

STELLUNGNAHME

zu dem Referentenentwurf der Bundesregierung zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-minderungs-Quote

und

zu dem Referentenentwurf der Bundesregierung zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-minderungs-Quote

Berlin, den 14.10.2020

Der Biogasrat⁺ e. V. ist der Verband für dezentrale Energieversorgung und vertritt die Interessen der führenden Marktteilnehmer. Dabei steht die Markt- und Systemintegration der erneuerbaren Energien entlang der gesamten Wertschöpfungskette im Vordergrund. Biogas/Biomethan kann im Strom-, Wärme- und Kraftstoffmarkt wesentlich dazu beitragen, die ökologischen Zielvorgaben der Politik zu erfüllen, ohne dabei unnötige Kosten für die Allgemeinheit zu verursachen. Aus diesem Grund setzt sich der Verband für einen stärkeren Einsatz von Biomethan in allen Nutzungspfaden ein, indem die rechtlichen Rahmenbedingungen optimiert und dadurch eine nachhaltige Entwicklung des Marktes sichergestellt wird.

Biogasrat⁺ e.V. – dezentrale energien | Mittelstraße 55 | 10117 Berlin | geschaeftsstelle@biogasrat.de | Tel. +49 30 206 218 100 | www.biogasrat.de

1. Einleitung

Mit den aktuellen Referentenentwürfen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote sollen die Vorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) zur Einbeziehung erneuerbarer Energien im Verkehrssektor (Artikel 25-28) in nationales Recht implementiert werden. Laut Klimaschutzgesetz sollen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 im Verkehrssektor auf 95 Mio. Tonnen CO₂-eq. sinken. Am 19. August 2020 hat das Bundeskabinett den nationalen Klimaschutzbericht 2019 beschlossen. Dieser betrachtet die Entwicklung der nationalen Treibhausgasemissionen ggü. dem Referenzjahr 1990 bis zum Jahr 2019 in den einzelnen Sektoren unter Berücksichtigung beschlossener Klimaschutzmaßnahmen. Insbesondere im Verkehrssektor zeigt der Bericht sehr deutlich, dass die bislang ergriffenen Klimaschutzmaßnahmen - fokussiert auf die Förderung der Elektromobilität - den Anstieg klimaschädlicher Treibhausgasemissionen nicht bremsen konnten. Im Jahr 2019 sind die Treibhausgasemissionen des Verkehrs erneut gestiegen auf 163,5 Mio. Tonnen CO₂-eq. und lagen damit auf dem Niveau des Referenzjahres 1990 (163 Mio. Tonnen CO₂-eq.). Die Prognose der Bundesregierung für 2020 geht von einem weiteren Anstieg auf 166 Mio. t CO₂-eq. aus. Der kleine Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor wird im Wesentlichen durch Biokraftstoffe getragen und lag auch in 2019 nur bei rund 5,6 Prozent. Gleichzeitig stieg der Endenergieverbrauch im Verkehrssektor auf 751 Millionen TWh (2018) an.¹ Obgleich Kraftfahrzeuge heute, aufgrund der technischen Weiterentwicklung der Motoren, deutlich weniger Abgase emittieren, werden allein durch die Zunahme des Pkw-, Liefer- und Schwerlastverkehrs sowie dem wachsenden Kfz-Bestand mehr und vor allem fossile Kraftstoffe getankt und somit mehr klimaschädliche Emissionen freigesetzt. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass für die Erreichung der deutschen Klimaschutzziele im Verkehrssektor neben der Reduzierung des Endenergieverbrauchs die technologieneutrale Nutzung aller erneuerbaren Kraftstoffoptionen erforderlich; die starke Fokussierung auf strombasierte Kraftstoffe und Elektromobilität wird zu einer deutlichen Zielverfehlung führen.

2. Zusammenfassung

Der Biogasrat⁺ e.V. bewertet die vorgelegten Referentenentwürfe der Bundesregierung als unzureichend, um die deutschen Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 zu erreichen. Aus Sicht des Biogasrat⁺ e.V. sind folgende wesentlichen Neuregelungen dringend notwendig:

