

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Julian Joswig, Dr. Alaa Alhamwi, Dr. Sandra Detzer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/2296 –

Hochlauf der E-Mobilität – Bezahlbarkeit und Planungssicherheit in der Antriebswende

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Automobilindustrie steht vor der größten Transformation ihrer Geschichte: weg vom Verbrennungsmotor hin zu klimafreundlichen Antrieben. Länder wie China haben bereits heute rund 30 Prozent Elektroanteil am Neuwagen-segment erreicht, getrieben durch klare Rahmenbedingungen für den Hochlauf sowie durch innovative Unternehmen, die zunehmend auch in Europa auf den Markt drängen und somit etablierte Autobauer sowie deren Zulieferer zunehmend unter Druck setzen. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie mit rund 770 000 direkten Arbeitsplätzen steht unter großem Handlungsdruck. Die deutschen Hersteller haben den internationalen Wettbewerb angenommen und massiv in die Entwicklung moderner Elektromotoren investiert – das wurde nicht zuletzt auf der IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) Mobility in München deutlich, von der die klare Botschaft ausging, dass die Zukunft in der E-Mobilität liegt (www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2025/250909_PM_IAA-MOBILITY_2025_Eroeffnung?utm_source=chatgpt.com).

Der Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland stellt einen entscheidenden Faktor dar, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und die Zukunft des Automobilstandorts Deutschland zu sichern. Trotz ambitionierter Vorgaben, wie etwa der Erreichung von 15 Millionen Elektroautos bis 2030, hinkt die nationale Entwicklung den Erwartungen hinterher. E-Autos sind in der Unterhaltung zwar günstiger als Verbrenner, die aktuell noch etwas höheren Anschaffungskosten, fehlende Anreize und mangelnde Finanzierungslösungen erschweren jedoch den Markthochlauf. Hauptursachen für die Stagnation sind nach wie vor unklare politische Rahmenbedingungen, Unsicherheiten bei der Förderung und Sorgen über eine unzureichende Ladeinfrastruktur (https://foes.de/publikationen/2025/2025-05_FOES_E-Mobilitaet.pdf?utm_source=chatgpt.com, www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2020/dena-STUDIE_Privates_Ladeinfrastrukturpotenzial_in_Deutschland.pdf?utm_source=chatgpt.com).

Die Bundesregierung trägt Verantwortung dafür, klare Leitplanken zu setzen, die Planungssicherheit für Verbraucherinnen und Verbraucher wie Beschäftigte schaffen und die deutsche E-Autoindustrie auf Wettbewerbskurs bringen.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD hat sie sich dazu verpflichtet, die E-Mobilität durch gezielte Anreize zu unterstützen und Maßnahmen zum Hochlauf zu ergreifen – bisher hat sie lediglich steuerliche Begünstigungen für gewerbliche Käufe eingeführt. Die Kfz-Steuerbefreiung für E-Fahrzeuge, von der viele Privatkunden profitieren, läuft hingegen zum 31. Dezember 2025 aus – obwohl im Koalitionsvertrag die Verlängerung versprochen wurde. Auf eine Großzahl der versprochenen Maßnahmen und auf mögliche Anreize warten die Verbraucherinnen und Verbraucher bisher vergeblich. Vor diesem Hintergrund sowie angesichts der wachsenden internationalen Konkurrenz ergeben sich die folgenden Fragestellungen für den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland (www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuer_n/Verkehrsteuern/Kraftfahrzeugsteuer/Steuerverguenstigungen/Elektrofahrzeuge/elektrofahrzeuge_node.html?utm_source=chatgpt.com).

1. Wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag versprochene Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektroautos bis zum Jahr 2035 vornehmen, und wenn ja, wann wird dies kommuniziert, damit Klarheit für die Besteuerung für nach dem 31. Dezember 2025 erstmalig zugelassene batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge herrscht?

Die Bundesregierung hat am 15. Oktober 2025 im Kabinett den Gesetzesentwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beschlossen, der sich nunmehr im Gesetzgebungsverfahren befindet und mit dem die Verlängerung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge umgesetzt werden soll.

