

Rechtsanwalt *Dr. Andreas Klemm, Düsseldorf*\*

## Der Rechtsrahmen für die Förderung der Elektromobilität in Deutschland

### I. Einleitung

Die Bundesregierung hat sich die Förderung der Elektromobilität auf ihre Fahnen geschrieben. Bereits im Jahr 2011 hat sie ein ehrgeiziges Ziel formuliert: Bis zum Jahr 2020 sollten mindestens eine Million und bis 2030 mindestens sechs Millionen Elektrofahrzeuge auf den deutschen Straßen fahren.<sup>1</sup> Im Jahr 2018 hat sie das Ziel für 2020 zwar korrigiert, nachdem sie erkannt hat, dass dieses realistischerweise nicht zu erreichen ist. Das 1-Millionen-Ziel wird nun nicht mehr für 2020, sondern für 2022 angestrebt.<sup>2</sup> Allerdings ist auch dieses korrigierte Ziel ambitioniert. Denn nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes gab es zum 1. 1. 2019 erst 424.586 Elektro- und Hybridfahrzeuge auf deutschen Straßen (davon 83.175 Elektro-Pkw und 341.411 Hybrid-Pkw).<sup>3</sup> Damit war zu Beginn des Jahres 2019 noch nicht einmal die Hälfte des für 2022 ausgegebenen Ziels erreicht.

Die Bundesregierung hat in den vergangenen Monaten und Jahren weitreichende rechtliche und steuerliche Maßnahmen beschlossen, um der Elektromobilität in Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen. Das Maßnahmenpaket reicht von Maßnahmen zur Absatzförderung (Kaufprämie) über steuerliche Begünstigungen bis hin zu Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr. Diese Maßnahmen sollen im vorliegenden Beitrag überblicksartig vorgestellt werden. Die kontrovers diskutierte Frage, ob Elektrofahrzeuge tatsächlich umweltfreundlicher sind als herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bzw. ob nicht andere alternative Antriebstechnologien gegenüber dem Antrieb mittels Strom vorzugsfähig sind, soll im Rahmen dieses Beitrages ausgeblendet werden.

### II. Finanzielle Förderungen

#### 1. Maßnahmen zur Absatzförderung

Die prominenteste Fördermaßnahme ist die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge, im amtlichen Sprachgebrauch als „Umweltbonus“ bezeichnet. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie erlassene „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“, derzeit in der aktuellen Fassung vom 28. 5. 2019.<sup>4</sup> Förderfähig ist danach der Erwerb

eines erstmals zugelassenen, elektrisch betriebenen Neufahrzeugs, wenn der Erwerb und die Zulassung des Fahrzeugs am 18. 5. 2016 oder später erfolgt ist und sich der Netto-Listenpreis des Basismodells auf maximal 60.000,- EUR beläuft.

Gefördert werden in erster Linie reine Batterieelektrofahrzeuge, Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge. Bei von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind maximal 50 Gramm CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km erlaubt. Das Fahrzeugmodell, für das die Förderung beantragt wird, muss sich auf einer vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) im Internet veröffentlichten Liste befinden.<sup>5</sup> Antragsberechtigt sind Privatpersonen und Unternehmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine, jeweils sofern ein Neufahrzeug auf sie zugelassen wird. Nicht antragsberechtigt sind hingegen der Bund, die Bundesländer und deren Einrichtungen sowie Kommunen, ferner die Automobilhersteller, die sich an der Finanzierung des Umweltbonus beteiligen, und deren Tochtergesellschaften sowie schließlich Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist.

Die Kaufprämie beträgt bei Batterieelektrofahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen 4.000,- EUR, bei von außen auflad-

\* Der Verfasser ist Rechtsanwalt in Düsseldorf, Vorsitzender des Forum Contracting e.V. sowie Herausgeber der Zeitschriften „CuR Contracting und Recht“ und „REE Recht der Erneuerbaren Energien“.

1 Bundesregierung (Hrsg.), Regierungsprogramm Elektromobilität (2011), S. 10; zuvor schon Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.), Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung, 28. 9. 2010, S. 24.