1. schrittweise Anhebung der Treibhausgasminderungsquote bis zum Jahr 2030 auf 20 Prozent, beginnend mit dem Verpflichtungsjahr 2021
2. Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehrssektor auf 20 Prozent im Jahr 2030
3. deutliche Anhebung der Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe biogenen Ursprungs bis zum Jahr 2030 auf 3,5 Prozent (energetisch), beginnend ab dem Verpflichtungsjahr 2021
4. Nutzung konventioneller Biokraftstoffe verbindlich bei 6,5 Prozent bis 2030 festschreiben, um das THG-Minderungspotenzial nachhaltig erzeugter konventioneller Biokraftstoffe auszuschöpfen
5. Streichung der 4fachen Anrechenbarkeit von erneuerbarem Strom, der in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutzt wird, zur Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote
6. Streichung der Option Upstream-Emissionsminderungen zur Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote
7. Zulassung von Biomethan zur Erzeugung von grünem Wasserstoff

¹ AG Energiebilanzen, 2020

3. Stellungnahme zu dem Referentenwurf der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote und zu dem Referentenentwurf der Bundesregierung zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

a) zu § 37a Abs. 4 BImSchG – Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote

Die Treibhausgasminderungsquote verpflichtet die Inverkehrbringer von Kraftstoffen, die Treibhausgasemissionen, die bei der Nutzung der Kraftstoffe entstehen, zu reduzieren. Die Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit Kraftstoff müssen demnach ab dem Jahr 2020 um 6 Prozent sinken. Der nun vorgelegte Referentenentwurf friert diese Treibhausgasminderungsverpflichtung bis zum Jahr 2025 bei 6 Prozent ein, erst ab dem Jahr 2026 soll die Treibhausgasminderungsquote geringfügig auf 7,25 Prozent steigen. Diese Regelung lehnt der Biogasrat⁺ e.V. ausdrücklich ab. Die THG-Minderungsquote ist das wirksamste Instrument zur Einsparung klimaschädlicher Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Allein durch die Nutzung nachhaltig zertifizierter Biokraftstoffe anstelle fossiler Kraftstoffe wurden im Jahr 2018 rund 9,5 Millionen Tonnen CO₂-eq. vermieden.² Das Einfrieren der THG-Minderungsquote bis 2025 auf 6 Prozent verbunden mit der geplanten 4fachanrechnung für Elektromobilität auf die THG-Minderungsquote sowie der Erweiterung der Erfüllungsoptionen für die Treibhausgasminderung führen im Ergebnis dazu, dass real weniger erneuerbare Energien als im Jahr 2020 eingesetzt werden und die THG-Minderung unter das heutige Niveau sinken wird. Die aktuelle Regelung im Referentenentwurf erweckt den Eindruck, dass Klimaschutz im Verkehrssektor bis zum Jahr 2025 vorsätzlich verhindert werden soll. Zugleich fehlen Erzeugern erneuerbarer Energien auch dringend notwendige Absatzperspektiven im Verkehrssektor und damit auch die notwendige Investitionssicherheit.

Handlungsbedarf:

Um den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehrssektor und die Marktentwicklung erneuerbarer Kraftstoffe mit geringer THG-Intensität zu verstetigen und so die Defossilisierung des Verkehrssektors insbesondere im Straßenverkehr dauerhaft und sofort voranzubringen, muss die THG-Minderungsquote ab 2021 schrittweise auf 20 Prozent bis zum Jahr 2030 angehoben werden.

Jahr	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
THG-Quote in %	6	10	12	14	15	16	17	18	19	20

b) zu § 37a Abs. 5 Nr. 5 BImSchG – Streichung der Erfüllungsoption Upstream-Emissionsminderung

Aktuell besteht für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen die Möglichkeit, ihre Treibhausgasminderungsverpflichtung gemäß der Upstream-Emissionsminderungs-Verordnung (UERV) in Höhe von 1,2 Prozent mit so genannten UER-Maßnahmen zu erfüllen. Darunter sind Emissionsminderungen bei der Förderung fossiler Kraftstoffe zu verstehen, die, obgleich sie im Ausland erfolgen und keinen Klimaschutzbeitrag in Deutschland leisten, auf die nationale THG-Minderungsquote angerechnet werden

² Evaluations- und Erfahrungsbericht 2018, BLE

können. Diese Regelung lehnt der Biogasrat⁺ e.V. ausdrücklich ab. Wie der Referentenentwurf in der Gesetzesbegründung zu Nummer 10 (§ 11 Absatz 1 Satz 1) zutreffend feststellt, „ist zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Treibhausgasneutralität eine vollständige Abkehr von fossilen Energieträgern erforderlich. Aus diesem Grund wird die Anrechenbarkeit von fossilen Kraftstoffen auf die Treibhausgasminderungsquote beendet.“ Es ist daher im Sinne dieser Gesetzesbegründung nur folgerichtig, auch die Upstream-Emissionsminderungen bei der Förderung fossiler Kraftstoffe als Option zur Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote zu streichen.

