



Ausarbeitung

Förderung und Ziele der E-Mobilität in ausgewählten europäischen Ländern

Förderung und Ziele der E-Mobilität in ausgewählten europäischen Ländern

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 045/19
Abschluss der Arbeit: 25. Juni 2019
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Situation in Deutschland	4
3.	Situation in ausgewählten europäischen Ländern	6
3.1.	Dänemark	6
3.2.	Frankreich	7
3.3.	Großbritannien	9
3.4.	Irland	12
3.5.	Niederlande	12
3.6.	Norwegen	15
3.7.	Spanien	16
3.8.	Schweden	18
4.	Zusammenfassung	21
5.	Anlagen	22

1. Einleitung

Gegenstand des vorliegenden Sachstands war die Frage, welche Förderung und Ziele die ausgewählten europäischen Länder *Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Irland, Niederlande, Norwegen, Spanien und Schweden* zur Elektromobilität bzw. hinsichtlich des Ausstiegs aus dem PKW-Antrieb mit Verbrennungsmotoren haben. Des Weiteren sollte eruiert werden, welche Förderinstrumente bzw. Anpassungen des Ordnungsrahmens jeweils eingesetzt werden, um diese Ziele zu erreichen.

Im Folgenden wird zunächst kurz auf die Situation in Deutschland eingegangen. Die Ausführungen zu den ausgewählten europäischen Ländern basieren auf den Antworten einer Abfrage bei den jeweiligen Ländern sowie auf eigenen Recherchen.

2. Situation in Deutschland

Deutschland hat den Rechtsrahmen für die *Förderung der Elektromobilität* in Deutschland in den letzten Jahren verändert.

2015 wurde das *Elektromobilitätsgesetz (EmoG)*¹ zur Kennzeichnung und Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr verabschiedet. Durch das Gesetz können Kommunen elektrisch betriebene Fahrzeuge sowie extern aufladbare Hybridfahrzeuge, die eine elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern haben oder im Betrieb maximal 50 Gramm Kohlendioxid je gefahrenen Kilometer ausstoßen, in unterschiedlichen Verkehrssituationen, z.B. beim Parken und bei der Nutzung besonderer Fahrspuren, bevorzugen.²

Folgende *Anreize für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur* gibt es derzeit in Deutschland:³

Marktanreizpaket

Das Marktanreizpaket, das am 18. Mai 2016 von der Bundesregierung beschlossen wurde, besteht aus zeitlich befristeten Kaufanreizen, weiteren Mitteln für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, zusätzlichen Anstrengungen bei der öffentlichen Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie aus steuerlichen Maßnahmen.

Es wird eine Kaufprämie für Neufahrzeuge mit einem Listenpreis von maximal 60.000 Euro gezahlt (4.000 Euro für reine Elektroautos, 3.000 Euro für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge). Die Gesamtfördersumme ist auf 1,2 Milliarden Euro festgelegt. Davon übernehmen der Bund und die Automobilindustrie jeweils die Hälfte der Kosten.

1 <https://www.gesetze-im-internet.de/emog/> (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).

2 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/flyer-elektromobilitaet.pdf?__blob=publication-file&v=35 (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).

3 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/flyer-elektromobilitaet.pdf?__blob=publication-file&v=35 (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).

Zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur stellt der Bund bislang 300 Millionen Euro zur Verfügung (200 Millionen Euro für die Schnelllade-Infrastruktur und 100 Millionen Euro für die Normalladeinfrastruktur).

Darüber hinaus sollen künftig mindestens 20 Prozent der Dienstfahrzeuge des Bundes Elektrofahrzeuge sein.

Steuerbefreiung für das Aufladen von Elektrofahrzeugen

Vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeuges oder Hybridelektrofahrzeuges sind von der Einkommenssteuer befreit. Steuerlich begünstigt sind auch die dem Arbeitnehmer unentgeltlich oder verbilligt übereignete Ladevorrichtung sowie Zuschüsse zur Nutzung dieser Ladevorrichtung. Die Regelungen sind befristet und gelten derzeit noch bis 31. Dezember 2020.

Kraftfahrzeugsteuerbefreiung

Die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2020 für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt.

Außerdem wurde die zehnjährige Steuerbefreiung auch auf Fahrzeuge ausgeweitet, die zum Zeitpunkt der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung mit Fremdzündungsmotoren oder Selbstzündungsmotoren angetrieben wurden und später auf reine Elektrofahrzeuge umgerüstet wurden.⁴

Dienstwagenbesteuerung

Wenn ein Steuerpflichtiger ein betriebliches Kraftfahrzeug auch für private Zwecke nutzt, muss er diesen Nutzungsvorteil als geldwerten Vorteil versteuern. Die Höhe dieses Vorteils beträgt grundsätzlich ein Prozent des inländischen Bruttolistenpreises des Kraftfahrzeuges zum Zeitpunkt der Erstzulassung für jeden Monat der Nutzung.

Das Bundesfinanzministerium führt hierzu aus:⁵

*„Zur Förderung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen wird der Vorteil aus der Nutzung solcher Fahrzeuge **nur noch zur Hälfte**⁶ besteuert. Das gilt für Hybridelektrokraftfahrzeuge nur dann, wenn diese eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer haben oder deren rein elektrische Reichweite mindestens 40 Kilometer beträgt (Fahrzeuge im Sinne von § 3 Abs. 2 Nr. 1 oder 2 des EmoG). Führt der Steuerpflichtige ein Fahrtenbuch, werden die Aufwendungen, die*

4 https://www.gesetze-im-internet.de/kraftstg/_3d.html (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).

5 <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/2018-01-21-Jobtickets.html> (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).

6 Fettung durch den Verfasser.

auf die Anschaffung entfallen (z. B. Abschreibungen oder Leasingraten) bei der Ermittlung der Gesamtkosten nur zur Hälfte berücksichtigt. Der Anreiz wird für Fahrzeuge gewährt, die im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2021 angeschafft, geleast oder erstmalig zur privaten Nutzung überlassen werden.“

Einheitliche Lade- und Bezahlstandards schaffen

Die *Ladesäulenverordnung (LSV)*, die am 17. März 2016 in Kraft getreten ist, beinhaltet klare und verbindliche Regelungen zu Ladesteckerstandards und Mindestanforderungen zum Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile.

3. Situation in ausgewählten europäischen Ländern

3.1. Dänemark

In Dänemark fanden am 5. Juni 2019 Parlamentswahlen statt. In der Zeit bis zur Bildung der Regierung beantworteten die dänischen Ministerien keine Fragen politischer Natur. Aus Dänemark liegen daher derzeit keine aktuellen Informationen vor.

