

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 5./6. März 2014 in Berlin

und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 2./3. April 2014 in Leipzig

TOP 4.1 Elektromobilität - Sachstand und aktuelle Entwicklungen

Im Einklang mit den Zielen der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) befindet sich Deutschland bei der Etablierung der Elektromobilität gegenwärtig noch in der Marktvorbereitungsphase. Ab 2015 soll dann der Markthochlauf beginnen.

Zwar ergeben sich bei der Förderung und Etablierung der Elektromobilität auch Hindernisse, insgesamt ist jedoch eine sehr erfolgreiche Entwicklung zu beobachten. Insbesondere war im Verlauf des letzten Jahres ein verstärktes Engagement auf Seiten der Länder und Kommunen zu verzeichnen. Nach einer Umfrage des Verbandes kommunaler Unternehmen zum Thema Elektromobilität sind 60 Prozent von insgesamt 315 befragten Unternehmen „Elektromobil“ aktiv.

Die zunehmende Marktpräsenz deutscher Fahrzeughersteller wird weitere Dynamik erzeugen: Bis Ende 2014 sollen 16 Elektro-Modelle deutscher Hersteller auf den Markt kommen. Darüber hinaus engagieren sich zunehmend private Akteure bei der Bereitstellung von halböffentlicher Ladeinfrastruktur, z.B. im Einzelhandel oder in der Gastronomie.

Auch die Zusammenarbeit von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung in den Gremien der NPE gestaltet sich weiterhin sehr positiv. Dies hat auch der große Erfolg der zweitägigen internationalen Konferenz zur Elektromobilität, die Ende Mai 2013 in Berlin stattfand, gezeigt. Internationale Gäste wie EU-Verkehrskommissar Sim Kallas, der chinesische Wissenschaftsminister Wang Gang und der britische Staatssekretär Baker waren ebenso vertreten wie alle wichtigen Automobilhersteller und Vertreter aus Wissenschaft und Forschung.

Rechtliche Rahmenbedingungen – Elektromobilitätsgesetz

Auf Bundesebene wird im gemeinsamen Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD bekräftigt, dass die Bundesregierung „*die Rahmenbedingungen für eine schnelle Kennzeichnung und Markteinführung elektrisch betriebener Fahrzeuge*“ schaffen will. Weiterhin werden die nicht-monetären Anreize bestätigt. Die Bundesregierung hält damit weiterhin an dem Fahrplan fest, bis Ende 2014 einen belastbaren Rechtsrahmen zu schaffen, damit zur Markthochlaufphase in den Jahren 2015-2017 die angestrebten Anreize greifen.

In der Stellungnahme der Bundesregierung zum Beschluss des Bundesrats von Ende November 2013, einen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in den Bundestag einzubringen, wird deutlich, dass die Initiative der Länder grundsätzlich begrüßt und das o.g. Anliegen aufgegriffen werden soll. Inhalt des geplanten Gesetzentwurfs sind neue Ermächtigungsgrundlagen zur Förderung u.a. der Elektromobilität aus Gründen des Immissionsschutzes. Allerdings sind nach Auffassung der Bundesregierung beim Vorschlag des Bundesrats Belange der Rechtsförmlichkeit und Rechtssystematik nicht gewahrt worden. Hintergrund ist die Tatsache, dass das StVG bislang rein verkehrlich ausgerichtet ist und damit nun notwendige Förderungspunkte bislang nicht berücksichtigt werden konnten. Die Bundesregierung prüft daher, wie die eingebrachten Vorschläge umgesetzt werden können.

Eine weitere – gleichberechtigt zu prüfende Lösungsmöglichkeit – wäre eine Regelung außerhalb des StVG, z.B. in einem „Elektromobilitätsgesetz“ oder einem „Gesetz über alternative Antriebstechnologien“.