2 Vgl. etwa ZEIT Online, Regierung verfehlt Ziel für Elektroautos, Bericht vom 19. 9. 2018; vgl. auch Antwort der Bundesregierung auf eine parlamentarische Anfrage, BT-Drs. 19/12722, S. 2.

3 Kraftfahrt-Bundesamt, Der Fahrzeugbestand zum 1. 1. 2019, Pressemitteilung Nr. 5/2019 vom 1. 3. 2019.

4 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bekanntmachung der „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“, BAnz AT 05. 06. 2019 B1. Frühere Fassungen sind im BAnz AT 01. 07. 2016 B1 und BAnz AT 26. 02. 2018 B1 veröffentlicht.

5 Vgl. BAFA, Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge, Stand: 1. 11. 2019, im Internet abrufbar unter [www.bafa.de](http://www.bafa.de)

baren Hybridelektrofahrzeugen beläuft sie sich auf 3.000,- EUR. Sie wird vom Bund und von dem betreffenden Automobilhersteller jeweils hälftig getragen. Die Auszahlung des Bundeszuschusses (2.000,- EUR für Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge bzw. 1.500,- EUR für Hybridelektrofahrzeuge) erfolgt durch das BAFA ausschließlich auf elektronischem Wege. Andere Formen der Antragstellung sind unzulässig. Der Automobilhersteller trägt seinen Anteil dadurch, dass er den Listenpreis für das Fahrzeug entsprechend senkt.

Auf einem „Autogipfel“ am 4. 11. 2019 im Bundeskanzleramt haben sich Bundesregierung und Automobilindustrie darauf verständigt, die Kaufprämie deutlich zu erhöhen. Presseberichten zufolge soll die Prämie von 4.000,- EUR auf 6.000,- EUR bei Elektrofahrzeugen mit einem Listenpreis von bis zu 40.000,- EUR angehoben werden bzw. von 4.000,- EUR auf 5.000,- EUR bei Fahrzeugen mit einem Listenpreis zwischen 40.000,- und 65.000,- EUR. Hybridelektrofahrzeuge sollen künftig mit 4.000,- EUR gefördert werden. Dem Vernehmen nach soll die Kaufprämie künftig nicht nur für Neuwagen, sondern auch für „junge Gebrauchte“ gelten. Die neue Förderrichtlinie ist zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Beitrages noch nicht im Bundesanzeiger veröffentlicht.

## 2. Förderung der Ladesäuleninfrastruktur

Ein Hemmnis für das weitere Wachstum der Elektromobilität stellt nach Ansicht vieler Experten die schwach ausgebildete Ladesäuleninfrastruktur sowie die teilweise mangelnde Interoperabilität der Ladesäulen dar. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat daher auf der Grundlage des Energiewirtschaftsgesetzes eine Ladesäulenverordnung<sup>6</sup> erlassen, die zum 17. 3. 2016 in Kraft getreten ist und die die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge regelt sowie ferner Aspekte des Betriebes von Ladepunkten wie Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung.

Durch ein Förderprogramm, das durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur initiiert und durch die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) mit Sitz in Aurich verwaltet wird, werden zudem staatliche Gelder für den Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladesäuleninfrastruktur bereitgestellt. Die Einzelheiten der Förderung sind in der Richtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ vom 13. 2. 2017<sup>7</sup> geregelt.

Mit dem Programm will die Bundesregierung den Aufbau eines flächendeckenden und bedarfsgerechten Netzes von Ladestationen initiieren. Ziel ist der Aufbau von mindestens 15.000 Ladestationen bis 2020. Die Bundesregierung stellt dafür 300 Millionen EUR für die Zeit von 2017 bis 2020 bereit. Die Förderung erfolgt durch eine anteilige Finanzierung der Investitionskosten. Unterstützt werden sowohl private Investoren als

auch Städte und Gemeinden. Gefördert werden grundsätzlich Normalladepunkte mit einer Ladeleistung bis 22 Kilowatt, Schnellladepunkte mit mehr als 22 Kilowatt sowie der erforderliche Anschluss an das Nieder- bzw. Mittelspannungsnetz. Die technischen Mindestanforderungen an die geförderte Ladeinfrastruktur werden durch die Ladesäulenverordnung vorgegeben.