Die bisherige dänische Regierung hat im Oktober 2018 einen Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz veröffentlicht, in dem auch auf den Ausstieg aus dem PKW-Antrieb mit Verbrennungsmotoren eingegangen wird.⁷

Folgende Initiativen im Bereich Elektromobilität werden in dem Maßnahmenkatalog aufgeführt:

- Verkaufsstopp neuer Benzin- und Dieselfahrzeuge ab 2030 und neuer Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge ab 2035.
- Einsetzung einer Arbeitsgruppe, die sich mit der Analyse von Maßnahmen zur großflächigen Verbreitung umweltfreundlicher Autos in Dänemark befassen soll. Zu den Aufgaben der Arbeitsgruppe soll auch gehören, Szenarien zu entwickeln, wie Hindernisse überwunden, die Infrastruktur erweitert und auf die neuen Fahrzeugtypen umgestellt sowie die Gesellschaft finanziell auf eine groß angelegte Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge vorbereitet werden kann. Darüber hinaus soll die Arbeitsgruppe Vorschläge unterbreiten, in welcher Form alternative Einnahmen erzielt werden könnten, da bisherige Einnahmequellen, wie z.B. Zulassungs-, Kraftstoff- und andere autobezogene Steuern, aus dem gegenwärtigen Steuersystem voraussichtlich entfallen werden.
- Keine Zulassungsgebühren für umweltfreundliche Fahrzeuge bis zu einem Bruttolistenpreis von 400.000 Dänische Kronen in den Jahren 2019 und 2020; bis 2020 Beschlüsse weiterer konkreter Initiativen zur Förderung emissionsarmer Autos auf der Grundlage der Berichterstattung der eingesetzten Arbeitsgruppe.

⁷ Siehe hierzu auch: https://en.efkm.dk/media/12350/klimaministeriet_klimaogluftudspil_digital.pdf, S. 17 ff (zuletzt aufgerufen am 18.6.2019).

-
- Geringere Besteuerung von Firmenwagen mit Elektro- oder Plug-In-Hybrid-Antrieb.
 - Schnellere Ladeinfrastruktur - die Regierung wird insgesamt 80 Mio. Dänische Kronen für die Schnellladeinfrastruktur bereitstellen.⁸
 - Möglichkeit der Kommunen, das Parken in Städten für emissionsarme und -freie Autos preiswerter zu gestalten.
 - Schaffung ausreichender Ladeparkplätze für emissionsarme Fahrzeuge.
 - Befahren von Busspuren für emissionsarme und emissionsfreie Autos.
 - Untersuchung der Interaktion von Elektroautos und Stromnetz.

Inwieweit die genannten Maßnahmen von der neu zu bildenden dänischen Regierung beibehalten oder modifiziert werden, bleibt abzuwarten.

3.2. Frankreich

Die französische Regierung kündigte 2017 ein Verkaufsverbot von Neufahrzeugen mit fossilen Brennstoffen ab 2040 an.

Am 25. Januar 2019 legte die Regierung den Entwurf eines mehrjährigen Energieprogramms (Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)) für den Zeitraum von 2019 bis 2028 vor, der nach mehrmonatiger öffentlicher Debatte angenommen wurde.

Die Regierung will die Anzahl der Elektrofahrzeuge von heute 160.000 Fahrzeugen bis zum Jahr 2023 auf 1,2 Millionen und bis zum Jahr 2028 auf fünf Millionen steigern. Im Jahr 2018 wurden 40.000 neue Elektrofahrzeuge verkauft, im Jahr 2017 waren es 32.000 Fahrzeuge.

Die Anzahl der Ladestationen soll um das Vierfache von heute 25.000 auf 100.000 erhöht werden.

Die *Nationale Vereinigung für Elektromobilität (L'Association nationale pour la mobilité électrique - AVERE)* meldet einen Aufwärtstrend auf dem Elektroautomarkt.

Die französische Nationalversammlung arbeitet derzeit an einem Gesetzesentwurf mit dem Titel "*Projet de loi d'orientation des mobilités*", der im vergangenen Monat vom französischen Senat erstmals geprüft wurde und in diesen Wochen im Ausschuss für nachhaltige Entwicklung diskutiert wird. Der Rechtsrahmen soll hierbei wie folgt geändert werden:

- Ausweisung spezieller Fahrspuren und Parkplätze für emissionsarme Fahrzeuge auf regionaler Ebene,
- Ausweisung spezieller Fahrspuren für emissionsarme Fahrzeuge bei Staus auf Autobahnen und Schnellstraßen sowie eine Reservierung von Nothaltespuren (diese Praxis wird derzeit auf den französischen Autobahnen A411 und A12 getestet),
- Verbesserung der Lademöglichkeiten von Elektrofahrzeugen, d.h.
 - Klärung des Rechtsstatus der Betreiber von Ladeinfrastrukturen,
 - Senkung der Kosten für den Anschluss von Ladeinfrastrukturen an das Stromnetz,

8 80 Mio. DKK entspricht derzeit 14,4 Mio. Euro (Stand: 19.6.2019).

- Verpflichtung zur Vorrüstung von Parkplätzen bei Neubauten oder grundsanierten Gebäuden mit Elektro- oder Hybridfahrzeug-Ladeinfrastrukturen ab März 2021,
- Verpflichtung zur Bereitstellung mindestens einer Ladestation bis zum 1. Januar 2025 für Nichtwohngebäude oder solche mit gemischter Nutzung mit mehr als 20 Stellplätzen,
- Ausweitung des Anspruchs (droit à la prise) von Bewohnern auf Stellplätze außerhalb der Liegenschaften.

Der Senat hat hinsichtlich des Verbots von Fahrzeugen mit fossilen Brennstoffen ab dem Jahr 2040 und der Entwicklung von Fahrzeugen mit erneuerbaren Energien eine neue Bestimmung in den Gesetzesentwurf aufgenommen, die besagt, dass ein regionaler Aktionsrahmen für den Einsatz von Ladestationen für Elektro- oder Hybridfahrzeuge und Tankstellen für Flüssigerdgas oder komprimiertes Erdgas festzulegen ist, um die Versorgung sicherzustellen. Ob dies jedoch tatsächlich Bestandteil des Gesetzes wird, ist derzeit noch ungewiss.