Das BMVI beabsichtigt noch im Laufe dieses Jahres ein Elektromobilitätsgesetz auf den Weg bringen, in dem vor allem die Kennzeichnung von und die Privilegien für Elektrofahrzeuge geregelt ist.

Förderung von Forschung und Entwicklung

Aufbauend auf die im Rahmen des Konjunkturpakets II bis 2011 geschaffenen Strukturen hat die Bundesregierung bis Ende 2012 weitere Forschungsprojekte mit einem Gesamtfördervolumen von über 900 Millionen Euro gestartet. Um den Förderprozess für interessierte Unternehmen und Forschungseinrichtungen transparent und

kundenfreundlich zu gestalten, wurde eine so genannte „Lotsenstelle Elektromobilität“ eingerichtet, die Interessenten der Förderangebote des Bundes im Bereich Elektromobilität berät und bei der Antragstellung unterstützt. Ein Überblick über die Förderschwerpunkte, aktuelle Förderbekanntmachungen, laufende und abgeschlossene Projekte sowie Ansprechpartner der „Lotsenstelle Elektromobilität“ ist im Internet unter <http://www.foerderinfo.bund.de/elektromobilitaet> abrufbar.

Schaufenster Elektromobilität

Die vier Schaufenster Elektromobilität sind etabliert. BMVI dankt den Partnern auf Landes- und Kommunalebene für das Engagement bei der Umsetzung dieses Vorhabens. Insgesamt werden bis dato 90 Verbundprojekte durch den Bund gefördert. Zusätzlich bestehen 69 assoziierte Verbundprojekte und 39 Landesprojekte.

Modellregionen Elektromobilität

Neben den neu etablierten Schaufenstern hat das BMVBS die Modellregionen Elektromobilität erfolgreich weitergeführt – nicht zuletzt aufgrund des Engagements der beteiligten Länder und Kommunen. Insbesondere durch die übergreifende Begleitforschung zu Themen wie Infrastruktur, innovative Antriebe, Flottenmanagement, rechtliche Rahmenbedingungen, Nutzerakzeptanz, Sicherheit und Stadtentwicklung können immer mehr konkrete Ergebnisse über die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität zwischen den beteiligten Partnern ausgetauscht und der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Auch die Fachkonferenz für kommunale Vertreter über die Elektromobilität vor Ort, die am 4. und 5. Februar 2014 in Bremen stattfand, war ein Erfolg. Zahlreiche Gäste nahmen an der von Herrn Staatssekretär Bomba vom BMVI und dem Bremer Staatsrat Herrn Dr. Heseler eröffneten Konferenz teil und tauschten sich über die verschiedenen – vor allem für Kommunen – relevanten Themen aus.

Kraftfahrzeugsteuerbefreiung

Mit dem Verkehrssteueränderungsgesetz vom 5. Dezember 2012 wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz wie folgt geändert:

- Verlängerung der Steuerbefreiung für reine Elektro-Pkw (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge) mit erstmaliger Zulassung bis 31. Dezember 2015 von fünf auf zehn Jahre.
- Erweiterung des Geltungsbereichs auf reine Elektrofahrzeuge aller Fahrzeugklassen.
- Befreiung für fünf Jahre bei erstmaliger Zulassung in der Zeit vom Januar 2016 bis 31. Dezember 2020.

Dienstwagenbesteuerung

Am 7. Juni 2013 hat das Gesetz zur Umsetzung der Amtshilferichtlinie sowie zur Änderung steuerlicher Vorschriften den Bundesrat passiert. Zuvor hatte der Deutsche Bundestag dem Gesetz am 06. Juni 2013 zugestimmt.