Die bisher ergriffenen Maßnahmen sind allerdings erst ein erster Schritt. Das Bundesverkehrsministerium hat Ende Oktober 2019 einen bisher unveröffentlichten „Masterplan Ladeinfrastruktur“ erarbeitet, der wesentlich ambitioniertere Ziele setzt und wesentlich höhere Förderungen als bisher vorsieht. Presseberichten<sup>8</sup> zufolge sollen bis 2023 mehr als 3 Milliarden EUR in die Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw mit alternativen Antriebstechnologien investiert werden. Im Jahr 2020 sollen erstmals auch 50 Millionen EUR für private Lademöglichkeiten bereitgestellt werden. Außerdem sollen verstärkt Ladepunkte an Kundenparkplätzen (z. B. an Supermärkten) gefördert werden.

## III. Steuerlicher Rechtsrahmen

### 1. Kraftfahrzeugsteuer

Elektrofahrzeuge sind gemäß § 3d KraftStG von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18. 5. 2011 bis 31. 12. 2020 für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt. Sie wird für jedes Fahrzeug jedoch nur einmal gewährt, ist also fahrzeugbezogen. Soweit die Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie für die Restlaufzeit dem neuen Halter gewährt. Die Vorschrift des § 3d KraftStG wurde durch Änderungsgesetz vom 7. 11. 2016<sup>9</sup> neu gefasst. Zuvor sah das Gesetz eine Steuerbefreiung von lediglich 5 Jahren vor. Dadurch, dass die Verlängerung der Steuerbefreiung auf 10 Jahre auch für Elektrofahrzeuge gilt, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes am 17. 11. 2016 erst-

6 „Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung)“ vom 9. 3. 2016, BGBl. 2016 I, 457, geändert durch Verordnung vom 1. 6. 2017, BGBl. 2017 I, 1520. Vgl. hierzu auch Schweditsch, EnWZ 2016, 213; Ehring, ER 2018, 230; Wahlhäuser, UPR 2019, 321.

7 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ vom 13. 2. 2017, BAnz AT 15. 02. 2017 B4.

8 Vgl. etwa ZEIT Online, Scheuer will Aufbau von Ladeinfrastruktur beschleunigen, Bericht vom 24. 10. 2019.

9 „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ vom 7. 11. 2016, BGBl. 2016 I, 2498.

mals zugelassen worden sind, erfolgt eine Besserstellung auch für Altfälle.

Auch nach Ablauf der Zehnjahresfrist erfolgt eine steuerliche Begünstigung von Elektrofahrzeugen. Zwar entfällt zu diesem Zeitpunkt die Steuerbefreiung, jedoch ermäßigt sich die dann zu zahlende Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 9 Abs. 2 KraftStG dauerhaft um 50% des regulären Steuersatzes.

Von Bedeutung ist, dass sowohl die Steuerbefreiung gemäß § 3 d KraftStG als auch die Steuerermäßigung gemäß § 9 Abs. 2 KraftStG nur für Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge gilt. Das ergibt sich aus der engen Begriffsbestimmung des Elektrofahrzeuges in § 9 Abs. 2 KraftStG. Insbesondere Hybridfahrzeuge, die neben einem Elektromotor auch durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, gelten nicht als Elektrofahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Diese Fahrzeuge sind also nicht steuerbegünstigt.