Das französische Parlament wird über den Gesetzesentwurf ab Anfang Juni beraten. Insbesondere muss über das genaue Datum, den Umfang, d.h. werden z.B. auch gasbetriebene Fahrzeuge einbezogen, und die Art des Verbots (Liste der verbotenen oder nicht verbotenen Technologien) entschieden werden.

Das *Parlamentarische Amt für wissenschaftliche und technologische Bewertung (L'Office Parlementaire d'Évaluation des Choix Scientifiques et Technologiques - OPECST)* hat im März 2019 den Bericht „Les scénarios technologiques permettant d'atteindre l'objectif d'un arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques en 2040“⁹ veröffentlicht, der u.a. Informationen zum Einsatz alternativer Infrastrukturen für die Betankung von Elektrofahrzeugen mit erneuerbarer Energie, z.B. mit Wasserstoff, Autogas (LPG - Liquefied Petroleum Gas) oder Druckerdgas (CNG - Compressed Natural Gas), beinhaltet.

Aus französischer Sicht bieten Kraftstoffbesteuerung, Umweltmalus und CO₂-Steuern lediglich einen geringen Anreiz für den Kauf eines Elektrofahrzeuges. Andererseits finanziert der Staat auf der Grundlage einer breiten Steuerbasis die direkten Subventionen für den Kauf eines Elektrofahrzeuges, wie z.B. Ökobonus, Abwrackprämie, Subventionen und Beihilfen. Diese Maßnahmen, die den Verkauf von Elektrofahrzeugen erheblich fördern, seien sehr kostenintensiv und stellen eine hohe Haushaltsbelastung dar.

Zur weiteren Information wird auf folgende Links verwiesen:

- Toutes les aides en faveur de la mobilité électrique:
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/toutes-aides-en-faveur-mobilite-electrique> (zuletzt aufgerufen am 29.5.2019) sowie
- Bonus-malus écologique, prime à la conversion et bonus vélo
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/bonus-malus-ecologique-prime-conversion-et-bonus-velo> (zuletzt aufgerufen am 29.5.2019).

9 Siehe Seite 22 f sowie Seiten 66 bis 84 (in französischer Sprache):
<http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-off/i1766.asp> (zuletzt aufgerufen am 28.5.2019).

Darüber hinaus können die jeweiligen Regierungspräsidien beschließen, die Kfz-Steuer für Elektrofahrzeuge ganz oder teilweise zu erlassen:

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/fiscalit%C3%A9-miseenpage.pdf>
(zuletzt aufgerufen am 29.5.2019).

3.3. Großbritannien

Im Juli 2017 kündigte die britische Regierung an, dass der Verkauf neuer konventioneller Benzin- und Diesel-Pkws bzw. -Vans bis 2040 beendet werde.¹⁰

In der *Road to Zero-Strategie* vom Juli 2018 wurde darüber hinaus festgelegt, dass bis 2030 mindestens 50 % und maximal 70 % der Neufahrzeuge im PKW-Bereich und bis 40 % der neuen Transporter extrem emissionsarm sein sollen. Bis 2040 erwarte man, dass die Mehrheit der Neufahrzeuge vollständig und alle anderen Neufahrzeuge signifikant emissionsarm seien. Bis 2050 sei geplant, dass jedes Auto und jeder Van emissionsfrei seien.¹¹

Die Vorgehensweise ist jedoch nicht gesetzlich geregelt. Auf Seite 8 der *Road to Zero-Strategie* wird ausgeführt, man erwarte, dass dieser Übergang in den kommenden Jahren von der Industrie und den Verbrauchern getragen werde, unterstützt durch die in der Strategie dargelegten Maßnahmen. In einem sich rasch entwickelnden internationalen Kontext werde man versuchen, die Führungsrolle des Vereinigten Königreichs zu behaupten und die Ambitionen zu verwirklichen, und werde geeignete Maßnahmen prüfen, sollten nicht genügend Fortschritte erzielt werden.

Finanzierung und Richtlinien zur Unterstützung der Einführung von Elektrofahrzeugen

Folgende Maßnahmen zur Förderung der Einführung von Elektrofahrzeugen wurden ergriffen:

Road to zero strategy

In der *Road to Zero-Strategie* wird dargelegt, wie die Regierung den Übergang zum emissionsfreien Straßenverkehr unterstützen und die Emissionen konventioneller Fahrzeuge während des Übergangs reduzieren wird.

10 Department for Environment, Food & Rural Affairs and Department for Transport. Air quality plan for nitrogen dioxide (NO₂) in UK (2017). July 2017.
<https://www.gov.uk/government/publications/air-quality-plan-for-nitrogen-dioxide-no2-in-uk-2017> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

11 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/739460/road-to-zero.pdf, S. 2 (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).

Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Die Regierung gewährt über das *Office of Low Emission Vehicles (OLEV)* Zuschüsse, um die Einrichtung von Ladestationen zu Hause, am Arbeitsplatz und bei den örtlichen Behörden zu unterstützen und so einen Anreiz für den Erwerb eines Elektro- oder Hybridfahrzeuges zu schaffen.

- Das *Electric Vehicle Homecharge Scheme (EVHS)* stellt Zuschussfinanzierungen von bis zu 75 % (maximal 500 £) der Kosten der Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge auf inländischen Grundstücken im gesamten Vereinigten Königreich bereit. Ab dem 1. Juli 2019 unterstützt der EVHS nur noch intelligente Ladestationen¹².
- Das *Workplace Charging Scheme (WCS)* ist ein belegbasiertes System, das die Investitionskosten für den Kauf und die Installation von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge für förderfähige Unternehmen, Wohltätigkeitsorganisationen und öffentliche Einrichtungen unterstützt.
- Das *On-street Residential Chargepoint Scheme (ORCS)* stellt Zuschüsse für Kommunen zur Verfügung, um die Kosten für die Installation von stationären Ladestationen für Plug-in-Elektrofahrzeuge auf der Straße zu decken.

Fahrzeugzuschüsse

Elektrofahrzeuge sind derzeit in Großbritannien teurer als vergleichbare Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor und werden voraussichtlich erst in einigen Jahren die Preisparität erreichen.¹³

Um den Erwerb eines Elektrofahrzeuges attraktiver zu gestalten, bietet die Regierung seit 2011 für Fahrzeuge mit einem geringen Schadstoffausstoß einen „*Plug-in Grant*“ an. Hierbei erhalten nicht alle schadstoffarmen Fahrzeuge einen Zuschuss, sondern nur Fahrzeuge, die von der Regierung genehmigt wurden. Die Höhe der Förderung hängt davon ab, in welcher der fünf möglichen Kategorien sich das Fahrzeug befindet.¹⁴

12 Zu intelligenten Ladestationen siehe auch: <https://www.lifestrom.de/magazin/intelligente-ladestationen-elektroautos> (zuletzt aufgerufen am 19.6.2019).

