

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck,
Dr. Moritz Heuberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/511 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Investitionssofortprogramm 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_FOE_S_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-schluesel-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 Verkehrssektor 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).

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)?

Der Bundesregierung liegen keine konkreten Zahlen vor. Der Koalitionsvertrag enthält die Vorhaben, zur steuerlichen Förderung von Elektrofahrzeugen die Bruttolistenpreisgrenze bei der sogenannten Dienstwagenbesteuerung auf 100 000 Euro zu erhöhen und eine Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge einzuführen.

Die von den Koalitionsfraktionen und der Bundesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen sollen die Anschaffung oder Nutzung von Elektrofahrzeugen im betrieblichen Bereich – vor allem für kleine und mittlere Betriebe – attraktiver machen. Damit können kurzfristig weitere spürbare steuerliche Anreize für den Markthochlauf der Elektromobilität im betrieblichen Bereich gesetzt werden. Die arithmetisch-degressive Abschreibung bildet den Werteverzehr von Elektrofahrzeugen mit derzeit hohen Wertverlusten in den ersten Nutzungsjahren realitätsgerechter ab, als dies unter Anwendung der gegenwärtig zulässigen linearen Abschreibungsregelung möglich ist.

Die von der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen kommen dabei nicht nur einkommensstarken Haushalten und Betrieben zugute. Wegen des erwartbaren schnellen Austausches der betrieblichen Fahrzeugflotten dürften die Maßnahmen auch Auswirkungen auf den sogenannten Zweitmarkt und damit vor allem Vorteile für private Käufer haben. Gebrauchte Elektrofahrzeuge sollten auch in der weiteren Kette zu niedrigeren Preisen zur Verfügung stehen und damit zu einer schnellen signifikanten Marktdurchsetzung in allen Käuferschichten beitragen.

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/de-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?

Die Fragen 2 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung arbeitet zurzeit an der Ausgestaltung der Klimasozialfonds-Maßnahmen. Konkrete Aussagen zur inhaltlichen Umsetzung sowie zur Mittelausstattung können noch nicht getroffen werden. Sie werden Bestandteil des nationalen Klimasozialplans sein, den die Bundesregierung zur Umsetzung des Klimasozialfonds bei der Europäischen Kommission einreicht.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine wissenschaftlichen Belege vor. Die degressive Abschreibung dient der schnelleren Refinanzierung von Investitionen, kommt allen Unternehmen und Fahrzeugklassen gleichermaßen zugute, ist bürokratiearm in der Umsetzung und liefert damit in allgemein schwierigen ökonomischen Lagen die nötige Anreizwirkung in der Breite. Über ein höheres Wachstum lassen sich die zukünftigen Steuereinnahmen aller staatlichen Ebenen nachhaltig stabilisieren.

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?

Die Bundesregierung nimmt zu Veröffentlichungen, die sie nicht in Auftrag gegeben hat, keine Stellung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 hingewiesen.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die genannte steuerliche Förderung zur Einsparung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland beitragen wird.

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?

Die von der Bundesregierung ergriffenen steuerlichen Regelungen finden erst für solche Fahrzeuge Anwendung, die nach dem 30. Juni 2025 angeschafft worden sind, um eine tatsächliche Anreizwirkung bei zukunftsgerichteter Einführung auszulösen. Damit können Haushaltsmittel zielgenau eingesetzt und Mitnahmeeffekte vermieden werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 9 hingewiesen.

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 Transportation [ICCT], 2023, theicct.org/publication/soziale-teilhabe-im-ubergang-von-verbrenner-zu-elektro-pkw-monitor-dec24/; Öko-Institut, 2025)?

Durch die von der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen wird erwartet, dass in der Folge auch der Gebrauchtwagenmarkt für vollelektrische Kraftfahrzeuge gestärkt wird, weil Firmenwagen nach vergleichsweise kurzer Haltedauer zu einem günstigen Preis als Gebrauchtwagen für alle Käuferschichten zur Verfügung stehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 hingewiesen.

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)?

Es handelt sich bei der genannten Publikation um keine von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie. Die Bundesregierung nimmt diese zur Kenntnis. Eine Konzentration auf „teure Elektro-Dienstwagen“ sieht die Bundesregierung nicht, vielmehr wird durch den Höchstbetrag bei der sogenannten Dienstwagenbesteuerung eine Begrenzung des Bruttolistenpreises vorgegeben.

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?

Nach Ansicht der Bundesregierung wird mit den beschlossenen Maßnahmen die Elektromobilität in Deutschland kurz- und mittelfristig gestärkt. Gleichwohl

behält die Bundesregierung natürlich die weitere Entwicklung bei der Elektromobilität sehr genau im Blick. Die Bundesregierung wird kontinuierlich prüfen, ob weitergehender Handlungsbedarf besteht. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Programm für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen aus Mitteln des EU-Klimasozialfonds in der Antwort zu den Fragen 2 bis 7 hingewiesen.

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)?

Aus Sicht der Bundesregierung sind insbesondere steuerliche Abschreibungsverbesserungen fiskalisch nachhaltig und hinreichend geeignet, um die Erreichung des Ziels der gesamtgesellschaftlichen Transformation zur Elektromobilität zu unterstützen. Die Einführung einer degressiven Abschreibung für Elektrofahrzeuge zielt darauf ab, entscheidende Impulse für zusätzliche Investitionen anzuregen und die Wirtschaft zu stimulieren. Durch das Instrument sollen den Unternehmen, die hierfür notwendigen Liquiditätsspielräume geschaffen werden, denn vorgezogene steuerliche Abschreibungen haben zunächst einen Liquiditätseffekt. In den Anfangsjahren ergibt sich eine deutlich höhere Abschreibung gegenüber der linearen Abschreibung und damit eine geringere Steuerbelastung der Betriebe.

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?

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Elektromobilität in Deutschland deutlich voranzubringen. Für eine erfolgreiche Umsetzung dieses Ziels bedarf es auch entsprechender steuerlicher Maßnahmen. Da es sich bei der degressiven Abschreibung um eine zulässige reguläre Abschreibungsmethode handelt, kommt dieser zwar ein wirtschaftsfördernder Charakter gegenüber der linearen Abschreibung zu, sie ist jedoch keine Sonderregelung mit Subventionswirkung. Die „Leitlinien der Subventionspolitik der Bundesregierung“ finden mangels Vorliegens einer Subvention keine Anwendung.

Gleichwohl sind die Regelungen befristet und entsprechen daher den Leitlinien.

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?

Die durch die arithmetisch-degressive Abschreibung ausgelösten Liquiditätseffekte kommen auch beim Leasing zur Geltung. In Abhängigkeit von der jeweiligen Vertragsgestaltung ist der Leasing-Gegenstand entweder dem Leasing-Nehmer oder dem Leasing-Geber zuzurechnen. Danach richtet sich in der Folge, wer die verbesserten Abschreibungen vornehmen darf. Wird der Leasing-Gegenstand dem Leasing-Nehmer zugerechnet, kann dieser die höhere Ab-

schreibung analog zum Kauf in Anspruch nehmen. Bei Zurechnung des Wirtschaftsgutes beim Leasing-Geber wird erwartet, dass der durch die verbesserten Refinanzierungsmöglichkeiten durch die höheren Abschreibungen erzielte Vorteil in die Vertragsbeziehung zwischen Leasing-Geber und Leasing-Nehmer einfließen und zur Reduzierung der Leasing-Raten beitragen wird.

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/t-e-deutschland/articles/neue-t-e-studie-deutschland-ist-steuerparadies-fuer-r-suvs-und-verliert-dabei-milliarden)?

Die Bundesregierung teilt die vorgenommene Einschätzung nicht. Insbesondere bestehen keine ertragsteuerlichen Vergünstigungen für ausschließlich mit Verbrennungsmotor betriebene SUV („Verbrenner-SUV“).

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?

Die Bundesregierung nimmt das belgische Modell zur Kenntnis. Eine Malus-Regelung zu den Abschreibungsmöglichkeiten von Verbrennern wird von der Bundesregierung nicht erwogen. Positive steuerliche Maßnahmen, wie die von der Bundesregierung bereits ergriffenen Regelungen, motivieren nachhaltig freiwilliges gewünschtes Verhalten, regen Investitionen und Innovationen an, stärken die Wettbewerbsfähigkeit und genießen eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz. Negative Maßnahmen lösen hingegen häufig nur kurzfristige Effekte oder Umgehungsstrategien aus.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.