Deutscher Bundestag **Drucksache 21/9046**

21. Wahlperiode 09.11.2026

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hauke Finger, Kay Gottschalk, Iris Nieland, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/8743 –

Förderung von Elektrofahrzeugen durch die E-Auto-Prämie und Kfz-Steuerbefreiung – Fördervolumen, Ausnutzung, durchschnittliche Förderhöhe, Automarken sowie Klimawirkung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat mit Wirkung zum 1. Januar 2026 ein neues E-Auto-Förderprogramm mit sozialer Staffelung aufgelegt. Seit dem 19. Mai 2026 können Privatpersonen bei Neuzulassung eines batterieelektrischen Fahrzeugs oder förderfähiger Plug-in-Hybride bzw. Range-Extender je nach Haushaltseinkommen und Familiengröße Zuschüsse zwischen 1.500 und 6.000 Euro beantragen. Die Förderung ist sozial gestaffelt: Die Einkommensgrenze liegt bei 80.000 Euro zu versteuerndem Haushaltsjahreseinkommen (mit Kindern bis 90.000 Euro). Zusätzlich gibt es Zuschläge von jeweils 1.000 Euro bei Einkommen unter 60.000 bzw. 45.000 Euro sowie 500 Euro pro Kind (maximal zwei Kinder). Insgesamt stehen für den Zeitraum von 2026 bis 2029 Mittel in Höhe von 3 Mrd. Euro zur Verfügung, mit denen nach Schätzung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit rund 800.000 Fahrzeuge gefördert werden sollen. Die Förderung gilt rückwirkend und kann sowohl für den Kauf als auch für das Leasing von Neuwagen beantragt werden (vgl. www.bundesumweltministerium.de/pressemitteilung/neues-e-auto-foerderprogramm-mit-sozialer-staffelung-zuschuesse-fuer-neuzulassungen-ab-1-januar-2026).

Bereits seit Mai 2016 bestand mit dem sogenannten Umweltbonus ein staatliches Förderprogramm für Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride, das über das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) abgewickelt wurde. Die Prämie wurde mehrfach erhöht und durch die sogenannte Innovationsprämie (2020) im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets zeitweise verdoppelt (staatlicher Anteil bis zu 6.000 Euro). Der Umweltbonus wurde zuletzt bis Ende 2025 verlängert, jedoch am 17. Dezember 2023 überraschend vorzeitig beendet (vgl. www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html).

Zusätzlich existiert seit 2011 eine Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge, die ursprünglich für bis zu zehn Jahre galt und zuletzt bis zum 31. Dezember 2035 verlängert wurde (gilt für Fahrzeuge mit Erstzulassung bis 31. Dezember 2030, vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/e-autos-steuerfrei-2389328).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit vom 9. November 2026 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

In der öffentlichen und fachlichen Diskussion wird die erneute Einführung einer E-Auto-Förderung zunehmend kritisch hinterfragt. Der renommierte Automobil-experte Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer hat die staatliche Förderung als unnötige Steuergeldverschwendung bezeichnet und betont, dass der Markt die gestiegene Nachfrage nach Elektrofahrzeugen bereits selbst regeln könne auch aufgrund höherer Spritpreise und gesunkener Neuwagenpreise. Er kritisiert die Ausgabe von Steuermitteln mit den Worten „Schade um das Steuergeld, das nun an anderer Stelle wieder eingespart werden muss“ (vgl. www.welt.de/politik/deutschland/article6a0c1763f6bf6bb9ff0b0d20/e-auto-praemie-schade-um-das-steuergeld-kritisiert-ferdinand-dudenhoeffer.html).

Angesichts der erheblichen öffentlichen Mittel, die in die Förderung von Elektrofahrzeugen fließen, und andauernder Haushaltskrisen der Regierung stellt sich den Fragestellern die Frage nach dem tatsächlichen Umfang und der Verteilung der Förderung, der durchschnittlichen Höhe der Prämien pro Fahrzeug, der Verteilung auf einzelne Automarken, der konkreten klimapolitischen Wirksamkeit sowie den damit verbundenen fiskalischen Auswirkungen auf Bund und Länder. Eine fundierte Bewertung der Förderpolitik erfordert in den Augen der Fragesteller transparente Angaben zu diesen zentralen Aspekten.

1. Wie hoch war das insgesamt zur Verfügung gestellte und tatsächlich ausgezahlte Fördervolumen des Umweltbonus einschließlich der Innovationsprämie in den Jahren von 2016 bis 2023 (bitte tabellarisch nach Jahren, Einzelplänen, Kapiteln und Titeln angeben), und wie viele Elektrofahrzeuge (Battery Electric Vehicle [BEV] und Plug-in-Hybrid Electric Vehicle [PHEV]) wurden in diesem Zeitraum mit diesen Mitteln gefördert (bitte eine jahresweise Aufschlüsselung vornehmen)?

Für den gesamten Förderzeitraum (2016 bis 2023, zuzüglich nachlaufender Mittelabflüsse aus der Abwicklung von Altfällen bis 2026) wurden mit Stand 27. Oktober 2026 für den Umweltbonus einschließlich der Innovationsprämie Mittel in Höhe von 12,73 Mrd. Euro zugewiesen. Davon wurden 10,24 Mrd. Euro bewilligt und ausgezahlt. Mit diesen Fördermitteln wurden die Zulassungen von insgesamt 2,18 Millionen elektrisch betriebenen Fahrzeugen gefördert, von diesen Förderungen entfielen 1,4 Millionen auf Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 0,77 Millionen auf Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV).

Die entsprechenden Auswertungen zum Fördervolumen und zur Anzahl der geförderten Fahrzeuge finden sich fortfolgend.

Jahr	**Zuweisung in Euro**	**Ist in Euro**
2016	85.000.000	6.327.500
2017	192.000.000	37.807.500
2018	275.000.000	62.099.500
2019	150.000.000	98.162.875
2020	790.000.000	652.765.575
2021	3.400.000.000	3.087.334.038
2022	5.000.000.000	3.464.321.650
2023	2.600.000.000	2.601.284.575
2024	239.640.000	234.179.125
2025	1.250.000	1.074.925
2026	200.000	124.100
Summe	**12.733.090.000**	**10.245.481.363**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Jahr	FCEV	PHEV	BEV	Alle Antriebe
2016		1.289	2.197	**3.486**
2017	1	10.045	11.369	**21.415**
2018	14	13.177	21.153	**34.344**
2019	26	11.784	40.050	**51.860**
2020	81	68.366	95.581	**164.028**
2021	44	291.478	318.847	**610.369**
2022	99	276.061	397.026	**673.186**
2023	213	101.197	467.211	**568.621**
2024		225	55.587	**55.812**
2025		24	217	**241**
2026		4	23	**27**
Summe	**478**	**773.650**	**1.409.261**	**2.183.389**

2. Wie hoch war die durchschnittliche Förderprämie pro geförderten Elektrofahrzeug in den Jahren von 2016 bis 2023 (bitte die durchschnittliche Prämienhöhe für jedes Jahr getrennt angeben und zusätzlich bitte, soweit möglich, eine Gruppierung nach deutschen und ausländischen Herstellern, z. B. Tesla, chinesische Marken, vornehmen)?

Eine Übersicht der Fördersätze ist dem Evaluationsbericht zu entnehmen (siehe Tabelle 1: Fördersätze des Umweltbonus über den Zeitraum der Förderung, https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Downloads/E/evaluation-der-richtlinie-zur-foerderung-des-absatzes-von-elektrisch-betriebenen-fahrzeugen.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Seite 11).

3. Für welche Automarken bzw. Hersteller wurde der Umweltbonus in den Jahren von 2016 bis 2023 verwendet (bitte die Anzahl der geförderten Elektrofahrzeuge je Automarke sowie den prozentualen Anteil an der Gesamtzahl der geförderten Fahrzeuge für den gesamten Zeitraum von 2016 bis 2023 in absoluten Zahlen und Werten in Prozent angeben)?

Es wird auf die Anlage verwiesen.*

4. Wie hat sich die Inanspruchnahme des Umweltbonus auf die einzelnen Bundesländer verteilt (bitte für den Zeitraum von 2016 bis 2023 die Anzahl der geförderten Elektrofahrzeuge und das Fördervolumen je Bundesland [absolut und in Prozent zum Bundesdurchschnitt] angeben)?

Die entsprechende Auswertung findet sich fortfolgend.

Bundesland	Anzahl geförderte Fahrzeuge 2016–2026	Ausgezahlt in Euro
Baden-Württemberg	325.140	1.520.269.850
Bayern	415.370	1.949.461.688
Berlin	66.325	305.839.963
Brandenburg	42.741	203.988.488
Bremen	10.990	50.478.300
Hamburg	49.586	225.551.088
Hessen	203.946	954.912.125
Mecklenburg-Vorpommern	18.067	85.398.938

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/9046 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Bundesland	**Anzahl geförderte Fahrzeuge 2016–2026**	**Ausgezahlt in Euro**
Niedersachsen	203.031	977.443.863
Nordrhein-Westfalen	528.475	2.454.028.950
Rheinland-Pfalz	103.865	494.640.350
Saarland	24.847	119.724.175
Sachsen	56.868	266.419.025
Sachsen-Anhalt	27.510	129.157.588
Schleswig-Holstein	72.714	350.464.750
Thüringen	33.310	154.632.650
unbekannt	604	3.069.575
Gesamtergebnis	**2.183.389**	**10.245.481.363**

5. Wie viele Anträge auf den Umweltbonus wurden zwischen 2016 und 2023 insgesamt gestellt und bewilligt, und wie hoch war die Ausnutzungsquote des jeweils zur Verfügung stehenden Fördervolumens (in Prozent)?

Die entsprechende Auswertung findet sich fortfolgend.

Jahr	**Anzahl gestellte Anträge**	**Anzahl bewilligte Anträge**	**Ausgezahlt in Euro**	**Ausnutzungsquote in %**
2016	9.044	3.486	6.327.500	7 %
2017	37.975	21.415	37.807.500	20 %
2018	44.643	34.344	62.099.500	23 %
2019	72.989	51.860	98.162.875	65 %
2020	247.032	162.655	652.765.575	83 %
2021	583.034	570.884	3.087.334.038	91 %
2022	740.698	621.010	3.464.321.650	69 %
2023	354.221	498.370	2.601.284.575	100 %
2024		52.485	234.179.125	98 %
2025		108	1.074.925	86 %
2026		16	124.100	62 %
Summe	**2.089.636**	**2.016.633**	**10.245.481.363**	**80 %**

6. Wie hoch ist das insgesamt vorgesehene Fördervolumen des neuen sozial gestaffelten E-Auto-Förderprogramms für den Zeitraum von 2026 bis 2029 (bitte die zugrunde liegenden Annahmen erläutern)?

7. Wie viele Elektrofahrzeuge plant bzw. schätzt die Bundesregierung, in diesem Zeitraum zu fördern?

8. Welche durchschnittliche Förderprämie pro Antragsteller bzw. pro geförderten Elektrofahrzeug erwartet die Bundesregierung im Rahmen des neuen Förderprogramms (wenn möglich, bitte eine Differenzierung nach deutschen und ausländischen Marken vornehmen)?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Koalitionsausschuss vom 27. November 2025 wurde vereinbart, dass für das Förderprogramm Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) von insgesamt 3 Milliarden Euro verausgabt werden sollen. Die durchschnittliche Förderprämie pro Antragsteller beträgt unter den bisherigen Bewilligungen rund 4.420 Euro, was über der ursprünglichen Prognose liegt. Ursächlich

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

hierfür ist, dass die Förderung häufiger von Haushalten mit niedrigen als mit mittleren Einkommen in Anspruch genommen wird als prognostiziert. Sollte die durchschnittliche Förderprämie im Zeitverlauf des Programms stabil bleiben, könnten etwa 680.000 Elektrofahrzeuge bzw. Antragsteller gefördert werden.

9. Für welche Automarken bzw. Hersteller erwartet die Bundesregierung, dass das neue Förderprogramm hauptsächlich genutzt wird (bitte die Verteilung der geförderten Fahrzeuge auf die einzelnen Hersteller schätzen, in Prozent und absolut, soweit möglich, angeben)?

Für die Verteilung der Förderung auf verschiedene Automarken bzw. Hersteller wird auf den monatlichen Zwischenbericht des BAFA verwiesen. Der aktuelle Monatsbericht ist unter auf der Website des BAFA abrufbar (https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Auto_Foerderung_2026/10_Oktober_Statistik_E-Auto-Foerderung.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

10. Wie viele Anträge auf das neue sozial gestaffelte E-Auto-Förderprogramm erwartet die Bundesregierung im Jahr 2026 sowie im gesamten Förderzeitraum von 2026 bis 2029, und wie hoch wird die Ausnutzungsquote des Fördervolumens geschätzt (in Prozent und bitte zusätzlich eine qualitative oder quantitative Einschätzung sowie den Anteil der Käufe in Prozent angeben, die ohne die Förderung nicht stattgefunden hätten)?

11. Inwieweit wird nach Einschätzung der Bundesregierung das neue Förderprogramm ab 2026 die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zusätzlich erhöhen (möglichst quantifiziert in Prozent oder absoluten Zahlen angeben)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Stand 3. November 2026 wurden 202.608 Anträge auf Förderung gestellt, bis Jahresende 2026 wird mit rund 220.000 bewilligungsfähigen Anträgen gerechnet. Es wird damit gerechnet, dass die zur Verfügung stehenden Mittel komplett verausgabt werden.

Die bisherige Entwicklung der Neuzulassungen liefert deutliche Hinweise darauf, dass die E-Auto-Förderung über den ohnehin stattfindenden Markthochlauf hinaus zusätzliche Nachfrageimpulse auslöst. Die Bewilligungsdaten zeigen zudem, dass die Nachfrage vor allem von Haushalten mit niedrigen Einkommen stammt.

Besonders aufschlussreich ist hierzu ein Vergleich der privaten und gewerblichen Neuzulassungen batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV). Während deren Anteil an den privaten Pkw-Neuzulassungen von Januar bis August 2025 bei 18,5 Prozent lag, stieg er im entsprechenden Zeitraum 2026 auf 34,8 Prozent (+16,2 Prozentpunkte). Im gewerblichen Markt erhöhte sich der BEV-Anteil dagegen lediglich von 17,6 auf 21,6 Prozent (+3,9 Prozentpunkte). Die absolute Zahl der privaten BEV-Neuzulassungen hat sich damit gegenüber dem Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelt (von 116.490 auf 241.506 Fahrzeuge), während die gewerblichen BEV-Neuzulassungen lediglich um rund 25 Prozent (von 218.472 auf 273.699 Fahrzeuge) zunahmen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Wie hoch waren die Mindereinnahmen im Bundeshaushalt durch die Kfz-Steuerbefreiung und durch die von den Kraftstoffenergiesteuern bzw. CO_2-Abgaben verschiedenen Abgaben verglichen mit der Stromsteuer für reine Elektrofahrzeuge in den Jahren von 2016 bis 2025 (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung wird auf die Ausführungen in den Anlagen 2 und 8 der Subventionsberichte der Bundesregierung verwiesen. Im Hinblick auf die Energie- und Stromsteuer liegen keine entsprechenden Zahlen vor.

13. In welcher Höhe werden voraussichtlich Mindereinnahmen im Bundeshaushalt durch die Kfz-Steuerbefreiung und durch die von den Kraftstoffenergiesteuern bzw. CO_2-Abgaben verschiedenen Abgaben verglichen mit der Stromsteuer für reine Elektrofahrzeuge in den Jahren von 2026 bis 2030 bzw. bis 2035 entstehen (bitte nach Jahresscheiben getrennt angeben)?

Hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung wird auf die Finanztableaus zu den folgenden beiden Gesetzen verweisen:

– Siebtes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (7. KraftStÄndG) vom 16. Oktober 2020 (BGBl. 2020 I, Nr. 47, S. 2184 ff.) – Finanzbericht 2022
– Achtes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (8. KraftStÄndG) vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 342) – Finanzbericht 2027.

Abschätzungen zu Mindereinnahmen über den dort dargestellten Zeitraum hinaus liegen nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

14. Plant die Bundesregierung, die Kfz-Steuerbefreiung und die geänderte Abgabenbelastung der Energieträger (siehe Fragen 12 und 13) für reine Elektrofahrzeuge über das Jahr 2035 hinaus zu verlängern (bitte den Beitrag, soweit möglich, quantitativ in vermiedenen Tonnen CO_2-Äquivalenten angeben, die Methodik erläutern und die geschätzten Kosten pro vermiedener Tonne CO_2 nennen)?

Mit Inkrafttreten des 8. KraftStÄndG am 1. Januar 2026 wurde das beschlossene Vorhaben der Bundesregierung, die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung gemäß § 3d Kraftfahrzeugsteuergesetz für reine Elektrofahrzeuge bis 2035 zu verlängern, umgesetzt. Eine darüberhinausgehende Verlängerung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung ist nicht vorgesehen.

15. Welchen konkreten Beitrag leistete bzw. leistet die staatliche Förderung von Elektrofahrzeugen nach Einschätzung der Bundesregierung zur Erreichung der sogenannten Klimaziele Deutschlands und zur Reduktion von CO_2-Emissionen im Verkehrssektor?

Dem Hochlauf der Elektromobilität kommt eine zentrale Bedeutung für die Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands und die Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu.

Der Markthochlauf der Elektromobilität wird durch das Zusammenwirken verschiedener europäischer und nationaler Rahmenbedingungen und Maßnahmen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

unterstützt. Hierzu zählen insbesondere die europäischen CO_2-Flottengrenzwerte für Neufahrzeuge, die Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur, steuerliche Rahmenbedingungen sowie finanzielle Anreize für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen.

Die staatliche Förderung von Elektrofahrzeugen setzt dabei auf der Nachfrageseite an, indem sie wirtschaftliche Zugangshürden verringert und Anreize für den Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge schafft. Sie ergänzt damit insbesondere die angebotsseitig wirkenden europäischen CO_2-Flottengrenzwerte.

Die verschiedenen Maßnahmen wirken im Zusammenspiel und tragen gemeinsam dazu bei, den Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen und die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Die Klimaschutzwirkung einzelner Fördermaßnahmen, wie etwa des früheren Umweltbonus, wurde auch im Rahmen bspw. des erwähnten Evaluationsberichts quantitativ untersucht. Die dabei ermittelten Ergebnisse sind vor dem Hintergrund der jeweils zugrunde gelegten Referenzannahmen, der Bilanzierungsgrenzen sowie der Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen einzuordnen.

16. Wie hat sich die Zahl der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen in den Jahren vor und nach der Einführung bzw. Wiederaufnahme der jeweiligen Förderinstrumente entwickelt (bitte möglichst mit Veränderungsraten in Prozent angeben)?

Für die Wirkung der E-Auto-Förderung im Jahr 2026 wird auf die Antwort auf Frage 11 verwiesen. Die Anzahl der 2026 von privaten Käufern neu zugelassenen BEVs hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelt.

Für den Umweltbonus entnehmen Sie die Antwort dazu dem bereits erwähnten Evaluationsbericht, Abschnitt 3.2.1, Seite 57 bis 58.

17. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der Wirksamkeit des Umweltbonus (von 2016 bis 2023) sowie des neuen sozial gestaffelten E-Auto-Förderprogramms, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt, mit welchen Methoden und anhand welcher Kriterien soll diese Evaluierung erfolgen?

Die Wirksamkeit des Umweltbonus wurde im Jahr 2024 evaluiert und in dem mehrfach erwähnten Evaluationsbericht veröffentlicht.

Für die E-Auto-Förderung ist eine Evaluation während der Laufzeit des Programms vorgesehen. Details dazu regelt die Förderrichtlinie.

18. Hat sich die Bundesregierung zu der Kritik, die staatliche E-Auto-Förderung stelle eine ineffiziente Verwendung von Steuermitteln dar, insbesondere angesichts gesunkener Batteriepreise, gestiegener Marktnachfrage und der Möglichkeit einer weitgehend marktgesteuerten Entwicklung (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, wie lautet diese?

Es wird auf die Antwort auf die Fragen 10 und 11 zur zusätzlichen Nachfrage nach Elektrofahrzeugen durch die Förderung verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Welche weiteren direkten oder indirekten staatlichen Subventionen, Förderprogramme, Steuervergünstigungen oder sonstigen Unterstützungsmaßnahmen gibt es gegebenenfalls derzeit für Hersteller oder Käufer von Elektrofahrzeugen in Deutschland (bitte tabellarisch mit Angabe des jeweiligen Fördervolumens, der Begünstigten, der Fördergegenstände sowie der zuständigen Bundesministerien für die Jahre von 2020 bis 2026 auflisten)?

Fortfolgend werden weitere staatliche Maßnahmen für Hersteller oder Käufer von Elektrofahrzeugen aufgelistet, die es derzeit gibt.

Fördergegenstand	**Begünstigte**	**Fördervolumen**	**Ressort**
§ 3 Nummer 46 EstG Steuerfreiheit für vom Arbeitgeber zusätzlich zum geschuldeten Arbeitslohn gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs sowie für die Überlassung von betrieblichen Ladevorrichtungen zur privaten Nutzung	Arbeitnehmer	Aktuelle Schätzungen liegen nicht vor. Die im Gesetzgebungsverfahren prognostizierten Steuermindereinnahmen sind im Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr der Bundesregierung veröffentlicht.	BMF
§ 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 2. HS und 3 2. HS EStG (Reduzierung der Bemessungsgrundlage für die Bewertung der privaten Nutzung eines betrieblichen Elektro- oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugs i. R. der sog. Dienstwagenbesteuerung)	Steuerpflichtige mit betrieblichen Einkünften; Arbeitnehmer	Es wird auf die Ausführungen in den Anlagen 2 und 8 der Subventionsberichte der Bundesregierung verwiesen.	BMF
Hälftige gewerbesteuerliche Hinzurechnung von Mietzinsen (einschließlich Leasingraten) für Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge (§ 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 1 GewStG)	Gewerbesteuerpflichtige Unternehmen	Aktuelle Schätzungen liegen nicht vor. Die im Gesetzgebungsverfahren prognostizierten Gewerbesteuermindereinnahmen sind im Finanztableau zum „Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“ enthalten, das sowohl in dem Gesetzentwurf als auch im Finanzbericht 2021 (Tab. 10.5) veröffentlicht ist.	BMF
Steuervergünstigung für reine Elektrofahrzeuge nach Ablauf der befristeten Kraftfahrzeugsteuerbefreiung gemäß § 3d Kraftfahrzeugsteuergesetz (§ 9 Absatz 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz)	Halter reiner Elektrofahrzeuge	Die Steuermindereinnahmen können der Anlage 2 der Subventionsberichte der Bundesregierung entnommen werden.	BMF

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Hersteller	Anzahl geförderte Fahrzeuge 2016-2026	Anteil an der Gesamtheit in %
Abarth	406	0,02%
Addax Motors	105	0,00%
Aiways	1.191	0,05%
Alfa Romeo	125	0,01%
Alkè	33	0,00%
Audi	114.282	5,23%
BMW	168.243	7,71%
B-ON GmbH	1.268	0,06%
BYD	5.015	0,23%
Cenntro	249	0,01%
Citroën	17.532	0,80%
Dacia	29.516	1,35%
DFSK	577	0,03%
DS Automobiles	3.984	0,18%
e.GO	1.075	0,05%
Esagono Energia s.r.l.	4	0,00%
ETESIA SAS	3	0,00%
EVUM	170	0,01%
Fiat	64.334	2,95%
Fisker	251	0,01%
Ford	62.962	2,88%
Garia ApS	25	0,00%
Garia Utility Urban	7	0,00%
Genesis	980	0,04%
Goupil	1.028	0,05%
Great Wall Motor	4.389	0,20%
Honda	3.315	0,15%
Hyundai	127.919	5,86%
Iveco	3	0,00%
JAC	23	0,00%
Jaguar	2.355	0,11%
Jeep	20.860	0,96%
Kia	81.136	3,72%
L CITY	1	0,00%
Land Rover	3.784	0,17%
LEVC	105	0,00%
Lexus	9	0,00%
Lexus (Toyota)	984	0,05%
Ligier	20	0,00%
Lynk & Co	7.446	0,34%
MAN	89	0,00%
Maxus	1.239	0,06%
Mazda	17.318	0,79%
Mercedes-Benz	188.668	8,64%
MINI	45.182	2,07%
Mitsubishi	46.333	2,12%
MUP	1	0,00%

Nextem	18	0,00%
Nio	1.232	0,06%
Nissan	23.051	1,06%
Opel	89.921	4,12%
Peugeot	54.873	2,51%
Piaggio	9	0,00%
Polestar	14.859	0,68%
Pössl	78	0,00%
Renault	137.713	6,31%
SAIC Motor Corporation limited	34.639	1,59%
SEAT	84.152	3,85%
Škoda	75.836	3,47%
Skywell	270	0,01%
smart	72.905	3,34%
SsangYong	438	0,02%
Streetscooter	18.796	0,86%
StreetScooter Engineering GmbH	1.661	0,08%
SUBARU CORPORATION	220	0,01%
SUDA	192	0,01%
Suzuki	572	0,03%
Tesla	178.596	8,18%
Toyota	12.321	0,56%
Tropos	117	0,01%
Volkswagen	301.828	13,82%
Volvo	53.792	2,46%
Zhidou	756	0,03%
Gesamtergebnis	**2.183.389**	**100,00%**

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333