

## Förderung der Elektromobilität in Deutschland

Debattenbeitrag von Flick&Partner Unternehmensberatung

Die Elektromobilität bleibt in Deutschland hinter den gesellschaftlichen Erwartungen zurück. Angesichts schwacher Verkaufszahlen werden weitergehende Fördermaßnahmen von Industrie, Branchenvertretern und Politikern gleichermaßen gefordert. Weder das 2015 verabschiedete Elektromobilitätsgesetz noch die aktuelle Initiative des Bundesrates versprechen eine ausreichend effektive Förderung. Die Potentiale der Elektromobilität für Gesellschaft, Industrie und Umwelt sind jedoch unbestritten und die ambitionierte Zielsetzung von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020 ist richtig.

Eine politische Einigung hinsichtlich weitergehender Förderinstrumente steht jedoch noch aus – auch weil bekannte Fördermodelle Schwächen aufweisen. Die vermehrt geforderten direkten Kaufsubventionen wären sehr kostspielig und bergen die Gefahr von Überförderung oder Mitnahmeeffekten. Sie sind zudem aufgrund ambivalenter Erfahrungen mit der sogenannten Abwrackprämie politisch umstritten.

Flick&Partner liefert mit dem Debattenbeitrag einen aktuellen Vorschlag, wie ein selbst-regulierendes und dennoch effektives Fördermodell aussehen könnte, das langfristige Kaufanreize mit wichtigen Investitionen in die Infrastruktur verbindet.

Kern des Modells ist ein Pool mit Fördergeldern, der einerseits direkt die Anschaffung von Elektrofahrzeugen subventioniert und andererseits den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Deutschland unterstützt.

Im Unterschied zu einer einmalig gewährten Kaufprämie werden die Mittel jedoch über eine zuvor definierte Laufzeit jährlich an alle zum Stichtag zugelassenen förderberechtigten Fahrzeuge verteilt, ähnlich einer Kraftfahrzeugsteuer-Gutschrift für Elektrofahrzeuge. Mit einem steigenden Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in Deutschland sinkt somit automatisch die jährliche Ausschüttung pro Fahrzeug.