13 Bloomberg New Energy Finance. Electric Vehicle Outlook: 2018. May 2018. <https://bnef.turtl.co/story/evo2018?src=wir> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

14 <https://www.gov.uk/plug-in-car-van-grants> (zuletzt aufgerufen am 24.6.2019).

Im Rahmen der aktuellen Plug-in Grants sind die folgenden fünf Kategorien mit den genannten Beträgen förderfähig:

Kategorie	CO ₂ -Emissionen	Emissionsfreie Reichweite	Zuschuss	Maximalbetrag
Pkws	Weniger als 50g/Km	112 Km (70 Meilen)	35 %	Bis zu 3.500 £
Motorräder	Kein CO ₂	50 Km (31 Meilen)	20 %	Bis zu 1.500 £
Kleinkraft-räder	Kein CO ₂	30 Km (19 Meilen)	20 %	Bis zu 1.500 £
Lieferwagen	Weniger als 75g/Km	16 Km (10 Meilen)	20 %	Bis zu 8.000 £
Taxen	Weniger als 50g/Km	112 Km (70 Meilen)	20 %	Bis zu 7.500 £

Quelle: Low-emission vehicles eligible for a plug-in grant
<https://www.gov.uk/plug-in-car-van-grants> (zuletzt aufgerufen am 24.6.2019).

In der vorherigen Ausprägung dieses Förderprogramms kamen drei Kategorien von Fahrzeugen für einen Zuschuss, der den frühen Markt für emissionsarme Fahrzeuge unterstützen sollte, in Frage. Bis Mai 2019 hatte der Zuschuss zum Kauf von rund 100.000 Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen mit einem Gesamtvolumen von über 360 Millionen Pfund beigetragen.¹⁵ Im Oktober 2018 kündigte das *Department for Transport (DfT)* Änderungen der Förderhöhe an, mit denen die Förderungen für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge entfielen.¹⁶ Gleichzeitig wurde der maximale Zuschuss für E-Fahrzeuge (ehemals Kategorie 1) von 4.500 £ auf das aktuelle Niveau von 3.500 £ gesenkt. Der

15 PQ 252016: Electric Vehicles: Grants. 17 May 2019.
<https://www.parliament.uk/written-questions-answers-statements/written-question/commons/2019-05-08/252016> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

16 OLEV, Changes to the Plug-in Car Grant, 2 Nov 2018.
<https://www.gov.uk/government/publications/plug-in-car-grant-changes-to-grant-level-november-2018/upcoming-changes-to-the-plug-in-car-grant> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

Verkehrsminister, Jesse Norman, erklärte, dass diese Änderungen eine Verschiebung widerspiegeln würde, um sich auf Fahrzeuge ohne Abgasemissionen zu konzentrieren („to focus on zero tail pipe emission vehicles“).¹⁷

KFZ-Steuer

Die *Kfz-Steuer (Vehicle Excise Duty - VED)* ist eine jährliche Steuer, die auf die meisten Fahrzeugtypen erhoben wird. Seit 2003 ist die Höhe der VED an die Emissionen gekoppelt. Wichtige Reformen der VED, die bereits im Haushalt 2015 angekündigt wurden, traten am 1. April 2017 in Kraft. Für viele Elektrofahrzeuge muss danach im ersten Jahr der Zulassung keine VED gezahlt werden, da ihre Emissionen unter den Schwellenwert fallen.

Die Veröffentlichung „*Vehicle Excise Duty (VED)*“¹⁸ der Bibliothek des Britischen Unterhauses gibt einen umfassenden Überblick über die Kfz-Steuer in Großbritannien.

3.4. Irland

Im Rahmen des *Project Ireland 2040*¹⁹, dem nationalen Entwicklungsplan 2018 - 2027, der 2018 veröffentlicht wurde, werden in Irland ab 2030 keine nicht-emissionsfreien Neufahrzeuge mehr verkauft und keine NCT²⁰-Zertifikate für nicht-emissionsfreie Fahrzeuge nach 2045 ausgestellt.²¹

Um Anreize für einen Umstieg auf ein Elektrofahrzeug zu geben, gibt es in Irland Zuschüsse zum Kauf, Rabatte auf die Zulassungssteuer (VRT) und das Angebot von Befreiungen von der Kraftfahrzeugsteuer und der Straßenmaut.

3.5. Niederlande

Im Koalitionsvertrag der aktuellen niederländischen Regierung wird folgendes Ziel in Bezug auf die Elektromobilität formuliert:²²

17 PQ 252016: Electric Vehicles: Grants. 17 May 2019.

<https://www.parliament.uk/written-questions-answers-statements/written-question/commons/2019-05-08/252016> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

18 <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN01482> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

19 <https://www.gov.ie/en/policy/project-ireland-2040-policy/> (zuletzt aufgerufen am 5.6.2019).

20 NCT – National Car Test.

21 <https://www.gov.ie/pdf/?file=https://assets.gov.ie/7336/b0a7bcedecc9478ca07582c5461a4776.pdf#page=76> (zuletzt aufgerufen am 5.6.2019).

22 <https://www.government.nl/documents/publications/2017/10/10/coalition-agreement-confidence-in-the-future>, S. 43 f (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

„3.2 Transport and mobility

A smart, sustainable transport system, each part seamlessly interlocking – that is how we want to keep the Netherlands mobile and accessible. Now that the economy has picked up again, we can make a much-needed extra investment in infrastructure to reduce congestion on our roads, railways and waterways and in the skies. At the same time, we are taking measures to mitigate the impact of transport on the climate, on air quality and on the living environment. Innovation presents many opportunities. Technological innovation gives us the opportunity ultimately to achieve an increasingly cleaner, more integrated transport system.