## 2. Stromsteuerliche Aspekte

### a) Grundsatz

Strommengen, die zum Antrieb eines Elektrofahrzeuges genutzt werden, unterliegen grundsätzlich der vollen Stromsteuer von 20,50 EUR pro MWh (§ 3 StromStG). Weder im Stromsteuergesetz noch in der Stromsteuer-Durchführungsverordnung findet sich eine Vorschrift, die eine generelle Steuerbefreiung oder Steuerermäßigung für Strommengen vorsieht, die im Rahmen der Elektromobilität eingesetzt werden. Das ist kein Versäumnis, sondern eine bewusste Entscheidung des Gesetzgebers. Die Nichtgewährung von Steuerbegünstigungen für die Elektromobilität begründet er mit den Vorgaben der Europäischen Energiesteuerrichtlinie, welche die Möglichkeit für eine allgemeine Befreiung oder Ermäßigung von der Stromsteuer für Elektrofahrzeuge nicht vorsehe.<sup>10</sup> Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber generell wenig geneigt ist, Maßnahmen zu ergreifen, die das Aufkommen aus der Energie- und Stromsteuer von insgesamt rund 48 Milliarden Euro pro Jahr in irgendeiner Form schmälern. Zu gewichtig ist der Beitrag der Energie- und Stromsteuer für den Staatshaushalt.

In § 2 Nr. 8 StromStG sowie § 1 c StromStV finden sich allgemeine Begriffsbestimmungen zur Elektromobilität. Danach wird unter „Elektromobilität“ die Nutzung von Batterieelektrofahrzeugen sowie von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen angesehen. Keine Elektromobilität im Sinne des Stromsteuerrechts ist hingegen die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge, die nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind und die ausschließlich auf einem Betriebsgelände eingesetzt werden (z. B. Gabelstapler), sowie elektrisch betriebener Fahrräder, die ausschließlich auf einem Betriebsgelände eingesetzt werden.

Die vorgenannten Begriffsbestimmungen hat der Gesetzgeber nicht eingeführt, um auf ihrer Grundlage besondere Begünsti-

gungen für die Elektromobilität zu schaffen. Im Gegenteil: Sie dienen dem Gesetzgeber primär zur Klarstellung, dass die Steuerentlastungen, die den Unternehmen des Produzierenden Gewerbes gewährt werden (§§ 9 b, 10 StromStG), nicht auf Strommengen Anwendung finden, die für Zwecke der Elektromobilität verwendet werden. Die Vorschriften in § 9 b Abs. 1 und § 10 Abs. 1 StromStG wurden jeweils um einen entsprechenden Satz ergänzt. Wörtlich heißt es: „Die Steuerentlastung wird nicht für Strom gewährt, der für Elektromobilität verwendet wird.“

### b) Grüner und dezentral erzeugter Strom

Grüner oder dezentral erzeugter Strom, der nach den Vorgaben des § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 3 StromStG von der Stromsteuer befreit ist, kann allerdings zum Antrieb von Elektrofahrzeugen eingesetzt werden, ohne dass die Steuerbefreiung verloren geht. Wird das Elektrofahrzeug z. B. mit Strom aufgeladen, der in einer Photovoltaikanlage auf der Überdachung der Ladestation erzeugt worden ist, bleibt dieser Strom steuerfrei, sofern die Vorgaben des § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG im Übrigen erfüllt sind. Zur Klarstellung: Die Steuerbefreiungen für grünen und dezentral erzeugten Strom privilegieren die Art und Weise der Stromerzeugung. Die spätere Verwendung des Stroms für Zwecke der Elektromobilität ist für die Gewährung der Steuerbefreiung hingegen nicht entscheidend. Der grüne bzw. dezentral erzeugte Strom verliert nicht dadurch seine Privilegierung, dass er für Zwecke der Elektromobilität eingesetzt wird.

Bei dezentral erzeugtem Strom gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG ist das Erfordernis des räumlichen Zusammenhangs zu beachten. Die Distanz zwischen der Stromerzeugungseinheit und der Entnahmestelle darf 4,5 km nicht überschreiten (vgl. § 12 b Abs. 5 StromStV).<sup>11</sup> Da die Stromentnahme an der Ladestation erfolgt (und nicht erst beim Verbrauch während der Fahrt), ist es ausreichend, wenn ein räumlicher Zusammenhang zwischen der Stromerzeugungseinheit und der Ladestation besteht. Auf den Stromverbrauch im Fahrzeug kommt es nicht an. Der Fahrer darf mit dem Fahrzeug also anschließend hinfahren wohin er will.

### c) Öffentlicher Personennahverkehr

Der Grundsatz, dass Strom zum Antrieb von Elektrofahrzeugen stromsteuerlich nicht begünstigt wird, findet eine Ausnahme

<sup>10</sup> Gesetzesbegründung zum „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes“, BT-Drs. 18/11493, S. 36.