Handlungsbedarf:

Streichung von § 37a Abs. 5 Nr. 5 BImSchG

c) zu § 1 Absatz 2 38. BImSchV - Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Verkehr in 2030

Laut Referentenentwurf soll der Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Verkehr in 2030 lediglich bei 14 Prozent liegen und entspricht damit den Mindestanforderungen der RED II. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, höhere Anteile an erneuerbaren Energien festzulegen. Mit Blick auf die deutschen Klimaschutzziele im Verkehrssektor laut Klimaschutzgesetz und der bisherigen kompletten Zielverfehlung Deutschlands bei der Treibhausgasminderung im Verkehrssektor ggü. 1990 ist es völlig inakzeptabel, dass der Anteil erneuerbarer Energien im Jahr 2030 nur bei 14 Prozent liegen soll. Hinzu kommt, dass durch die im Referentenentwurf geplanten Regelungen zur Mehrfachanrechnung bei der Elektromobilität die erneuerbaren Ziele erreicht werden, ohne dass eine zusätzliche, reale Treibhausgaseinsparung erfolgt ist.

Handlungsbedarf:

Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien auf 20 Prozent bis 2030. Um die laut Klimaschutzgesetz festgelegte THG-Minderung auf 95 Millionen Tonnen CO_{2-eq}/a in 2030 (Status Quo: 163,5 Mio. CO_{2-eq}) zu erreichen, ist ein höherer energetischer Anteil von erneuerbaren Kraftstoffen notwendig.

d) zu § 14 Abs. 1 38. BImSchV - Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe

Grundsätzlich begrüßt der Biogasrat⁺ e.V. die Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe biogenen Ursprungs. Gleichwohl ist diese viel zu niedrig ausgestaltet, um die Nutzung der bereits heute verfügbaren Mengen an fortschrittlichen Biokraftstoffen und notwendige Investitionen in die Umrüstung der Anlagentechnik auf einen stärkeren Einsatz von Rest- und Abfallstoffen anzureizen sowie für Planungssicherheit bei der künftigen Substratversorgung zu sorgen. Damit wird das hohe THG-Minderungspotenzial fortschrittlicher Biokraftstoffe im Verkehrssektor und deren möglicher Beitrag zur Erfüllung der Treibhausgasminderungsziele im Verkehrssektor leichtfertig verschenkt.

Handlungsbedarf:

ambitionierte Anhebung der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe bis zum Jahr 2030 auf 3,5 Prozent energetisch, beginnend ab dem Jahr 2021.

Jahr	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Unterquote in %	0,3	0,4	0,5	0,8	1,00	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5

e) zu § 13 Abs. 1 38. BImSchV – Obergrenze für die Nutzung konventioneller Biokraftstoffe

Laut Referentenentwurf soll eine Obergrenze für die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (energetischer Anteil) auf die THG-Minderungsquote eingeführt werden, die von 3,2 Prozent ab dem Jahr 2022 bis auf 2,7 Prozent ab dem Jahr 2026 abgesenkt werden soll. Diese Regelung lehnt der Biogasrat⁺ e.V. ausdrücklich ab. Konventionelle Biokraftstoffe leisten mit einer THG-Einsparung von 6 Millionen Tonnen CO_{2-eq.} pro Jahr einen herausragenden Beitrag in Deutschland bei der Treibhausgasminderung im Verkehrssektor. Die im Referentenentwurf vorgesehene Begrenzung konventioneller Biokraftstoffe entbehrt jeder sachlichen und fachlichen Begründung. Deutschland verfügt über eine landwirtschaftliche Nutzfläche von rund 16,7 Millionen Hektar. Davon sind mehr als 4,7 Millionen Hektar Dauergrünland. Auf 2,67 Millionen Hektar wuchsen 2019 in Deutschland Pflanzen, die für die Energiegewinnung bzw. die industrielle Nutzung angebaut wurden. Im Vergleich zum Jahr 2018, als 2,72 Millionen Hektar für die Produktion nachwachsender Rohstoffe genutzt wurden, mit denen vor allem Strom, Wärme und Biokraftstoffe erzeugt werden, ging die Flächennutzung zurück. Es besteht vor diesem Hintergrund keine Veranlassung, die unter strengen Nachhaltigkeitsanforderungen produzierten und zertifizierten konventionellen Biokraftstoffe in Deutschland unverhältnismäßig zu begrenzen. Der Anbau und die Nutzung nachwachsender Rohstoffe für die Biokraftstofferzeugung sind ein wesentlicher Teil der landwirtschaftlichen- und biokraftstofferzeugenden Wertschöpfungskette, der mit den vorgesehenen Einschränkungen gefährdet wird. Zudem lässt sich die vorgesehene Begrenzung auch nicht aus der RED II ableiten. Die RED II sieht eine Begrenzung konventioneller Biokraftstoffe vor, aber diese gilt nur mit Blick auf die Anrechenbarkeit auf die Erneuerbaren-Energien-Ziele im Verkehrssektor, die Deutschland bzw. die Mitgliedsstaaten zu erfüllen haben (vgl. Art. 7 RED II). Nachhaltig produzierte konventionelle Biokraftstoffe leisten nachweislich einen hohen THG-Minderungsbeitrag und stehen für realen Klimaschutz, von daher sollte dieser Beitrag in Deutschland auch genutzt werden, unabhängig davon, dass ein Teil dieser Biokraftstoffe nicht auf die Erneuerbaren-Energien-Ziele Deutschlands angerechnet werden kann.