Passenger transport

- *In designing, constructing and maintaining infrastructure, we will take account of autonomous vehicles and the systems needed for them both in and alongside the carriage-way. Wherever possible, government information on traffic and transport for vehicles, apps and journey and route planners will be provided as open data. To safeguard everyone's privacy, we will set rules on ownership and use of travel data.*
- *The aim is for all new cars to be zero emission by 2030 at the latest. Tax incentives for zero emission cars will be phased out as this ambition is achieved.*
- *We will ensure that charging infrastructure is in place to meet the needs of the new stock of electric vehicles. Market parties will continue to bear primary responsibility for supplying and operating charging equipment.*
- *By introducing low emission zones, and reducing parking charges for zero emission vehicles, the municipal authorities have instruments at their disposal to improve air quality in inner cities. Following Germany's example, we will introduce a uniform system of low emission zones, with clear categories and signage, so that motorists in each municipality will understand the rules. Existing speed limits will remain in force, in line with applicable safety and environmental standards.“*

In den Umweltzonen können Kommunen ab 2020 ältere Dieselfahrzeuge verbieten. Für Oldtimer, Wohnmobile und Fahrzeuge von Menschen mit einer Behinderung wird das niederländische *Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft* gemeinsam mit den Kommunen noch vor 2020 Ausnahmereinbarungen treffen.

Die Stadt Amsterdam kündigte nach Informationen aus den Niederlanden kürzlich an, dass sie ab 2030 alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verbieten werde. Auch einige andere Kommunen prüfen derzeit die rechtlichen Möglichkeiten.

In den Verhandlungen, die zu einem *Nationalen Klimaabkommen* führen sollen, benennt der *Entwurf eines Mobilitätsabkommens*²³ folgende Ziele:

- alle Neuwagen emissionsfrei bis 2030;
- 1,8 Millionen Ladestationen im Jahr 2030;

23 <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit/documenten/publicaties/2018/12/21/mobiliteit> (nur in niederländischer Sprache verfügbar, zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

- neben vollelektrischen Fahrzeugen dürfen auch Wasserstoff- und Solarfahrzeuge auf den Straßen fahren;
- mehr emissionsfreie Zonen in Städten, die Städte werden für Wandern, Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel werben;
- alle 5.000 Busse des öffentlichen Verkehrs müssen ebenso wie der Baustellenverkehr bis 2030 emissionsfrei sein;
- Reduzierung der mit Dienstwagen gefahrenen Kilometer um acht Milliarden im Jahr 2030, indem nur vollelektrische Dienstwagen gefördert werden,
- die Parkplatzpolitik,
- kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Arbeitnehmer (geschäftlich und privat) oder die Nutzung von Fahrrädern.

Emissionsfreie Autos sind von der sogenannten BPM (Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen), einer Sonderverbrauchssteuer bei Neuanschaffung bzw. Erstzulassung eines Autos auf Basis des CO₂-Ausstoßes mit Fälligkeit beim Kauf eines Kraftfahrzeuges, und der Kfz-Steuer (Motorrijtuigenbelasting - MRB) befreit.

Plug-in-Hybridfahrzeuge (mit CO₂-Emissionen bis zu 50g/km) zahlen 50 Prozent der MRB und erhalten bis Ende 2020 eine 50-prozentige Freistellung von der BPM.

Für die Nutzung eines batterieelektrischen Fahrzeugs (BEV) als Firmenwagen muss der Nutzer vier Prozent des Listenpreises als zusätzliches steuerpflichtiges Einkommen versteuern.

Durch den *Umweltinvestitionsrabatt (MIA - Environmental investment rebate)* kann bis zu 36 % der Investitionskosten für eine umweltfreundliche Investition, also auch für den Kauf eines Elektrofahrzeuges, zusätzlich zu den regulären Steuerabzügen für Investitionen abgezogen werden.

Wird zusätzlich eine Ladestation installiert, kann der Höchstbetrag von 40.000 Euro auch für das Elektroauto und die Ladestation genutzt werden.

Privatgenutzte Firmenwagen wirken sich als Zusatzeinkommen auf die Einkommensteuer aus. Die Höhe dieses Vorteils beträgt bei Elektroautos vier Prozent, bei anderen Fahrzeugen 22 Prozent des Listenpreises des Kraftfahrzeuges. Die Höhe des Nutzungsvorteils variiert von Jahr zu Jahr. Seit dem 1. Januar 2019 gilt die Berechnung des geringeren Prozentsatzes bis zu einem Listenpreis des Fahrzeuges von maximal 50.000 Euro. Liegt der Wert des Fahrzeuges über dieser Grenze, müssen die vollen 22 Prozent versteuert werden. Ausnahmen sind lediglich Wasserstoff/Brennstoffzellenfahrzeuge.

Zusätzlich zu den nationalen Anreizen existieren Kaufprämien und Zuschüsse sowie regionale finanzielle Anreize, wie z.B. kostenlose Ladestationen im öffentlichen Raum.

Ab 2024 müssen BPM und MRB auch für Elektroautos bezahlt werden.

Im April 2019 ersuchte der Deutsche Bundestag den niederländischen Rechnungshof, die Wirksamkeit von Steueranreizen für Elektroautos zu untersuchen. Der Rechnungshof prüft dies derzeit im Rahmen einer Untersuchung der Kfz-Steuer und wird im Sommer 2019 einen Zwischenbericht sowie im Herbst 2019 den Abschlussbericht hierzu vorlegen.

Im Jahr 2025 wird eine umfassende Bewertung des gesamten Systems der Kraftfahrzeugsteuern stattfinden.

Die aktuelle Statistik der Elektrofahrzeuge in den Niederlanden findet sich unter dem Link:

https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/05/2019_04_Statistics%20Electric%20Vehicles%20and%20Charging%20in%20The%20Netherlands%20up%20to%20and%20including%20April%202019.pdf (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

Zur weiteren Information wird auf die Veröffentlichung „Elektromobilität in den Niederlanden. Fallstudie im Rahmen des Projekts Evolution2Green – Transformationspfade zu einer Green Economy“ hingewiesen, die durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wurde und als **Anlage 1** beigelegt ist.

3.6. Norwegen

In Norwegen haben sich Parlament und Regierung darauf geeinigt, dass

- alle neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge ab 2025 emissionsfreie Fahrzeuge sein sollen,
- alle neuen Stadtbusse ab 2025 emissionsfreie oder auf Biogas umgestellte Fahrzeuge sein sollen,
- alle neuen schweren Nutzfahrzeuge ab 2030,
- 75 % der neuen Fernverkehrsbusse ab 2030 und
- 50 % der Lastkraftwagen ab 2030 emissionsfreie Fahrzeuge sein sollen.

Diese politisch festgelegten Ziele sind jedoch nicht rechtsverbindlich und es sind derzeit auch keine Pläne der norwegischen Regierung bekannt, ein Verbot für neue Personenkraftwagen mit fossilen Brennstoffen ab einem bestimmten Zeitpunkt gesetzlich zu regeln.