<sup>11</sup> Vgl. auch BFH, Urt. v. 20. 4. 2004 – VII R 44/03, CuR 2004, 132; ferner Bundesministerium der Finanzen, Stromsteuer – Anlagen mit einer Nennleistung von bis zu 2 MW, Erlass vom 18. 10. 2004 (III A 1 – V 4250 – 9/04), CuR 2005, 26.

in § 9c StromStG. Diese Vorschrift, die durch Änderungsgesetz vom 27.8.2017<sup>12</sup> in das Stromsteuergesetz eingefügt worden ist, sieht eine Steuerbegünstigung für die im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzten Elektro- und Hybridbusse vor. Die Steuerentlastung beläuft sich auf 9,08 EUR pro MWh. Sie wird dem Betreiber des ÖPNV auf Antrag gewährt, sofern in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eine gesamte Reiseweite von 50 Kilometern oder eine gesamte Reisezeit von 1 Stunde nicht überschritten wird.

### 3. Einkommensteuerrecht

#### a) Firmenwagen-Regelung

Eine weitere Förderung der Elektromobilität erfolgt für Firmenwagen.<sup>13</sup> Gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG ist die private Nutzung eines Kraftfahrzeugs, das zu mehr als 50% betrieblich genutzt wird, für jeden Kalendermonat mit 1% des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung anzusetzen (sog. „1%-Regelung“). Abweichend hiervon kann der Steuerpflichtige von der Regelung in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 EStG Gebrauch machen und das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten mittels eines Fahrtenbuchs nachweisen (sog. „Fahrtenbuchmethode“).

Durch Gesetz vom 26.6.2013<sup>14</sup> wurde 1%-Regelung in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG dahin ergänzt, dass für Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge der Listenpreis dieser Fahrzeuge um die darin enthaltenen Kosten des Batteriesystems zu mindern sind, und zwar für bis zum 31.12.2013 angeschaffte Fahrzeuge pauschal um 500,- EUR pro Kilowattstunde der Batteriekapazität. Dieser Betrag verringert sich für in den Folgejahren angeschaffte Fahrzeuge um jährlich 50,- EUR und beträgt im Jahr 2019 somit 200,- EUR pro kWh der Batteriekapazität. Der Höchstbetrag der Minderung belief sich im Jahr 2013 auf 10.000,- EUR. Auch dieser Betrag ist degressiv ausgestaltet und verringert sich für in den Folgejahren angeschaffte Fahrzeuge um jährlich 500,- EUR. Im Jahr 2019 beläuft sich der Höchstbetrag also auf 7.000,- EUR.

Eine vergleichbare Regelung wurde auch für den Fall erlassen, dass der Steuerpflichtige ein Fahrtenbuch führt (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 EStG). Durch die Wahl der Fahrtenbuchmethode anstelle der 1%-Regelung entstehen dem Steuerpflichtigen also keine finanziellen Nachteile.

Durch Gesetz vom 11.12.2018<sup>15</sup> wurde § 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG eine weitere Erleichterung aufgenommen. Danach soll bei der Anschaffung eines Elektrofahrzeugs bzw. eines Hybridelektrofahrzeugs im Zeitraum zwischen 31.12.2018 und dem 1.1.2022 der Listenpreis lediglich hälftig angesetzt werden; auf die umständliche Berechnung der Bemessungsgrundlage anhand der Batteriekapazität wird folglich verzichtet. Auch hier wurde für die Fahrtenbuchmethode eine vergleichbare Regelung eingeführt. Bei Hybridelektrofahrzeugen gilt die Neuregelung allerdings nur, sofern das angeschaffte Fahrzeug

die Anforderungen aus § 3 Abs. 2 Nr. 1 oder 2 EmoG erfüllt (Kohlendioxid ausstoß von höchstens 50 Gramm pro gefahrenen Kilometer bzw. Reichweite des Elektroantriebs von mindestens 40 km).