2. Welche fiskalischen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch eine perspektivische Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektroautos bis zum Jahr 2035?

Die fiskalischen Auswirkungen, die aus einer Verlängerung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2035 resultieren, können dem Regierungsentwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Bundestagsdrucksache 590/25) vom 16. Oktober 2025 entnommen werden.

3. Welche Erkenntnisse liegen ihr zudem über die tatsächliche Wirkung der Kfz-Steuerbefreiung auf Kaufentscheidungen von Verbraucherinnen und Verbrauchern vor?

Die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung stellt eine flankierende Maßnahme zu anderen Förderungen der Elektromobilität der Bundesregierung dar. Ein isolierter kausaler Zusammenhang dieser flankierenden Maßnahme kann deshalb nicht abgeleitet werden.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die perspektivische Einführung eines Bonus-Malus-Systems bei der Kfz-Steuer, das emissionsintensive bzw. energieintensive Fahrzeuge stärker belasten und emissionsarme bzw. energiearme Fahrzeuge wiederum deutlich entlasten würde?

Emissionsintensive Fahrzeuge sind seit Verabschiedung des Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und der Einführung der exponentiell-progressiv wirkenden CO₂-Komponente des Kraftfahrzeugsteuertarifs für erstzugelassene Personenkraftwagen gegenüber emissionsärmeren Fahrzeugen stärker belastet. Dadurch ist ein Anreiz beim Neuwagenkauf hin zu ver-

brauchsärmeren Antrieben mit niedrigeren spezifischen CO₂-Emissionen geschaffen worden. Die Einführung eines Bonus-Malus-Systems in der Kraftfahrzeugsteuer ist im Koalitionsvertrag nicht vorgesehen.

5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuermindereinnahmen durch die steuerliche Begünstigung von Verbrenner-Dienstwagen, differenziert nach Fahrzeugklassen und Antriebsarten?

Es gibt keine steuerliche Begünstigung für „Verbrenner-Dienstwagen“. Insofern entstehen hierdurch keine Steuermindereinnahmen.

6. Plant die Bundesregierung, die steuerliche Förderung von Dienstwagen künftig auf emissionsfreie Antriebe auszurichten, und wenn ja, ab welchem Zeitpunkt soll dies umgesetzt werden?

Die steuerliche Förderung für Dienstwagen ist ausschließlich auf emissionsfreie und emissionsarme Antriebe ausgerichtet. Die bestehenden Regelungen zur Förderung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen gelten für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2031 angeschafft werden. Die erste diesbezügliche Förderregelung wurde für Fahrzeuge eingeführt, die nach dem 31. Dezember 2018 angeschafft wurden.

7. Welches klimapolitische Potenzial misst die Bundesregierung der Elektrifizierung deutscher Unternehmensflotten bei, angesichts der Tatsache, dass mehr als die Hälfte aller verkauften Neufahrzeuge in der EU auf Firmenflotten entfallen, die aufgrund ihrer stärkeren Nutzung für rund 71 Prozent der Neuwagenemissionen verantwortlich sind (www.transportenvironment.org/topics/cars/fleets)?
8. Wie steht die Bundesregierung zu verbindlichen Quoten zur Elektrifizierung von Unternehmensflotten, wie sie die EU-Kommission jüngst in ihrer Konsultation „Clean Corporate Vehicles“ vorgeschlagen hatte (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14641-Clean-corporate-vehicles_en)?

Die Fragen 7 und 8 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotten grundsätzlich, lehnt eine pauschale gesetzliche Quote jedoch ausdrücklich ab.

9. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der steuerlichen Behandlung von Dienstwagen für den Hochlauf der Elektromobilität bei, und welche Erkenntnisse oder Bewertungen liegen ihr zu den bisherigen Wirkungen der Begünstigung von Elektro-Dienstwagen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen vor?

