

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck, Dr. Moritz Heuberger, Max Lucks, Karoline Otte, Stefan Schmidt, Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Dr. Julia Verlinden, Dr. Sebastian Schäfer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verteilungs-, umwelt- und klimapolitische Aspekte der steuerlichen Förderung der Elektromobilität

Mit ihrem Koalitionsvertrag haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD steuerliche Anreize für die Elektromobilität vereinbart, insbesondere die Erhöhung der Bruttolistenpreisgrenze bei der besonders geringen Dienstwagenbesteuerung für Elektrofahrzeuge auf 100 000 Euro sowie eine Sonderabschreibung bzw. arithmetisch-degressive Abschreibung für neu angeschaffte Elektrofahrzeuge (Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD, 2025: Verantwortung für Deutschland. 21. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages, S. 22 ff.). Diese Maßnahmen sind im Gesetzentwurf für ein steuerliches Investitionsfortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland konkretisiert und sollen Unternehmen sowie private Haushalte beim Einstieg in die Elektromobilität unterstützen.

Gleichzeitig bergen die Förderinstrumente nach diesbezüglichen Gutachten und Studien erhebliche verteilungspolitische Probleme. Insbesondere steuerliche Vorteile bei der Dienstwagenbesteuerung und spezielle Abschreibungsmodelle werden überwiegend von einkommensstarken Haushalten, bestimmten Branchen und großen Unternehmen in Anspruch genommen, während durchschnittliche und einkommensschwache Haushalte, das Handwerk, gemeinnützige Organisationen wie kirchliche Pflegedienste und kleine sowie mittlere Unternehmen deutlich weniger profitieren (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft [FÖS], 2025, foes.de/publikationen/2025/2025-05_FOES_E-Mobilitaet.pdf; Öko-Institut, 2023, www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Verteilungswirkungen-ausgewaehlter-klimapolitischer-Massnahmen-im-Bereich-Mobilitaet_Oeko-Institut.pdf). Zudem wird kritisiert, dass die Klimaschutzwirkung durch die Förderung großer, teurer Fahrzeuge begrenzt bleibt und die Entwicklung eines breiten Marktes für private E-Mobilität vernachlässigt wird, was durch die Anhebung der Bruttolistenpreisgrenze auf 100 000 Euro noch verstärkt wird (Öko-Institut, 2025, www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Agora-Verkehrswende-Dienstwagen-auf-Abwegen.pdf; Wisbert/Voit, 2025, www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2025/heft/5/beitrag/optimierte-foerderung-von-elektrofahrzeugen-als-schluessel-zur-erreichung-nationaler-klimaziele.html).

Die Förderung der Elektromobilität soll Innovation und Arbeitsplätze sichern, sollte aber auch nach Ansicht der Fragestellenden bezahlbare Mobilität und faire Teilhabe für alle ermöglichen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwiefern die aktuell geplanten Maßnahmen tatsächlich zu einer gerechten Verteilung der Förderwirkungen beitragen, ob sie die Klimaschutzziele im Ver-