Zur weiteren Information ist die Präsentation „Towards zero emission transport in Norway“ der norwegischen Botschaft in Washington, DC, USA. beigelegt (**Anlage 2**).

Die Maßnahmen, mit denen die Nutzung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Norwegen gefördert werden kann, sind im als **Anlage 3** beigelegten Bericht „Incentives for Electric Vehicles in Norway“ zusammengefasst.

Darüber hinaus wird auf die englische Zusammenfassung des Berichts „Electrifying the Vehicle Fleet: Projections for Norway 2018 – 2050“²⁴ des Norwegischen Zentrums für Verkehrsforschung

24 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50202>, S. i – xii (S. 17 – 28) (zuletzt aufgerufen am 29.5.2019).

(toi²⁵) über die möglichen zukünftigen Entwicklungen des Anteils der emissionsfreien Pkw an der Gesamtanzahl der Pkw in Norwegen hingewiesen. Diese enthält auch eine Liste der Anreize für Elektrofahrzeuge in Norwegen.²⁶

Zur weiteren Information ist die Veröffentlichung „Elektromobilität in Norwegen. Fallstudie im Rahmen des Projekts Evolution2Green – Transformationspfade zu einer Green Economy“, die durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wurde, als **Anlage 4** beigelegt.

3.7. Spanien

Die spanische Exekutive hat eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels angekündigt, unter anderem Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen zu verbieten.

Auf der Internetseite der Regierung²⁷ wird der Entwurf eines Klimaschutzgesetzes mit einem gesonderten Kapitel für nachhaltige Mobilität vorgestellt. Hierin wird als Ziel festgelegt, „*to move towards more efficient, safe and environmentally- and health-friendly mobility systems*“ und dass „*work will be done to achieve a fleet of passenger cars and light commercial vehicles without direct CO₂ emissions by 2050*“.

Bisher ist das Verbot für Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen noch nicht gesetzlich geregelt. Ein entsprechendes Gesetz ist jedoch geplant. Der *Entwurf eines Klimaschutzgesetzes*²⁸ liegt vor und wurde bereits vom Ministerrat zur Kenntnis genommen. Eine endgültige Genehmigung durch den Ministerrat steht jedoch noch aus.

In diesem Zusammenhang wird auch auf den *Entwurf des Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplans 2021-2030* hingewiesen, der der Europäischen Kommission von der spanischen Regierung übermittelt wurde und in dem Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen erläutert werden. Der Bereich Nachhaltige Mobilität befasst sich mit der Veränderung des Mobilitätstrends und der Nutzung von Verbrennungsfahrzeugen sowie der Förderung von erneuerbaren Energien und Elektrofahrzeugen.

Vorläufig ist geplant, dass Neufahrzeuge mit Kohlendioxidausstoß, einschließlich Diesel- und Benzinmodelle sowie Hybridfahrzeuge, ab 2040 verboten werden und Altfahrzeuge dieser Art ab 2050 nicht mehr in Verkehr gebracht werden dürfen.

25 Siehe auch: <https://www.toi.no/about-toi/category26.html> (zuletzt aufgerufen am 29.5.2019).

26 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50202>, S. ii (S. 18) (zuletzt aufgerufen am 29.5.2019).

27 <http://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/220219-proyecto.aspx> (zuletzt aufgerufen am 5.6.2019).

28 https://www.miteco.gob.es/es/prensa/190222leydecambioclimaticonotadeprensa_tcm30-487293.pdf (zuletzt aufgerufen am 5.6.2019).

Es wird den lokalen Behörden auch nahegelegt, bis spätestens 2023 Maßnahmen, wie z.B. die Schaffung von Umweltzonen, zu ergreifen. Eine weitere im Entwurf des Klimaschutzgesetzes vorgesehene Maßnahme ist, dass ab 2020 „*the revenues from the auctions of greenhouse gas emission rights will be used to meet the climate change and energy transition objectives, and the State Budget laws of each year will be able to allocate up to 30% of these to accompanying measures for a just transition*“²⁹.

Mit dem *Königlichen Erlass 132/2019 vom 8. März 2019* wurde eine Direktbeihilfe im Rahmen des Programms *Anreize für eine effiziente und nachhaltige Mobilität (MOVES)* für die Autonomen Gemeinschaften sowie die Städte Ceuta und Melilla zur Förderung und Entwicklung der Elektromobilität in Spanien genehmigt.

Ebenso benennt der *Königliche Erlass 72/2019³⁰ vom 15. Februar 2019 zur Regelung des Programms zur Förderung einer effizienten und nachhaltigen Mobilität (MOVES-Programm)* in seiner Einleitung ausdrücklich den schrittweisen Abbau der Kohlendioxidemissionen als eines der Hauptziele des Programms. Hierzu wurden Maßnahmen zur Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe beschlossen. Als eines der Haupthandlungsfelder wird der Straßenverkehr benannt. Der Königliche Erlass verfolgt hierbei das Ziel, Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigeren städtischen Mobilität vorzulegen, wie z.B. Anreize für einen Wechsel zu verbrauchsärmeren Verkehrsmitteln sowie die Förderung von Elektro- oder anderer Erneuerbaren-Energie-Fahrzeugen anstelle von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in der öffentlichen Verwaltung.

Aus dem Programm MOVES wurden dem *Institut für Diversifikation und Energieeinsparung (IDAE - Instituto para la Diversificación y ahorro de la energía)* im Haushaltsplan 2018 45 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, um Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilität nach Kriterien der Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und Förderung alternativer Energien, einschließlich der Bereitstellung von Infrastruktur zum Aufladen von Elektrofahrzeugen zu finanzieren.

Folgende Maßnahmen sind nach Artikel 4 des Königlichen Erlasses 72/2019 förderfähig:

- Maßnahme 1:
Kauf eines Neufahrzeuges mit alternativen Energien mit der obligatorischen Verschrottung eines über zehn Jahre alten M1-Fahrzeugs³¹ oder eines über sieben Jahre alten N1-Fahrzeugs³².
- Maßnahme 2:
Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (*Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos*).

29 <http://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/220219-proyecto.aspx> (zuletzt aufgerufen am 5.6.2019).

30 https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-2148 (zuletzt aufgerufen am 12.6.2019).

31 M1 - Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

32 N1 - Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen.

- Maßnahme 3:
Aufbau von Elektrofahrradverleihsystemen (Implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas).
- Maßnahme 4:
Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen für den Weg zur Arbeit (Implantación de medidas contenidas en planes de transporte al trabajo en empresas).

