



# Deutschlands Steuerpolitik für Dienstwagen

Eine (verpasste) Chance für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs

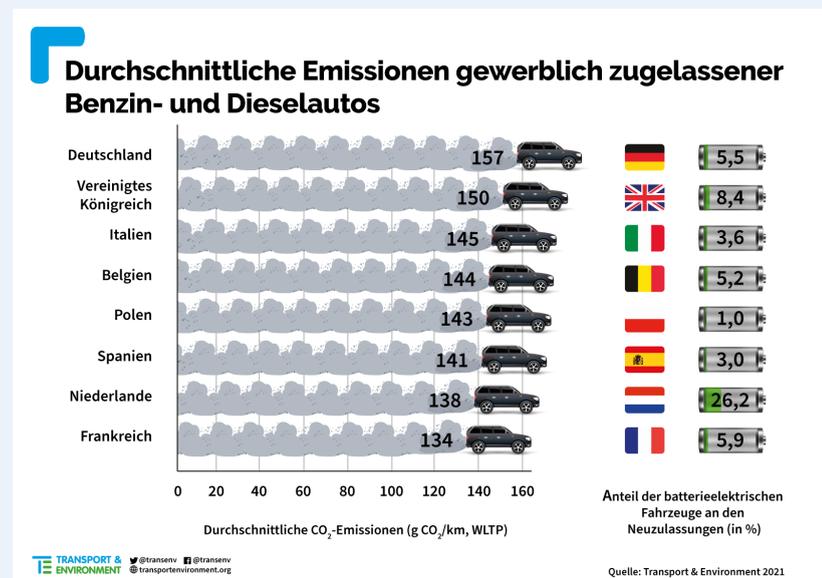
Mai 2021

## Zusammenfassung

### Gewerblich zugelassene Fahrzeuge sind für 76 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen in Deutschland verantwortlich

In Deutschland können Neuwagen entweder auf Unternehmen oder auf Privatpersonen zugelassen werden. Unter die gewerblichen Zulassungen fallen ganz unterschiedliche Nutzungsbereiche, u.a. Mietwagen, Vorführwagen bei Händlern, Dienstwagen und Privatwagen die von einem Unternehmen geleast werden.

Gewerbliche Zulassungen haben einen bedeutenden Einfluss auf den deutschen Automobilmarkt und machen die Mehrheit der neu zugelassenen Autos aus (63%). Im Vergleich zu Privatwagen werden mit gewerblichen Fahrzeugen doppelt so viele Kilometer gefahren, wodurch sich ihr Anteil am CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen sogar auf 76 % beläuft. Nach einer durchschnittlichen Haltedauer von vier Jahren gehen diese Fahrzeuge in den Gebrauchtmärkte für Privatfahrzeuge über.



Die Flotte der gewerblich zugelassenen Pkw in Deutschland muss dringend umgestaltet und ökologisch ausgerichtet werden, denn die große Mehrheit der gewerblichen Neuzulassungen (87 %) wird noch immer von einem Verbrennungsmotor angetrieben.

Das ist besonders besorgniserregend, weil die deutsche Flotte von gewerblich zugelassenen Verbrennern eine große Zahl schwererer Fahrzeuge der Oberklasse beinhaltet. Die durchschnittlichen Emissionen der Flotte von gewerblich zugelassenen Verbrennern sind in Deutschland höher als in allen anderen großen europäischen Märkten (Vereinigtes Königreich, Frankreich, Italien, Spanien, Polen, Belgien, Niederlande).

Das Ausbleiben von Maßnahmen zur Emissionsminderung von Dienstwagen und anderen gewerblich zugelassenen Fahrzeugen bremst Deutschlands klimapolitische Ambitionen aus. 2020 belief sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von neu zugelassenen Firmenwagen in Deutschland auf 7,4 Mio. Tonnen. Das entspricht 4 % der gesamten verkehrsbedingten Emissionen allein durch neu zugelassene Fahrzeuge.

### **Schleppender Anlauf von E-Fahrzeugen**

Die durchschnittlichen Emissionen der gewerblich zugelassenen Verbrenner in Deutschland könnten gesenkt werden, wenn mehr E-Fahrzeuge (EVs) angemeldet würden. Das erfolgt jedoch nur langsam und Deutschland liegt hinter den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und vielen kleineren Märkten zurück.

Außerdem ist Deutschland der einzige größere Markt in Europa, in dem die Nachfrage nach Elektroautos bei gewerblichen Fahrzeugen geringer ist als bei Privatfahrzeugen. In allen anderen großen europäischen Märkten sind Firmenwagen Vorreiter bei der Umstellung auf Elektromobilität. Die finanziellen Argumente für Elektroautos werden umso überzeugender, je mehr sie gefahren werden und wenn eine längerfristige Betrachtung der wirtschaftlichen Investition vorgenommen wird. Beides gilt für die gewerbliche Flotte.

### **Deutschlands widersprüchliche Pkw-Anreize: Nur Bonus, kein Malus**

Um diesen deutschen Widerspruch zu verstehen, ist es notwendig, sich die Förderpolitik in Deutschland anzuschauen. Deutschland bietet zwar sowohl durch die Kaufprämie als auch durch die niedrigere Besteuerung des geldwerten Vorteils Anreize für die Nutzung von elektrischen Dienstwagen, erhebt aber keine signifikanten Steuern für Verbrenner mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Deutschland greift somit zu kurz, weil tatsächlich sowohl elektrisch betriebene Fahrzeuge als auch Verbrenner gefördert werden. Das heißt der Anreiz für Unternehmen, ein EV zu kaufen, ist viel schwächer als im Vereinigten Königreich, Frankreich oder den Niederlanden.

In den meisten europäischen Ländern wird eine Zulassungssteuer für Fahrzeuge in Abhängigkeit ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen erhoben (bis zu 30.000 € in Frankreich). Hingegen gilt in Deutschland lediglich eine pauschale Zulassungsgebühr von 26 € für alle Pkw. Auch für die Besteuerung von Dienstwagen mit Privatnutzung wählt Deutschland einen relativ flachen Ansatz auf einem ähnlichen Niveau, unabhängig von der Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Im Vereinigten Königreich wird der geldwerte

Vorteil von Pkw mit den höchsten Emissionen doppelt so hoch besteuert wie in Deutschland (37 % verglichen mit 18 %). Weiterhin wird in Deutschland nur eine geringe Steuer auf Kraftstoffe erhoben, wohingegen die Steuer auf Strom sehr hoch ist. Im europäischen Vergleich gibt es in Deutschland somit den schwächsten Anreiz, mit Strom zu fahren.

### **Plug-in-Hybride: Öffentliche Gelder ohne Bedingungen**

Auch Deutschlands Bestreben zur Förderung von Elektrofahrzeugen wird durch widersprüchliche Anreize beeinträchtigt. Plug-in-Hybride (PHEVs), von denen mehr als 70 % im gewerblichen Markt zu finden sind, emittieren unter realen Bedingungen fast ebenso viel wie Verbrenner. Dies ist auf die oft geringere Leistung des Elektromotors, unregelmäßiges Aufladen der Batterie, eine niedrige Reichweite, aggressives Fahrverhalten in der Praxis, und die Tatsache zurückzuführen, dass viele PHEVs tendenziell größere Autos (SUVs und Oberklassewagen) sind.

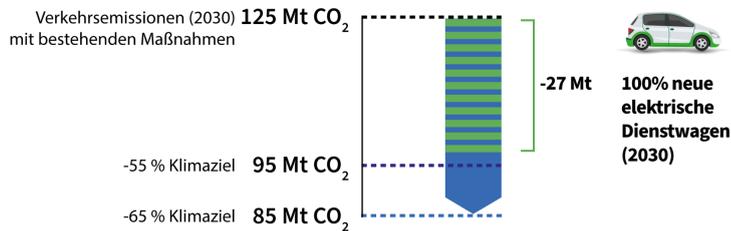
In Anbetracht der tatsächlichen Emissionen unter realen Bedingungen stellen die Subventionen für Plug-in-Hybride einen extrem schlechten Gegenwert für öffentliche Gelder dar. Deutschlands Gesetzgebung ist in diesem Bereich unzureichend. Damit PHEVs Steuervergünstigungen in Anspruch nehmen können, muss nur eine von zwei Bedingungen erfüllt sein: eine elektrische Reichweite von 40 km oder ein Emissionswert von 50 g CO<sub>2</sub>/km WLTP. In der Praxis ist die Begrenzung auf eine solch kurze Reichweite bedeutungslos, da alle PHEVs, mit Ausnahme des Ferrari SF90 (sechs Zulassungen), darüber liegen. Infolgedessen sind 99,995 % der Plug-in-Hybride berechtigt, Steuervergünstigungen zu bekommen, einschließlich der Fahrzeugmodelle 7er BMW, Porsche Cayenne Turbo S, Mercedes S-Klasse. Alle sind Fahrzeuge, die über 100.000 € (ohne MwSt) kosten. T&E hat berechnet, dass die 145.000 im Jahr 2020 gewerblich zugelassenen PHEVs während einer vierjährigen Haltezeit mit fast 1 Mrd. € subventioniert werden.

### **Politikempfehlungen**

Auch wenn die deutsche Politik in vielerlei Hinsicht versagt hat, ist anzumerken, dass in Deutschland gute Voraussetzungen für die Elektrifizierung von Dienstwagen bestehen. Die finanziellen Argumente für Elektroautos sind überzeugend und werden jedes Jahr stärker. Die große Nachfrage nach EVs im Privatmarkt macht deutlich, dass die Deutschen genauso begierig auf E-Autos sind wie die führenden Märkte in Europa.

Wenn die richtigen Anreize für die Firmenwagen geboten werden, könnte Deutschland die Emissionen aller in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge beträchtlich reduzieren, da die gewerblich registrierte Fahrzeuge in den Gebrauchtwagenmarkt für Privatpersonen weitergereicht werden. Prognos hat in einer Analyse errechnet, dass die CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und Feinstaubemissionen des gesamten Pkw-Bestands in Deutschland um mehr als 30 % gesenkt werden könnten, wenn Unternehmen nur noch emissionsfreie Fahrzeuge bis 2030 neu zulassen.

