

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 CO<sub>2</sub>-Belastung zu realisieren.

Sowohl Deutschland wie die Europäische Union haben sich darauf festgelegt, den CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Regulierung der EU mit der Erreichung eines Flottengrenzwertes für Neufahrzeuge bis 2020 von 95g/KM.

Die Wirksamkeit aller Maßnahmen auf die tatsächliche CO<sub>2</sub>-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.