

## 1 Konzept eines Marktförderprogramms für Effiziente Erneuerbare Mobilität (E<sup>2</sup>M).

### 2 Abstract:

3 Im Rahmen dieses Konzeptes wird die Einführung einer bipolaren Förderung bei der Neuzulassung von PKW  
4 vorgeschlagen. Fahrzeuge mit besonders niedrigen Emissionswerten und Energieverbräuchen sollen durch ein  
5 einmaliges Fördergeld bezuschusst werden, um die höheren Preise der Fahrzeuge durch die momentanen  
6 kleinen Stückzahlen auszugleichen. Das Fördergeld soll vom Grad der Energieeffizienz abhängig sein.

7 Um die Finanzierung nicht dem allgemeinen Staatshaushalt aufzulasten ist eine Gegenfinanzierung  
8 vorgesehen. Diese sieht vor, dass Fahrzeuge mit steigendem CO<sub>2</sub>-Emissionswert beim Neukauf mit einer  
9 einmaligen Abgabe belegt werden. Die Abgabe soll emissionsabhängig sein.

10 Förderung, wie auch Abgabe sind so dimensioniert, dass eine zwar spürbare Lenkungswirkung eintritt, aber in  
11 beiden Richtungen keine einschneidende Marktverzerrung entsteht. Eine kurzfristige Nachführung der  
12 Förderregeln in ¼-Jahres- bis Jahresritten ist vorgesehen.

### 13 Konzept:

14 Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Grenzwert soll laut EU im Jahr 2020 bei 95 Gramm pro Kilometer liegen (für 95%  
15 aller neuen PKW). Ein CO<sub>2</sub>-Austoß von 95 Gramm entspricht einem Verbrauch von 4,1 Litern Benzin bzw. 3,6  
16 Litern Diesel pro 100 km. Bis 2030 sollen die Werte abermals deutlich darunter liegen. Eine Verschärfung dieser  
17 Grenzwerte tritt auch durch die Einführung neuer Bewertungs- und Messverfahren

18 Als offizielles Ziel der Bundesregierung wird immer noch ein Fahrzeugbestand von 1.000.000  
19 Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 genannt. Am augenblicklichen Stand der Marktentwicklung ist jedoch  
20 abzulesen, dass dieses Ziel aus heutiger Sicht mit den bisher gewählten Instrumenten kaum zu erreichen sein  
21 wird. Es müssten dann in den kommenden fünf Jahren (einschließlich dem Jahr 2020 und dem Bestand von  
22 unter 70.000 Fahrzeugen 2014) rund 160.000 Zulassungen pro Jahr geben (Vergleich 2014: 8.522 Elektro und  
23 27.435 Hybrid). Trotzdem ist diese Zahl nicht wirklich ehrgeizig, weil es sich nur um 2,3 % des  
24 Fahrzeugbestandes handeln würde, eine Zulassung von 300.000 elektrischen Neufahrzeugen im Jahr 2020  
25 wären gerade 10 % der Zulassungen von 2014.

26 Hauptgrund neben einem immer noch sehr dünnen Angebot von Seiten der Automobilhersteller ist vor allem  
27 ein vielen Kunden als unwirtschaftlich hoch erscheinender Preis der wenigen tatsächlich verfügbaren Low- und  
28 Zero-Emission-Modelle, sowie befürchtete Nachteile beim Fahrzeugbetrieb.

29 In verschiedenen europäischen Ländern wurden staatliche Förderungen von Low- und Zero-Emission  
30 Fahrzeuge aus Steuermitteln etabliert. In Frankreich z.B. werden Elektroautos z. T. mit 6.300 Euro beim Kauf  
31 subventioniert, zusätzlich soll bei gleichzeitiger Verschrottung von Dieselfahrzeugen ein weiterer erheblicher  
32 Bonus ausbezahlt werden. In verschiedenen anderen europäischen Ländern sind Elektrofahrzeuge von z. T.  
33 drastischen Zulassungsgebühren befreit.

34 Es stellt sich die Frage, ob in Deutschland aus Steuergeldern Anschaffungskosten für (private) Fahrzeuge  
35 finanziert werden sollen und wie ggf. eine Gegenfinanzierung aussehen könnte. Ziel sollte es sein, bei der  
36 Kaufentscheidung für ein neues KFZ „steuernd“ einzugreifen, da hauptsächlich in diesem Augenblick das  
37 Verbrauchsszenario für die **gesamte** Lebensdauer des Fahrzeugs festgelegt wird. Während beim Kauf von  
38 Neufahrzeugen ein relativ langer Hebel für den künftigen Verbrauch und die Schadstoffemissionen besteht,  
39 können zur Laufzeit von Bestandsfahrzeugen nur über nutzungsabhängige Abgaben (Steuern, Wegeentgelte) oder  
40 Angebotsverbesserungen von Alternativen dringend notwendige Emissionsreduzierungen und  
41 Effizienzsteigerungen erreicht werden.