Durch das vom Bundeskabinett am 31.7.2019 beschlossene und derzeit im Gesetzgebungsverfahren befindliche „Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“<sup>16</sup> soll die Halbierung der Bemessungsgrundlage bei der Firmenwagenbesteuerung fortgeschrieben und stufenweise bis zum 31.12.2030 verlängert werden. Bei einer Anschaffung in den Jahren 2022 bis 2024 soll die Förderung davon abhängig sein, dass das Fahrzeug einen Kohlendioxid ausstoß von höchstens 50 Gramm pro gefahrenen Kilometer und eine Mindestreichweite von 60 km hat; bei einer Anschaffung zwischen in den Jahren 2025 bis 2030 muss eine Mindestreichweite von 80 km erreicht werden.

#### b) Sonderabschreibung für Elektrolieferfahrzeuge

Durch das Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität, das sich – wie erwähnt – gegenwärtig im Gesetzgebungsverfahren befindet, soll für die Anschaffung neuer, rein elektrisch betriebener Lieferfahrzeuge die Möglichkeit einer Sonderabschreibung eingeführt werden. Dazu wird ein neuer § 7c in das Einkommensteuergesetz eingefügt. Nach dieser Vorschrift kann bei neuen Elektrolieferfahrzeugen, die zum Anlagevermögen gehören, im Jahr der Anschaffung neben der Absetzung für Abnutzung nach § 7 Abs. 1 EStG eine Sonderabschreibung in Höhe von 50% der Anschaffungskosten in Anspruch genommen werden. Elektrolieferfahrzeuge werden definiert als Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N1 und N2 mit einer technischen zulässigen Gesamtmasse von maximal 7,5 Tonnen, die ausschließlich durch Elektromotoren angetrieben werden, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden.

12 „Zweites Gesetz zur Änderung des Energie- und Stromsteuergesetz“ vom 27.8.2017, BGBl. 2017 I, 3299.

13 Vgl. dazu auch Wünnemann, DB 2016, 2438; Olbertz/Groth, NWB 2016, 3812; Laws, DAR 2017, 447; Nacke, NWB 2019, 508.

14 „Gesetz zur Umsetzung der Amtshilferichtlinie sowie zur Änderung steuerlicher Vorschriften (Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz)“ vom 26.6.2013, BGBl. 2013 I, 1809.

15 „Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“ vom 11.12.2018, BGBl. 2018 I, 2338.

16 Vgl. Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 19/13436; Bericht des Finanzausschusses des Bundestages, BT-Drs. 19/14909; dazu auch Bartelt/Geberth, DB 2019, 1175; Hörster, NWB 2019, 2412.

### c) Steuerbefreiung für Ladestrom / Ladevorrichtung

Mit Gesetz vom 7. 11. 2016<sup>17</sup> ist die Regelung des § 3 Nr. 46 in das Einkommensteuergesetz eingefügt. Durch diese Regelung werden zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder eines Hybridelektrofahrzeugs an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 AktG) und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung steuerfrei gestellt. Zur Klarstellung: Obwohl diese Regelung vielfach als „Steuerbefreiung für Ladestrom“ bezeichnet wird, ist damit nicht gemeint, dass der Ladestrom stromsteuerfrei ist. Es handelt sich vielmehr um Einkünfte des Arbeitnehmers, die nicht der Einkommensteuer unterliegen.

Der ebenfalls mit Gesetz vom 7. 11. 2016 eingefügte § 40 Abs. 2 Nr. 6 EStG regelt darüber hinaus den Fall, dass der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer eine Ladevorrichtung nicht nur zur Verfügung stellt, sondern übereignet. Geschieht das unentgeltlich oder verbilligt, hat der Arbeitgeber die Möglichkeit, den geldwerten Vorteil pauschal mit 25 % der Lohnbesteuerung zu unterwerfen. Das gleiche gilt für Zuschüsse des Arbeitgebers für den Erwerb oder die Nutzung einer Ladevorrichtung.