## Die Elektrifizierung aller Dienstwagen bringt Deutschland seinem Klimaziel für 2030 im Verkehr nahe



TRANSPORT & ENVIRONMENT

@transenv @transenv

Quelle: Prognos (2021), Zentrale Maßnahmen zur Beschleunigung der E-Mobilität in Deutschland

Das würde einen Großteil der Emissionseinsparungen ermöglichen, die notwendig sind, um die nationalen Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Um gewerblich zugelassene Fahrzeuge zu elektrifizieren, sollte die deutsche Regierung folgende fünf Maßnahmen ergreifen:

1. Ein Ziel von **100 % elektrisch gewerblich zugelassenen Autos für 2030** festlegen. Einschließlich Zwischenzielen für große Fuhrparks in 2024 und 2027.
2. **Vorsteuerabzug und Abschreibungen für Verbrenner beenden.**
3. Die niedrige Besteuerung von Dienstwagen mit Verbrennungsmotor durch die **Erhöhung der Besteuerung des geldwerten Vorteils auf Basis der CO<sub>2</sub>-Emissionen** der Fahrzeuge beenden.
4. Eine **Pkw-Zulassungssteuer in Abhängigkeit der Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen einführen**, z.B. durch Anhebung der bestehenden Kfz-Steuer und Einführung eines höheren Steuersatzes für das erste Jahr.
5. **Kaufprämien für PHEVs beenden**, die Besteuerung des geldwerten Vorteils überarbeiten und Anforderungen für PHEVs im *Elektromobilitätsgesetz* verschärfen.

Die Handhabung von gewerblich zugelassenen Fahrzeugen in Deutschland bremst den Umstieg auf sauberere, elektrifizierte Verkehrsmittel. Wo die Politik bislang versagt hat, hat nun die nächste Bundesregierung die Chance, gewerbliche Neuzulassungen als Katalysatoren für die Verkehrswende zu nutzen.

## Abkürzungen

<b>BEV</b>	Batterieelektrisch angetriebenes Fahrzeug
<b>BiK</b>	Geldwerter Vorteil
<b>EU9</b>	Dänemark, Finnland, Lettland, Litauen, Österreich, Schweden, Slowakei, Tschechien, Zypern
<b>EV</b>	E-Fahrzeuge (in diesem Bericht synonym für von einem Elektromotor angetriebene Fahrzeuge: batterieelektrische Fahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybride)
<b>ICE</b>	Verbrennungsmotor
<b>PHEV</b>	Plug-in-Hybrid
<b>TCO</b>	Gesamtbetriebskosten
<b>MwSt</b>	Mehrwertsteuer

# 1. Gewerbliche Flotten: Treiber von CO<sub>2</sub>-Emissionen auf deutschen Straßen

Beim Kauf eines Neuwagens muss dieser vom Käufer zugelassen werden, im Fall eines Privatwagens von einer Privatperson bzw. im Fall einer gewerblichen Zulassung von einem Unternehmen. Bei den Begriffen Firmenwagen und gewerbliche Fahrzeuge hat man ein bestimmtes Bild vor Augen. Jedoch zählen hierzu auch Urlaubsmietwagen, Polizeiautos, Vorfürhswagen bei Händlern, Dienstwagen oder von einem Unternehmen geleaste Privatwagen.

Es ist wichtig, zwischen diesen Fahrzeugen zu unterscheiden, weil Kauf- und Nutzungsverhalten von der Art eines Unternehmens abhängen. Hinzukommt, dass gewerbliche Zulassungen auch von unterschiedlichen Steuerpolitiken und Anreizen beeinflusst werden. Am wichtigsten ist jedoch, dass sich die große Anzahl gewerblich zugelassener Pkw stark auf die Straßen- sowie die Luftqualität, das Klima und die öffentlichen Finanzen in Deutschland auswirken.

## 1.1. Mehrheit der verkauften Neuwagen gewerblich zugelassen

In Deutschland, sowie auch in Europa insgesamt, handelt es sich bei der Mehrheit der verkauften Neuwagen um gewerblich zugelassene Fahrzeuge. In Deutschland ist der Anteil von gewerblichen Zulassungen besonders hoch. Er lag 2020 bei 1,8 Millionen Fahrzeugen, was einem Anteil von 63 % der Neuzulassungen gleichkommt (Abb. 1).<sup>1</sup> Die Anzahl entspricht dem gesamten Pkw-Bestand in Berlin und Köln zusammen.<sup>2</sup>

Nach einer durchschnittlichen Haltedauer von vier Jahren werden gewerblich zugelassene Pkw auf dem Gebrauchtwagenmarkt für Privatfahrzeuge verkauft, d.h. die gewerblich zugelassene Fahrzeuge haben einen großen Einfluss auf den gesamten Fahrzeugbestand in Deutschland.

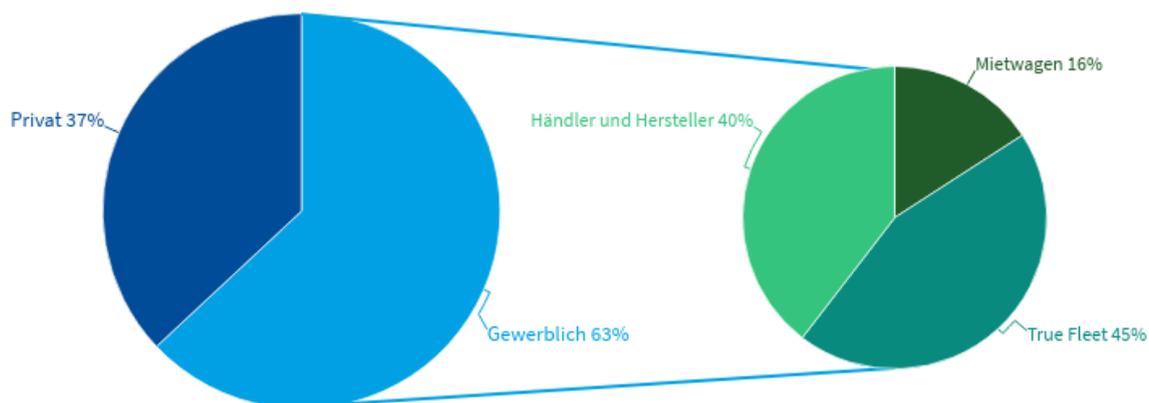


Abbildung 1: Anteil von Pkw-Neuzulassungen

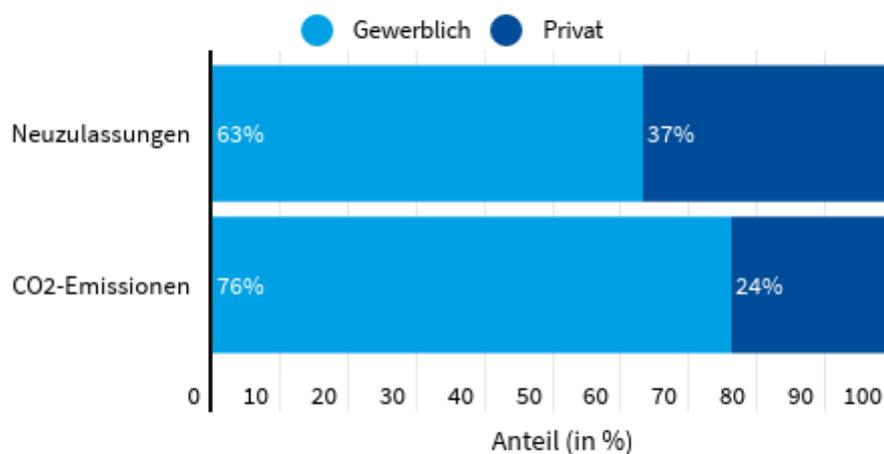
<sup>1</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021). Pkw-Neuzulassungen.

<sup>2</sup> Center Automotive Research. (2020). *Mehr Autos in Deutschland unterwegs*. Datenquelle: <https://www.car-future.com/de/research-results/>

Viele gewerbliche Neuzulassungen (40 %) werden von Händlern und Automobilherstellern vorgenommen, ein kleinerer Teil von Mietwagenfirmen (16 %).<sup>3</sup> Der Großteil der gewerblich zugelassenen Fahrzeuge entfällt auf die Kategorie der “True Fleet”, die alle weiteren Fahrzeuge enthält, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden können. Darunter fallen unter anderem Fahrzeuge der öffentlichen Hand, Dienstwagen und Pkw, die an Privatpersonen verleast werden.

## 1.2 Gewerblich zugelassene Pkw werden mehr gefahren

In Deutschland fahren gewerblich zugelassene Pkw durchschnittlich doppelt so viele Kilometer wie Privatwagen (mit Unterschieden je nach Kraftstoffart).<sup>4</sup> Aufgrund der zusätzlich gefahrenen Kilometer steigt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von gewerblich zugelassenen Pkw so weit, dass sie 76 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen von neu zugelassenen Fahrzeugen ausmachen. Dieser Anteil liegt weit über den 63 %, die sie an den Neuzulassungen ausmachen (Abb. 2).<sup>5</sup> Dieser überproportionale Anteil an den Emissionen rückt die gewerblich zugelassenen Fahrzeuge in den Vordergrund.



**Abbildung 2: Anteil Pkw-Neuzulassungen und Emissionen**

Die 2020 gewerblich neu zugelassenen Pkw (d.h. ohne Bestandsfahrzeuge) produzierten geschätzt 7,4 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>.<sup>6</sup> Das entspricht 1 % des CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoßes und 4 % der gesamten verkehrsbedingten Emissionen in Deutschland.<sup>7</sup> Gewerblich zugelassene Fahrzeuge stellen somit eine größere Emissionsquelle als der nationale Luftverkehr, Schienenverkehr sowie Binnen- und Küstenschifffahrt zusammen dar (auch verglichen mit allen vergangenen Jahren). Würden Messungen unter realen Fahrbedingungen statt unter Laborbedingungen vorgenommen werden, würden die

<sup>3</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021).

<sup>4</sup> Durchschnittlich 1,85x höher. Berechnungen des Autors auf Basis von Entfernungen vom International Council of Clean Transportation. (2020). *Reale Fahrbedingungen von Plug-in-Hybriden*, Fußnote 19. Datenquelle: <https://theicct.org/publications/phev-real-world-usage-sept2020> und Zulassungen von Dataforce. (2021).

<sup>5</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021) Emissionen nach WLTP gemessen.

<sup>6</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021) Emissionen nach WLTP gemessen. Für Zulassungen und durchschnittlich zurückgelegte Distanzen siehe Fußnote 5.

<sup>7</sup> Europäische Umweltagentur. (2020). Geschätzte Treibhausgasemissionen 2019. Datenquelle: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/approximated-estimates-for-greenhouse-gas-emissions-2>

Gesamtemissionen von gewerblichen neu zugelassenen Wagen um weitere 25 % auf 9,2 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> steigen.

Wenn Deutschland die Ziele des Klimaschutzgesetzes mitsamt den europäischen Vorgaben erreichen will, dann darf die Neuzulassung gewerblich registrierter Pkw mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß nicht so weitergehen.

