



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Wissenschaftliche Dienste

Ausarbeitung

Besteuerung und Anreize für den privaten Kauf und die Nutzung eines Elektroautos

Besteuerung und Anreize für den privaten Kauf und die Nutzung eines Elektroautos

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 001/24
Abschluss der Arbeit: 22.02.2024
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Umwelt und Energie

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Besteuerung des privaten Erwerbs und der Nutzung von Pkw	5
2.1.	Erwerb	5
2.1.1.	Umsatzsteuer	5
2.1.2.	Einkommensteuer	6
2.2.	Laufende Nutzung	7
2.2.1.	Kraftfahrzeugsteuer	7
2.2.2.	Besteuerung von Antriebsmitteln	9
2.2.2.1.	Energiesteuer	9
2.2.2.2.	Stromsteuer	9
2.3.	Sonder- und Luxussteuer für Elektrofahrzeuge	10
3.	Besteuerung von Ladestationen	10
4.	Steuervergünstigungen für Elektromobilität	10
4.1.	Erwerb des Fahrzeugs	10
4.1.1.	Klassischer Erwerb über Händler	10
4.1.2.	Erwerb über Arbeitgeber/über Betrieb	11
4.2.	Laufende Nutzung des Fahrzeugs	12
4.2.1.	Kfz-Steuer-Vergünstigungen/-Befreiungen	12
4.2.2.	Vergünstigungen bei der Stromsteuer	13
4.3.	Vergünstigungen bei Ladestationen	13
5.	Nicht-steuerliche Anreize	14
5.1.	Der sog. Umweltbonus (bis 2023)	14
5.2.	Laufende öffentliche Förderprogramme	15
6.	Regulierung des Verkaufs von Fahrzeugen mit CO₂-Emissionen	17

1. Einleitung

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden gefragt, welche wesentlichen Steuern in Deutschland für **privat genutzte Fahrzeuge** erhoben werden und welche Faktoren (z. B. Alter/Baujahr des Fahrzeugs, Verkaufspreis, Pferdestärke [PS] o. ä.) den Steuersatz beeinflussen. Daran anknüpfend wurde gebeten den Anteil der Elektrofahrzeuge unter den privat zugelassenen Pkw zu nennen und zu erläutern, welche Steuern und Steuersätze für **Elektroautos** gelten. Des Weiteren wurde nach den aus öffentlichen Haushalten finanzierten wesentlichen Anreizen gefragt, die für den Kauf oder die Benutzung privat zugelassener Elektroautos bestehen. In einem zweiten Komplex an Fragen wurde gebeten, die Anteile an einfachen **Ladestationen** und Hochspannungsladestationen zu benennen und zu erläutern, inwiefern dieser Gegenstand von Besteuerung sind. Zuletzt ist für den Fragesteller von Interesse, ob in Deutschland per Gesetz der Verkauf von Fahrzeugen mit **CO₂-Emissionen** reguliert ist.

Am 01. Januar 2023 betrug der Anteil der Elektrofahrzeuge unter den zugelassenen Pkw 2,08 % (nur Batterie-Elektrofahrzeuge, BEV).¹ Der Anteil der Plug-in-Hybride (PHEV) betrug 1,77 %.²

Unter allen in Deutschland errichteten Ladestationen betrug der Anteil der sog. Normalladepunkte zuletzt 80,6 %, während den restlichen Anteil von 19,4 % die sog. Schnellladepunkte ausmachten.³

Sofern die Fragestellung privat genutzte Pkw betrifft, werden ausschließlich die Steuern beleuchtet, die in Zusammenhang mit der Nutzung eines privaten Pkw stehen und einen privaten Nutzer selbst belasten. Keine Berücksichtigung findet die sog. „CO₂-Steuer“.⁴ Es handelt sich dabei nach überwiegender Auffassung nicht um eine Steuer im klassischen Sinne, sondern um eine nicht-steuerliche Abgabe.⁵

-
- 1 Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 01. Januar 2023, Datei-Download unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Motorisierung/motorisierung_node.html; als Grafik s. statista, Anteil der Elektroautos am Bestand der Personenkraftwagen in Deutschland von 2013 bis 2023, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/784986/umfrage/markanteil-von-elektrofahrzeugen-in-deutschland/>.
 - 2 S. Fn. 1.
 - 3 Bundesnetzagentur, 2. Überblick über die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zum 01. Juli 2023 (Stand: 01. September 2023), Datei-Download unter: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html>.
 - 4 Damit ist der Handel mit Emissionszertifikaten nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), <https://www.gesetze-im-internet.de/behg/BJNR272800019.html>, gemeint.
 - 5 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Verfassungsmäßigkeit der CO₂-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz, WD 4 - 3000 - 037/21, WD 8 - 3000 - 039/21, 12. Mai 2021, S. 10 f., https://www.bundestag.de/resource/blob/847524/7a9eba062dc4a3cf5e88c896b507d8ae/WD-4-037-21_WD-8-039-21-pdf.pdf; Umweltbundesamt: Nils Ipsen, Thomas Wisniewski, Liesa Plappert: Zur Verfassungsmäßigkeit des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG), S. 10; Wirtschaftswoche, Kosten, Berechnung und Co. – alles was Sie zur Kohlenstoffsteuer wissen müssen, Stand: 30. Mai 2022, <https://www.wiwo.de/finanzen/steuern-recht/co2-steuer-in-deutschland-2022-kosten-berechnung-und-co-alles-was-sie-zur-kohlenstoffsteuer-wissen-muessen/25533826.html>.

