

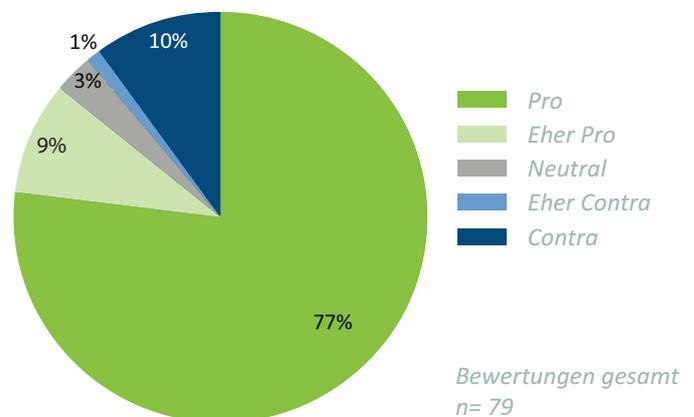
„Busspuren reichen für die Million nicht aus: Attraktive Sonder-Abschreibungen für gewerbliche Elektroautos sollten schon 2015 kommen“

Am 24. September beschloss das Bundeskabinett den gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit eingebrachten Entwurf eines Elektromobilitätsgesetzes, das - befristet bis zum 30. Juni 2030 - am 1. Februar 2015 in Kraft treten soll. Es wird Elektrofahrzeuge kennzeichnen und den Kommunen die Möglichkeit eröffnen, für Elektrofahrzeuge Parkplätze an Ladesäulen zu reservieren, kostenlose Parkplätze anzubieten, Ausnahmen von Zu- und Durchfahrtsbeschränkungen anzuordnen oder sie Busspuren nutzen zu lassen. Kaufprämien sieht das Gesetz nicht vor. Finanzielle Anreize für gewerbliche Flotten in Form von Sonder-Abschreibungen stellte Bundesverkehrsminister Dobrindt frühestens für 2016 in Aussicht.

Der Entwurf des E-Gesetzes stieß weder in den Medien noch in den Kommunen oder der Fachwelt auf große Gegenliebe. „Aktionismus ohne Wert“ (Zeit) und „Viel Lärm um nichts“ (Wirtschaftswoche) waren typische Schlagzeilen. Viele Kommunen verwahrten sich gegen das Ansinnen, Busspuren für den Individualverkehr freizugeben. Dass darauf auch Plug-in-Hybride mit 30 Kilometern elektrischer Reichweite sollten fahren dürfen, erschien besonders fragwürdig. Beklagt wurde auch das Fehlen finanzieller Anreize. „Wir brauchen intelligente Abschreibungsmöglichkeiten für Firmen, die E-Autos anschaffen“, hatte der Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), Matthias Wissmann, schon im August gegenüber der Bildzeitung erklärt. „Die Kosten sollten sich im ersten Jahr zu 50 Prozent von der Steuer absetzen lassen“.

Vor diesem Hintergrund formulierten wir unsere dritte „These des Monats“, die im November von 79 Teilnehmerinnen und Teilnehmern bewertet und kommentiert wurde. Der Anteil der Befürworter der These betrug dabei 86 Prozent. Elf Prozent der Diskussionsbeteiligten widersprachen der These, drei Prozent äußerten sich neutral.

Sichtet man alle in der Diskussion dieser These abgegebenen Kommentare, so ergeben sich die folgenden Argumentationsstränge. Sie spiegeln ausdrücklich die Auffassung der Diskussionsbeteiligten und nicht die Meinung der Redaktion wider.



KERNAUSSAGEN

„Kein technologischer Systemwechsel ohne Staatsknete“

„Wir müssen endlich raus aus den Versuchen und Modellprojekten hin zu einem wirklichen Markt. Dieser braucht aber zunächst eine Anschubfinanzierung“ – dieser Kommentar eines Teilnehmers kann stellvertretend für die in dieser Diskussion vorherrschende Meinung stehen. Ein Blick über die deutschen Grenzen, insbesondere nach Norwegen, Frankreich, die Niederlande und in die USA, zeigt nach Ansicht vieler Diskussionsbeteiligter, dass dort „Staatsknete“ in Form monetärer Anreize für Kunden eine unverzichtbare Rolle spielt, um den „technologischen Systemwechsel“ hin zur

Elektromobilität erfolgreich zu vollziehen. Auch Deutschland brauche in dieser Hinsicht eine wirkungsvollere Förderung, wenn Kunden die Kaufpreisdifferenz zu einem Verbrennungsfahrzeug nicht als unüberwindliche Hürde zur Anschaffung eines Elektroautos empfinden sollten. Ist doch ein Interesse an alternativen Antrieben in der Bevölkerung zweifelsohne vorhanden. „Ich bin Automobil-Verkäufer und habe mich auf Elektrofahrzeuge spezialisiert“, schreibt ein Kommentator. „Ich treffe täglich Kunden, die sich für Elektrofahrzeuge interessieren.“