42 Für die notwendige Markt-Anschub-Finanzierung für verbrauchsarme, post-fossile Autos bietet es sich daher  
43 an, ein bipolares Fördermodell zu entwickeln. Ziel ist es, in den KFZ-Markt ein regulierendes Element zum  
44 Interessenausgleich von Kunden konventioneller Fahrzeuge und Kunden energie-innovativer Fahrzeuge  
45 einzubringen.

46 **Der Fahrzeugmarkt wird dazu in drei Kategorien eingeteilt:**

47 **1. Die konventionellen Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von momentan über 100 g CO<sub>2</sub>/km**

48 Diese Fahrzeuge folgen einem tradierten Setting: sie sind relativ groß und verfügen über eine hohe installierte  
49 Leistung. In der Regel sind sie im Verhältnis zur tatsächlichen Hauptnutzung überdimensioniert. Für diese  
50 Fahrzeuge wird beim Neuwagenkauf eine CO<sub>2</sub>-emissionsabhängige Abgabe an ein Sonderkonto der KFZ-  
51 Steuerverwaltung (bewirtschaftet vom Hauptzollamt) fällig.

52 Vorgeschlagen wird hier eine Abgabe von 20 Euro je Gramm CO<sub>2</sub>/km über dem Startwert von 100 g. Für einen  
53 aktuellen VW Golf 7 mit einem der Basis-Motoren und einem Ausstoß von 99-117 g CO<sub>2</sub>/km bedeutet das z.B.  
54 eine Abgabe von 0 bis 340 Euro, für einen Mercedes-Benz E400 (160 g CO<sub>2</sub>/km) werden 1.200 Euro fällig und  
55 für einen Audi Q7-4.2 (242 g CO<sub>2</sub>/km) sind 2.840 Euro zu zahlen. Im Verhältnis zum Basis-Fahrzeugpreis sind  
56 das meist moderate 3-4 %.

57 **2. Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von unter 100 g CO<sub>2</sub>/km und einem lokalen Gesamtenergieverbrauch**  
58 **von mehr als 30 kWh/100 km**

59 Diese Fahrzeuge gelten heute als emissionsarm, haben häufig einen Hybrid-Antrieb und sind ohne wesentliche  
60 Einschränkungen (z.B. in der Reichweite) nutzbar. Auch immer mehr konventionelle Fahrzeuge der unteren  
61 Klassen fallen mittlerweile in diese Kategorie.

62 Für diese Fahrzeuge wird keine Abgabe erhoben, sie bekommen aber auch keine Förderung.

63 **3. Besonders effiziente Fahrzeuge**

64 Fahrzeuge mit einem lokalen Gesamtenergieverbrauch von z.B. unter 30 kWh/100 km werden mit einer Zulage  
65 beim Fahrzeugkauf gefördert. Die Höhe der Förderung hängt von der Energieeffizienz des Fahrzeugs ab. Als  
66 Verbrauch werden alle zur Mobilität notwendigen Energieformen zusammengerechnet (betrifft vor allem  
67 Hybrid-Fahrzeuge). Der Umrechnungsfaktor für fossile Kraftstoffe in kWh beträgt 10,9 kWh/l.

68 Bei einem zertifizierten Gesamtverbrauch von 30 kWh/100 km erhält der Käufer eine einmalige Basis-Zulage  
69 von z.B. 2.500 Euro. Je kWh, die das Fahrzeug von hier ausgehend im Normverbrauch weniger benötigt, erhöht  
70 sich die Förderung um z.B. 200 Euro. Damit wird beispielsweise ein Elektrofahrzeug mit einem Verbrauch von  
71 20 kWh/100 km mit 4.500 Euro gefördert. Auf aktuell kurzfristig verfügbare Fahrzeuge bezogen bedeutet das  
72 z.B. für einen Renault ZOE (14,6 kWh/100 km) einen einmaligen Zuschuss von 5.580 Euro und bei einem  
73 Elektro-Smart (15,1 kWh/100 km) von 5.480 Euro.

74 Förderfähig sollen nur Fahrzeuge sein, die ohne Einschränkungen am Straßenverkehr teilnehmen können und  
75 mindestens zwei Sitzplätze bieten. Es wird ein Höchstfördersatz von 25% auf den Basis-Listenpreis festgesetzt  
76 um eine Überförderung einzelner Fahrzeugtypen zu vermeiden.

77 Eine Weiterentwicklung hinsichtlich einer Nutzlastkomponente, damit auch energieeffiziente Lieferwagen und  
78 Mehrpersonen-PKW gefördert werden können, wird angestrebt.

79 Damit diese Förderung auch im Bereich gewerblicher Fuhrparks mit persönlicher Nutzung (Dienstwagen)  
80 attraktiv ist, sollte der steuerlich relevante Brutto-Listenpreis um den Betrag der Förderung reduziert werden.

81

82 Entwickelt von:

83 Electrify-BW e.V.

84 Stefan Krüger

85 Stefan.krueger@electrify-bw.de

86

Bundesverband Solare Mobilität BSM e.V.