Die Bundesregierung misst der steuerlichen Behandlung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen als Dienstwagen für den Hochlauf der Elektromobilität eine hohe Bedeutung bei.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Anteil der begünstigten Kraftfahrzeuge ab 2020 deutlich gestiegen ist. Die Regelungen tragen dazu bei, dass sich mehr betriebliche Halter sowohl für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen als auch von Plug-in-Hybriden entscheiden und somit auch vermehrt entsprechende Dienstwagen zur Verfügung gestellt werden.

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil der rein elektrisch gefahrenen Kilometer bei in Deutschland zugelassenen Plug-in-Hybridfahrzeugen, differenziert nach privaten und gewerblichen Halterinnen und Haltern, und welche Maßnahmen (z. B. steuerliche Anreize, Förderbedingungen, technische Vorgaben) plant die Bundesregierung, um diesen Anteil deutlich zu erhöhen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirkung des ehemaligen Umweltbonus als Anreiz für den Erwerb von Elektrofahrzeugen, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für künftige Förderinstrumente?

Im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz wurde eine umfassende Evaluation der „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“ durchgeführt, auf die hier verwiesen wird (www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Downloads/E/evaluation-der-richtlinie-zur-foerderung-des-absatzes-von-elektrisch-betriebenen-fahrzeugen.pdf?__blob=publicationFile&v=4). Die Bundesregierung wird die Ergebnisse und Erkenntnisse der Evaluation in die Konzeption eines neuen Förderprogramms einfließen lassen (vgl. Antwort zu Frage 13).

12. Welche Maßnahmen hatte das damalige Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen des Klimaschutzprogramms an das damalige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit übermittelt, welche davon bezogen sich konkret auf Anreize zur Förderung der Elektromobilität und des öffentlichen Personennahverkehrs, und welche CO₂-Einsparungen waren mit diesen Maßnahmen jeweils verbunden?

Das Klimaschutzprogramm wird derzeit innerhalb der Bundesregierung erarbeitet. Das Bundesministerium für Verkehr hat dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit am 25. September 2025 eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen vorgelegt, die alle Verkehrsträger betreffen und im eigenen Zuständigkeitsbereich liegen. Der Abstimmungsprozess innerhalb der Bundesregierung läuft. Dies beinhaltet auch die Beteiligung des Expertenrats für Klimafragen sowie die öffentliche Konsultation. Das endgültige Maßnahmenpaket, auch für den Verkehrssektor, wird erst bei Kabinettsbeschluss feststehen.

13. Welche Kaufprämien, steuerlichen Vergünstigungen oder Social-Leasing-Programme plant die Bundesregierung zur Förderung von Elektrofahrzeugen, und in welchem Umfang sind dafür Mittel im Bundeshaushalt vorgesehen?

Nach Ansicht der Bundesregierung wird mit den bereits umgesetzten steuerlichen Maßnahmen die Elektromobilität in Deutschland kurz- und mittelfristig gestärkt. Auf Basis der Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8./9. Oktober 2025 (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ergebnisse-koalitionsausschuss-2388114) plant die Bundesregierung eine Förderung, die spürbare Vorteile für Verbraucherinnen und Verbraucher durch die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr bringt, den Umstieg auf klimaneutrale Mobilität gezielt unterstützt und von dem Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen profitieren können.

14. Welche Kommunikations- und Informationskampagnen plant die Bundesregierung, um Verbraucherinnen und Verbraucher über Kosten, Reichweite, Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen faktenbasiert zu informieren und Vorurteile abzubauen?

Die Bundesregierung wird in ihrer Öffentlichkeitsarbeit weiterhin gezielt über die Elektromobilität informieren, auch in Fortsetzung der Kampagne zum Deutschlandnetz (vgl. www.deutschlandnetz.de).

15. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den im Koalitionsvertrag versprochenen Ausbau einer flächendeckenden und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur – insbesondere in ländlichen Regionen – zu beschleunigen, und welche Ausbauziele verfolgt sie bis 2027, 2030 und 2035?