Die Hebelwirkung gewerblicher Elektroflotten

Die meisten Befürworter der These sehen die naheliegendsten und derzeit attraktivsten Anwendungsfelder für Elektroautos allerdings nicht im privaten, sondern im gewerblichen Bereich. Ob Paketzusteller, Pflegedienste, Handwerker, Pizzaboten oder andere Lieferservices: Wer werktäglich wiederkehrende Fahrten im Kurzstreckenbereich bis zu 100 Kilometern zu bewältigen hat, der liebäugelt womöglich schon heute mit der Anschaffung von Elektrofahrzeugen für seine Flotte. Reichweitenangst ist für ihn kein Thema, nachts können die Batterien preiswert geladen werden. So erreichen rein elektrische Fahrzeuge mit hohen Nutzungsgraden oft bereits nach 150.000 Kilometern eine günstigere Gesamtbetriebskostenbilanz als vergleichbare Verbrennungsfahrzeuge. Weil sie mehr Kilometer zurücklegen als privat genutzte Fahrzeuge, ist auch ihr umweltentlastender Effekt relativ höher. Dennoch scheut die überwiegende Zahl der Gewerbebetriebe heute noch vor der Investition in Elektroautos zurück. Nicht nur der deutlich höhere Anschaffungspreis, auch die Notwendigkeit, eine firmeneigene Ladeinfrastruktur aufzubauen, sind dafür ausschlaggebend. In dieser Situation hätten Sonder-Abschreibungen einen starken positiven Effekt auf die Anzahl der bis 2020 zugelassenen Elektrofahrzeuge. Sie würden Gewerbebetrieben einen verlässlicheren und schnelleren Return-on-investment versprechen. Sie trügen zur Risikominderung bei, was auch deshalb notwendig ist, weil noch keine hinreichenden Erfahrungen mit dem Wertverlust und dem Restwert von Elektrofahrzeugen vorliegen. Könnte hingegen die Kaufzurückhaltung von Gewerbebetrieben gegenüber Elektrofahrzeugen überwunden werden, dann entstünde endlich auch ein nennenswerter E-Gebrauchtwagenmarkt.

Firmenwagen haben den größten Anteil am Automarkt. Wenn mehr Firmenwagen verkauft werden, wird deren zunehmende Sichtbarkeit im Straßenverkehr die Elektromobilität für private Kunden interessanter machen und die Weiterentwicklung der Technik auch für den privaten Massenmarkt beschleunigen. Eventuell sollte die Sonder-Abschreibung genau bis zum Erreichen der Eine-Million-Schwelle gewährt werden. So könnten die Steuer-Mindereinnahmen besser kalkuliert werden.



Ein Bündel möglicher Zusatzimpulse

Gäbe es vom Staat vielleicht längst großzügige Kaufunterstützung, wenn die Autohersteller es mit der Elektromobilität wirklich ernst meinten und solche Anreize vehement eingefordert hätten? Das fragt ein Befürworter der These, während ein Beteiligter, der sich ablehnend äußert, vorschlägt, auf finanzielle Kaufanreize ganz zu verzichten und stattdessen die Mineralölsteuer zu erhöhen. Als zusätzliche oder alternative finanzielle Anreize, seien sie direkter oder indirekter Art, werden von Befürwortern einer Sonderabschreibung folgende Möglichkeiten ins Spiel gebracht:

- ein Bonus-Malus-System für alle Autokaufenden einzuführen,
- die Mehrwertsteuer für private Elektroautos zu erstatten,
- die Besteuerung des geldwerten Vorteils von Dienstwagen für Elektrofahrzeuge aufzuheben oder zu reduzieren,
- beim Arbeitgeber „getankten“ Ladestrom nicht als geldwerten Vorteil zu behandeln,
- die Bürgerinnen und Bürger bei der Einrichtung von Ladesäulen zu unterstützen,
- attraktive Vernetzungsangebote von e-Carsharing und ÖPNV zu entwickeln.

Argumente gegen Sonder-Abschreibungen

Trotz aller Bedeutung des Gewerbe- und Wirtschaftsverkehrs für die Elektromobilität wird es ohne eine Kaufprämie für Privatkunden nicht gelingen, diese bald zum Erfolg zu führen. Dieses Argument führen sowohl Befürworter als auch Gegner der These an. Auch private Käufer von Elektrofahrzeugen müssen ihrer Ansicht nach finanziell gefördert werden, zumal dadurch stärkere Abstrahleffekte im Kaufverhalten entstünden.

