobilität bereits heute wirtschaftlich funktioniert und für auch die einkommensschwachen Bürger erreichbar ist, die Elektromobilität weiter ausgebremst wird. So ist die **Geschwindigkeit der Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes** in dieser Dekade mit 0,2% pro Jahr - bezogen auf die Gesamtstrecke - auf ein 50-Jahrestief gefallen. Deutschland liegt heute - was die Elektrifizierung der Schiene angeht – sogar hinter Polen und Portugal. Selbst internationale befahrene Schienenstrecken zwischen Basel und Ulm der Bodensee-Gürtelbahn müssen wegen eines 55 km langen, nicht elektrifizierten Abschnitts am Nordufer des wichtigsten Trinkwasserspeichers Mitteleuropas mit schmutzigen Dieselmotoren befahren werden. Wer ehrlich die Elektromobilität ausbauen möchte, schließt sofort zumindest die bestehenden Lücken im bundesdeutschen Schienennetz.

Nicht besser als bei der Schiene sieht es in vielen Städten, vor allem aber ländlichen Regionen mit über die Jahre kaputtgesparte ÖPNV-Strukturen aus.

Betrachtet man die Details der vorliegenden, einseitigen straßenbezogenen Förderinitiativen für die Elektromobilität so sollen im Rahmen dieses Gesetzes erneut **Milliarden Euro als indirekte Kaufprämien die Gewinne von Autokonzernen sprudeln lassen. Leider und nicht unerheblich auch für spritschluckende Verbrenner- bzw. stromintensive Elektro-Pkws.**

Mit dieser Stellungnahme wollen wir aufzeigen, an welchen Stellen feingesteuert werden muss, um die gewünschte Wirkung hin zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich auch tatsächlich zu erreichen.

Schließlich regt die DUH an, dass die Bundesregierung ihre Anstrengungen kurzfristig deutlich verstärkt, im Bereich der kollektiven Verkehre wie der beschleunigte Ausbau von Bus,

Bahn und Tram und eine bundesweite Einführung von 365-Euro-Jahrestickets für alle ÖPNV-Tarifgebieten jenseits der motorisierten Individualmobilität eine echte Verkehrswende voranzubringen.

**Dem vorliegenden Gesetzentwurf fehlt die soziale Balance wie auch eine klimapolitische wirksame Ausrichtung.**

### **Beschränkung jeglicher steuerliche Pkw-Förderungen auf effiziente Elektro-Fahrzeuge**

**Die vorgesehene Verlängerung der steuerlichen Begünstigung für elektrisch bzw. teilelektrisch betriebene Dienstwagen muss nach Ansicht der DUH stärker auf rein elektrische Fahrzeuge (bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge) ausgerichtet werden.**

Um Industrie und Verbrauchern eine mittelfristige Orientierung zu geben, sollte der Bundestag zudem beschließen, dass **ab dem 1.1.2025 keine reinen Verbrenner-Pkws mehr als Neufahrzeuge in Deutschland zugelassen** werden.

**Die Implementierung einer steuerlichen Incentivierung sollte entsprechend der Umweltwirkung klar gestaffelt werden: (0,5% für effiziente Elektrofahrzeuge, 0,8 % für effiziente Plug-In Hybridfahrzeuge und 1,2 – 1,5 % für Pkw mit Verbrennungsmotor). Dabei sollten die zu fördernden Fahrzeuge erstmals ehrgeizige CO<sub>2</sub>-bezogene Obergrenzen im realen Fahrbetrieb einhalten.**

**Die DUH hält es für zwingend notwendig, die steuerliche Förderung des einzelnen Fahrzeugs an der Erreichung der EU-Zielwerten für den Ausstoß des Klimagases CO<sub>2</sub> auszurichten.** Sowohl für die Gewährung von finanziellen Zuschüssen beim Kauf/Leasing als auch für die steuerliche Förderung von dienstlich genutzten Fahrzeugen sollte bei **Fahrzeugen mit reinen Elektroantrieb** eine Obergrenze für den nach WLTP (nicht mehr NEFZ!) ermittelten Stromverbrauch eingeführt werden (2020: 180 Wh/km, ab 1.1.2022: 160 Wh/km und ab 1.1.2024: 140 WH/km) – orientiert am UBA-Strommix-Wert von 486 g CO<sub>2</sub>/kWh.