### 1.3. Gewerblich zugelassene Pkw emittieren viel CO<sub>2</sub>

Die große Anzahl sowie die intensive Nutzung von Firmenwagen treiben die Emissionen in die Höhe. Im Vergleich mit den größten europäischen Märkten sind die durchschnittlichen Emissionen von gewerblich zugelassenen Pkw in Deutschland sehr hoch, wodurch Deutschland an zweiter Stelle hinter Polen steht (Abb. 3). Lässt man EVs außer Acht, erweist sich Deutschland als das Land mit der emissionsintensivsten Flotte von gewerblich zugelassenen Verbrennern (Abb. 3).<sup>8</sup>

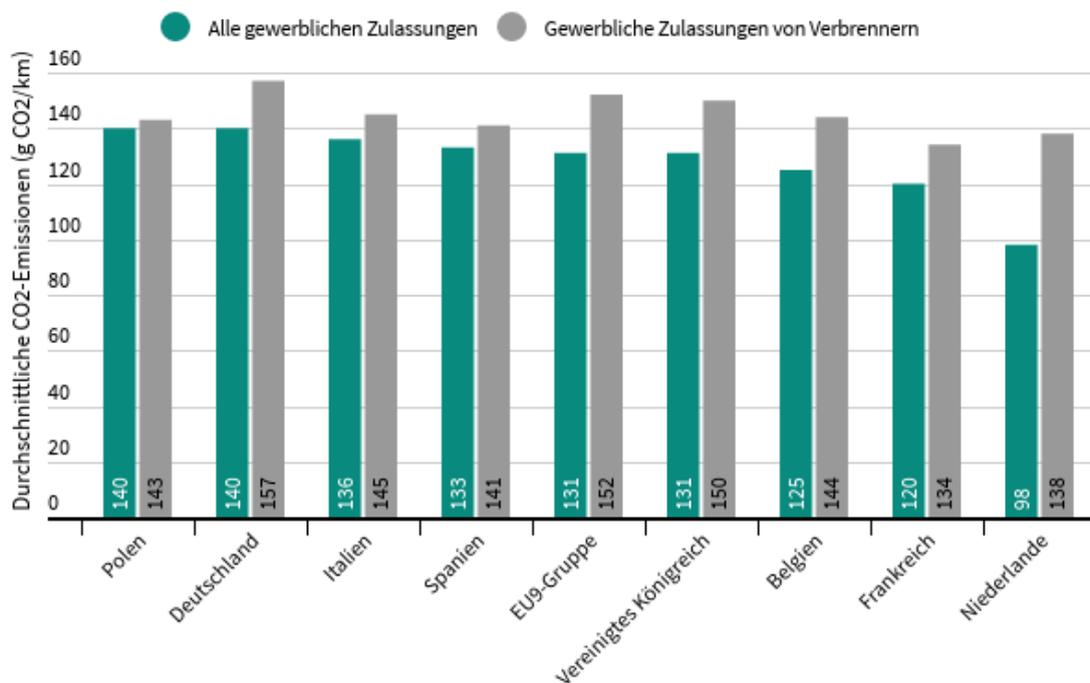


Abbildung 3: Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen bei gewerblichen Zulassungen<sup>9</sup>

Es gibt zweierlei Gründe für die hohen Emissionen in Deutschland: große Mittelklasse- und Oberklassewagen mit Verbrennungsmotor (s. Höhe des grauen Balkens in Abb. 3) sowie die geringe Verbreitung von E-Fahrzeugen (s. Höhenunterschied zwischen grauem und grünem Balken in Abb. 3).

<sup>8</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021). Die durchschnittlichen Emissionen von Verbrennern in Deutschland betragen 157 g CO<sub>2</sub>/km.

<sup>9</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021) Emissionen nach WLTP gemessen. Zur EU9-Gruppe gehören Dänemark, Finnland, Lettland, Litauen, Österreich, Schweden, Slowakei, Tschechien und Zypern.

### 1.3.1 Große Luxuswagen mit Verbrennungsmotor

Oberklassewagen, die pro gefahrenem Kilometer hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweisen, werden oft als Firmenwagen zugelassen. Das ist einer der Hauptgründe, weshalb Deutschland die Emissionstabelle der gewerblich zugelassenen Verbrenner anführt (Abb. 4). 41 % der gewerblichen neu zugelassenen Fahrzeuge stoßen mehr als 150 g CO<sub>2</sub>/km. 10 % der neu zugelassenen Firmenwagen emittieren sogar mehr als 200 g CO<sub>2</sub>/km. Im benachbarten Frankreich liegen nur 15 % der gewerblichen Neuzulassungen über 150 g CO<sub>2</sub>/km und 1 % über 200 g CO<sub>2</sub>/km.<sup>10</sup>

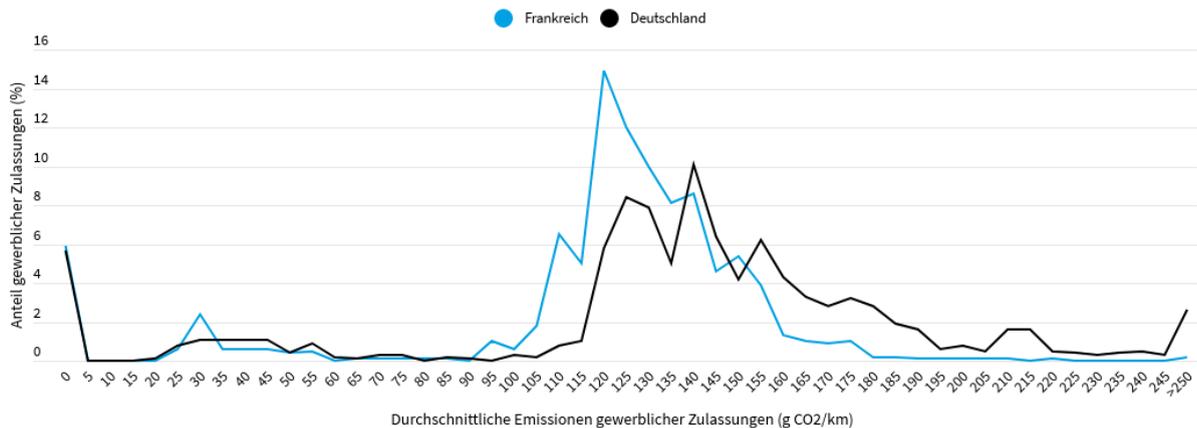


Abbildung 4: Anteil gewerblicher Zulassungen nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß

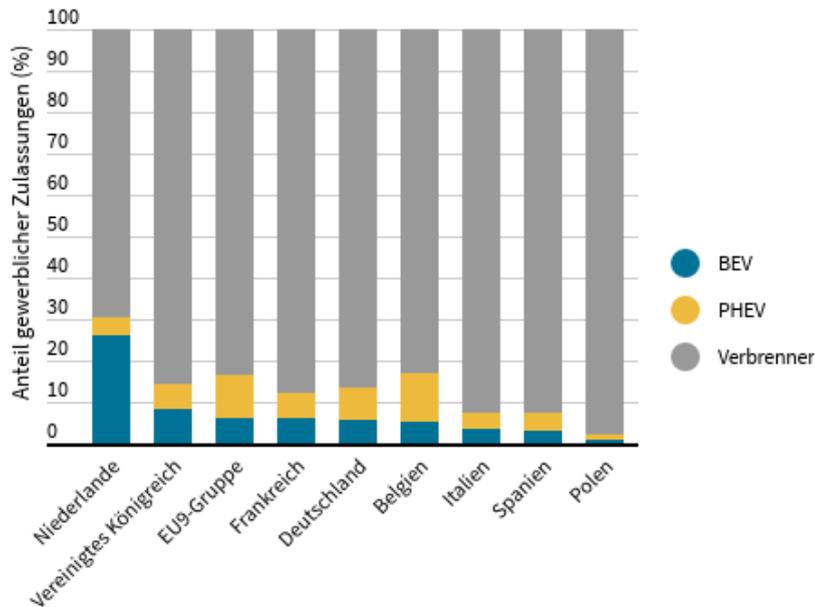
### 1.3.2. Geringe Verbreitung von E-Fahrzeugen

Die durchschnittlichen Emissionen der Fahrzeuge in den Flotten deutscher Unternehmen könnten gesenkt werden, wenn neben den Pkw mit stark emittierendem Verbrennungsmotor eine große Anzahl von emissionsfreien Fahrzeugen gekauft würden. Das ist jedoch bislang nicht geschehen. 2020 waren von 1,8 Millionen gewerblichen Zulassungen in Deutschland nur 5,5 % rein batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge (BEVs) und weitere 7,9 % elektrische Plug-in-Hybride (PHEVs) (Abb. 5).<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021) Emissionen nach WLTP gemessen. Zum hohen Anteil von deutschen Pkw im 210-215 g CO<sub>2</sub>/km Bereich gehören Mercedes V-Klasse, BMW X5, Audi Q3 Sportback und Ford Edge.

<sup>11</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021). Dieser Anteil stieg in den letzten Monaten des Jahres 2020 und blieb in den ersten Monaten des Jahres 2021 stabil bei 10 % BEVs und 12 % PHEVs (für gewerbliche und private Zulassungen zusammen). Datenquelle:

[https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/Fahrzeugzulassungen/pm14\\_2021\\_n\\_03\\_21\\_pm\\_komplet.html](https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/Fahrzeugzulassungen/pm14_2021_n_03_21_pm_komplet.html)



**Abbildung 5: Gewerbliche Zulassungen nach Kraftstoffart<sup>12</sup>**

Beim Verbreitungsgrad von E-Autos liegt Deutschland im Mittelfeld der großen europäischen Märkte hinter den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich, Frankreich und vielen kleineren Märkten. Entscheidend ist jedoch, dass die Anzahl von EVs in Deutschland nicht ausreicht, um die hohen Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wettzumachen. Das führt zu den hohen durchschnittlichen Emissionen der gesamten Flotte von gewerblich zugelassenen Pkw in Deutschland (Abb. 3).

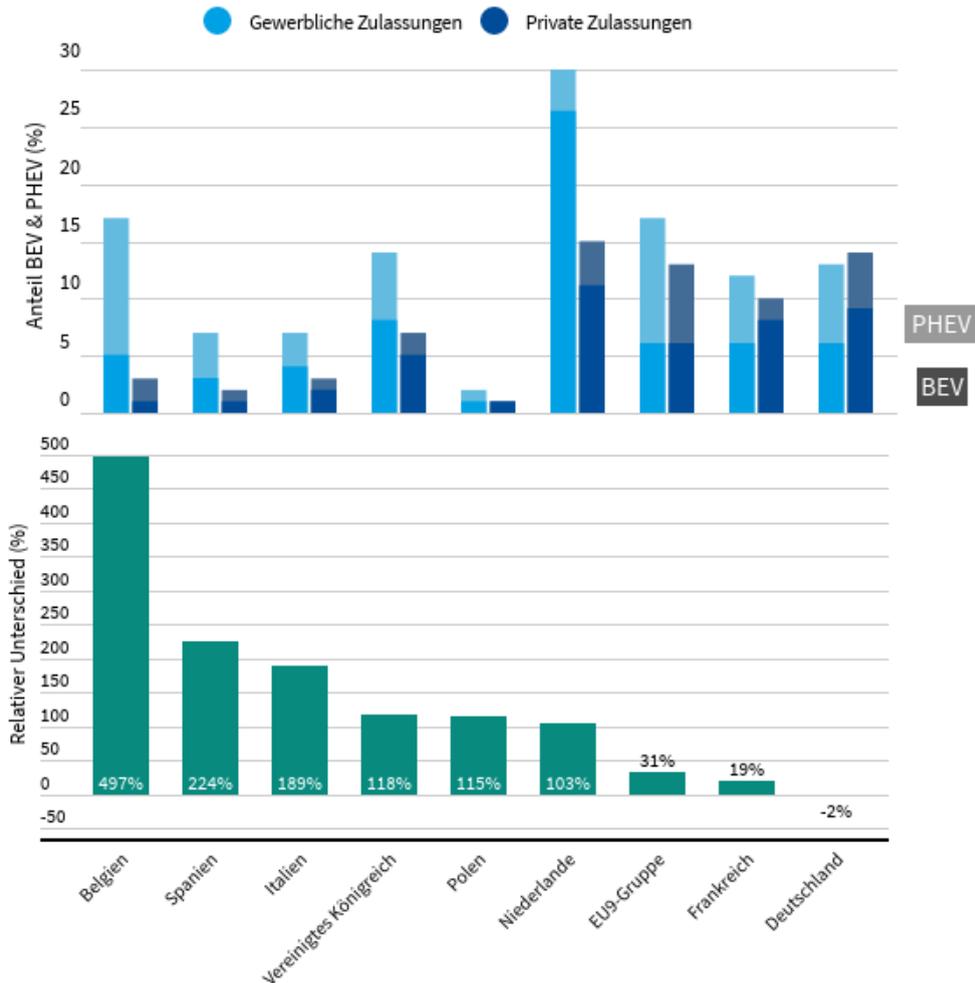
#### **1.4. Anzahl elektrifizierter Dienstwagen hinter Privatwagen**

Bei einem Vergleich der europäischen Märkte ist der Verbreitungsgrad von E-Autos unter den gewerblichen Zulassungen höher als unter den privaten. Ein Grund hierfür ist, dass BEVs im Kostenvergleich umso besser abschneiden, je mehr sie gefahren werden. Außerdem setzen Unternehmen bei der Kaufentscheidung die Gesamtbetriebskosten (TCO) an (in Abschnitt 3.1 unten näher untersucht). Weiterhin gibt es staatliche Anreize zur Elektrifizierung der gewerblichen Flotte.

Deutschland ist in diesem Punkt ein Außenseiter: das einzige Land, in dem weniger E-Autos gewerblich als privat zugelassen sind (Abb. 6). In Deutschland und den Niederlanden ist der Anteil von EVs an Privatwagen mit 14 % bzw. 15 % fast gleich hoch. Jedoch sind in Deutschland nur 13 % der Firmenwagen ein E-Fahrzeug, wohingegen der Anteil in den Niederlanden mit 30 % mehr als doppelt so hoch ist.<sup>13</sup> In Belgien sind sechsmal mehr gewerbliche E-Autos zugelassen als private.

<sup>12</sup>Zur EU9-Gruppe gehören Dänemark, Finnland, Lettland, Litauen, Österreich, Schweden, Slowakei, Tschechien und Zypern.

<sup>13</sup>Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021).



**Abbildung 6: Verbreitungsgrad EVs - gewerbliche und private Zulassungen**

Es gibt wenig Grund anzunehmen, dass sich Deutschlands Position als Außenseiter durch einen individuellen nationalen Unterschied im gewerblichen Umfeld (z.B. Besitz, Größe, Zinssatz, Investitionsniveau oder Schulden) erklären lässt. Stattdessen muss bei der Lösung des Rätsels der geringen Anzahl an EVs und hohen Emissionen in den Flotten deutscher Unternehmen auf die Steuerpolitik sowie die Anreize geschaut werden.

## 2. Zu nachsichtig mit umweltschädlichen Verbrennern

In Deutschland gibt es bereits mehrere wichtige Anreize, mit denen Elektromobilität gefördert werden soll. Zwar sind diese politischen Maßnahmen nützlich und tragen dazu bei, Deutschland durch seinen Anteil von E-Autos in gewerblichen Flotten ins Mittelfeld unter den großen europäischen Märkten zu verschieben, aber die weiterlaufende und großzügige Unterstützung für Pkw mit Verbrennungsmotoren hindern das Land, führend bei umweltfreundlichen Flotten zu werden. Die Förderung für E-Fahrzeuge muss deshalb im größeren Rahmen als Unterstützung für Verbrenner gesehen werden, denn schließlich sind alle Anreize naturgemäß relativ.

## 2.1 Schwache Anreize durch Steuerpolitik: Die 1%-Regelung

Privatpersonen können Pkw über ein Unternehmen zulassen, um in den Genuss verschiedener Steuervorteile zu kommen. In Deutschland ist, wie in vielen anderen Ländern, die Vorsteuer auf den Kauf eines Firmen- bzw. Dienstwagens voll abzugsfähig und der Wagen kann linear (über einen Zeitraum von sechs Jahren) abgeschrieben werden.<sup>14</sup> Für EVs gilt, im Gegensatz zu Norwegen und Island, kein ermäßigter MwSt-Satz,<sup>15</sup> wobei der deutsche MwSt-Satz mit 19 % zu den niedrigsten in Europa gehört.<sup>16</sup>

Zwar profitiert der Eigentümer des gewerblich zugelassenen Fahrzeugs von Vorsteuerabzug und Abschreibungen, aber es gibt auch nicht unerhebliche Vorteile für die privaten Nutzer von gewerblich zugelassenen Pkw, den sogenannten Dienstwagen. Statt Dienstwagen als direktes Einkommen zu besteuern, wird in Deutschland der Wert des Pkw als geldwerter Vorteil (BiK) mit 1 % des Bruttolistenpreises besteuert plus 0,03 % Entfernungspauschale pro Kilometer zwischen dem Wohnort und dem Büro des Mitarbeiters pro Monat. Als Alternative zur „1%-Regelung“ können private Nutzer ein Fahrtenbuch führen, wonach der geldwerte Vorteil auf Basis der tatsächlichen Fahrzeugkosten einschließlich Abschreibung, Kraftstoff, Versicherung und Wartung berechnet wird.<sup>17</sup>

PHEVs, die Emissionswerte <50 g CO<sub>2</sub>/km aufweisen oder über eine rein elektrische Reichweite von mehr als 40 km verfügen, werden lediglich mit 0,5 % des Bruttolistenpreises als geldwerter Vorteil besteuert. E-Autos mit einem Kaufpreis bis zu 60.000 € sogar nur mit 0,25 %.<sup>18</sup> Bei Anwendung der 1%-Regelung und einer durchschnittlichen Entfernung zum Arbeitsplatz sowie durchschnittlicher Einkommensteuer entspricht das bei Verbrennern einer Besteuerung von 18 % pro Jahr, bei PHEVs 9 % pro Jahr und bei BEVs 4,5 % pro Jahr.<sup>19</sup>

Das steht im starken Kontrast zur Dienstwagenbesteuerung im Vereinigten Königreich (Abb. 7). In Deutschland unterliegen BEVs, wie der VW ID.3, einem Steuersatz für den geldwerten Vorteil von 4,5 % und beliebte Dienstwagen wie z.B. VW Golf (133 g CO<sub>2</sub>/km) oder VW Tiguan (177 g CO<sub>2</sub>/km) einem Steuersatz für den geldwerten Vorteil von 18 %. Im Vereinigten Königreich steigt der Steuersatz in

---

<sup>14</sup> Vereinigung Europäischer Automobilhersteller (ACEA). (2021). *ACEA Tax guide 2021*. Datenquelle: <https://www.acea.be/publications/article/acea-tax-guide> Mindestens 10 % geschäftliche Nutzung des Kfz.

<sup>15</sup> International Council on Clean Transportation. (2018). *Kfz-Steuer-Politik zur Senkung verkehrsbedingter Emissionen nutzen*. Datenquelle: [https://theicct.org/sites/default/files/publications/EU\\_vehicle\\_taxation\\_Report\\_20181214\\_0.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehicle_taxation_Report_20181214_0.pdf)

<sup>16</sup> Vereinigung Europäischer Automobilhersteller (ACEA). (2021).

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Ibid. Um in Frage zu kommen müssen die Plug-in-Hybride einen WLTP von 50 g CO<sub>2</sub>/km oder eine elektrische Reichweite von 40 km vorweisen. Bei den BEV muss der Bruttolistenpreis unter €60,000 liegen.

<sup>19</sup> Ansatz einer Entfernung vom Arbeitsplatz von 16,9 km, nach Dataforce. (2020) und einem Steuersatz von 39,3 %. Durchschnittlicher Nettosteuersatz von 39,3 % nach OECD. (2020). *Lohnsteuer - Deutschland*. Datenquelle: <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/taxing-wages-germany.pdf>

Abhängigkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs. Deshalb liegt der Steuersatz für den geldwerten Vorteil für den VW ID.3 bei 1 %, für den VW Golf bei 30 % und für den emissionsreicheren VW Tiguan bei 37 %.<sup>20</sup>

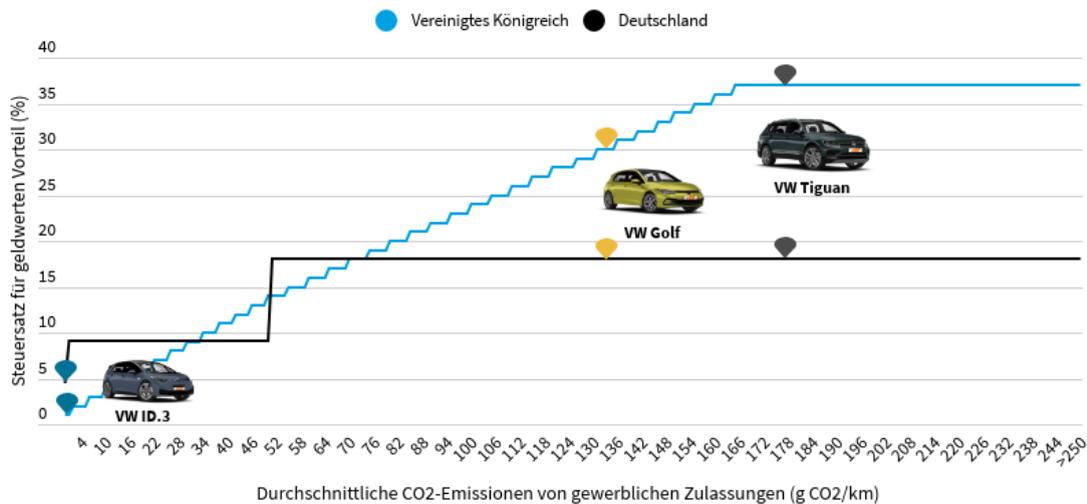


Abbildung 7: Besteuerung geldwerten Vorteil in Deutschland und im Vereinigten Königreich<sup>21</sup>