Außerdem wurden 15 Millionen Euro bereitgestellt, um Projekte zur nachhaltigen Mobilität, die in Weltkulturerbe-Städten, Gemeinden mit hoher Schadstoffbelastung oder auf Inseln durchgeführt werden, sowie Innovationsprojekte in der Elektromobilität zu unterstützen.

Schließlich ist zu erwähnen, dass die festgelegten Zuschüsse kofinanziert werden sollen aus dem *Europäischen Fonds für regionale Entwicklung* innerhalb des Multiregionalen Förderkonzeptes für Spanien 2014 - 2020.

Die Förderhöhen der einzelnen Maßnahmen gestalten sich wie folgt:³³

- Maßnahme 1:
Die Förderhöhe beträgt zwischen 700 Euro für Elektromotorräder und 15.000 Euro für den Kauf von Lastwagen und Bussen mit alternativem Antrieb. Die Beihilfe für den Kauf von Elektroleichtfahrzeugen beträgt rund 5.000 EUR. Gleichzeitig sind Hersteller oder Verkäufer verpflichtet, beim Kauf - mit Ausnahme von Quads und Motorrädern - einen Mindestrabatt von 1.000 Euro anzubieten.
- Maßnahmen 2 und 3:
Für Ladestationen für Elektrofahrzeuge (öffentliche und private) und Leihsysteme für Elektrofahrräder beträgt die Beihilfe je nach Art des Begünstigten 30 oder 40 Prozent der förderfähigen Kosten, wobei ein Höchstbetrag von 100.000 EUR festgelegt ist.
- Maßnahme 4:
Für die Durchführung von Maßnahmen im Zusammenhang mit den Transport zum Arbeitsplatz wird eine Subvention in Höhe von 50 Prozent der zuschussfähigen Kosten festgelegt, wobei die Subvention pro Begünstigtem auf 200.000 EUR begrenzt ist.

3.8. Schweden

Die schwedische Regierung, die aus einer Koalition zwischen der Sozialdemokratischen Partei und den Grünen besteht und am 21. Januar 2019 ihr Amt antrat, erhielt durch eine 73-Punkte-Politikvereinbarung, die als *Januar-Abkommen* bezeichnet wird, die Unterstützung der Liberalen und der Zentrumsparterie.

33 <https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y-vehiculos/plan-moves-incentivos-la-movilidad-eficiente-y> (zuletzt aufgerufen am 24.6.2019).

In Paragraph 31 des *Januar-Abkommens* ist festgelegt, dass der Verkauf neuer benzin- und dieselbetriebener Personenkraftwagen ab 2030 nicht mehr zulässig ist.

In diesem Jahr ist eine Untersuchung zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor geplant. Auch sollen in dieser Amtszeit weitere Gesetze hierzu verabschiedet werden.

Um die Ziele im Bereich Elektromobilität zu erreichen, wurden bereits verschiedene Maßnahmen ergriffen:

Bonus-Malus-System

Ein Bonus-Malus-System ersetzte die bisher gewährten Vorteile für umweltfreundliche Fahrzeuge sowie Elektro- und Hybridfahrzeuge.

Das Bonus-Malus-System³⁴ für Neufahrzeuge war Teil einer Vereinbarung zwischen den Regierungsparteien und der Linkspartei vor dem Haushaltsgesetz für 2018. Das System wurde am 1. Juli 2018 mit dem Ziel eingeführt, den Anteil der umweltfreundlichen Fahrzeuge³⁵ zu erhöhen und schließlich zu einer fossilfreien Fahrzeugflotte zu gelangen. Die von dem neuen System betroffenen Fahrzeuge sind Pkw, Transporter und leichte Busse (light buses). Umweltfreundliche Neufahrzeuge mit niedrigen CO₂-Emissionen erhalten beim Kauf einen Bonus, während Neufahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen in den ersten drei Jahren höher besteuert werden.

Fahrzeuge, die CO₂-emissionsfrei sind, haben Anspruch auf den maximalen Bonus von 60.000 SEK³⁶. Fahrzeuge, die maximal 60g CO₂ emittieren, haben Anspruch auf den Mindestbonus von 10.000 SEK. Ebenso erhalten Fahrzeuge, die mit Gas betrieben werden, einen Mindestbonus von 10.000 SEK. Der Malus führt zu einer erhöhten Kfz-Steuer in den ersten drei Jahren für leichte Fahrzeuge (light vehicles), die mit Benzin oder Diesel fahren. Es gibt keine Erhöhung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge, die mit Ethanol oder anderen Gasen mit Ausnahme von Flüssigerdgas betrieben werden. Für Fahrzeuge, die nicht unter das Bonus-Malus-System fallen, wird der Grenzwert für die Berechnung der CO₂-Komponente der Kraftfahrzeugsteuer auf den Wert reduziert, den ein Fahrzeug bei Mischfahrten über 95g an CO₂ pro Kilometer emittiert. Dies bedeutet für die überwiegende Mehrheit dieser Fahrzeuge eine Erhöhung der Kfz-Steuer.

34 Bonus-malus system for new vehicles (in schwedischer Sprache). Government.se. <https://www.regeringen.se/4a67df/contentassets/79f6d27416794f0bb146c792e02b65fc/forslag-till-statens-budget-for-2018-finansplan-och-skattefragor-kapitel-1-11-bilagor-1-18.pdf> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

35 Die Regierung hat darüber hinaus Mittel für einen Zuschuss für die Installationskosten einer Ladestation für Elektrofahrzeuge im Nachtragshaushalt 2019 bereitgestellt. Die Einzelheiten der Förderung sind derzeit noch nicht konkretisiert, aber das schwedische Umweltamt wird für den Antrag zuständig sein: Bidrag till privatpersoner för att installera laddstation – ladda hemma (<https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/laddstation-elfordon/>) (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019)).

36 60.000 SEK (Schwedische Kronen) entsprechen derzeit ca. 5.653 Euro (Stand: 3.6.2019).