**Für Plug-In Pkws sollte der EU-Zielwert für CO<sub>2</sub> von 95 g CO<sub>2</sub> im reinen Verbrenner-Betrieb und von 180 Wh/km im Elektro-Betrieb (ab 1.1.2022: 160 Wh/km und ab 1.1.2024 auf 140 WH/km) jeweils zwingend eingehalten werden, um in den Genuss einer steuerlichen Förderung zu gelangen.**

Da Plug-In-Hybride überwiegend und zum Teil sogar ausschließlich im reinen Verbrenner-Betrieb betrieben werden, sollte der zulässige WLTP-Wert für Fahrten mit Verbrennungsmotor und leerer Batterie genauso die EU-Zielvorgabe von 95 g CO<sub>2</sub>/km erfüllen wie im reinen Elektroantrieb 180 Wh/km. Plug-In Fahrzeuge, die im reinen Verbrenner- bzw. Elektrobetrieb diese Werte nicht erreichen, sollten wie reine Verbrennungsfahrzeuge

behandelt und nicht steuerlich gefördert werden. Für diese Fahrzeuge sollte der zu versteuernde monatliche Betrag für die Privatnutzung 1,2 – 1,5 % des Listenpreises betragen.

Die bisher vorgesehene Praxis, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von EV-Fahrzeugen bzw. den EV-Anteil von Plug-In Fahrzeugen mit 0 g CO<sub>2</sub>/km anzusetzen, ist auch insofern unverständlich, als diese Pkws die mit Abstand größten Energie-Einzelverbraucher eines jeden Haushalts darstellen.

Bei allen übrigen Elektrogeräten gelten sogar Mindesteffizienzvorgaben mit Verkaufsverbot (Kühlgeräte, Beleuchtungskörper) bzw. es wird ein möglichst effizienter Stromverbrauch gefordert und gefördert. Dies muss zwingend auch für privat wie dienstlich genutzte Fahrzeuge gelten. So heißt es im ADAC Eco Test: „Für die Hersteller sind Plug-in-Hybride attraktiv, weil man für sie mit phantastisch niedrigen CO<sub>2</sub>-Werten werben kann und diese niedrigen Werte den CO<sub>2</sub>-Flottenwert entsprechend schönen.“ Von bislang fünf getesteten Fahrzeugen hält der ADAC nur eines für empfehlenswert. Laut ICCT ist die auch bei reinen Verbrennern bestehende hohe Abweichung zwischen Herstellerangaben und Realverbrauch bei Plug-In-Hybriden besonders hoch.

In den vergangenen Jahren haben sich auch Mitglieder der Bundesregierung offiziell beschwert, dass die angeschafften Dienstlimousinen mit Hybrid-Antrieb im realen Fahrbetrieb absurd hohe Spritverbrauchswerte aufweisen. Die vorgesehene Anhebung der elektrischen Mindestreichweite auf 60 bzw. 80 km kann angesichts der aktuellen Batteriepreise fast ohne Mehrkosten für die aktuellen Plug-In Hybrid-Pkws realisiert werden, ohne dass die Baugröße der Batterie sich wesentlich ändert. Aber auch diese theoretischen 60 bzw. 80 km Reichweite ändern nichts an der Tatsache, dass die tatsächliche elektrische Reichweite z. B. bei niedrigen Außentemperaturen erfahrungsgemäß weniger als die Hälfte der angegebenen Reichweite ausmacht. In- und ausländische Studien belegen, dass die nicht auf Effizienz sondern besonders hohe Motorstärke und Beschleunigungen entwickelten Plug-In-Hybridfahrzeuge ganz überwiegend im reinen Verbrenner-Betrieb fahren und damit zu den klimaschädlichsten Pkws überhaupt zählen.

Der **bisherige Verzicht in der deutschen Dienstwagenförderung auf den Nachweis niedriger CO<sub>2</sub>-Emissionen** und der weiterhin vorgesehenen Zugrundelegung eines für Klimaschutzregelungen ungeeigneten und um den **Faktor 3 bis 6 falschen CO<sub>2</sub>-Mischwert** hat auch dazu geführt, dass deutsche Automobilhersteller bei rein elektrischen Fahrzeugen wie auch bei Plug-In Hybriden gegenüber japanischen, koreanischen, französischen und amerikanischen Herstellern besonders schlechte Verbrauchswerte im elektrischen Antrieb zeigen und zunehmend an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Die **Fehlanreize der Bundesregierung**, den Autokonzernen zu erlauben, anstatt auf zukunftsfähige batterieelektrische Fahrzeuge weiterhin mit sogar staatlicher Förderung Sprintschlucker zu entwickeln, dürfte auch einer der Gründe

dafür sein, dass **unter den weltweit 20 meistverkauften Fahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb des Jahres 2018 kein einziges Modell eines deutschen Herstellers** ist.