Auf Grundlage der im Koalitionsvertrag festgehaltenen Ziele erarbeitet die Bundesregierung aktuell unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr einen neuen Masterplan Ladeinfrastruktur 2030, der die Aktivitäten der Bundesregierung in einer ressortübergreifenden Strategie zusammenfasst und eine klare Umsetzungsperspektive aufzeigt. Zu konkreten Maßnahmen sind aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Ressortabstimmung keine Angaben möglich.

Grundsätzlich verfolgt die Bundesregierung weiterhin das Ziel, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur vorauslaufend zum Fahrzeughochlauf erfolgt. Gleichzeitig ist es erforderlich, dass die Nachfrage an den Ladepunkten durch mehr Elektrofahrzeuge im Markt steigt. Anstelle von festen Ausbauvorgaben setzt die Bundesregierung auf einen dynamischen Aufbau, der insbesondere privatwirtschaftlich erfolgt und sich an der Marktentwicklung und den Bedarfen orientiert. Für die Bundesregierung steht im Vordergrund, dass das Laden von Elektrofahrzeugen nahtlos und verlässlich in den Alltag der Nutzerinnen und Nutzer integriert werden kann, sowohl im urbanen Raum als auch in ländlichen Regionen.

16. Wie hoch ist der Anteil der für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei nutzbaren öffentlichen Ladepunkte, und mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, diesen Anteil spürbar zu erhöhen?

Zum Anteil der barrierefrei nutzbaren öffentlich zugänglichen Ladepunkte liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit von Ladeinfrastruktur hat das Bundesministerium für Verkehr die Erarbeitung von Leitlinien für barrierefreie Ladeinfrastruktur angestoßen und über die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur den Prozess zur Entwicklung der DIN SPEC 91504 beim Deutschen Institut für Normung e. V. (DIN) initiiert. Ergebnis ist die neue Norm DIN SPEC 91504 „Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“, die im Oktober 2024 veröffentlicht wurde. Die Anwendung dieser Norm soll es ermöglichen, Ladeinfrastruktur auch für Menschen mit Behinderung problemlos und ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar zu machen.

17. Im Koalitionsvertrag verspricht die Bundesregierung die Unterstützung von bidirektionalem Laden und dem Laden am Arbeitsplatz (www.cdu.de/app/uploads/2025/04/Koalitionsvertrag-%E2%80%93-barrierefreie-Version.pdf?utm_source=chatgpt.com), welche konkreten Maßnahmen sind hierfür geplant, und wann werden diese umgesetzt?

Zur Unterstützung des bidirektionalen Ladens plant die Bundesregierung u. a. die Förderung von innovativen bidirektionalen Ladelösungen und eine Stärkung des bidirektionalen Ladens als Geschäftsmodell. Unter anderem wird bereits mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes das bidirektionale Laden unterstützt, mit dem erhebliche Vereinfachungen im Stromsteuerrecht umgesetzt werden. Hierdurch wird zum Beispiel verhindert, dass Nutzer von Elektrofahrzeugen zum Versorger und Steuer-schuldner werden. Das Gesetz befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren.

18. Im Koalitionsvertrag verspricht die Bundesregierung, für mehr Preistransparenz und technische Vereinheitlichung an öffentlichen Ladesäulen zu sorgen (www.cdu.de/app/uploads/2025/04/Koalitionsvertrag-%E2%80%93-barrierefreie-Version.pdf?utm_source=chatgpt.com), welche konkreten Maßnahmen sind hierfür geplant, und wann werden diese umgesetzt?

Mit Hinblick auf die Preistransparenz kommen die Regelungen der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) zur Anwendung. Gemäß Artikel 20 AFIR müssen Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte seit dem 14. April 2025 statische und dynamische Daten ihrer Ladeeinrichtungen diskriminierungs- und kostenfrei zur Verfügung stellen. Die Bundesregierung ist der Anforderung gemäß Artikel 20 Absatz 4 AFIR nachgekommen und ermöglicht die öffentliche Bereitstellung der von Ladeinfrastrukturbetreibern gemeldeten Daten über die Mobilithek. Diese Daten können beispielsweise Anbieter von Navigationsdiensten in ihre Services einbinden, um Kunden den Vergleich der Ad-hoc-Preise an Ladesäulen zu ermöglichen.