Die beiden vorgenannten Steuererleichterungen gelten derzeit für die Lohnzahlungszeiträume 2017 bis 2020 (vgl. § 52 Abs. 4 Satz 14; § 52 Abs. 37 c EStG). Durch das Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität<sup>18</sup> sollen die Regelungen um 10 Jahre (bis 31. 12. 2030) verlängert werden. Das sollte für Planungssicherheit und helfe dabei, das Modell breit durchzusetzen. Voraussetzung ist aber stets, dass die Arbeitgeberleistungen zusätzlich zum regulären Arbeitslohn gewährt werden.

### IV. Elektromobilitätsgesetz

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vom 5. 6. 2015<sup>19</sup> ermächtigt die kommunalen Straßenverkehrsbehörden, für Elektrofahrzeuge und für im Gesetz näher bestimmte Elektrohybridfahrzeuge Bevorrechtigungen im Straßenverkehr zu schaffen. Solche Bevorrechtigungen können insbesondere für das Parken im öffentlichen Verkehrsraum, durch die Schaffung von Ausnahmen bei Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrverboten sowie im Zusammenhang mit der Erhebung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen gewährt werden. Bevorrechtigungen dürfen dabei nur solchen Fahrzeugen gewährt werden, die deutlich sichtbar als Elektrofahrzeug gekennzeichnet sind.

Ob und ggf. in welchem Umfang die Bevorrechtigungen tatsächlich gewährt werden, entscheidet jede Kommune in eigener Verantwortung. Nach einem Fortschrittsbericht aus dem Jahr 2018 sollen 112 der 536 befragten Kommunen auf der Grundlage des Elektromobilitätsgesetzes Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge umgesetzt haben.<sup>20</sup> Überwiegend werden von den

Kommunen Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge beim Parken und bei den Parkgebühren eingerichtet. Die Freigabe von Sonderspuren bzw. die Zulassung von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrverboten findet sich nur in sehr wenigen Städten.

Vorschriften zur Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes sind insbesondere durch die 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 15. 9. 2015<sup>21</sup> erlassen worden. Die prominenteste Neuregelung ist hierbei § 9 a FZV<sup>22</sup>, mit dem das „E-Kennzeichen“ eingeführt worden ist. Das amtliche Kennzeichen wird hierbei um den Kennbuchstaben „E“ hinter der Erkennungsnummer ergänzt, um auf diese Weise für jedermann (wohl insbesondere für die Ordnungshüter) erkennbar zu machen, dass es sich bei dem betreffenden Fahrzeug um ein Elektrofahrzeug handelt.

### V. Fazit

Der Gesetz- und Verordnungsgeber ist umfassend tätig geworden, um der Elektromobilität in Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen. Er hat mit der Kaufprämie (Umweltbonus) und dem Förderprogramm für die Ladeinfrastruktur einen starken finanziellen Anreiz zum Erwerb von Elektrofahrzeugen bzw. zur Erhöhung der Zahl der Ladesäulen geschaffen. Er hat zudem die Elektromobilität im Steuerrecht privilegiert (vor allem im Kraftfahrzeugsteuer- und Einkommensteuerrecht) und durch das Elektromobilitätsgesetz die Grundlage für Bevorrechtigungen von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr geschaffen. Weitere Maßnahmen sind auf der Grundlage des (bisher unveröffentlichten) „Masterplans Ladeinfrastruktur“ zu erwarten.

Die Weichen für mehr Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr sind also gestellt, auch wenn zu erwarten ist, dass die Bundesregierung das Rad immer weiter dreht und die bisher ergriffenen Maßnahmen in wenigen Jahren aus der Retrospektive nur als Zwischenschritt angesehen werden.

17 „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ vom 7. 11. 2016, BGBl. 2016 I, 2498.

18 Derzeit im Gesetzgebungsverfahren; vgl. Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 19/13436; Bericht des Finanzausschusses, BT-Drs. 19/14909.

19 „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz)“ vom 5. 6. 2015, BGBl. 2015 I, 898.

20 Deutsches Dialog Institut GmbH/Noerr LLP, Fortschrittsbericht gemäß § 7 EmoG, S. 33/34. Der Bericht ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de) abrufbar.

21 „Fünzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 15. 9. 2015, BGBl. 2015 I, 1573.

22 Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung) vom 3. 2. 2011, BGBl. 2011 I, 139, zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. 10. 2019, BGBl. 2019 I, 1416.