Handlungsbedarf:

Anhebung der Obergrenze für die Nutzung konventioneller Biokraftstoffe auf 6,5 Prozent (energetisch). Nach derzeit geltendem Recht ist in § 13 Abs. 1 38. BImSchV bereits eine Obergrenze für die Nutzung konventioneller Biokraftstoffe von 6,5 Prozent festgelegt. Der Biogasrat⁺ e.V. spricht sich klar dafür aus, diese Obergrenze von 6,5 Prozent ab 2021 festzuschreiben, um das THG-Minderungspotenzial nachhaltig erzeugter konventioneller Biokraftstoffe auszuschöpfen

f) zu § 5 Abs. 1 38. BImSchV – 4fache Anrechnung von erneuerbarem Strom auf die THG-Minderungsverpflichtung

Laut Referentenentwurf soll erneuerbarer Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb, der aus dem Stromnetz entnommen wurde, künftig mit dem Vierfachen seines Energiegehalts auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden können. Der Biogasrat⁺ e.V. lehnt diese Regelung ausdrücklich als schwere Wettbewerbsverzerrung und Verstoß gegen das Prinzip der Technologieneutralität ggü. anderen verfügbaren erneuerbaren Kraftstoffoptionen und Antriebstechnologien ab. Zudem wird mit dieser Mehrfachanrechnung kein realer THG-Minderungsbeitrag und damit auch kein real messbarer Klimaschutzbeitrag geleistet. Im Klartext: Wenn bei Nutzung der Elektromobilität eine Tonne CO_{2-eq.} eingespart wird, wird diese Einsparung als vier Tonnen CO_{2-eq.}-Einsparung bewertet. Darüber hinaus ist diese Mehrfachanrechnung weder

Anlage: Elektromobilität: Überblick Fördermaßnahmen

Nr.	Förderbezeichnung	Beschreibung der Fördermaßnahme	Förderung	Förderdauer	Fördervolumen
1.	Kaufprämie/Umweltbonus für E-Autos /Innovationsprämie Corona-Konjunkturpaket	Zuschuss beim Kauf eines E-Autos oder eines Plug-In Hybrid-Fahrzeug, um Anschaffungskosten eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges zu senken	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	Grundsätzliche Dauer nach Klimaschutzgesetz 2030 von 05.11.2019 bis 31.12.2025 Erhöhte Variante nach Corona-Konjunkturpaket von 08.07.2020 bis 31.12.2021	Grundsätzlich ist die erhöhte Innovationsprämie nach dem Klimaschutzgesetz 2030 bei reinen E-Autos (<u>nochmal bei Corona-Konjunkturpaket</u>): >40.000€ → 6.000€ (9.000€) <40.000€ → 5.000€ (7.500€) Für Plug-In Hybride: >40.000€ → 4.500€ (6.750€) <40.000€ → 3.750€ (5.625€) Alle Angaben sind die Maximalwerte Gesamtvolumen unbekannt Für die extra Förderung aus Corona-Konjunkturpaket wird mit zusätzlichem Finanzbedarf von 2,2 Mrd. € kalkuliert (zusammen mit 3)
2.	Kraftfahrzeugsteuerbefreiung Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität Regierungsentwurf zur Änderung der Kfz-Steuer	Reine E-Autos sind für maximal 10 Jahre von der Kfz-Steuer befreit → Befreiung gilt für neuzugelassene und umgerüstete Fahrzeuge, die bis zum 31.12.2025 angemeldet wurden bis maximal zum 31.12.2030 →senkt die Betriebskosten eines Fahrzeuges	Bundesministerium der Finanzen	Verlängerung gilt nun bis zum 31.12.2030 Limit zur Anmeldung ist jedoch der 31.12.2025 → bis dahin muss die Steuerbefreiung angemeldet sein	Gesamtvolumen unbekannt
3.	Sonderregelung bei Dienstwagenbesteuerung für E-Fahrzeuge und Plug-In Hybrid-Fahrzeuge	Für normale Fahrzeuge liegt die Steuer bei:	Bundesministerium der Finanzen	Verlängerung bis zum 31.12.2030	Gesamtvolumen unbekannt