kehrssektor effektiv unterstützen und wie Mitnahmeeffekte vermieden sowie fiskalische Nachhaltigkeit sichergestellt werden können. Insbesondere ist unklar, ob das im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD ebenfalls vorgesehene „Programm für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen aus Mitteln des EU-Klimasozialfonds, um den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität gezielt zu unterstützen“ einen ausreichenden sozialen Ausgleich schafft und wie die Förderung gezielt auf kleine, effiziente Fahrzeuge sowie preissensitive Zielgruppen ausgerichtet werden kann (Öko-Institut, 2025; Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung [ISI], 2024, www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/E/evaluation-der-richtlinie-zur-foerderung-des-absatzes-von-elektrisch-betriebenen-fahrzeugen.pdf?__blob=publicationFile&v=4).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der wissenschaftlichen Einschätzung, dass die steuerlichen Förderungen für Elektrofahrzeuge – insbesondere die Anhebung der Bruttolistenpreisgrenze auf 100 000 Euro und die arithmetisch-degressive Abschreibung – überwiegend einkommensstarke Haushalte und Unternehmen begünstigen und damit die soziale Ungleichheit verstärken, und welche konkreten Zahlen liegen ihr zu den begünstigten Einkommensdezilen, Haushaltskonstellationen, Unternehmensgrößen sowie Branchen vor (FÖS, 2025; Öko-Institut, 2023)?
2. Soll mit dem im Koalitionsvertrag angekündigten „Programm für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen aus Mitteln des EU-Klimasozialfonds, um den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität gezielt zu unterstützen“, das die Bundesregierung plant, ein Social-Leasing-Programm für Elektrofahrzeuge umgesetzt werden, wenn nein, was wird stattdessen unter diesem Programm verstanden, und welche konkreten Maßnahmen sind im Rahmen dieses Programms vorgesehen?
3. Ab wann wird die Bundesregierung, nachdem E-Mobilität bislang vor allem über Dienstwagenbesteuerung und Abschreibungen gefördert wird und hiervon in erster Linie einkommensstarke Haushalte und Unternehmen profitieren (FÖS, 2025), mit dem im Koalitionsvertrag angekündigten Programm für mittlere und kleine Einkommen auch die E-Mobilität von Menschen mit geringeren Einkommen fördern?
4. Wie hoch werden die jährlich bereitgestellten Mittel für dieses Programm sein, wird die Bundesregierung hierfür eigene Haushaltsmittel oder ausschließlich Mittel des EU-Klimasozialfonds einsetzen, und wie viele Haushalte werden voraussichtlich von diesem Programm profitieren?
5. Wie will die Bundesregierung konkret sicherstellen, dass dieses im Koalitionsvertrag 2025 vorgesehene Programm für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen tatsächlich einen ausreichenden sozialen Ausgleich schafft, insbesondere angesichts der Tatsache, dass bisherige steuerliche Förderungen Menschen mit geringem Einkommen nicht erreichen (Öko-Institut, 2025, www.oeko.de/news/pressemeldungen/social-leasing-wie-der-zugang-zu-elektrofahrzeugen-auch-ohne-hohes-einkommen-gelingen-kann/; Transport and Environment, 2025, www.transportenvironment.org/t-e-deutschland/articles/social-leasing-t-e-fordert-schnelle-umsetzung-in-deutschland)?
6. Wie geht die Bundesregierung mit der Gefahr um, dass das „Programm für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen aus Mitteln des EU-Klimasozialfonds, um den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität gezielt zu unterstützen“ nur einen Teil der Zielgruppe abdeckt, und wird dies

klare Vorgaben zur Förderung kleiner, effizienter Fahrzeuge enthalten, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

7. Welche Einkommensgrenzen, Haushaltskonstellationen, Zugangsvoraussetzungen sowie branchenspezifischen Regelungen sind für dieses Programm konkret vorgesehen?
8. Welche wissenschaftlichen Belege liegen der Bundesregierung dazu vor, dass die Einführung einer arithmetisch-degressiven Abschreibung für Elektrofahrzeuge tatsächlich einen nachhaltigen Mehrwert für den Wirtschaftsstandort Deutschland schafft, wenn laut Fraunhofer ISI (2024), Center Automotive Research und Öko-Institut (2025) solche Maßnahmen primär großvolumige, teure Modelle, bestimmte Unternehmensgrößen und große Leasinggesellschaften begünstigen, es bei letzteren fraglich ist, ob sie die Förderung an ihre Flottenkunden weitergeben, keine hinreichende Evidenz für einen zusätzlichen Investitionsimpuls besteht, und welche empirischen Daten liegen zu den tatsächlich erreichten Zielgruppen und Branchen vor?
9. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass die steuerlichen Förderungen für Elektrofahrzeuge tatsächlich einen signifikanten Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor leisten, wenn laut Öko-Institut (2025) und Center Automotive Research (2025) die größte Klimaschutzwirkung nicht durch allgemeine steuerliche Förderung von großvolumigen und besonders teuren Modellen, sondern durch gezielte Förderprogramme für kleine, effiziente Fahrzeuge und preissensitive Haushalte erzielt wird, und welche Zielgruppen werden nachweislich erreicht?
10. Vor dem Hintergrund, dass die EU-Flottengrenzwerteverordnung für Pkws in den kommenden Jahren zu CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor führen wird (Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit [BMUV], 2020, www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/zusammenfassung_co2_flottengrenzwerte.pdf) – rechnet die Bundesregierung damit, dass die steuerliche Förderung von E-Mobilität im Rahmen des Investitionssofortprogramms zu zusätzlichen CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor führt, die nicht auch durch die EU-Flottengrenzwerte erreicht werden, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung diese Annahme?
11. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass die steuerlichen Entlastungen für Elektrofahrzeuge nicht primär zu Mitnahmeeffekten bei ohnehin geplanten Investitionen führen und die Klimaschutzziele für 2030 und 2045 tatsächlich erreicht werden, wenn laut Fraunhofer ISI (2024) und Center Automotive Research (2025) die größten Markteffekte und Klimaschutzbeiträge durch gezielte Förderprogramme für preissensitive Segmente und bestimmte Unternehmensgrößen erzielt werden?
12. Welche konkreten Schritte unternimmt die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass auch einkommensschwache Haushalte, bestimmte Haushaltskonstellationen sowie Beschäftigte im Handwerk, in gemeinnützigen Organisationen wie kirchlichen Pflegediensten und in kleinen und mittleren Unternehmen einen Zugang zur E-Mobilität erhalten, insbesondere angesichts der Tatsache, dass der Gebrauchtwagenmarkt bislang noch zu wenig geeignete kleine und effiziente E-Fahrzeuge bietet und der Großteil der Haushalte mit geringem Einkommen auf diesen Markt angewiesen sind (International Council on Clean Transport [ICCT], 2023, theicct.org/publication/soziale-teilhabe-im-ubergang-von-verbrenner-zu-elektro-pkw-monitor-dec24/; Öko-Institut, 2025)?

13. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der wissenschaftlichen Einschätzung, dass die Konzentration der steuerlichen Förderung auf teure E-Dienstwagen und betrieblich genutzte Fahrzeuge die Entwicklung eines breiten Marktes für private E-Mobilität vernachlässigt, insbesondere wenn der Anreiz für private Haushalte ohne Dienstwagenprivilegien gering bleibt und bestimmte Haushaltskonstellationen sowie Einkommensgruppen systematisch benachteiligt werden (Öko-Institut, 2025; Wisbert/Voit, 2025)?
14. Sollen die Kaufanreize für E-Mobilität laut Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD auch durch Kaufanreize für private E-Mobilität umgesetzt werden, und wenn ja, wann wird die entsprechende Förderung beginnen?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die fiskalische Nachhaltigkeit der geplanten steuerlichen Entlastungen für Elektrofahrzeuge angesichts der erheblichen Mindereinnahmen für den Staatshaushalt und der gleichzeitigen Notwendigkeit, Investitionen in öffentliche Infrastruktur und soziale Sicherungssysteme zu finanzieren (FÖS, 2025)?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die geplanten Maßnahmen zur Ausweitung der Steuervergünstigung für E-Dienstwagen sowie zur Einführung spezieller Abschreibungen vor dem Hintergrund der „Leitlinien der Subventionspolitik der Bundesregierung“ (Bundesministerium der Finanzen, 29. Subventionsbericht des Bundes, 2024, S. 13), wonach Steuervergünstigungen aufgrund ihrer Nachteile möglichst zu vermeiden und stattdessen befristete, degressiv ausgestaltete und budgetär gedeckelte Finanzhilfen zu bevorzugen sind?
17. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass die steuerlichen Vorteile aus der Sonderabschreibung im Leasinggeschäft tatsächlich an die Leasingnehmerinnen und Leasingnehmer weitergegeben werden?
18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Befund, dass Deutschland eine Steueroase für Verbrenner-SUVs ist und dass die Vergünstigungen, die Unternehmen für Verbrenner-SUVs erhalten, sogar die Steuern übersteigen, die von den Unternehmen gezahlt werden müssen (Transport and Environment, 2025, www.transportenvironment.org/te-deutschland/articles/neue-t-e-studie-deutschland-ist-steuerparadies-fuer-suvs-und-verliert-dabei-milliarden)?
19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Befund, dass die Förderung von E-Mobilität im Nachbarland Belgien über ein Abschmelzen der Abschreibungsmöglichkeiten von Verbrenner-Dienstwagen erfolgt und Belgien so den Anteil der batterieelektrischen Neuzulassungen von 8,8 Prozent im Jahr 2021 auf 41,1 Prozent im Jahr 2024 steigern konnte (Transport and Environment, 2025, www.transportenvironment.org/uploads/files/EU-Briefing-GTG-2025-1.pdf), und erwägt die Bundesregierung, auch in Deutschland die Elektromobilität über ein Abschmelzen der Abschreibungsmöglichkeiten von Verbrennern zu fördern?

Berlin, den 13. Juni 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion