

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 21/2672 –**

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem

Im Koalitionsvertrag ist als Maßnahme zur Stärkung der Elektromobilität im Verkehr vereinbart, die Kraftfahrzeug-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2035 zu verlängern.

B. Lösung

Die auf reine Elektrofahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 2025 erstmalig zugelassen bzw. komplett auf Elektroantrieb umgerüstet werden, bezogene Steuerbefreiung in der Kraftfahrzeugsteuer wird um fünf Jahre verlängert. Durch die Gesetzesänderung ist auch das Halten solcher Fahrzeuge begünstigt, die bis zum 31. Dezember 2030 erstmalig zugelassen werden oder komplett auf Elektroantrieb umgerüstet werden. Die zehnjährige Steuerbefreiung wird jedoch begrenzt bis längstens 31. Dezember 2035, um einen Anreiz für die frühzeitige Anschaffung eines reinen Elektrofahrzeuges zu geben und das Kraftfahrzeugsteueraufkommen möglichst stabil zu halten.

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- und -mindereinnahmen (-) in Mio. Euro)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gebietskör-peschaft	Volle Jahreswirkung*				
	2026	2027	2028	2029	2030
Insgesamt	-50	-110	-185	-280	-380
Bund	-50	-110	-185	-280	-380
Länder	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-
Kassenjahr					
	2026	2027	2028	2029	2030
Insgesamt	-45	-105	-180	-270	-370
Bund	-45	-105	-180	-270	-370
Länder	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-

* Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Durch dieses des Gesetzes entstehen für den Bund (Zollverwaltung) einmalige Ausgaben im Einzelplan 08 in Höhe von etwa 1 692 000 Euro.

Der Mehrbedarf an Sachmitteln wird finanziell im Einzelplan 08 ausgeglichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch dieses Gesetz entsteht für den Bund (Zollverwaltung) Erfüllungsaufwand in Höhe von etwa 1 692 000 Euro einmalige Sachkosten. Hiervon entfallen 884 000 Euro auf den Versand von ca. 1,7 Mio. Steueränderungsbescheiden und 93 000 Euro auf die Druckkosten sowie 715 000 Euro auf externe Dienstleistungen zur Anpassung des IT-Verfahrens KraftSt.

Ifd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungs-aufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
1	Artikel 1, § 3d KraftfahrzeugsteuergesetzE Verlängerung der Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge um fünf Jahre.	1.700.506 Stück Steueränderungsbescheide einmalig im Jahr 2026 laut Generalzolldirektion.	Sachkosten: Druck und Versand der Steueränderungsbescheide in Papierform per Brief. Keine elektronische Bekannt-	Geringfügig wegen vollautomatisierter Bescheiderteilung.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

		Steueränderungsbescheide für Bestandsfälle vor dem 31.12.2025	gabe der Bescheide möglich. 1.700.506*0,574 Euro = 977.000 Euro	
--	--	---	--	--

F. Weitere Kosten

Es entstehen keine sonstigen Kosten für die Wirtschaft. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/2672 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 3. Dezember 2025

Der Finanzausschuss

Christian Görke
Amtierender Vorsitzender

Ingo Vogel
Berichterstatter

Sascha Müller
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Ingo Vogel und Sascha Müller

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

A. Allgemeiner Teil**I. Überweisung**

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/2672** in seiner 40. Sitzung am 13. November 2025 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Verkehrsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltausschuss ist nach § 96 GO-BT beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass die auf reine Elektrofahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 2025 erstmalig zugelassen bzw. komplett auf Elektroantrieb umgerüstet werden, bezogene Steuerbefreiung gemäß § 3d Kraftfahrzeugsteuergesetz um fünf Jahre verlängert wird. Durch die Gesetzesänderung ist auch das Halten solcher Fahrzeuge begünstigt, die bis zum 31. Dezember 2030 erstmalig zugelassen werden oder komplett auf Elektroantrieb umgerüstet werden. Die zehnjährige Steuerbefreiung wird jedoch begrenzt bis längstens 31. Dezember 2035, um einen Anreiz für die frühzeitige Anschaffung eines reinen Elektrofahrzeuges zu geben und das Kraftfahrzeugsteueraufkommen möglichst stabil zu halten.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Verkehrsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 15. Sitzung am 3. Dezember 2025 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmennahme der Fraktion Die Linke Annahme.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/2672 in seiner 17. Sitzung am 3. Dezember 2025 erstmalig und abschließend beraten.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmennahme der Fraktion Die Linke die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** begrüßten den vorliegenden Gesetzentwurf. Mit diesem werde die befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge über das Jahr 2025 hinaus verlängert. Reine Elektrofahrzeuge, die erstmals bis Ende 2030 zugelassen würden, seien von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, längstens jedoch bis Ende 2035. Den damit verbundenen Steuerentlastungen stünden Steuermindereinnahmen von rund einer Milliarde Euro gegenüber. Dies halte man für vertretbar, da mit dem Gesetz der Markthochlauf der Elektromobilität flankiert, die Automobilindustrie und insbesondere mittelständische Zulieferbetriebe gestärkt und die klimafreundliche Mobilität gefördert würden.

Der Gesetzentwurf leiste einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Man schaffe damit eine planbare steuerliche Förderung, die klare Rahmenbedingungen für Käuferinnen und Käufer setze. Der Umstieg auf emissionsärmere Mobilität solle attraktiv und bezahlbar bleiben. Die Verlängerung der Regelung sende ein notwendiges politisches Signal, um Investitionen in Elektromobilität abzusichern. Sie solle die Nachfrage verstetigen, Planungs-

sicherheit für Produktion und Zulieferketten schaffen und die Beschäftigten in Industrie, Handwerk, Produktion, Umrüstung und Ladeinfrastruktur unterstützen.

Die **Fraktion der AfD** betonte hingegen, dass durch die Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge über einen Zeitraum von fünf Jahren auf Steuereinnahmen in Höhe von rund einer Milliarde Euro verzichtet werde, um CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Fraktion der AfD gehe nicht von einem menschengemachten Klimawandel aus und bezweifle, dass sich das Klima nennenswert verändere, wenn in Deutschland vermehrt Elektrofahrzeuge genutzt würden. In der Pressemitteilung des Bundesministeriums der Finanzen zum Kabinettsbeschluss sei außerdem hervorgehoben worden, dass die deutsche Automobilwirtschaft gestärkt werden solle. Dabei werde jedoch ausgeblendet, dass rund 70 Prozent der Elektrofahrzeuge in China produziert würden.

Die Fraktion der AfD forderte eine einheitliche Besteuerung aller Antriebsarten. Auch Elektrofahrzeuge verursachten einen Verschleiß der Straßen, teilweise sogar stärker als Verbrenner, da sie wegen der Batterien schwerer seien. Vor diesem Hintergrund sehe man keinen Anlass für die vorliegende Steuerbefreiung. Daher lehnte die Fraktion der AfD den Gesetzentwurf ab.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** lobte den Gesetzentwurf der Bundesregierung. Die vorgeschlagene Änderung habe man erst kürzlich in einem Antrag zum Sofortplan für die Zukunft der Automobilindustrie gefordert.

Der Abstand zwischen der steuerlichen Behandlung von Elektro- und Verbrennerfahrzeugen sei jedoch weiterhin gering. Es gehe daher auch um die symbolische Wirkung. Bei den tatsächlichen Betriebs- und Anschaffungskosten dürften die rund 100 Euro Kraftfahrzeugsteuer, die ein durchschnittlicher Benziner jährlich koste, allein kaum kaufentscheidend sein.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN regte an, die Kraftfahrzeugsteuer grundsätzlich zu reformieren – hin zu einem echten Bonus-Malus-System, das besonders klimaschädliche Fahrzeuge stärker in die Verantwortung nehme. Andere Länder wie Frankreich oder Dänemark zeigten, dass dies über Zulassungssteuern oder gestaffelte CO₂-Komponenten wirksam funktioniere. Ein höherer Malus könne zudem genutzt werden, um ein soziales Leasing-Modell zu finanzieren, das breiten Bevölkerungsschichten den Zugang zu klimafreundlicher Mobilität ermögliche.

Die **Fraktion Die Linke** wies darauf hin, dass rund 60 Prozent der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor durch Kraftfahrzeuge verursacht würden. Deutschland liege beim CO₂-Ausstoß deutlich über dem europäischen Durchschnitt. Vor diesem Hintergrund begrüße Die Faktion Die Linke grundsätzlich die Förderung der Elektromobilität und die Verlängerung der Steuerbefreiung. Allerdings sei nicht nachvollziehbar, weshalb alle Elektrofahrzeuge gleichbehandelt würden. Aus Sicht der Fraktion Die Linke sollten besonders kleine, kompakte und effiziente Elektrofahrzeuge gefördert werden. Eine ausnahmslose Steuerbefreiung aller Modelle, einschließlich Luxusfahrzeugen und großen Elektro-SUVs, halte man ökologisch nicht für sinnvoll. Es müsse verhindert werden, dass Steuervergünstigungen für Fahrzeuge gewährt würden, deren Halterinnen und Halter nicht auf eine solche Förderung angewiesen seien.

Sinnvoll wäre zudem ein Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Solange diese nicht ausreichend vorhanden sei, könnten viele Menschen – insbesondere mit kleinen und mittleren Einkommen sowie ohne private Lademöglichkeit – nicht auf ein Elektrofahrzeug umsteigen.

Die prognostizierten jährlichen Mindereinnahmen von bis zu 380 Millionen Euro seien im Vergleich zu den bereits beschlossenen milliardenschweren steuerlichen Entlastungen für Unternehmen zwar gering. Dennoch müsse sichergestellt werden, dass diese Mindereinnahmen weder zulasten anderer Klimaschutzmaßnahmen noch zulasten sozialer Leistungen gingen.

Berlin, den 3. Dezember 2025

Ingo Vogel
Berichterstatter

Sascha Müller
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.