Kaufzuschüsse für Elektrozweiräder

Im Rahmen der schwedischen „*Elektrofahrzeug-Prämie*“³⁷ konnten 2018 auch Elektrozweiräder gefördert werden. Die Förderung richtete sich an Personen über 18 Jahren beim Kauf eines Elektrofahrrads, eines Elektroscooters oder eines Elektromotorrads. Hobby- oder Spielzeugautos konnten nicht gefördert werden. Die Regierung hat im Jahr 2018 350 Millionen Schwedische Kronen für eine Prämie bereitgestellt, die bis zu 25 Prozent des Kaufpreises abdeckt. Der Zuschuss war auf ein Fahrzeug pro Person begrenzt. Der Zuschuss sollte 25 Prozent des Kaufpreises einschließlich Mehrwertsteuer entsprechen und maximal 10.000 SEK betragen. Diese Prämie sollte dazu beitragen, dass längere Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können und so zu weniger PKW-Verkehr führen. Der schwedische Riksdag (Parlament) hat im Dezember 2018 beschlossen, die Prämie einzustellen.

Energiesteuerbefreiung für elektrische Eisen-, Straßen- und U-Bahnen

Die Steuerbefreiung von Biokraftstoffen erhöht die Möglichkeit, das Ziel eines von fossilen Brennstoffen unabhängigen Verkehrssektors bis 2030 zu erreichen. Ausgangspunkt für die Festlegung des Richtwerts für die Bemessung der Energiesteuerausgaben ist, dass für den gesamten Energieverbrauch derselbe Steuersatz pro Energieeinheit gelten sollte. Der Elektromobilitätsverkehr für Eisenbahnen, Straßenbahnen und die U-Bahn bildet eine Ausnahme mit einer Befreiung von der Energiebesteuerung gemäß Kapitel 11, Abschnitt 9 des schwedischen Energiesteuergesetzes (1994:1776)³⁸. Der Hauptanreiz für die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehrsbereich ist eine Steuerbefreiung für Strom im Verkehrsbereich.

Elektrifizierte Straßen und Autobahnen

Die Projekte für elektrische Straßen und Autobahnen werden von der schwedischen Verkehrsbehörde, der schwedischen Energiebehörde und der schwedischen Innovationsagentur VINNOVA initiiert. Die Elektrifizierung der großen Verkehrsgebiete in Schweden ist ein Schritt zu einer energieeffizienten und fossilienfreien Flotte bis 2030.

Das Projekt *eRoadArlanda*³⁹ konzentriert sich auf Techniken, die in den letzten Jahren entwickelt wurden und basiert auf leitfähiger Technologie, die eine auf der Straße installierte, elektrische Schiene verwendet, so dass die entsprechenden Fahrzeuge darauf fahren und gleichzeitig während der Fahrt aufgeladen werden können. Ziel des Projektes ist es, eine Teststrecke aufzubauen, die entsprechende Technologie zu entwickeln und zu bewerten sowie Grundlagenwissen für die

37 Swedish Environmental Protection Agency. Report for Sweden on assessment of projected progress. March 2019. A report for assessment of projected progress in accordance with articles 13 and 14 under Regulation (EU) No 525/2013 of the European parliament and of the Council Decision a mechanism for monitoring and reporting greenhouse gas emissions and for reporting other information at national and Union level relevant to climate change.

38 Regeringens skrivelse 2018/19:98. Redovisning av skatteutgifter 2019 (nur in schwedischer Sprache). <https://www.regeringen.se/496088/contentassets/d1bb13b74b164d898721ed1814332fc6/redovisning-av-skatteutgifter-2019-skr.20181998.pdf> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

39 <https://eroadarlanda.com/about-the-project/> (zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

Implementierung von elektrifizierten Straßen im schwedischen Straßenverkehrssystem zu schaffen.

Das von der Region Gävleborg koordinierte *Elektroautobahnprojekt*⁴⁰ liefert Entscheidungsgrundlagen, wie die schwedischen Straßenverkehrssysteme in Zukunft weiterentwickelt werden können und ob z.B. eine elektrifizierte Straße auch für den Schwerlastverkehr die beste Alternative ist. Der nächste Schritt, der Bau einer erweiterten Pilotstrecke für die elektrische Autobahn, wird von der schwedischen Verkehrsbehörde für Sommer 2019 angekündigt.

4. Zusammenfassung

Zusammenfassend wird noch einmal im Überblick tabellarisch dargestellt, ab welchem Zeitpunkt die ausgewählten Länder einen Verkaufsstopp von Neufahrzeugen mit fossilen Brennstoffen planen und in welchen Ländern dies bereits gesetzlich geregelt bzw. ein entsprechendes Gesetz geplant ist.

	Geplanter Verkaufsstopp von Fahrzeugen mit fossilen Brennstoffen		
	Ab	Bereits gesetzlich geregelt	Gesetz geplant
Dänemark	2030	Nein	k.A.
Frankreich	2040	Nein	Ja
Großbritannien	2040	Nein	k.A.
Irland	2030	k.A.	k.A.
Niederlande	2030	Nein	k.A.
Norwegen	2025	Nein	Nein
Spanien	2040	Nein	Ja
Schweden	2030	Nein	k.A.

Ausführungen zu Bonus-Malus-Systemen, Kaufzuschüssen, Reduzierung der Kfz-Steuer etc. werden aufgrund der unterschiedlichen Ausgestaltung hier nicht noch einmal dargestellt.

40 <http://www.regiongavleborg.se/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/elvag/the-electric-highway-in-english/> (in englischer Sprache, zuletzt aufgerufen am 3.6.2019).

5. Anlagen

- Anlage 1** Elektromobilität in den Niederlanden. Fallstudie im Rahmen des Projekts Evolution2Green – Transformationspfade zu einer Green Economy. Adelphi research gemeinnützige GmbH. 2017.
https://evolution2green.de/sites/evolution2green.de/files/documents/2017-04-e2g-fallstudie_emobilitaet_niederlande_borderstep_0.pdf (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).
- Anlage 2** Towards zero emission transport in Norway. Washington, DC. Karine Hertzberg, January 14, 2019.
<http://www.trbsustainability.org/wp-content/uploads/2019/01/Towards-zero-emission-transportation-in-Norway.pdf> (zuletzt aufgerufen am 29.5.2019).
- Anlage 3** Incentives for Electric Vehicles in Norway. Ecofys und adelphi. 2018.
<https://www.euki.de/wp-content/uploads/2018/11/fact-sheet-incentives-for-electric-vehicles-no.pdf> (zuletzt aufgerufen am 29.5.2019).
- Anlage 4** Elektromobilität in Norwegen. Fallstudie im Rahmen des Projekts Evolution2Green – Transformationspfade zu einer Green Economy. Adelphi research gemeinnützige GmbH. 2017.
https://evolution2green.de/sites/evolution2green.de/files/documents/2017-05-e2g-fallstudie_emobilitaet_norwegen_borderstep_0.pdf (zuletzt aufgerufen am 4.6.2019).