**Die vorgeschlagene steuerliche Förderung von Plug-In-Hybridantrieben ist in der vorgesehenen Form nicht nur klimapolitisch kontraproduktiv und sozial unausgewogen. Sie führt auch zur Täuschung der Käufer sowie schließlich Fehlanreizen für die Automobilindustrie.** Anstatt diesen einen schnellen Umstieg auf effiziente EV-Fahrzeuge zu erleichtern sollen bis 2031 ausgerechnet auch die derzeit von den Autokonzernen gezielt in den Markt gedrückten hochmotorisierte Stadtpanzer mit bis zu über 3,2 Tonnen Endgewicht (BMW X5 Plug-In) und spritdurstigen Verbrenner-Motoren im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung auch noch steuerlich gefördert werden, solange sie über einen zusätzlichen Elektromotor verfügen.

**Die an aktuell beworbene Plug-In-Hybride (PHEV) angelegte, zukünftig geplante steuerliche Förderung setzt die gescheiterte Industriepolitik dieser Bundesregierung im Automobilbereich fort.** Der **Verzicht auf Mindesteffizienz** führt aktuell zu **besonders absurden Plug-In Hybriden**, die in Wirklichkeit sogar deutlich höhere Spritverbräuche verursachen als vergleichbare Fahrzeuge mit einem kleineren, reinen Verbrennungsmotor. Diese derzeit den deutschen Markt dominierenden Plug-In Hybride nutzen den kleinen Elektromotor und den nur wenige Dutzend km reichenden Batterietank für spektakuläre Beschleunigungen und Ausfüllen des Turbolochs, nicht zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Sie leisten keinen Beitrag zum Klimaschutz – sie verschärfen vielmehr die Klimakrise.

Ein Beispiel für viele ähnliche aktuell angebotene oder vor der Markteinführung stehende Monster-SUVs: So erfüllt wie zufällig der 5 Meter lange und 2,6 Tonnen Leergewicht schwere **Stadtpanzer BMW X5 xDrive45e** die Fördervoraussetzung mit exakt 80 km elektrischer Reichweite und offiziell 47 g CO<sub>2</sub> selbst für die zweite Förderperiode 2024-2031. Der tatsächliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß im realen Verbrenner-Betrieb mit leer gefahrener Batterie ist mehr als fünf Mal so hoch wie die Begrenzung im Gesetz auf 50 g CO<sub>2</sub>/km im realitätsfernen Mischwert. Auch im reinen Elektrobetrieb benötigt dieses Fahrzeug nach Angaben von BMW bis zu 282 Wh/km und liegt damit weit über dem akzeptablen Wert von 180 Wh/km.

Derartige auch von allen anderen Herstellern derzeit in Entwicklung befindliche Klimakiller-SUVs sollen nach dem vorliegenden Gesetzentwurf steuerlich gefördert und sogar gleich behandelt werden wie batterieelektrische Fahrzeuge, dies ist mehr als absurd.

### **Gerade auch aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit erforderlich: Wirksames Bonus/Malus-System**

Ein Steuervorteil für Kauf und Betrieb von Elektrofahrzeugen bzw. Plug-In Hybrid Fahrzeugen wirkt sich umso stärker aus, je teurer das angeschaffte Neufahrzeug ist und führt damit zu

entsprechenden Mindereinnahmen des Staates, die nun für die Sicherstellung der Mobilität für weniger vermögendere Mitbürger fehlt.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert daher eine **Einbettung der steuerlichen Änderungen zur Förderung von Elektromobilität in ein Gesamtkonzept**, das gleichzeitig **Fahrzeuge mit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen als den für 2020 festgelegten 95 g CO<sub>2</sub>/km (nach WLTP) steuerlich deutlich höher belastet als aktuell geplant**. Zudem sollten steuerlich absetzbare Dienstwagen, die den EU-Zielwert für CO<sub>2</sub> des Jahres 2020 in Höhe von 95 g CO<sub>2</sub>/km unterschreiten, mit 1,2% belastet werden. Liegt der CO<sub>2</sub>-Wert über 95 g CO<sub>2</sub>/km sollten für Privatnutzung 1,5% des Listenpreises angesetzt werden. Überschreitet das Fahrzeug den EU-Zielwert um mehr als 50% (>142,5 g CO<sub>2</sub>/km), sollte die Anschaffung als Dienstwagen grundsätzlich nicht mehr steuerlich absetzbar sein. Für derartige Neufahrzeuge >142,5 g CO<sub>2</sub>/km schlägt die DUH zudem eine zusätzlich einzuführende **Zulassungssteuer** für hoch emittierende Fahrzeuge **nach norwegischem Modell** vor.

Mit den durch diese Maßnahmen erzielten Mehreinnahmen sollten zweckgebunden für die Stärkung der kollektiven Verkehre ‚Bahn, Bus und Straßenbahn‘ sowie der Fahrradmobilität verwendet werden.

### Für den Klimaschutz wirksame CO<sub>2</sub>-Besteuerung bei Kraftstoffen und lenkende Kfz-Steuer

Anstatt ausgerechnet Diesel-Kraftstoff jährlich mit Milliardenbeträgen steuerlich zu entlasten sollte die Bundesregierung die lange überfällige **Umstellung der Mineralölsteuer auf den CO<sub>2</sub>-Gehalt** des jeweiligen Kraftstoffes beschließen und bis zum 1.1.2020 umsetzen. Zudem sollte ab 2020 die zusätzliche, in den Folgejahren weiter steigende **CO<sub>2</sub>-Besteuerung pro Liter Kraftstoff** anstelle von 3 Cent bei 15 Cent (Benzin) bzw. 17 Cent (Diesel) starten.

Eine ebenso rein auf CO<sub>2</sub> und Schadstoffemissionen orientierte Kfz-Steuerreform mit exponentiell steigenden Beträgen bei Überschreitung des EU-Zielwerts von 95 g CO<sub>2</sub>/km. **Steuer- und Verschmutzungsschlupflöcher** für als Nutzfahrzeuge zugelassene **Rennlaster** (VW Amarok, Nissan Navara, Mercedes X-Klasse), für die derzeit eine bis zu 70% niedrigere Kfz-Steuer und höhere erlaubte Schadstoffemissionen gelten als für ähnlich motorisierte Monster-SUVs, sollten zukünftig wie letztere eine überproportional erhöhte Besteuerung wegen hoher Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen erfahren.

### Pkw Verkehr stärker in die Finanzierung der öffentlichen Verkehre einbinden

Die vorgesehene Weiterführung der Halbierung bzw. neu sogar Viertelung des zu versteuernden Betrages für die pauschale Privatnutzung der teil- bzw. vollelektrischen Pkws führt zu

einer Erhöhung der Attraktivität der Individualmobilität und damit **Fehlanreizen im Modal-split**, wenn nicht gleichzeitig die kollektiven Verkehre strukturell und im Angebot an Mobilitätsleistungen verbessert und für den Bürger finanziell deutlich vergünstigt werden.

Die in diesem Entwurf vorgesehenen Maßnahmen inkl. der neuen Änderungsanträge aus CDU/CSU und SPD führen zu **Steuerausfälle für Bund, Länder und Gemeinden** von ca. einer Milliarde Euro, die der öffentlichen Hand für **Investitionen in die Verkehrswende fehlen**.

Gerade der Pkw Verkehr ist bislang an Beiträgen zur Finanzierung von Infrastruktur zu gering beteiligt (und wird es nach dem Scheitern der Pkw-Maut ja auch bleiben). Aus diesem Grund müssen klimaschädliche Subventionen für alle Fahrzeuge oberhalb der EU-Zielwerte für CO2 nicht nur entfallen sondern diese Fahrzeuge müssen zukünftig höher belastet werden.

Eine steuerliche Entlastung batterieelektrischer Individualmobilität muss zudem zeitlich eng befristet sein. Es kann nicht Ziel der Finanzpolitik sein, motorisierten Individualverkehr zu fördern, unabhängig, mit welchem Antrieb das Fahrzeug fährt. Für eine erfolgreiche Verkehrswende bedarf es vielmehr eine verstärkte Förderung emissionsfreier Fahrrad-Personen- wie Lastenverkehre und eben der kollektiven Verkehrsträger Bahn, Bus und Straßenbahn.

### **Anreize für Nutzung der öffentlichen Verkehre stärken und für Individualmobilität senken**

Die DUH sieht die Erhöhung der Pendlerpauschale als ökologisch fragwürdig und sozial ungerecht an, da hier unnötigerweise gerade auch die Nutzung besonders spritdurstiger Fahrzeuge begünstigt und einkommensstarke Nutzer besonders stark gefördert werden. Anstatt die Pendlerpauschale zu erhöhen regt die DUH eine **weitergehende steuerliche Begünstigung umweltfreundlicher Verkehrsmittel** an wie die **pauschale Ermittlung eines symbolisch niedrigen privaten Nutzungsvorteils** für vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellte **Jahrestickets des ÖPNV** (z.B. der von der DUH für notwendig angesehenen, bundesweiten Einrichtung von **365-Euro Nahverkehrsickets** in allen Verkehrsverbänden), der Deutschen Bahn (z.B. Bahncard 100) und zusätzliche Anreize für den Erwerb bzw. der steuerlichen Behandlung von **Fahrrädern** bzw. **Elektro-Fahrrädern** auch mit der erhöhten Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h.

Berlin, 11. Oktober 2019

Jürgen Resch - Deutsche Umwelthilfe e.V. – Email: [resch@duh.de](mailto:resch@duh.de) – [www.duh.de](http://www.duh.de)