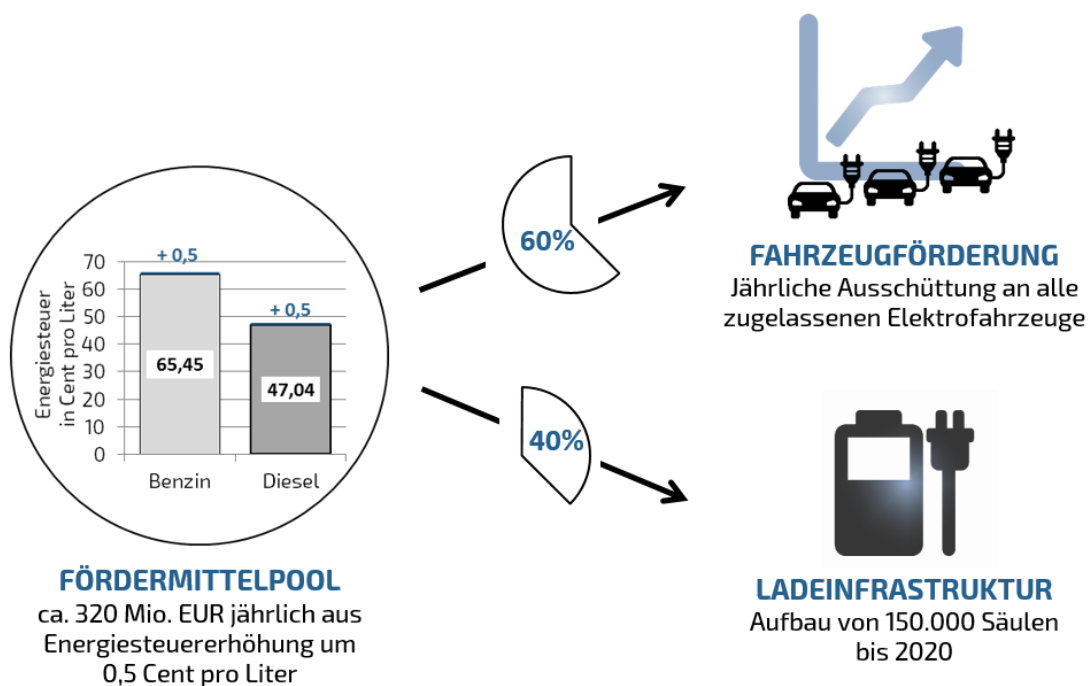


Abb.1: Das selbstregulierende Fördermodell verteilt Zusatzeinnahmen aus einer Energiesteuererhöhung auf Ladeinfrastrukturaufbau und einen direkten Zuschuss an Halter von E-Fahrzeugen.

Das Modell verhindert so eine mögliche Überförderung bei sinkenden Preisen für Elektrofahrzeuge und begrenzt klar die gezahlten Fördermittel.

Die Mittel für einen solchen Förderpool können – in Anlehnung an bereits bekannte Überlegungen – durch eine moderaten Erhöhung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel (häufig noch als “Mineralölsteuer” bekannt) eingenommen werden. Aus Sicht von Flick&Partner wird hierdurch dem Verursacherprinzip Rechnung getragen und emissionsbehaftete Fahrzeuge werden gemäß ihrem realen Verbrauch belastet. Selbst bei einer sehr geringen Erhöhung der Energiesteuer von beispielsweise nur einem halben Cent pro Liter Kraftstoff reichen die freiwerdenden Mittel aus, um zusätzlich zu den direkten Ausschüttungen den dringend notwendigen Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur in Deutschland zu fördern. Investitionen in diesem Bereich reduzieren nicht nur die vielzitierte Reichweitenangst, sondern sind zudem langfristig wirksam und sozial gerecht. Eine Erhöhung der Energiesteuer um 0,5 Cent entspricht einer steuerlichen Mehrbelastung von lediglich circa einem Prozent und ist damit auch im Vergleich zu der Energiesteuer-Differenz von 18,64 Cent zwischen Benzin und Diesel sehr gering.

Schon 40 % der durch diese Maßnahme bis 2020 generierten Mittel würden ausreichen, um die von der Nationalen Plattform Elektromobilität

vorgeschlagenen 150.000 öffentlichen Ladesäulen zu fördern. Bei Einnahmen von ca. 320 Mio. EUR aus Erhöhung der Energiesteuer stünden ungefähr 130 Mio. EUR zum Ladeinfrastrukturausbau und zugleich ca. 190 Mio. EUR jährlich zur Ausschüttung an Elektrofahrzeughalter zur Verfügung.

Das komplexe Fördermodell von Flick&Partner bedingt, dass potentielle Elektrofahrzeugkäufer nicht mit einem festen Kaufzuschuss rechnen können. Jedoch kann gut abgeschätzt werden, welche Zuschüsse ein Käufer über die Jahre erwarten kann. Early Adopters sind dabei natürlich im Vorteil und können mit mehreren tausend Euro über die Förderlaufzeit rechnen, da zurzeit erst wenige Elektrofahrzeuge zugelassen sind. Später würde dieser Betrag auf wenige hundert Euro sinken, da sich die Poolmittel auf mehr Fahrzeuge aufteilen. Der Ausschüttungsanteil könnte zusätzlich an Faktoren wie Fahrzeugeffizienz oder Kaufpreis gekoppelt werden, um beispielsweise eine weitere ökologische Steuerung zu erzielen.

Bei einer zügigen Umsetzung der Fördermaßnahme könnten so bis 2020 bis zu 300.000 Fahrzeuge zusätzlich zu den prognostizierten Zulassungszahlen in den Markt kommen. Damit würde selbst das Millionenziel der Bundesregierung für 2020 noch in erreichbare Nähe rücken.

---

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an  
Georg-Friedrich Graf, Telefon: +49 (0) 89 999 3987-02,  
E-Mail: [press@flickundpartner.de](mailto:press@flickundpartner.de)