2. Besteuerung des privaten Erwerbs und der Nutzung von Pkw

2.1. Erwerb

2.1.1. Umsatzsteuer

Der Erwerb **sämtlicher Fahrzeuge** zur Personenbeförderung – auch Elektrofahrzeuge – wird dem allgemeinen (pauschalen) **Umsatzsteuersatz von 19%** unterworfen.⁶ Bei der umgangssprachlich auch Mehrwertsteuer genannten Steuer handelt es sich um eine allgemeine Verbrauchsteuer.⁷ Diese fällt immer dann an, wenn ein privater Endverbraucher/Konsument geldwerte Aufwendungen für den Konsum von Gütern und Dienstleistungen tätigt (Vermögensverwendung).⁸ Hierbei handelt es sich um eine indirekte Steuer (Steuerträger und Steuerschuldner fallen auseinander; Gegenbegriff: direkte Steuer)⁹: Die Steuer schuldet i. d. R. der Unternehmer (vgl. § 13a Abs. 1 Nr. 1 UStG¹⁰), während der Endverbraucher der vom Gesetzgeber intendierte Steuerträger ist, indem der Unternehmer die Steuerbelastung auf den Abnehmer über den Preis abwälzt.¹¹ Allerdings ist nicht immer der private Nutzer der Steuerträger. Ein Unternehmer trägt selbst die Umsatzsteuer, wenn er beispielsweise ein Fahrzeug aus seinem Unternehmen privat entnimmt oder dieses unentgeltlich für private Zwecke zuwendet, vgl. §§ 1 Abs. 1 Satz 1, 3 Abs. 1b und 9a UStG.¹² Die Umsatzsteuer ist eine sog. Gemeinschaftssteuer, d. h., dass ihr Aufkommen dem Bund, der Gesamtheit der Länder und den Gemeinden anteilig gemeinsam zusteht, vgl. Art. 106 III GG.¹³ Die Verteilung des Aufkommens zwischen Bund, Ländern und Gemeinden ergibt sich aus § 1 Abs. 1 und Abs. 2 FAG¹⁴. Ca. 52,8 % entfallen auf den Bund, ca. 45,2 % stehen den Ländern zu und ca. 2 % den Gemeinden. Zwischen den einzelnen Ländern ist die Einwohnerzahl für die Verteilung maßgeblich.¹⁵ Die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer ist gemäß § 12 Abs. 1 i. V. m. § 10 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 UStG grundsätzlich das Entgelt. Entgelt ist demnach alles,

6 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Förderung von Elektroautos, WD 5 - 3000 - 022/22, 24. Februar 2022, S. 8, <https://www.bundestag.de/resource/blob/889154/aef2c470cf2ede6d4312d792d8426f54/WD-5-022-22-pdf.pdf>; Haufe, Steuerliche Förderung bei Elektro- und Hybridfahrzeugen, Stand: 07. März 2022, https://www.haufe.de/personal/entgelt/lohnsteuer-neue-massnahmen-zur-foerderung-der-elektromobilitaet_78_490496.html.

7 BFH v. 22. Juli 2010 - V R 4/09, BStBl. II 2013, 590 Rn. 39; Englisch in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 17.10.

8 Englisch in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 17.11.

9 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1633.

10 Umsatzsteuergesetz, https://www.gesetze-im-internet.de/ustg_1980/.

11 Englisch in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 17.12.

12 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1694.

13 Seer in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 2.62; Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 139.

14 Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz), https://www.gesetze-im-internet.de/finausglg_2005/BJNR395600001.html.

15 Seer in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 2.62 f.

was den Wert der Gegenleistung bildet, die der leistende Unternehmer vom Leistungsempfänger oder einem Dritten für die Leistung erhält oder erhalten soll (also i. d. R. der **Kaufpreis**), jedoch abzüglich der Umsatzsteuer.¹⁶ Auch auf die mit der Fahrzeugnutzung zusammenhängenden Ausgaben für Wartung, Dienstleistungen, Reparaturen und Ersatzteile fällt Umsatzsteuer an.

