



Fünf-Punkte-Plan für den Hochlauf der Elektromobilität

Für den ACE ist klar,

um das Ziel von **15 Millionen E-Autos bis 2030** in Deutschland zu erreichen, bedarf es neben dem konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur weiterer staatlicher Maßnahmen. Der Hochlauf der **Elektromobilität** ist ein wesentlicher Beitrag, um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen. Ein zentraler Hebel zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen ist der Umstieg auf vollelektrische Pkw.

Stefan Heimlich



1. Soziale Kaufprämien für vollelektrische PKW

Einer der stärksten Hebel zur Steigerung des Marktanteils vollelektrischer Pkw stellt eine staatliche Kaufprämie zur Minderung des Anschaffungspreises dar. Der ACE fordert daher einen sozialen Umweltbonus als finanzielle Unterstützung beim Kauf von batterieelektrischen Pkw (BEV). Für den ACE ist dabei eine **einkommensabhängige Förderung** wichtig, um Mitnahmeeffekte zu verringern, welche beim Ende 2023 gestoppten Umweltbonus noch erkennbar waren. Aus Sicht des ACE sollten daher nur Personen mit einem Haushaltseinkommen unterstützt werden, welches maximal dem Bundesdurchschnitt entspricht. Im Jahr 2021 belief sich das durchschnittliche jährliche Haushaltsbruttoeinkommen der Privathaushalte in Deutschland auf rund 60.000 Euro¹.

Außerdem schlägt der ACE eine **gestaffelte Prämie nach Anschaffungspreis** vor, der bei 35.000 Euro brutto gedeckelt ist, um vorwiegend den Kauf von Fahrzeugen im unteren Preissegment zu fördern. Konkret sollen drei Förderstufen eingeführt werden. Die Anschaffung von Fahrzeugen bis zu einem Preis von 25.000 Euro werden mit einem staatlichen Bonus von 5.000 Euro unterstützt, bei einem Anschaffungspreis bis zu 30.000 Euro gibt es 4.000 Euro Unterstützung und bei einem Fahrzeugpreis bis zu 35.000 Euro unterstützt der Staat mit 3.000 Euro.

Die soziale Kaufprämie soll gleichermaßen für den Kauf von vollelektrischen **Neu- wie Gebrauchtwagen** gelten, die nicht älter als 3 Jahre sind.

- **Förderung von Haushalten mit einem jährlichen Haushaltsbruttoeinkommen, das maximal dem Bundesdurchschnitt entspricht.**

- **Gestaffelte Prämie nach Anschaffungspreis:**

1. 5.000 Euro Bonus bis 25.000 Euro Anschaffungspreis
2. 4.000 Euro Bonus bis 30.000 Euro Anschaffungspreis
3. 3.000 Euro Bonus bis 35.000 Euro Anschaffungspreis

¹ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Einkommen-Einnahmen-Ausgaben/bruttoeinkommen.html>

2. Einführung einer CO₂-Abgabe bei Erstzulassung

Zu Finanzierung der staatlichen Kaufprämie schlägt der ACE die Einführung einer CO₂-Abgabe bei Erstzulassung vor. In die Kfz-Steuer-Regulierung sollte eine Abgabe für Neuzulassungen von Verbrenner-Pkw integriert werden, die sich am CO₂-Ausstoß orientiert. Aufgrund der Verteuerung des Anschaffungspreises von Verbrennern und einer Verschiebung deren Nachfrage in Richtung emissionsärmere Modelle verstärkt sich die Attraktivität hin zu vollelektrischen Pkw. Der Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität (EKM) rechnet nach Einführung der Abgabe mit staatlichen Mehreinnahmen von 27–33 Mrd. Euro bis 2030. Die Abgabe sollte nach CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge gestaffelt werden.

In Kombination von sozialer Kaufprämie und CO₂-Abgabe ergibt sich ein Bonus-Malus-System, das durch das gesetzte Preissignal stark auf die Kaufentscheidung wirkt, wie es Beispiele im europäischen Ausland (Frankreich, Niederlande, Norwegen) bereits gezeigt haben.

3. Reform der Dienstwagenbesteuerung

Rund zwei Drittel aller Neuwagen werden gewerblich zugelassen. Wird ein **Dienstwagen** auch privat genutzt, muss er zusätzlich zum Gehalt als Einkommen versteuert werden. Aus Sicht des ACE ist die pauschale Besteuerung jedoch zu gering und setzt klima- und umweltschädliche Anreize. Mit der pauschalen 1 Prozent-Regel die in aller Regel zum Einsatz kommt, werden monatlich 1 Prozent des Bruttolistenpreises des Verbrenner-Autos angesetzt. Bei Plug-In-Hybriden und Elektro-Fahrzeugen ist der zu versteuernde Wert geringer, nämlich 0,5 bzw. 0,25 Prozent des Bruttolistenpreises. Die pauschale Berechnungsmethode ist vor allem für Dienstwagenfahrerinnen und -fahrer mit hoher Fahrleistung und teuren Neuwagen vorteilhaft. Laut dem Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) profitieren von der Subvention fast ausschließlich Menschen mit hohem Gehalt. Die meisten Dienstwagen sind demnach in den obersten Einkommensgruppen zu finden.

Der ACE fordert, den geldwerten Vorteil von privat genutzten gewerblichen vollelektrischen Autos weiterhin mit einem Steuersatz von 0,25 Prozent des Bruttolistenpreises zu besteuern. **Dienstfahrzeuge mit Verbrennungsmotor** sollen hingegen mit **2 Prozent** ihres Bruttolistenpreises versteuert werden. Auch für **Plug-in-Hybride** soll der **volle Steuersatz von 2 Prozent** gelten, da der elektrische Fahrtanteil bei Dienstwagen gering ist und damit kaum ein Klimavorteil zu reinen Verbrennern gegeben ist. Der neue Steuervorteil führte im Ausland (z.B. Großbritannien) zu mehr Anschaffungen vollelektrischer Pkw und damit auch zu mehr vollelektrischen

Gebrauchtwagen. Zugleich sollte Unternehmen die **Einführung eines attraktiven Mobilitätsbudgets** steuerrechtlich vereinfacht werden. Es bietet eine sinnvolle Alternative zum Dienstwagen und ist ein hervorragendes Instrument zur Mitarbeitergewinnung und -bindung.

Neue Besteuerung des geldwerten Vorteils von privat genutzten gewerblichen Autos

- **E-Auto:** 0,25% des Bruttolistenpreises
- **PKW mit Verbrennungsmotor:** 2%
- **Plug-in-Hybrid:** 2%

Einführung eines attraktiven Mobilitätsbudgets steuerrechtlich vereinfachen

4. Unternehmensförderung: Sonderabschreibung für vollelektrische Pkw

Aus Sicht des ACE muss Unternehmen die Anschaffung vollelektrischer Pkw steuerlich erleichtert werden. Hierfür eignet sich eine **Sonderabschreibung für vollelektrische Pkw**. So wäre eine zusätzliche Abschreibung von 50 Prozent im ersten Jahr vorstellbar, um die bislang höheren Kaufpreise zu berücksichtigen. Damit wird die Umstellung von Flotten gefördert und kleine mittelständische Unternehmen werden in der Investitionsphase unterstützt. Außerdem wird mit Verzögerung der Gebrauchtwagenmarkt für vollelektrische Fahrzeuge gestärkt. Die dann fehlenden Steuereinnahmen können durch die Reform des Dienstwagenprivilegs mit einer höheren Besteuerung von Verbrenner-Dienstwagen (siehe oben) kompensiert werden.

Zukünftig könnte die Sonderabschreibung an eine **hohe Energieeffizienz** der Fahrzeuge gekoppelt werden. Der ACE unterstützt nachdrücklich die Forderung nach Effizienzvorgaben für E-Autos. Diese Vorgaben können nicht nur dazu beitragen, den Energieverbrauch zu optimieren, sondern auch die Weiterentwicklung energieeffizienterer Antriebe vorantreiben. Indem die Umstellung auf Elektromobilität mit klaren Vorgaben begleitet wird, kann eine nachhaltige und kosteneffiziente Mobilität für alle Verbraucherinnen und Verbraucher gewährleistet werden.

5. Stufenweise Abschaffung des Dieselprivilegs

Die **Energiesteuer für Diesel** sollte stufenweise bis 2030 auf das Niveau von Benzin angehoben werden. Damit würde das Dieselprivileg in den nächsten Jahren entfallen. Die unterschiedliche Besteuerung von Diesel und Benzin bei der Energiesteuer, die dem Dieselmotor einen Wettbewerbsvorteil verschafft, ist als umweltschädliche Subvention aus der Zeit gefallen. Eine weitere Förderung der Technologie ist überflüssig. Zwar ist gleichzeitig die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw höher. In Kombination ergibt sich aber dennoch ein deutlicher Steuervorteil gegenüber Pkw mit Ottomotor (Benzin) vor allem bei hohen Fahrleistungen. Mit Blick auf ökologische Kriterien ist sie sogar umwelt- und klimaschädlich. Sie wirkt der notwendigen Elektrifizierung bei Pkw entgegen. Wird die Subvention von Dieselmotor abgeschafft, rechnet sich der Kauf und die Nutzung eines vollelektrischen Autos schneller, im Vergleich zu einem Diesel-Pkw. Dem Bundeshaushalt entgehen durch die derzeitige Subvention jährlich rund acht Milliarden Euro, die zukünftig zur Finanzierung von Fördermaßnahmen der Elektromobilität genutzt werden könnten.



Sicher unterwegs. Sicher heimkommen.

Unterwegs so sicher fühlen wie zu Hause. Dafür steht der **ACE** Auto Club Europa mit seinem Pannenhilfe-Netzwerk.

Als Europas Mobilitätsbegleiter bietet der ACE klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Seit 1965 ist der ACE als engagierte Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Er hilft international, unbürokratisch und unabhängig. Rund um die Mobilität beraten wir kompetent und persönlich. Dazu sind viele Services für Mitglieder kostenlos oder vergünstigt.

Genießen Sie das gute Gefühl der Sicherheit.
Unterwegs wie zu Hause.

Kontakt

ACE Auto Club Europa e.V.
Märkisches Ufer 28
10179 Berlin

Abteilung Verkehrspolitik
T: +49 30 27 87 25 11
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
Internet: www.ace.de