Nr.	Förderbezeichnung	Beschreibung der Förderungsmaßnahme	Förderung	Förderdauer	Fördervolumen
	Änderung der Dienstwagenbesteuerung 2019	<ul style="list-style-type: none"> • 1% des Listenpreises <p>E-Autos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1% des ¼ Listenpreises <p>Plug-In Hybride:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1% des ½ Listenpreises <p>Ansprüche für die Förderung von Plug-In Hybride steigt ab 2022 auf 60km Mindestreichweite mit maximalen CO₂-Ausstoß von 50g/km → soll Betriebskosten für Dienstwagen senken und auch mehr E-Autos langfristig auf den Gebrauchtwagenmarkt bringen (Nebeneffekt)</p>			
4.	Aufbau der öffentlich-zugänglichen Ladesäuleninfrastruktur (Masterplan Ladesäuleninfrastruktur) Masterplan Ladesäuleninfrastruktur Corona-Konjunkturpaket	Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur soll von staatlicher Seite gefördert werden Private Investoren, Städte und Gemeinden können Förderanträge stellen (bis zu 50% der förderfähigen Kosten) →“Förderfähig sind Investitionen rund um die Hardware sowie die Netzanschlusskosten für Normal- und Schnellladepunkte“ Ziele 2020: 15.000 öffentlich zugängliche Ladesäulen Fördermittel bis zu 300 Mio. €	Nationale Leitstelle Ladesäuleninfrastruktur bei der NOW GmbH Überstehendes Ministerium: Bundesministerium für Verkehr	Zeitraum der Umsetzung ist von 2020 bis 2030 angesetzt Förderprogramme sollen bis 2025 angesetzt sein	Gesamtvolumen nach Masterplan Ladesäuleninfrastruktur: 3 Mrd. € Nach Corona-Konjunkturpaket nochmal 2,5 Mrd. € für „Ausbau einer modernen Ladesäulen-Infrastruktur, die Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität und in die Batteriezellfertigung“, aber wie viel direkt in die Förderung des Ausbaus fließen ist nicht klar definiert

Nr.	Förderbezeichnung	Beschreibung der Förderungsmaßnahme	Förderung	Förderdauer	Fördervolumen
		Ziele 2021: 50.000 öffentlich-zugängliche Ladesäulen + 15.000 zusätzliche von der Automobilwirtschaft → soll nötige Infrastruktur schaffen, um Attraktivität zu erhöhen			
5.	Förderung für die nicht-öffentlich-zugängliche Ladesäuleninfrastruktur Masterplan Ladesäuleninfrastruktur	Finanzielle Förderung für private Nutzung von Ladesäulen und soll gezielt ausgestaltet mit Berücksichtigung auf: <ul style="list-style-type: none"> • Private Nutzung in Ein- und Mehrfamilienhäusern • Immobiliengesellschaften • Flottenbetreibern →gefördert wird Ladeeinrichtung sowie Investitionskosten	Nationale Leitstelle Ladesäuleninfrastruktur bei der NOW GmbH Überstehendes Ministerium: Bundesministerium für Verkehr	Bisher nur auf 2020 begrenzt	50 Mio. € zusätzlich für 2020
6.	Überarbeitung der Ladesäulenverordnung (LSV) Masterplan Ladesäuleninfrastruktur	Verbesserung der Authentifizierung, Bezahlsysteme und Roaming bei den Ladesäulen, um Benutzerfreundlichkeit der Ladesäulen zu verbessern (auch auf europäischer Ebene) Zudem in EEG-Novelle 2020 sollen Rechtsunsicherheit bei Abrechnung und Zahlung der EEG-Umlage in Bezug auf den Ladestrom beseitigt werden → bisher nicht weiter konkretisiert	Bundesministerium für Wirtschaft	Kein Zeitraum angegeben	Keine Angabe