Thomic Ruschmeyer

t.ruschmeyer@bsm-ev.de

87 **Gedanken und Fragen zum Konzept (FAQ)**

88 **Warum sollen nur Neufahrzeuge mit der Abgabe und der Förderung bedacht werden?**

89 Im Augenblick der Kaufentscheidung wird der Verbrauchshorizont für den gesamten  
90 Fahrzeuglebenslauf festgelegt. Allein die Nutzungsintensität (Kilometerleistung, Geschwindigkeit)  
91 kann hier später noch Einfluss nehmen. Dafür gibt es mit den Kraftstoffsteuern und (angedachten)  
92 Wegegelteln bereits mehr oder minder wirksame Steuerungsinstrumente. Eine ökologische  
93 Marktwirtschaft benötigt eine klare Orientierung über gesellschaftlich  
94 gewünschte/tolerierte/weniger-erwünschte Entwicklungen. Jenseits dessen bleiben dann nur die  
95 Alternativen eines „Laissez-faire“ oder klarer Verbote. Im Gegensatz dazu setzt dieses Konzept auf die  
96 freie Entscheidung der Käufer unter zu Hilfenahme von monetären Leitlinien und Anreizen.

97 Es soll weder eine kontinuierliche Besteuerung noch eine Abgabe für Gebrauchtwagen eingeführt  
98 werden. Es ist nicht an ein großes Subventions- oder Belohnungssystem gedacht, sondern an den  
99 Ausgleich von momentan noch bestehenden Nachteilen.

100 **Wie wird vermieden, dass eine Überförderung stattfindet?**

101 Die Marktentwicklung muss in kurzen Zyklen beobachtet werden. Der Markt wird sich, sobald er die  
102 Reife erreicht hat, explosionsartig entwickeln. Dann ist nur noch ein kleiner oder gar kein Eingriff mehr  
103 erforderlich. Momentan steckt der Markt für sehr emissionsarme Fahrzeuge aber in einem  
104 tatsächlichen Henne-Ei-Problem. Wegen geringer Stückzahlen sind einzelne Komponenten sehr teuer,  
105 vor allem Batterien und Leistungselektronik. Das führt zu als ungerechtfertigt hoch empfundenen  
106 Kaufpreisen. Zusätzlich wird z.B. der Käufer eines Elektroautos noch einige Herausforderungen und  
107 Umstellungen im täglichen Gebrauch bewältigen müssen. Deshalb stockt der Markt momentan  
108 erheblich.

109 Die Hersteller sind es als Kapitalgesellschaften gewohnt, quartalsweise über den Geschäftsverlauf zu  
110 berichten. In genau diesem Rhythmus sollte auch der Fond-Verwalter der Öffentlichkeit gegenüber  
111 berichten. Die politischen Gremien (Bundestag) sollten daran zeitnah den Bonus-Malus-Rahmen  
112 anpassen. Das alles sollte in größtmöglicher Transparenz und Planbarkeit stattfinden. Ein „Laufen-  
113 lassen“ wie beim EEG sollte unbedingt vermieden werden.

114 **Soll es eine untere oder obere Grenze der Förderung geben?**

115 Es gibt im Leichtfahrzeug-Bereich einige Fahrzeuge, welche die oben beschriebenen Förderkriterien  
116 erfüllen, z.B. der Renault Twizy. Dieses Fahrzeug hat einen Verbrauch von etwa 10 kWh/100 km, ist mit  
117 seiner Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Autobahnen zugelassen und hat zwei Sitzplätze. Das  
118 würde rechnerisch eine Fördersumme von 6.500 Euro ergeben, was gut 80 % des Basis-Listenpreises  
119 entspräche. Um solche Marktverzerrungen nicht aufkommen zu lassen, das Fahrzeug aber auch nicht  
120 aus der Förderung zu nehmen, sollte der Fördersatz den Betrag von 25 % des Basis-Listenpreises nicht  
121 übersteigen. Fahrzeugen dieser Klasse ist aber zugute zu halten, dass sie außerordentlich geringe  
122 Verbrauchswerte und Platzbedarfe haben. Gleichzeitig können sie den individuellen Mobilitätsbedarf  
123 auch im ländlichen Bereich in erstaunlich hohem Maß erfüllen.

124 Aus heutiger Sicht scheint ein Verbrauch von 10 kWh/100 km ein unterer Bereich zu sein, den auch  
125 sehr fortschrittliche Fahrzeuge auf absehbare Zeit kaum wesentlich unterschreiten werden. Somit läge  
126 der Förderhöchstsatz bei eben diesen Fahrzeugen bei 6.500 Euro bezogen auf einen Fahrzeugpreis von  
127 >26.000 Euro. Für den Fördersatz ist aber weder die Einkommenshöhe seines Käufers (Taxes-Modell,  
128 USA), noch sein Kaufpreis entscheidend, sondern sein Energieverbrauch.