

Stellungnahme zur Dienstwagenbesteuerung/E-Mobilität (§ 6 EStG)

Der **Pkw-Gesamtmarkt** weist seit zehn Jahren ein jährliches Verkaufsvolumen zwischen 3,0 und 3,4 Mio. Fahrzeuge aus. Rund **1 Mio. Fahrzeuge** davon sind **Dienstwagen**. Gut 30 Prozent! Jahr um Jahr. Die deutschen Automobil-Hersteller halten daran einen Marktanteil von 65%, die Importeure die weiteren 35%. Die geplante **Halbierung der Bemessungsgrundlage** für die **private Nutzung** ist vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2021 vorgesehen. In diesem Zeitraum laufen einige gewichtige automobilwirtschaftliche Faktoren zusammen, die weniger mit ertragssteuerlicher Rechtssystematik zu tun haben, aber durchaus auf die eigentliche Zielsetzung, umweltfreundliche E-Autos im Dienstwagenbereich zu platzieren, einwirken werden.

1. Das neue **WLTP-Zertifikat**, das für alle Neuwagen seit 1. September 2018 vorgeschrieben ist und realistischere Verbrauchswertangaben für Automobile schafft, führt für zahlreiche **Verbrennungsmotoren** zu einer Verteuerung der Kfz-Steuer. Wer bis zum Jahr 2020 ein Elektroauto erwirbt, ist dagegen für 10 Jahre von der Kfz Steuer befreit.
2. Die **Diesel-Malaise** führt aktuell bei zahlreichen Flottenbetreibern zu grundsätzlichen Überlegungen der Car-Policy. Um obendrein die ambitionierten Umweltziele des eigenen Unternehmens zu erreichen, nehmen nachweislich mehr und mehr Flottenchefs auch E-Autos in ihren Fahrzeugbestand auf.
3. Der **Umweltpreis** läuft zum 30. Juni 2019 aus (Kabinettsbeschluss vom 18. Mai 2016). Eine Entscheidung über eine mögliche Verlängerung steht aus. Er sollte so lange beibehalten werden, bis das Ziel von einer Million E -Autos in Deutschland erreicht ist.
4. Die Automobilhersteller haben bis 2021 die Vorgabe, die **durchschnittlichen CO₂-Emissionen** für die gesamte Pkw-Neuwagenflotte auf höchstens 95 Gramm pro Kilometer zu reduzieren, gemessen am alten Abgasprüfverfahren. Reine Elektroautos zählen dabei mit 0 Gramm. Viele Plug-in-Hybride weisen unter 50 Gramm aus. Im Klartext, die Automobilhersteller brauchen zur Zielerfüllung, die bei Verfehlung mit massiven Strafen belegt ist, die „Batterieelektrischen Fahrzeuge“ (BEV) sowie die PHEV („Plug-in Hybrid Electric Vehicle“), auch Steckdosenhybrid genannt.
5. Deutsche Automobilhersteller sollen auch bei Elektroautos weltweit eine führende Rolle einnehmen. Ohne Verkaufserfolge auf dem Heimatmarkt wird das schwerlich gelingen. Das E-Auto gilt es aus seinem **Nischendasein** herauszuführen. Auch wenn das Rennen um die **Batteriezellen** noch nicht gelaufen ist, das chinesische Unternehmen CATL in Erfurt eine Produktionsstätte errichten wird, so sind die deutschen Hersteller in Sachen E-Batterie bzw. Zellen aktuell von wenigen asiatischen Herstellern (LG, Samsung, Panasonic, CATL) abhängig. An einer europäischen Produktionslösung für Batteriezellenfertigung wird konzeptionell gearbeitet. **China** gibt beim E-Auto den Takt vor. Nicht nur über 5 Mio. Ladestationen bis 2020 und 80 neue Atommeiler bis 2030, sondern auch über Hersteller wie

Byton und Nio. Chinesische Hersteller führen international die E-Zulassungslisten an.

Die politische Leitlinie für **eine Million E-Autos** auf deutschen Straßen ist für **2022** gesetzt. Die geplante Halbierung der Bemessungsgrundlage ist für diese Zielerreichung ein wirkungsvoller Beitrag.

Im vorliegenden Entwurf wird die **Gattung Hybrid dem E-Auto gleichgestellt**. Das große Umweltziel – Klimawandel - ist das emissionsfreie Automobil. CO₂-frei. Und das ist - Ökostrom vorausgesetzt – bislang nur mit dem E-Auto möglich. Das **Wasserstoffauto** sollte dennoch weiterentwickelt werden. Gegenwärtig ist dessen Preisniveau bei gegebenen Modelle von Toyota oder Hyundai jenseits von 70.000 € sowie die Ladeinfrastruktur in Deutschland mit 40 Wasserstofftankstellen belegt. Eine Wasserstoff-Ladestation kostet rund eine Million Euro. Es daher naheliegend, den primären Schwerpunkt der Förderung auf das E-Auto zu legen. Hybridfahrzeuge erfüllen nicht denselben umweltfreundlichen Wirkungsgrad wie E-Fahrzeuge. Daher ist eine differenzierende Förderung angebracht. Dem könnte Rechnung getragen werden, indem grundsätzlich nur die Hybridfahrzeuge in Frage kommen, die §§ 2 und 3 EmoG erfüllen, sprich max. **50 Gramm/Kilometer CO₂** oder eine Reichweite bei ausschließlich elektrischem Antrieb von mindestens **40 Kilometer** ausweisen. Außerdem könnte - wie bereits vorgeschlagen - die **Bemessungsgrundlage** für PHEV-Fahrzeuge mit **75% des Bruttolistenpreises** angesetzt werden. Über diese differenzierende Regelung würde man auch für die Entscheider sichtbare politische Priorität für das E-Auto setzen.