19. Wann wird der Masterplan Ladeinfrastruktur III veröffentlicht, und wie viele und welche Einzelmaßnahmen aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II sind noch nicht umgesetzt?

Der Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 des Bundesministeriums für Verkehr befindet sich aktuell in der Ressortabstimmung. Ziel ist ein Kabinettsbeschluss noch im Herbst 2025.

Aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II der vergangenen Legislaturperiode wurden insgesamt 49 der 68 Maßnahmen vollständig und erfolgreich umgesetzt. Folgende Maßnahmen wurden nicht umgesetzt:

- 4. Mitwirkung der Automobilwirtschaft
- 16. Finanzielle Unterstützung des Aufbaus in dichter besiedelten Quartieren
- 18. Ausschreibung auf Rastanlagen
- 20. Änderung der BAB-Konzessionsabgabenverordnung (BAB-KAbgV)
- 23. Verpflichtung der Länder zur Sicherstellung der primär privatwirtschaftlichen Versorgung mit lokaler Ladeinfrastruktur
- 25. Regionale Ladeinfrastrukturmanager/innen
- 27. ProzessTOOL für Genehmigungsverfahren
- 29. Ausschreibungsunterstützung und -leitlinien für Kommunen

- 30. Prüfung der eigenen Flächen durch den Bund
- 31. Verfahren zur Ausschreibung von Ladeinfrastruktur auf Bundesflächen
- 34. Ladeinfrastruktur an Verkehrsknotenpunkten
- 35. Konzept für die Deckung des Flächenbedarfs entlang der Autobahnen
- 48. Erarbeitung von Fallbeispielen zum Begriff des „Ladepunktbetreibers“
- 49. Vereinheitlichung der Beschilderung für Elektrofahrzeuge
- 52. Leitfäden für Nutzung gewerblicher Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten
- 53. Überarbeitung GEIG
- 55. Vereinfachung und Ertüchtigung Hausanschluss sowie digitale und elektrische Gebäudeinfrastruktur
- 57. Überarbeitung Umsatzsteuer für den Betrieb von Ladeinfrastruktur
- 63. Finanzierung von Ladeinfrastruktur für Lkw außerhalb des initialen Netzes

20. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Produktion von Batteriezellen und Batteriemodulen für Elektrofahrzeuge in Deutschland zu fördern?

Die Ansiedlung einer wettbewerbs- und leistungsfähigen Batteriezellfertigung inklusive vor- und nachgelagerter Wertschöpfung ist für die Europäische Union (EU) und Deutschland von strategischer Bedeutung. Denn sie trägt zur technologischen Souveränität Europas insbesondere im Automobil- und Energiesektor bei.

Seit 2019 stellt die Bundesregierung im Rahmen von Important Projects of Common European Interest (IPCEI) Fördermittel bereit, um den Aufbau einer nachhaltigen Batteriezellproduktion in Deutschland voranzutreiben, und diese Vorhaben sind in ein europäisches Gesamtvorhaben integriert.

In Ergänzung hat die Bundesregierung flankierende Maßnahmen ergriffen, die dazu beitragen, dass in Deutschland ein Batterie-Ökosystem entstehen kann. Beispielsweise wurde ein Förderaufruf „Forschung in der Schwerpunktförderung Batteriezellfertigung“ veröffentlicht. Diese Maßnahme soll die Innovationsbasis entlang der Batterie-Wertschöpfungskette fördern.

Darüber hinaus wird auch der von der Europäischen Kommission im Jahr 2023 geschaffene „Befristete Krisen- und Transformationsrahmen“ (TCTF) angewendet, um großskalige Investitionen zum Auf- und Ausbau von Produktionskapazitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette zu unterstützen.