Nr.	Förderbezeichnung	Beschreibung der Förderungsmaßnahme	Förderung	Förderdauer	Fördervolumen
7.	Elektromobilität in öffentlichen Fuhrparks	Der öffentliche Fuhrpark (Bundesregierung) soll zu min. 20% aus elektrischen Fahrzeugen bestehen	Bundesregierung	Keine Angaben	100 Mio. €
8.	Förderung von Elektrobussen Förderrichtlinie Elektrobusse Corona-Konjunkturpaket	Beschaffung von Elektrobussen für öffentlichen Personennahverkehr wird gefördert: Bei Anschaffung von 5 oder mehr Elektrobussen oder Plug-In Hybridbussen: <ul style="list-style-type: none"> • Elektrobusse mit bis zu 80% der Investitionsmehrkosten • Plug-In Hybridbusse mit bis zu 40% der Investitionsmehrkosten 	Bundesministerium für Umwelt	Seit 2018	600 Mio. € Wurde über Corona-Konjunkturprogramm nochmals aufgestockt bis 2021
9.	Investitionen in ein „Bus- und LKW-Flotten-Modernisierungsprogramm“ Corona-Konjunkturpaket	Wurde in Corona-Konjunkturpaket festgeschrieben Steht kommunalen und privaten Betreibern offen, für die Förderung alternativer Antriebe (vermutlich vorwiegend Elektro)	Bundesregierung	Keine Angaben	Zusammen mit Aufstockung (siehe 8) 1,2 Mrd. €
10.	Flottenaustauschprogramm „Sozial & Mobil“ Corona-Konjunkturpaket	Soziale Dienste sollen beim Flottenaustausch unterstützt werden, um Elektromobilität im Stadtverkehr zu fördern	Bundesregierung	Keine Angaben	200 Mio. €
11.	Bonusprogramm für Zukunftsinvestitionen für Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie Corona-Konjunkturpaket	Förderung von Investitionen in neuen Technologien, Verfahren und Anlagen Für Zulieferindustrie:	Bundesregierung	2020 und 2021	Gesamtvolumen 2 Mrd. € Zulieferindustrie: davon 1 Mrd. €

Nr.	Förderbezeichnung	Beschreibung der Förderungsmaßnahme	Förderung	Förderdauer	Fördervolumen
		Forschung und Entwicklung für transformationsrelevante Innovationen und neue regionale Innovationscluster werden gezielt gefördert im Jahr 2020 und 2021			
12.	Förderprogramme für Forschung und Entwicklung der Elektromobilität Corona-Konjunkturpaket	Verschiedene Förderung von Projekten, die die „Hebung des Potenzials von Elektrofahrzeugen für den Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz“ im Fokus haben	BMU, BMWi, BMVI, BMBF	Keine Angabe	unbekannt
13.	Elektromobilitätsgesetz (Bevorrechtigungen) Elektromobilitätsgesetz	Elektrofahrzeuge oder auch Plug-In Hybride (wenn CO ₂ -Ausstoß max. bei 50 g/km liegt oder elektrischen Reichweite von 40km) können speziell gekennzeichnet werden (ein „E“ auf dem Kennzeichen), um dann bestimmte ordnungsrechtliche Vorteile zu erhalten, zum Beispiel in den Bereichen: <ul style="list-style-type: none"> • Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen (auch Gebühren) • Nutzung von bestimmten Straßen, Wegen etc. (Busspuren) • Aufhebung von Durchfahrtsverboten 	BMVI	Keine Angabe	unbekannt

Nr.	Förderbezeichnung	Beschreibung der Förderungsmaßnahme	Förderung	Förderdauer	Fördervolumen
14.	§ 7c Sonderabschreibung für Elektronutzfahrzeuge und elektrisch betriebene Lastenfahrräder	Durch das Jahressteuergesetz 2019 wurde mit § 7c EStG für neue, rein elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (sog. Elektronutzfahrzeuge) und Lastenfahrräder das Wahlrecht zu einer Sonderabschreibung von 50 % im Jahr der Anschaffung neben der planmäßigen AfA nach § 7 Abs. 1 EStG geschaffen.	BMF	Keine Angabe	unbekannt