## 2.2 Die Kfz-Steuer-Politik

Die Besteuerung des geldwerten Vorteils in Deutschland zusammen mit den schwachen Anreizen, Pkw-Emissionen zu reduzieren, spiegelt sich auch in der deutschen Besteuerung bei der Pkw-Anschaffung, Zulassung und Nutzung wider, was sowohl für gewerblich als auch für privat zugelassene Fahrzeuge gilt. In Deutschland gibt es:

- Eine **Zulassungsgebühr** von 26,3 € pro Neufahrzeug.<sup>22</sup> Das steht im starken Kontrast zu fast allen europäischen Ländern, in denen die Zulassungssteuern hoch sind und auf den Emissionswerten der Fahrzeuge basieren. In Frankreich gibt es über das Bonus-Malus-System eine Förderung von 4.000 € für emissionsfreie Pkw. Die Besteuerung auf emittierende Pkw mit steiler werdender Kurve in Abhängigkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionen beläuft sich auf bis zu 30.000 € bei 219 g CO<sub>2</sub>/km.<sup>23</sup>
- Eine **jährliche Kfz-Steuer**, die mit CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Hubraum zunimmt. Dieser Ansatz führt jedoch zu keinen signifikanten Unterschieden in der Höhe der Besteuerung. Wie in Tabelle 1 abzulesen ist, beläuft sich die Kfz-Steuer für einen VW Golf auf 174 € pro Jahr und für einen

<sup>20</sup> Her Majesty's Revenue & Customs (2021). *P11D Working Sheet 2, Car and car fuel benefit 2020 to 2021*. Datenquelle: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/974792/P11D-WS2.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/974792/P11D-WS2.pdf) Gemäß Dataforce haben die deutschen gewerblichen Zulassungen eines durchschnittlichen VW Tiguan einen WLTP von 177 g CO<sub>2</sub>/km. (2021).

<sup>21</sup> Im Vereinigten Königreich hängt der Steuersatz für den geldwerten Vorteil für 1-50 g CO<sub>2</sub>/km von der rein elektrischen Reichweite ab (1 % für >130 Meilen bis zu 12 % für <30 Meilen). Die Graphik stellt die Emissionen linear dar. In Deutschland hängt der niedrigere Steuersatz (0,5 des gewöhnlichen Steuersatzes) von der rein elektrischen Reichweite >40 km oder dem WLTP <50 g CO<sub>2</sub>/km ab. Der niedrigste Satz (0,25 des gewöhnlichen Steuersatzes) hängt von Null-Emissionen und einem Bruttolistenpreis unter 60.000 € ab. In der Praxis verzerren diese Bedingungen die Übergänge zwischen den Steuersätzen. Fotos von Leaseplan. (2021). Datenquelle: <https://www.leaseplan.com/>

<sup>22</sup> Vereinigung Europäischer Automobilhersteller (ACEA). (2021).

<sup>23</sup> Service-Public.fr. (2021). *Taxe sur les véhicules des sociétés*. Datenquelle: <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F22203>

deutlich emissionsintensiveren VW Tiguan auf lediglich 388 € pro Jahr. In anderen europäischen Ländern wie den Niederlanden oder Frankreich ist die Differenz deutlich höher.<sup>24</sup>

- Niedrige **Steuern auf Kraftstoffe** und hohe Steuern auf Strom. Die deutschen Steuersätze bieten die schwächsten Anreize für Elektromobilität in Europa.<sup>25</sup>
- Keine **Straßennutzungsgebühren**, mit Ausnahme für eine geringe Zahl von Privatstraßen.<sup>26</sup>

Beim Vergleich der beliebtesten Firmenwagen in Deutschland gibt es bei einem VW Golf (am beliebtesten) und einem VW Tiguan (auf Platz 4) signifikante Unterschiede in der Steuerbelastung zwischen Deutschland und Frankreich (Tabelle 1). In Deutschland ist die Steuerbelastung zwischen dem Golf mit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoß und dem Tiguan mit höherem CO<sub>2</sub>-Ausstoß ungefähr doppelt so hoch. In Frankreich hingegen beläuft sich der Unterschied der Besteuerung auf das 7-fache.

---

<sup>24</sup> Vereinigung Europäischer Automobilhersteller (ACEA). (2021).

<sup>25</sup> Leaseplan. (2021). *2021 EV Readiness Index*. Datenquelle:

<https://www.leaseplan.com/en-ix/global-fleet-insights/ev-readiness-index-2021/> Unter Annahme eines Jahresverbrauchs von 5.000–15.000 kWh

<sup>26</sup> The International Council on Clean Transportation. (2018).

**Tabelle 1: Steuervergleich für beliebte Firmenwagenmodelle zwischen Deutschland und Frankreich<sup>27</sup>**



**VW Golf**

Kraftstoffart: Diesel  
 Durchschnittliche Emissionen nach  
 WLTP: 133 g CO<sub>2</sub>/km  
 Hubraum: 999 ccm



**VW Tiguan**

Kraftstoffart: Diesel  
 Durchschnittliche Emissionen nach WLTP:  
 177 g CO<sub>2</sub>/km  
 Hubraum: 1968 ccm

Land				
Zulassungsgebühr / Zulassungssteuer <sup>28</sup>	26 €	50 €	€ 26 €	4.818 €
Jährliche Kfz-Steuer <sup>29</sup>	174 € pro Jahr	306 € pro Jahr	388 € pro Jahr	1.208 € pro Jahr
<b>Steuern insgesamt (4 Jahre)</b>	<b>722 €</b>	<b>1.274 €</b>	<b>1.578 €</b>	<b>€ 9.650 €</b>

Deutschland unterscheidet sich somit stark von anderen Ländern, die bei der Verbreitung von Elektrofahrzeugen führend sind (wie die Niederlande und Norwegen) sowie von Ländern mit den niedrigsten Emissionswerten der Bestandsflotte (wie Frankreich). Das spiegelt sich auch in den Vergleichsstudien von Kfz-Steueranreizen wider, in denen Deutschland bei relativen Bewertungen von emissionsarmen sowie emissionsintensiven Pkw schlecht abschneidet.<sup>30,31,32,33</sup> Wenn man sich der Terminologie des französischen Systems bedient, so gibt es bei der deutschen Kfz-Besteuerung nur Bonus, aber kein Malus.

<sup>27</sup> Durchschnittliche Emissionen auf Basis der gewerblichen Zulassungen in Dataforce. (2021). Fotos von Leaseplan. (2021). Datenquelle: <https://www.leaseplan.com/>

<sup>28</sup> Vereinigung Europäischer Automobilhersteller (ACEA). (2021). und Légifrance. (2021). *Code général des impôts*. Datenquelle: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000043012300](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043012300)

<sup>29</sup> Bundesministerium der Finanzen. (2021). *Kfz-Steuer-Rechner*. Datenquelle: [https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps\\_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html)

Service-Public.fr. (2021). *Taxe sur les véhicules des sociétés*. Datenquelle: <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F22203>

<sup>30</sup> Leaseplan. (2021).

<sup>31</sup> International Council on Clean Transportation. (2018).

<sup>32</sup> Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. (2020). *Bewertung des Entwurfs der Bundesregierung zur Reform der Kfz-Steuer*. Datenquelle: [https://foes.de/publikationen/2020/2020-09\\_FOES\\_Kfz-Steuerreform.pdf](https://foes.de/publikationen/2020/2020-09_FOES_Kfz-Steuerreform.pdf)

<sup>33</sup> Transport & Environment. (2020b). *Gewerblich zugelassene Pkw: Wie europäische Regierungen Verschmutzung und Klimawandel subventionieren*. Datenquelle:

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_10\\_Company\\_cars\\_briefing.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_10_Company_cars_briefing.pdf)

## 2.3 Plug-in-Hybride sind die falsche Lösung

PHEVs, die entweder mit fossilen Brennstoffen oder einer geladenen Batterie betrieben werden können, stellten im Jahr 2020 mit 59 % die Mehrheit der elektrisch betriebenen Fahrzeuge in den Flotten deutscher Unternehmen dar.<sup>34</sup> Mehr als 70 % der Neuzulassungen von PHEVs in Deutschland entfallen auf den gewerblichen Bereich.<sup>35</sup> PHEVs haben sich zwar als populäre Dienstwagen erwiesen, aber die Emissionen unter realen Fahrbedingungen stellen ihre steigende Nutzung – und die Subventionspolitik – in Frage.

### 2.3.1 Hohe Emissionen unter realen Fahrbedingungen

Plug-in-Hybride werden üblicherweise mit Testzyklus-Emissionen im Bereich von 30-60 g CO<sub>2</sub>/km beworben. Aber eine Analyse von PHEVs hat ergeben, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen von gewerblich zugelassenen PHEVs rund viermal so hoch sind.<sup>36</sup> Im Ergebnis stoßen PHEVs, und hier insbesondere gewerblich zugelassene PHEVs, unter realen Fahrbedingungen fast doppelt so viel CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus wie Verbrenner.

Diese enorme Differenz zwischen den Emissionswerten im Testzyklus und unter realen Fahrbedingungen erklärt sich durch verschiedene Faktoren, die in anderen Berichten umfassend untersucht wurden.<sup>37,38,39</sup>

- Zunächst einmal gibt es bei den Plug-in-Hybriden einen grundlegenden Konstruktionsfehler, weil der kleine Elektromotor bei schneller Beschleunigung ineffektiv und der Verbrennungsmotor häufig aktiviert ist.<sup>40</sup> Bei vielen Modellen fehlt auch die Schnellladefähigkeit, d.h. selbst kleinere PHEV-Batterien haben lange Ladezeiten.
- Ein zweiter Faktor, der die Emissionen unter realen Fahrbedingungen nach oben treibt, ist das Fahrverhalten der Nutzer. Tests haben gezeigt, dass PHEVs weniger oft aufgeladen und dementsprechend auch seltener elektrisch gefahren werden als unter Testzyklusbedingungen. Dieses Fahrverhalten ist besonders bei Firmenwagen problematisch, da die Fahrzeuge weitere Strecken zurücklegen und seltener geladen werden als private PHEVs.<sup>41</sup>

---

<sup>34</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021).

<sup>35</sup> Ibid.

<sup>36</sup> International Council of Clean Transportation. (2020). *Reale Fahrbedingungen von Plug-in-Hybriden*. Datenquelle: <https://theicct.org/publications/pev-real-world-usage-sept2020>

<sup>37</sup> International Council of Clean Transportation. (2020).

<sup>38</sup> Transport & Environment. (2020a). *Plug-in Hybride: Steuert Europa auf ein neues Dieselgate zu?* Transport & Environment. Datenquelle:

<https://www.transportenvironment.org/publications/plug-hybrids-europe-heading-new-dieselgate>

<sup>39</sup> Institut für angewandte Ökologie, Transport & Environment, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg. (2020). *Plug-in-Hybrid E-Autos: Szenarien für Markterschließung, technische Analyse und CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland*. Datenquelle:

<https://www.oeko.de/uploads/oeko/oekodoc/PHEV-Report-Market-Technology-CO2.pdf>

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> International Council of Clean Transportation. (2020).

- Drittens sind PHEVs tendenziell größer und schwerer als ein Durchschnitts-Pkw mit Verbrennungsmotor. Das trifft insbesondere auf die gewerbliche Flotte in Deutschland zu, wo Wagen der Oberklasse und SUVs zu den beliebtesten Plug-in-Modellen gehören (Tabelle 2).
- Viertens besteht bei allen Pkw mit Verbrennungsmotor – einschließlich PHEVs – weiterhin ein Unterschied zwischen Testzyklus und Emissionen unter realen Fahrbedingungen, trotz verbesserter Testverfahren.<sup>42</sup>

Auch wenn optimale Praktiken wie tägliches Laden (am Arbeitsplatz verfügbar) diese Faktoren abmildern können, zeigen Modellierungen, dass selbst bei täglichem Laden die Emissionen der gewerblichen Flotte unter realen Fahrbedingungen doppelt so hoch wären wie die WLTP-Werte. Das ist auf die hohe Fahrleistung und die durchschnittlichen Länge der Fahrten dieser Fahrzeuge zurückzuführen.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> International Council of Clean Transportation. (2019). *Vom Labor auf die Straße: 2018 Update des offiziellen und "Realbedingungen" Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub> Werte für Pkw in Europa*. Datenquelle: <https://theicct.org/publications/laboratory-road-2018-update>

<sup>43</sup> Institut für angewandte Ökologie, Transport & Environment, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg. (2020). *Plug-in-Hybrid EV: Szenarien für Markterschließung, technische Analyse und CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland*. Datenquelle: <https://www.oeko.de/uploads/oeko/oekodoc/PHEV-Report-Market-Technology-CO2.pdf>

**Tabelle 2: Die Top fünf Plug-in-Hybride nach gewerblicher Zulassung in Deutschland<sup>44</sup>**

Marke und Modell	 VW Passat	 Mercedes E-Klasse	 Mercedes GLC	 Mercedes C-Klasse	 Audi Q5
<b>Gewerbliche Zulassungen<sup>45</sup></b>	13.294	9.870	8.538	8.080	7.964
<b>Emissionen nach WLTP und unter realen Fahrbedingungen<sup>46</sup></b>	34 g CO <sub>2</sub> /km 133 g CO <sub>2</sub> /km	46 g CO <sub>2</sub> /km 177 g CO <sub>2</sub> /km	56 g CO <sub>2</sub> /km 218 g CO <sub>2</sub> /km	43 g CO <sub>2</sub> /km 168 g CO <sub>2</sub> /km	57 g CO <sub>2</sub> /km 222 g CO <sub>2</sub> /km
<b>EV Kaufprämien<sup>47</sup></b>	4.500 €	3.750 €	3.750 €	4.500 €	3.750 €
<b>Geldwerter Vorteil (entspricht ebenfalls der Steuervergünstigung im Vgl. zu Verbrennern)<sup>48</sup></b>	1.321 € pro Jahr	1.629 € pro Jahr	1.675 € pro Jahr	1.395 € pro Jahr	1.687 € pro Jahr
<b>Förderung insgesamt (4 Jahre)</b>	9.784 €	10.266 €	10.450 €	10.080 €	10.498 €

<sup>44</sup> Fotos von Leaseplan. (2021). Datenquelle: <https://www.leaseplan.com/>

<sup>45</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021).

<sup>46</sup> Berechnung des Autors auf Basis von Dataforce. (2021) für den WLTP Durchschnitt der „True fleet“. Der PHEV-Anpassungsfaktor unter realen Bedingungen für Privatwagen stammt vom International Council of Clean Transportation. (2020). *Reale Fahrbedingungen von Plug-in-Hybriden*, Abb. 2 auf S. 7 und Anpassung für gewerbliche Zulassungen aus Fußnote 6 auf S. 9. Der Anpassungsfaktor für Verbrennungsmotoren stammt vom International Council of Clean Transportation. (2019). *Vom Labor auf die Straße: 2018 Update des offiziellen und „Realbedingungen“ Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Werte für Pkw in Europa*. Der International Council of Clean Transportation verwendet einen Anpassungsfaktor von 0,83 (1/0,21) für die Differenz zwischen NEFZ und WLTP.

<sup>47</sup> Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), geändert durch Art. 327 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), § 3, Absatz 2, Satz 1 und 2. Datenquelle: [https://www.gesetze-im-internet.de/emog/\\_3.html](https://www.gesetze-im-internet.de/emog/_3.html)

<sup>48</sup> Berechnungen des Autors basieren auf monatlichen Zulassungen von Plug-in-Hybriden nach Marke und Modell, Quelle Schmidt Automotive Research auf Basis der Zulassungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und angepasst, um Dataforce (2021) zu entsprechen. Preise für Plug-in-Hybride vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. (2021). *Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge*. Datenquelle: [https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob\\_liste\\_foerderfaehige\\_fahrzeuge.pdf?blob=publicationFile&v=149](https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob_liste_foerderfaehige_fahrzeuge.pdf?blob=publicationFile&v=149). Diese Berechnung verwendet das günstigste Modell ohne Sonderausstattung, was zum Einbezug des Wagens in eine höhere Förderungsstufe (Pkw mit niedrigerem Preis) als dem tatsächlich zugelassenen führen kann.

In Deutschland gibt es zwei politische Hauptanreize für PHEVs: Eine Prämie beim Kauf und eine niedrigere Besteuerung des geldwerten Vorteils von 0,5 % des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs. Eine Analyse der Zulassungsdaten für 2020 ergab, dass die deutsche Regierung 520 Mio. € Kaufförderung für gewerblich neu zugelassene Plug-in-Hybride<sup>49</sup> ausgegeben hat und 110 Mio. € für die Steuervergünstigung für geldwerte Vorteile.<sup>50</sup> Insgesamt fördert die deutsche Regierung die 144.929 gewerblich neu zugelassenen PHEVs mit mehr als 640 Mio. € in 2020 oder 971 Mio. € auf Grundlage der durchschnittlichen Haltezeit von vier Jahren.<sup>51</sup> Anstatt Plug-in-Hybride zu fördern, sollten diese Gelder für alternative Maßnahmen zur Senkung von Fahrzeugemissionen eingesetzt werden. Förderungen in gleicher Höhe, insofern sie auf BEV-Neuzulassungen von Unternehmen ausgerichtet gewesen wären, hätten die Nachfrage nach wirklich emissionsfreien Fahrzeugen ermöglichen können.

### 2.3.2. Unzureichende Anforderungen

Auf dem Papier ist die Berechtigung für die Steuervergünstigungen für geldwerte Vorteile auf bestimmte PHEV-Modelle beschränkt, um eine gerechte Verwendung der öffentlichen Mittel zu gewährleisten. Die Anforderungen sind jedoch extrem niedrig. Es muss nur eine von zwei Bedingungen erfüllt sein: <50 g CO<sub>2</sub>/km (WLTP) oder eine rein elektrische Reichweite von mehr als 40 km.<sup>52</sup> In der Praxis hat diese Reichweitengrenze keine Bedeutung. Alle PHEVs, mit Ausnahme des Ferrari SF90 (sechs Zulassungen), liegen über dieser extrem niedrig angesetzten Reichweite. Infolgedessen waren 99,995 % der Plug-in-Hybride zu einer niedrigeren Besteuerung des geldwerten Vorteils berechtigt, einschließlich der Modelle BMW 7er, Porsche Cayenne Turbo S, Mercedes S-Klasse. Alle sind Fahrzeuge, die über 100.000 € (ohne MwSt) kosten. Je teurer das Fahrzeug, desto höher die Steuervergünstigung, da der geldwerte Vorteil einen Prozentsatz des Werts des Autos ausmacht (z.B. 0,5 % von 40.000 € ist 200 € oder 0,5 % von 80.000 € ist 400 €).

## 3. Die Elektrifizierung von Firmenwagen ist eine verpasste Chance

Angesichts der Charakteristika von Firmenwagen sollte man erwarten, dass diese Flotte bei der Elektrifizierung im Vergleich zu Privatfahrzeugen führend sein sollte. Analysen der jüngsten gewerblichen Neuzulassungen erzählen eine andere Geschichte.

---

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Die Berechnungen des Autors basieren auf Preisen für Plug-in-Hybride vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. (2021). Durchschnittlicher Nettosteuersatz von 39,3 % nach OECD. (2020). *Lohnsteuer - Deutschland*. Datenquelle: <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/taxing-wages-germany.pdf>. Private Nutzung der „wahren Flotte“, bei der basierend auf Dataforce eine Besteuerung des geldwerten Vorteils von 64 % gelten würde. (2020). Diese Berechnung verwendet das günstigste Modell ohne Sonderausstattung, was zu einer zu niedrigen Schätzung der Steuervergünstigungen führt.

<sup>51</sup> Die Gesamtförderung steigt auf € 1,1 Mrd., wenn die Kaufförderung für die PHEVs in der privaten Flotte einbezogen wird.

<sup>52</sup> Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), geändert durch Art. 327 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), § 3, Absatz 2, Satz 1 und 2. Datenquelle: [https://www.gesetze-im-internet.de/emog/\\_3.html](https://www.gesetze-im-internet.de/emog/_3.html)

### **3.1. Die gewerbliche Flotte bietet sich für eine Elektrifizierung an**

EV haben einen höheren Anschaffungspreis als Verbrenner. Mit zunehmender Nutzung verschiebt sich das Verhältnis jedoch zugunsten der EVs, insbesondere batterieelektrisch angetriebener Pkw (BEVs), weil die Antriebskosten niedriger (Strom kostet weniger pro gefahrenem Kilometer als Benzin oder Diesel) und die Wartungskosten geringer sind (keine Kosten für Öl, weniger Teile zu ersetzen). Dank der Kostendynamik sind Firmenwagen auf Grund ihrer hohen Nutzung (doppelt so viele gefahrene Kilometer im Jahr wie Privatwagen (s. Abschnitt 1)) perfekt für die Elektrifizierung geeignet. Diese Faktoren tragen dazu bei, dass die Gesamtbetriebskosten (TCO) über die Lebenszeit eines EVs in vielen Fahrzeugkategorien mit Verbrennern mithalten können.<sup>53</sup>

Auch wenn im Zuge der Betrachtung der Gesamtbetriebskosten viele Argumente für Elektrofahrzeuge sprechen, zögern Verbraucher häufig beim Kauf eines EVs. Grund sind die höheren Anschaffungskosten, obwohl sich der Anschaffungspreis verhältnismäßig schnell nivelliert. Die Konzentration auf den Anschaffungspreis ist jedoch ein fundamentaler Unterschied im Marktverhalten, denn Privatleute kaufen Autos aus Konsumzwecken und Unternehmen kaufen Autos als Investition. Die Besteuerung von Dienstwagen mit Abschreibungsmöglichkeit spiegelt den Unterschied zwischen privatem Konsumverhalten und geschäftlicher Investition wider. Unternehmen sind somit grundsätzlich auf die Kosten und Renditen ihrer Investition während der gesamten Haltezeit des Wagens eingestellt und versuchen schon bei ihrer Kaufentscheidung, die Gesamtbetriebskosten (TCO) mit zu betrachten.

Zusammengefasst wird das Argument für die Elektrifizierung gewerblicher Flotten unter TCO-Aspekten noch stärker und relevanter.

### **3.2. Die gewerbliche Flotte steuert den Gebrauchtwagenmarkt**

Gewerblich zugelassene Pkw werden üblicherweise neu gekauft, bleiben rund vier Jahre im Besitz und gehen dann in den Gebrauchtwagenmarkt für Privatfahrzeuge über.<sup>54</sup> Dieser typische Weg des Fahrzeugbesitzes von der gewerblichen Flotte hin zu Privatleuten bringt Firmenwagen (und die Politik, die sie beeinflusst), in eine starke Position. Mit einem Dominoeffekt auf den privaten Gebrauchtwagenmarkt, können gewerblich zugelassene Pkw den gesamten Fahrzeugmarkt hin zu saubereren E-Autos steuern. Leider geschieht das nicht, und die gewerbliche Flotte in Deutschland verzögert die Wende.

### **3.3. Sauberere Luft durch Elektrifizierung**

Die Emissionseinsparungen durch die Elektrifizierung der gewerblichen Flotte sind beträchtlich, sowohl was den CO<sub>2</sub>-Ausstoß als auch was die lokale Luftverschmutzung betrifft. T&E beauftragte Prognos mit der Modellierung des Auslaufs von gewerblichen Neuzulassungen mit Verbrennungsmotor bis 2030 (einschließlich Auslauf von privat genutzten Dienstwagen mit Verbrennungsmotor bis 2025). Dabei wurde

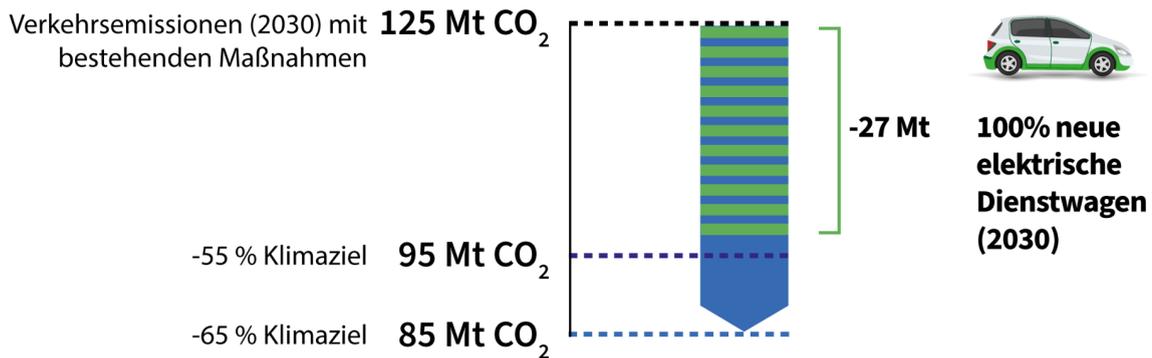
---

<sup>53</sup> Transport & Environment. (2020b).

<sup>54</sup> Dataforce. (2020). *Bericht gewerblich zugelassene Pkw*. Datenquelle:

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_10\\_Dataforce\\_company\\_car\\_report.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_10_Dataforce_company_car_report.pdf)

berechnet, dass in 2030 Emissionseinsparungen von 14 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>, 22 Tsd. Tonnen NO<sub>x</sub> und 155 Tonnen Feinstaub (-16 %, -24 % und -20 % verglichen mit den Emissionen für die gesamte Pkw-Flotte 2030) bestehen.<sup>55</sup> Werden nur die Null-Emissions-Fahrzeuge betrachtet (d.h. ohne PHEVs), steigen die Emissionseinsparungen auf 27 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> (-31 %), 29 Tsd. Tonnen NO<sub>x</sub> (-31 %) und 238 Tonnen Feinstaub (-31 %).<sup>56</sup> Die Einsparungen wachsen von Jahr zu Jahr weiter, wenn Neuzulassungen zur Flotte hinzukommen und ältere Fahrzeuge abgehen. Das würde einen Großteil der Emissionseinsparungen ermöglichen, die notwendig sind, um die nationalen Klimaziele für 2030 im Verkehrssektor zu erreichen (Abb. 8).



**Abbildung 8: Die Elektrifizierung aller gewerblich zugelassenen Fahrzeuge bringt Deutschland dem Klimaziel im Verkehr für 2030 nahe**

## 4. Politikempfehlungen

Deutschland ist gut auf die Elektrifizierung von Firmenwagen vorbereitet. Die Gesamtbetriebskosten (TCO) für batterieelektrische Fahrzeuge sind vorteilhaft und dieser Vorteil wird jedes Jahr stärker. Es ist auch klar, dass die Deutschen Elektroautos wollen. Der Verbreitungsgrad von privat zugelassenen Elektroautos ist in Deutschland höher als in fast allen anderen großen Pkw-Märkten in Europa.

Es sind die Flotten deutscher Unternehmen und die zugehörige Steuerpolitik, bei denen Deutschland hinterherhinkt. Im Vergleich mit anderen großen europäischen Pkw-Märkten weicht die deutsche gewerbliche Flotte stark ab, mit den höchsten durchschnittlichen Emissionen und einer langsameren Annahme von E-Autos als im privaten Markt. Das kann sich jedoch leicht ändern. Führend bei den sauberen Flotten sind u.a. Belgien, die Niederlande, Frankreich und Großbritannien, die Deutschland bei der Reform der Besteuerung von Dienstwagen als Vorbild und politische Inspirationsquelle dienen können.

<sup>55</sup> Prognos. (2021). *Hauptmaßnahmen zur Beschleunigung von E-Mobilität in Deutschland*. [in Kürze verfügbar]

<sup>56</sup> Ibid.

#### **4.1 Festlegung des Ziels von 100 % gewerblich zugelassenen EVs bis 2030**

Deutschland sollte ein verbindliches Ziel festlegen, sodass alle gewerblich zugelassenen Pkw bis 2030 elektrisch sind. Die belgische Regierung hat sich vor Kurzem zu diesem Umstieg verpflichtet und angekündigt, dass ab 2026 alle gewerblichen Neuzulassungen emissionsfrei sein werden sowie bestehende Firmenwagen ab 2028.<sup>57</sup> Ein derartiges Ziel für 2030 sollte von Zwischenzielen für große Unternehmensflotten im Jahr 2024 und 2027 begleitet werden, wie von der französischen Regierung kürzlich eingeführt.<sup>58</sup>

Eine Verpflichtung auf Elektromobilität mit Zwischenzielen würde Investitionssicherheit für die Unternehmen mit großen Fuhrparks sowie die Ladeinfrastruktur-Branche schaffen. Es wäre auch ein klares Signal an die Automobilhersteller bezüglich der Fahrzeugtypen, die sie für die gewerbliche Flotte planen sollten. Es wäre außerdem eine kluge Industriestrategie. Die Nachfrage nach batterieelektrischen Fahrzeugen wird gesteigert und Automobilherstellern hilft es, ihre verbindlichen europäischen CO<sub>2</sub>-Flottenziele zu erfüllen.

Deutschland sollte deshalb unverzüglich eine Reform der Besteuerung der Dienstwagen in Angriff nehmen. Die Regierung sollte eine progressive Besteuerung ab heute bis 2030 einführen, um eine Elektrifizierung von 100 % zu erreichen. Die folgenden Politikempfehlungen erklären, wie das gelingen kann.

#### **4.2. Vorsteuerabzug und Abschreibungen für Verbrenner beenden**

Um die Elektrifizierung aller gewerblichen Zulassungen zu beschleunigen, sollten Vorsteuerabzug und Abschreibungen für Pkw mit Verbrennungsmotoren sobald wie möglich abgeschafft werden. Die in Belgien geplante schrittweise Abschaffung des Vorsteuerabzugs sowie der Abschreibungen auf Pkw mit Verbrennungsmotor beginnt 2023 und endet 2026. Für bestehende Fahrzeuge werden Steuervorteile bis 2028 schrittweise abgebaut.<sup>59</sup>

Das belgische Übergangsmodell ist eines, das sich Deutschland zum Vorbild nehmen kann. Mit einer Verpflichtung zur vollständigen Elektrifizierung ab 2030 könnte Deutschland Vorsteuerabzüge und Abschreibungen auf Neuzulassungen mit Verbrennungsmotor ab 2023 bis 2027 auslaufen lassen. Die steuerlichen Vorteile für die bestehende Fahrzeugflotten von Unternehmen würden damit, angesichts einer Abschreibung von sechs Jahre beginnend im Jahr 2024 bis 2030, in einer gerechten und kontrollierten Übergangszeit auslaufen.

---

<sup>57</sup> Van Peteghem, V. (2021). Minister Van Peteghem macht Firmenfahrzeuge und Ladestationen zu Hebeln für eine grünere Flotte. Datenquelle:

<https://vanpeteghem.belgium.be/nl/minister-van-peteghem-maakt-van-bedrijfswagens-en-laadpalen-de-hefbome-n-naar-een-groener-wagenpark>

<sup>58</sup> Legifrance. (2021). *Décret n° 2021-515 du 29 avril 2021 relatif aux obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles ou à très faibles émissions par les entreprises.*

Datenquelle: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043458634>

<sup>59</sup> Ibid.