Die im Rahmen des Gesetzes umgesetzte Änderung des Einkommensteuergesetzes bewirkt, dass die derzeit bestehenden steuerrechtlichen Wettbewerbsnachteile von Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen als Dienstwagen beseitigt werden. Aufgrund der Tatsache, dass Elektrofahrzeuge in der Anschaffung teurer sind als vergleichbare konventionell angetriebene Fahrzeuge, wirkt sich die Nutzung eines solchen Dienstwagens derzeit für die Nutzer aufgrund des hohen geldwerten Vorteils steuerlich nachteilig aus. Mit dem Gesetz werden nun rückwirkend zum 01.01.2013 die Listenpreise von Elektro- und Hybridfahrzeugen bei der Ermittlung des geldwerten Vorteils um einen nach der Batteriekapazität jährlich gestaffelten Abzugsbetrag gemindert, so dass es keine steuerlichen Nachteile mehr gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen gibt.

Öffentliche Beschaffungsinitiative für Elektrofahrzeuge

Die öffentliche Beschaffung ist ein wichtiges Instrument, um die Markteinführung von Elektrofahrzeugen zu unterstützen. Die Bundesressorts streben daher seit 2013 in ihrem eigenen Geschäftsbereich an, dass zehn Prozent der insgesamt neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge weniger als 50 g CO₂ pro Kilometer emittieren. Hierfür werden aktuell die notwendigen Rahmenverträge erarbeitet.

Außerdem wurde im Rahmen der „Allianz für nachhaltige Beschaffung“ eine Expertengruppe Elektromobilität eingerichtet, die gemeinsam mit Vertretern der Länder und Kommunen einen Beschaffungsleitfaden entwickelt hat, der im Oktober 2013 veröffentlicht wurde.

Die Arbeiten sollen im kommenden Jahr weiter verfolgt werden, ggf. durch eine noch engere Zusammenarbeit mit der ebenfalls innerhalb der Allianz eingerichteten Expertengruppe ÖPNV.

Richtlinienvorschlag der EU-Kommission für alternative Kraftstoffe

Die EU-KOM legte im Januar 2013 die Initiative „Clean Power for Transport“ – eine „Kraftstoffstrategie“ für Europa – vor. Der Vorschlag besteht aus einer Mitteilung über eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe, einer Richtlinie zum Bereich Infrastruktur und Normen sowie einem Begleitpapier über einen Aktionsplan für die Entwicklung von Flüssigerdgas (LNG) für die Schifffahrt.

Der Richtlinien-Entwurf wurde nach intensiven Verhandlungen in der Ratsarbeitsgruppe überarbeitet und am 05.12.2013 im Verkehrsministerrat verabschiedet. Nach ersten so genannten „Trilog“ (Dreiertreffen zwischen den im gesetzgebenden Prozess der EU involvierten Institutionen) wird nun ein dritter und letzter Trilog am 05.03.2014 stattfinden. Die neue griechische Ratspräsidentschaft beabsichtigt ein rasches Verhandlungsergebnis herbeiführen. Ein solches Vorgehen liegt auch in deutschem Interesse.

Während das Europäische Parlament weiterhin auf verbindlichen Vorgaben für die Zahl von Infrastrukturpunkten besteht, zielt die Verhandlungslinie der Mitgliedsstaaten darauf ab, in nationalen Strategieplänen das Vorgehen und die konkreten Mengen von Infrastrukturpunkten zur Versorgung mit alternativen Treibstoffen selbst festzulegen und dann auf europäischer Ebene abzustimmen.

Begründet wird dies damit, dass Infrastrukturerfordernisse sehr differenziert zu betrachten und im Lichte nationaler Erfordernisse zu entwickeln und anzupassen sind. Nach dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag sollte Deutschland bis 2020 rd. 1,5 Mio. Ladepunkte, davon 150.000 öffentlich zugängliche, schaffen.

Ein weiterer Kernvorschlag ist, gemeinsame Standards (d.h. einheitliche technische Spezifikationen) zu entwickeln und zu implementieren, u.a. auch einen einheitlichen Ladestecker für ganz Europa („Typ-2“ „COMBO-2“ für Schnellladung im Bereich Kfz).