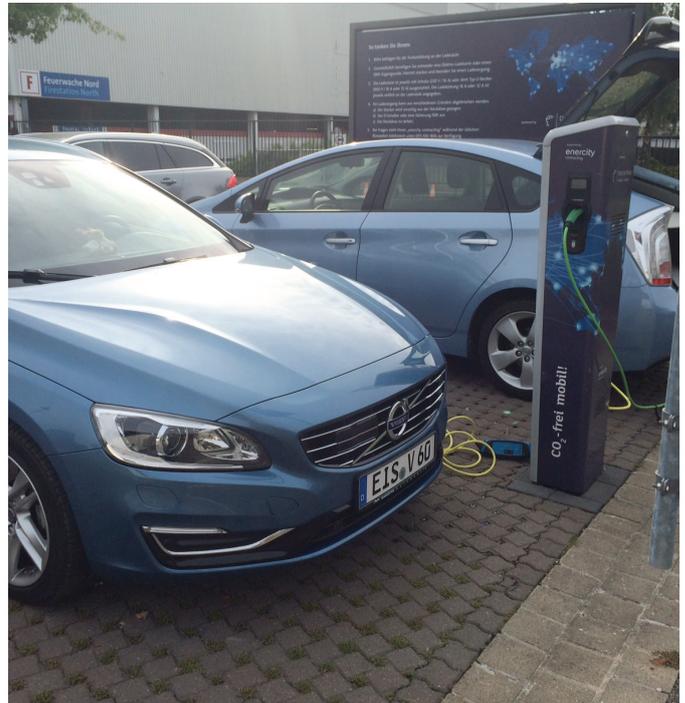
Weitere Argumente, die gegen Sonder-Abschreibungen geltend gemacht werden, lauten:

- Unternehmen können die Anschaffung eines Elektroautos als Betriebsausgabe von der Steuer absetzen. Sie brauchen nicht noch mehr finanzielle Vorteile.
- Auch höhere Abschreibungen fördern den Absatz von Elektroautos nicht, solange sie bei eingeschränktem Nutzwert weiterhin so teuer sind. Sie müssen erst einmal technisch besser werden.
- Firmenfahrzeuge werden meist geleast. Das würde auch Elektrofahrzeuge betreffen. Sonder-Abschreibungen würden in erster Linie den Leasingfirmen zugute kommen.



Busspuren nur am Rande betrachtet

Die Nutzung von Busspuren durch Elektrofahrzeuge spielte in unserer Diskussion naturgemäß eine untergeordnete Rolle. Wer sich dennoch dazu äußerte, tat das kaum zustimmend. „Abschreibungen nutzen mehr als Busspur-Benutzungen“, kommentierte ein Teilnehmer. „Diese halte ich grundsätzlich für schlecht, weil sie Staus nur verlagert“. Ein anderer kommentierte noch schärfer: „Der teielektrische SUV für € 100.000 mit einem Verbrauch von 15 Litern fährt nach Überschreiten der elektrischen Reichweite auf der Busspur, das 4-Liter-Auto steht im Stau. Das wird keine Sympathien wecken, sondern kontraproduktive Abwehrhaltung befördern. Gewerblich genutzte Autos, besonders Lieferdienste und Taxis, haben einen enormen Multiplikatoreffekt.“



FAZIT

Das Ergebnis unserer am 30. November abgeschlossenen Diskussion stimmt mit der am 2. Dezember in ihrem Fortschrittsbericht 2014 veröffentlichten Einschätzung der NPE überein, wonach für den Markthochlauf einer Sonder-Abschreibung „besonderes Augenmerk“ gelten sollte, weil sie „sich laut Prognosen als sehr effiziente Maßnahme erweist“. Die Bundesregierung steht dieser Forderung durchaus wohlwollend gegenüber, legt

sich aber noch nicht fest, wie der am 3. Dezember vom Kabinett verabschiedete Nationale Aktionsplan Energieeffizienz erkennen lässt. Dort wird auf Seite 41 vorerst nur „die Möglichkeit zu einer von Bund und Ländern gemeinsam getragenen Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge“ festgeschrieben.

IMPRESSUM

Die Auswertung der These des Monats ist eine Sonderpublikation von electrive.net, dem Branchendienst für Elektromobilität, und der Plattform Elektromobilität im Dialog vom Deutschen Dialog Institut.

Verlag: Rabbit Publishing GmbH
Sitz: Rosenthaler Straße 34/35, 10178 Berlin
Telefon: 030 / 27 59 30 29
Telefax: 030 / 27 57 69 86
E-Mail: post@rabbit-publishing.net

Handelsregister: HRB 139725 B Amtsgericht Charlottenburg (Berlin)
USt-IdNr.: DE-281424488
Redaktion & ViSDP: Joachim Pietzsch & Peter Schwierz

Fotos: Peter Schwierz
Layout & Satz: Sebastian Kreuzinger