Die Bundesregierung begrüßt zudem das von der Europäischen Kommission im Rahmen des Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie angekündigte Maßnahmenpaket zur Stärkung der europäischen Batterieindustrie.

21. Was unternimmt die Bundesregierung, um ausrangierte Fahrzeugbatterien in Deutschland effizienter wiederzuverwerten, um einen Beitrag zur strategischen Rohstoffversorgung für die Industrie und Wirtschaft zu leisten?

Aus dem Kontext der Anfrage wird geschlossen, dass mit Fahrzeugbatterien Elektrofahrzeugbatterien gemeint sind.

Der Umgang mit Altbatterien wird in erster Linie durch die Verordnung (EU) 2023/1542 (sog. EU-Batterieverordnung) geregelt. Die Regelungen der EU-Batterieverordnung gelten dabei in weiten Teilen seit dem 18. August 2025 unmittelbar in den Mitgliedstaaten, wobei jedoch nationale Anpassungen notwendig wurden. In Deutschland wurde dies durch das Batterie-EU-Anpassungsgesetz realisiert, dessen Kernstück das neue Batterierecht-Durchführungsgesetz (BattDG) ist.

Die EU-Batterieverordnung fordert von den Herstellern von Batterien die Wahrnehmung der erweiterten Herstellerverantwortung. Die Hersteller sind danach verpflichtet, für die Sammlung der Altbatterien und die ordnungsgemäße Verwertung zu sorgen. In Anhang XII werden dabei für sämtliche Altbatterien Zielvorgaben für die Recyclingeffizienz und die stoffliche Verwertung vorgegeben. Die EU-Batterieverordnung legt außerdem verbindliche Ziele für den Mindestzyklatanteil von Kobalt, Lithium oder Nickel in Batterien fest. Diese verbindlichen Vorgaben werden dazu beitragen, die Entwicklung der Kreislaufwirtschaft zu unterstützen und eine ressourceneffizientere Verwendung von Rohstoffen zu ermöglichen und gleichzeitig die Abhängigkeit von Rohstoffen aus Drittländern zu verringern.

Im Rahmen der Förderbündelmaßnahme im Bereich der Batteriezellfertigung unterstützt die Bundesregierung zudem Projekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette, darunter auch Projekte zum effizienten und nachhaltigen Recycling von Lithium-Ionen-Batterien.

22. Welche Unternehmen bzw. Akteure erreichen nach Kenntnis der Bundesregierung die europäischen Flottenemissionsziele, welche verfehlen diese, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesen Entwicklungen für die Bewertung des bisherigen Hochlaufs der Elektromobilität in Deutschland insgesamt?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis über die künftige Erreichung bzw. -verfehlung von Flottenzielen einzelner Hersteller. Die europäische CO₂-Flottenziel-Verordnung ist ein Instrument, um die CO₂-Emissionen von neu zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen schrittweise zu verringern. Die von Herstellern tatsächlich erreichte Reduktion ist von vielen Faktoren abhängig.

23. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit der bisherigen Inanspruchnahme von steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten und Investitionsanreizen für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur durch Unternehmen gemacht, und wie bewertet sie deren Wirksamkeit für Investitionsentscheidungen?

Steuerliche Abschreibungsverbesserungen sind ein bewährtes Mittel in der Konjunkturpolitik und stärken die Liquiditätssituation von Unternehmen. Die mit dem Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland neu eingeführte degressive Absetzung für Abnutzung für Elektrofahrzeuge dient der schnelleren Refinanzierung von Investitionen, kommt allen

Branchen gleichermaßen zugute, ist unkompliziert in der Umsetzung und liefert damit die nötige Anreizwirkung in der Breite. Die konkreten Effekte der Maßnahme können so kurz nach Inkrafttreten der Regelung nicht belastbar beurteilt werden.

24. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Inanspruchnahme der Steuerbefreiung für das unentgeltliche oder verbilligte Aufladen privater Elektrofahrzeuge beim Arbeitgeber (§ 3 Nummer 46 des Einkommensteuergesetzes – EStG) vor, und welche Schlüsse zieht sie daraus für eine mögliche Anpassung oder Verlängerung dieser Regelung?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass das Ziel der Regelung erreicht wird, das umweltfreundliche Engagement der Nutzer von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen und deren Arbeitgebern, die die Aufladungen im Betrieb unentgeltlich oder verbilligt ermöglichen, zu honorieren. Im Hinblick auf die einfache Handhabung und Anwenderfreundlichkeit der Vorschrift wird keine Notwendigkeit einer Anpassung gesehen. Über eine Verlängerung über den 31. Dezember 2030 hinaus wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein.

25. Welche Einschätzung hat die Bundesregierung zu den Verteilungswirkungen steuerlicher Förderinstrumente im Bereich der Elektromobilität, welche Daten oder Analysen liegen ihr insbesondere in Bezug auf einkommensschwache Haushalte vor, und welche Erkenntnisse hat sie darüber, welche Einkommensgruppen in den letzten fünf Jahren überwiegend profitiert haben?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine konkreten Zahlen vor.

Die steuerlichen Förderinstrumente im Bereich der Elektromobilität sollen die Anschaffung oder Nutzung von Elektrofahrzeugen im betrieblichen Bereich – vor allem für kleine und mittlere Betriebe – attraktiver machen. Damit können kurzfristig spürbare steuerliche Anreize für den Markthochlauf der Elektromobilität im betrieblichen Bereich gesetzt werden. Die Maßnahmen kommen dabei nicht ausschließlich einkommensstarken Haushalten und Betrieben zugute. Wegen des erwartbaren schnellen Austausches der betrieblichen Fahrzeugflotten dürften die Maßnahmen auch Auswirkungen auf den sog. Zweitmarkt und damit vor allem Vorteile für private Käufer haben. Somit sollten auch in der weiteren Kette gebrauchte Elektrofahrzeuge zu niedrigeren Preisen zur Verfügung stehen und die Maßnahmen damit zu einer schnelleren und stärkeren Marktdurchsetzung in allen Käuferschichten beitragen.

26. Welche Prognosen liegen der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem im Sommer 2025 beschlossenen steuerlichen Investitionssofortprogramm zu den voraussichtlichen Inanspruchnahmen der 0,25-Prozent-Regel für Elektro-Dienstwagen mit einem Bruttolistenpreis zwischen 60 000 und 100 000 Euro vor, und welche Effekte erwartet sie daraus für den Markthochlauf der Elektromobilität?

Der Bundesregierung liegen bezüglich der voraussichtlichen Inanspruchnahme der begünstigten sog. Dienstwagenbesteuerung für Elektrofahrzeuge mit Bruttolistenpreisen zwischen 60.000 Euro und 100.000 Euro derzeit keine aktuellen Prognosen vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 9 und 25 hingewiesen.

27. Welche Erkenntnisse oder Annahmen hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem steuerlichen Investitionssofortprogramm zu den Verteilungswirkungen dieser steuerlichen Förderung, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung durch unterschiedliche Einkommensgruppen und Fahrzeugsegmente, und welche Datengrundlagen oder Modellierungen wurden für diese Annahmen herangezogen?

Auf die Antwort zur Frage 25 wird verwiesen.

28. Welche Daten liegen der Bundesregierung zur regionalen Verteilung der Inanspruchnahme von Kaufprämien und steuerlichen Förderungen für Elektrofahrzeuge vor (städtische vs. ländliche Räume), und welche spezifischen Förderinstrumente plant sie, um die Elektromobilität insbesondere in ländlichen Regionen zu stärken?

Der Bundesregierung liegen zur regionalen Verteilung (städtisch vs. ländlich) keine Daten vor. Die Bundesregierung ist gleichwohl bestrebt den Ausbau der Elektromobilität insbesondere im ländlichen Raum zu stärken und wird kontinuierlich prüfen, ob weitergehender Handlungsbedarf besteht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.