### **4.3. Höhere Besteuerung des geldwerten Vorteils bei höheren Emissionen**

Während ein angekündigter Verbrennerausstieg bis 2030 ein klares Signal wäre, können weitere wichtige Schritte mit sofortiger Wirkung ergriffen werden. Ein vielversprechender Ansatz ist die Konzentration auf privat genutzte Dienstwagen durch die Überarbeitung der Besteuerung des geldwerten Vorteils (1%-Regelung).

Das System für die Besteuerung des geldwerten Vorteils von Dienstwagen wurde im Vereinigten Königreich 2020 erfolgreich reformiert. Das spiegelt sich im Verbreitungsgrad der EVs in der gewerblichen Flotte im Vereinigten Königreich wider (Abb. 3). Nach der Reform liegt der Steuersatz für den geldwerten Vorteil (BiK) für batterieelektrische Fahrzeuge bei nur 1 %, genauso für PHEVs mit 1-50 g CO<sub>2</sub>/km und einer rein elektrischen Reichweite von mindestens 130 Meilen (209 Kilometern). Im Gegensatz dazu steigt die Besteuerung des geldwerten Vorteils für Pkw mit Verbrennungsmotoren in Abhängigkeit ihrer Emissionswerte progressiv auf bis zu 37 %.

Deutschland sollte dem Vorbild des Vereinigten Königreich folgen und einen niedrigen Steuersatz für den geldwerten Vorteil auf Null-Emissions-Fahrzeuge beibehalten sowie gleichzeitig den Steuersatz für den geldwerten Vorteil von Fahrzeugen mit anderen Antrieben auf Basis ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen anheben. Mit einer Verschiebung der deutschen Besteuerung des geldwerten Vorteils in Richtung der Steuersätze im Vereinigten Königreich würde ein negativer Anreiz für Verbrenner mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß geschaffen werden. Letzteres stellt im heutigen Firmenfahrzeugsegment in Deutschland ein besonderes Problem dar. Außerdem könnte eine Erhöhung der Besteuerung des geldwerten Vorteils von Pkw mit Verbrennungsmotoren die staatlichen Einnahmen beträchtlich steigern.

Steuerliche Vorteile für den geldwerten Vorteil sind ein problematisches politisches Instrument. In den Genuss der Vorteile kommen diejenigen Angestellten mit hohem Einkommen. Anstatt entsprechendes Gehalt zu beziehen, nutzen diese Mitarbeiter die Steuervorteile durch den Bezug eines Dienstwagens. Die derzeitigen steuerlichen Vorteile beim geldwerten Vorteil für Firmenwagen führen zu einer höheren Nutzung der Pkw, Staus und Umweltverschmutzung. Für die Reform der Besteuerung des geldwerten Vorteils ist eine langfristige Perspektive erforderlich, die soziale Progressivität berücksichtigt. Es muss aber sofort gehandelt werden, damit sichergestellt ist, dass die Besteuerung von geldwertem Vorteil in Deutschland einen Anreiz für soziale und ökologische Ziele bietet, statt diese wie bislang zu unterminieren.

### **4.4. Einführung einer Pkw-Zulassungssteuer und/oder Reform der Kfz-Steuer**

Die Kfz-Steuer in Deutschland gilt sowohl für gewerblich als auch für privat zugelassene Pkw und muss dringend überarbeitet werden. Zwar gibt es in Deutschland steuerliche Anreize für die Verbreitung von EVs, jedoch fehlt eine steuerliche Abschreckung für Pkw mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Eine Option wäre die Einführung einer CO<sub>2</sub>-basierten Zulassungssteuer, ein sogenanntes Bonus-Malus-System, das in anderen Ländern wie Frankreich, den Niederlanden, Schweden oder Norwegen besteht. Eine Pkw-Zulassungssteuer, die in Abhängigkeit des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ansteigt, könnte

dazu beitragen, dass die gewerbliche Flotte deutscher Unternehmen nicht mehr als Flotte mit den höchsten Emissionen gilt. Gleichzeitig könnte die Regierung höhere Einnahmen erzielen. Diese Einnahmen könnten die Mittel, die in die Bezahlung der Kaufprämien für EVs fließen, wieder ausgleichen. Pkw mit niedrigen Emissionen würden durch Pkw mit hohen Emissionen querfinanziert werden. Die Zulassungsgebühr von 26,30 € in Deutschland verblasst im Vergleich zu den meisten anderen Ländern, beispielsweise dem französischen Bonus-Malus-System, wo 4 818 € für einen Pkw mit 177 g CO<sub>2</sub>/km anfallen.

Eine alternative politische Option ist die einfache Anhebung der jährlichen Kfz-Steuer. Derzeit steigt die Kfz-Steuer mit zunehmendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Hubraum. Sie müsste jedoch weit steiler steigen, um einen Verhaltenswandel der Verbraucher herbeizuführen. Die Systeme in den Niederlanden und in Frankreich sind hier gute Beispiele. Sie basieren auf einem bestimmten Betrag, der in Abhängigkeit der Emissionen ansteigt (Abschnitt 2.2). Die französische Regierung führte eine jährliche Pkw-Besitzsteuer nur für Dienstwagen auf Basis ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen ein. Für einen Pkw mit 177 g CO<sub>2</sub>/km bezahlt man beispielsweise 1 208 € pro Jahr verglichen mit 388 € in Deutschland.<sup>60</sup> Eine Abwandlung dieser mit zunehmenden Emissionen steigenden Steuer besteht darin, die Steuer als Prozentsatz des Werts der Pkw zu erheben und den Prozentsatz mit zunehmenden Emissionen zu erhöhen, wie im jüngsten T&E und ECODES Vorschlag für Spanien dargelegt.<sup>61</sup> Schließlich, da die Anschaffungskosten einen überproportionalen Einfluss auf die Kaufentscheidung haben, könnte der Steuersatz für die jährliche Kfz-Steuer im ersten Jahr höher sein und damit den Effekt einer Zulassungssteuer imitieren, ohne dass hierfür eine neue Gesetzesregelung nötig wäre, sondern nur eine Änderung der Steuersätze.

#### **4.5. Kriterien und Besteuerungssystem für Plug-in-Hybride neugestalten**

Obwohl die Emissionen von Plug-in-Hybriden ähnlich hoch sind wie die von durchschnittlichen Pkw mit Verbrennungsmotor, sind sie in Deutschland als Elektrofahrzeuge förderfähig, insofern sie die extrem lockere Anforderung einer rein elektrischen Reichweite von 40 km (ab 2022 erhöht auf 60 km) erfüllen. Viele weisen Emissionen nach WLTP aus, die gerade noch unter 50 g CO<sub>2</sub>/km liegen, was als zweite Anforderung für PHEVs gilt. Da Plug-in-Hybride gerade als Firmenwagen sehr beliebt sind, besteht die dringende Notwendigkeit, das System zu verbessern. Das sollte folgendermaßen geschehen:

- Die Kriterien des Elektromobilitätsgesetzes für PHEVs sollten verschärft werden. Folgendes ist anzupassen:
  - i) Die Leistung eines E-Motors müsste dem eines Verbrennungsmotors entsprechen oder höher sein.

---

<sup>60</sup>Service-Public.fr. (2021). Taxe sur les véhicules des sociétés. Datenquelle:

<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F22203>

<sup>61</sup>Die vorgeschlagene Steuertabelle ist 0 g CO<sub>2</sub>/km: 0% – 1-50 g CO<sub>2</sub>/km: 1,50% – 51-80 g CO<sub>2</sub>/km: 4,75% – 81-120 g CO<sub>2</sub>/km: 7,75% – 121-200 g CO<sub>2</sub>/km: 9,75% – 200-120 g CO<sub>2</sub>/km: 14,75%. Transport & Environment, ECODES. (2019). Impulsar la movilidad eléctrica a través de la fiscalidad. Datenquelle:

<https://www.transportenvironment.org/publications/impulsar-la-movilidad-el%C3%A9ctrica-trav%C3%A9s-de-la-fiscalidad>

- ii) Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Plug-in-Hybriden darf im Verbrennermodus nicht mehr als das dreifache des offiziellen CO<sub>2</sub>-Werts betragen.
- iii) Ab 2023 sollten Plug-in-Hybride eine rein elektrische Mindestreichweite von 100 km nach WLTP haben. Die Reichweite sollte sich in den Folgejahren weiter steigern.
- iv) Plug-in-Hybride sollten schnellladefähig sein (50kW), um zu gewährleisten, dass sie problemlos emissionsfrei auf der Straße gefahren werden können.
- Bei den Steuersätzen für geldwerte Vorteil sollte je nach Reichweite und offiziellen WLTP-Emissionen von Plug-in-Hybriden differenziert werden. Ein Plug-in-Hybrid sollte nur für eine niedrigere Besteuerung des geldwerten Vorteils anspruchsberechtigt sein, wenn er ab 2022 eine rein elektrische Mindestreichweite von 80 km hat (statt wie bislang geplant ab 2025). Plug-in-Hybride mit einem Bruttolistenpreis über 60.000 € sollten nicht für einen reduzierten Steuersatz des geldwerten Vorteils in Frage kommen (und damit mit der Reduzierung der BEV-Sätze auf PHEV-Sätze über 60.000 € übereinstimmen).
- Unternehmen, die Plug-in-Hybride erwerben, sollte es nicht gestattet sein, ihren Mitarbeitern Tankkarten anzubieten, sondern stattdessen nur Ladekarten. Mit einer Tankkarte entfällt jeder Anreiz, einen Plug-in-Hybrid aufzuladen, was hohe Emissionen unter realen Fahrbedingungen verursacht.
- Bei einer Reform der Kfz-Steuer bzw. der Einführung einer Zulassungssteuer sollten unterschiedliche Steuersätze für Plug-in-Hybride auf Basis der WLTP-Emissionen und Reichweite gelten.
- Kaufprämien für PHEVs sollten sobald wie möglich auslaufen.
- Niedrigere Steuersätze (Kfz-Steuer oder für geldwerten Vorteil) dürfen nur angeboten werden, wenn Unternehmen und Fahrer des Wagens nachweisen können, dass sie genügend Ladekapazitäten am Arbeitsplatz haben (verglichen mit der Anzahl von E-Fahrzeugen).

## Weitere Informationen

Stef Cornelis  
Direktor, Deutschland  
Transport & Environment  
stef.cornelis@transportenvironment.org  
Mobil: +49 176 64 77 26 81

Griffin Carpenter  
Company Cars Analyst  
Transport & Environment  
griffin.carpenter@transportenvironment.org