Deutsche Hersteller und Importeure werden bis 2021 über 50 neue E-Autos auf den Markt bringen. Auch wird der E-Markt durch weitere Anbieter wachsen (E.Go Life von e.Go Mobile AG, Sion von Sono Motors u.a.). Aktuell ist die **Modell-Schichtung** von **Firmenwagen** so angelegt:

- 60 % Kleinwagen, Kompakt- oder Mittelklasse
- 23 % leichte Nutz- und Spezialfahrzeuge
- 9 % SUV
- 8 % mittlere Oberklasse und Oberklasse

Damit soll deutlich gemacht werden, welche Gruppe mit der möglichen Neugestaltung markant gefördert wird. Die Übersicht soll ebenso deutlich machen, in welchem Segment die Hersteller/Importeure attraktive Modelle platzieren sollten. Eben auch Familienautos. Und da stößt man aktuell auf eine begrenzte Auswahl und je nach Marke und Modell auch auf Lieferfristen bis zu zwölf Monaten. Neue Modelle im Premiumbereich jenseits der 70.000 € Anschaffungspreis mögen im Wettbewerb zu Tesla stehen und auch bestehen. Aber einen signifikanten Mengenbeitrag zur 1-Mio. E-Flotte schafft dieses Segment nicht.

Die **E-Batterie** hat ihren Preis. Und da liegt man in der Kompaktklasse im Preis bis zu 10.000 € über dem eines Benziner oder Diesel. Auch im höheren Preisniveau der Anschaffung liegt ein wichtiger Aspekt für die geplante Förderung. Die Richtlinie zur Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29. Juni 2016

setzt überdies eine Begrenzung bis zu 60.000 € fest. Auch dieses Limit könnte einer einheitlichen Regulierung wegen beibehalten werden.

Es wird ferner vorgeschlagen, die **Förderdauer** auf **drei Jahre** zu begrenzen. Vielfach handelt es sich bei Firmenwagen um Leasingfahrzeuge, die in der Regel auf eine Laufzeit von drei bis vier Jahren angelegt sind. Sollte man die Laufzeit nicht dem freien Entscheidungsspielraum beim einzelnen Unternehmen bzw. Nutzer belassen? Das wäre auch in der gesamten Handhabung unkomplizierter. Ohne Frage ist es im Interesse eines wachsenden **E-Gebrauchtwagenmarktes**, dass künftig E-Angebote generiert werden.

Ein gewichtiger Erfolgsgarant für eine Million E-Fahrzeuge ist die **Ladeinfrastruktur**. Die Reichweiten-Angst sitzt tief. Zusätzliche Lösung: Die **Straßenlaterne als Stromlieferant**. Das wäre um 90 % billiger als jede öffentliche Ladestation. Ein intelligentes Ladekabel mit mobilem Stromzähler macht es flexibel einsetzbar möglich. Manche Laterne muss zuvor umgerüstet werden. London hat aktuell 200 Stationen in Straßenlaternen installiert. Mit deutscher Technik. Aus Berlin: ubitricity! Ein Geschäftsmodell für jedes Stadtwerk.

Fazit: Die Fahrzeugbeschaffung und Zusammensetzung der Fahrzeugflotte wird gegenwärtig in zahlreichen Unternehmen hinterfragt. Braucht überhaupt jeder Mitarbeiter einen Dienstwagen? Es werden auch Mobilitätsbudgets, Carsharing bis E-Dienstrad, Bahn Card 100 u.a. ausgelobt. Die geplante Steuererleichterung ab Anfang 2019 wird die Nachfrage von Dienstwagenberechtigten sichtbar steigern. Da stehen pro privaten Nutzer mehrere hundert Euro an monatlicher Ersparnis dahinter. Steuern sparen zieht! Unter den 900 Modellen inkl. Varianten in der Flotte dominiert bislang der Diesel. Die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes führt auch zu zunehmender Zurückhaltung bei den Benzinern. Durch die geplante Steuererleichterung werden Mitarbeiter im Unternehmen gezielt Druck für die Anschaffung von E-Autos machen. Der deutsche Durchschnittsfahrer legt pro Tag mit dem Automobil 42 km zurück. Manches Zweit-Auto unter einem Dach wird künftig E-Auto sein. Die Industrie hat ihr bislang eingeschränktes E-Modell-Angebot zu weiten. Da haben manche Manager bei den Herstellern noch zu viel Diesel im Blut, statt ein Herz, das auf E hört. Die mentalen E-Vorbehalte gilt es auch bei den 16.300 automobilen Markenhandelsbetrieben und deren 26.000 Automobilverkäufern aufzulösen. Die E-Handbremse lösen. Dann erhält die politische Rahmensetzung der Bundesregierung, E-Autos als Firmenwagen zum Durchbruch zu verhelfen Wirkung. Jährlich eine Million neue Pkw als Firmenwagen bieten dazu eine echte Chance. Sind erst eine Million E-Fahrzeuge mit E-Kennzeichen auf deutschen Straßen unterwegs, wäre das die sichtbare Akzeptanz für die „nachhaltige neue E-Welt“! Die zweite Million könnte bis 2025 gelingen. 2 von 46 Mio. Pkw-Gesamtbestand. Der E-Marathon sei eröffnet.

Geislingen, 9. Oktober 2018