2.1.2. Einkommensteuer

Auch kann auf den Erwerb eines privaten Pkw auf Seiten des Erwerbers sog. Einkommensteuer anfallen. Dies gilt mit einigen Einschränkungen (s. u.) auch bei Elektrofahrzeugen. Bei der Einkommensteuer handelt es sich um eine Steuer, welche die in einer bestimmten Zeitspanne ausgewiesene Finanzkraft des Steuerpflichtigen erfassen soll.¹⁷ Sie erfasst das Einkommen der natürlichen Person (vgl. §§ 1, 1a EStG)¹⁸ und fällt immer dann an, wenn dieser entweder Vermögenswerte zufließen oder es zu positiven Wertveränderungen im Vermögen kommt.¹⁹ Zudem hängt die Erfassung auch von der Steuerbarkeit der Einkünfte sowie diverse Hinzurechnungen und Verminderungen ab.²⁰ So wird z. B. der **Arbeitslohn**, welcher ein Arbeitnehmer aus nichtselbstständiger Arbeit erhält, erfasst, vgl. § 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EStG.²¹ Relevanz entfaltet diese Einkunftsart hier, wenn einem **Arbeitnehmer** im Rahmen seines Dienstverhältnisses kostenlos ein **betriebliches Fahrzeug für private Zwecke** zur Verfügung gestellt wird.²² In diesem Falle fällt Einkommensteuer in der Erhebungsform der sog. Lohnsteuer an, vgl. § 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EStG (umgangssprachlich auch „**Dienstwagensteuer**“ genannt). Monatliche Bemessungsgrundlage ist gem. § 8 Abs. 2 Satz 1 u. 2 i. V. m. § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG **1 % des inländischen Listenpreises** im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung (1 %-Regelung). Der Kaufpreis nimmt also indirekt Einfluss auf die Steuer, sodass im Ergebnis auch leistungsstärkere Pkw höher besteuert werden. Gleiches gilt für einen **Unternehmer**, wenn dieser einen **betrieblichen Pkw für private Zwecke** nutzt.²³ In diesem Fall liegt eine sog. Entnahme vor, welche wie eine Betriebseinnahme behandelt wird.²⁴ Gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 EStG sind Entnahmen mit dem Teilwert (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 Satz 3 EStG) anzusetzen. Dieser wird in der

16 Suabedissen in BeckOK UStG, 39. Ed. 01. Januar 2024, § 10 Rn. 27.

17 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 590.

18 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 593 ff.

19 Strittig; Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 604 ff; vgl. zu den verschiedenen Theorien dazu Hey/Kirchhof/Ismer in Herrmann/Heuer/Raupach, EStG/KStG, Losebl. (Stand: November 2023), Einführung zum EStG, II. Einkommensbegriffe und Einkommensteuertypen.

20 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 593 ff.

21 Hey in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 8.470, 8.474 f.

22 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1044 ff.

23 Haufe, Privatnutzung eines betrieblichen Pkw durch den Unternehmer, https://www.haufe.de/finance/haufe-finance-office-premium/privatnutzung-eines-betrieblichen-pkw-durch-den-unternehmer_i-desk_PI20354_HI13540433.html.

24 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1024.

Regel u. a. vom Alter des Fahrzeugs beeinflusst.²⁵ Auch die Einkommensteuer ist eine Gemeinschaftssteuer.²⁶ Der Anteil der Gemeinden wird in Höhe von 15 % des Aufkommens an der – hier relevanten – Lohnsteuer abgezweigt, bevor dieses nach Art. 106 Abs. 3 Satz 3 GG auf Bund und Länder zu jeweils 50 % aufgeteilt wird,²⁷ sodass **Bund und Ländern** im Ergebnis **jeweils 42,5 %** des Gesamtertrags zustehen.²⁸ Die Einkommensteuer unterliegt einem progressiven Tarif, welcher - oberhalb des Grundfreibetrags - von 14% bis 45% reicht,²⁹ sodass der Wert des Fahrzeugs bzw. der Bruttolistenpreis auch den Steuersatz beeinflusst.

2.2. Laufende Nutzung

2.2.1. Kraftfahrzeugsteuer

Sämtliche Personenkraftwagen (inkl. Elektrofahrzeuge) unterliegen gemäß §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 KraftStG **grundsätzlich** der sog. Kraftfahrzeugsteuer („Kfz-Steuer“).³⁰ Hierbei handelt es sich um eine direkte³¹ Verkehrsteuer³², die der Abgeltung der Straßenbau- und Straßenunterhaltungskosten dient.³³ Die Kfz-Steuer knüpft gemäß § 1 Abs. 1 KraftStG³⁴ nur an das **Halten**, d.h. die durch die Zulassung nach § 18 StVZO erworbene **Befugnis zum Betrieb eines Fahrzeugs** auf öffentlichen Straßen.³⁵ In der Regel schuldet die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, gem. § 1 Abs. 1 i. V. m. § 7 KraftStG die Steuer. Diese muss von dem Steuerpflichtigen in der Regel für die Dauer eines Jahres im Voraus entrichtet werden (vgl. § 11 Abs. 1 KraftStG). Seit dem 1. Juli 2009 liegt die Ertragshoheit für die Kfz-Steuer beim **Bund**. Da diese zuvor bei den Ländern lag, erhalten diese nach Art. 106b GG eine finanzielle Kompensation aus dem Steueraufkommen des Bundes (vgl. KraftStKompG).³⁶ Die Kfz-Steuer bemisst sich nach **verschiedenen Steuersätzen**, die sich aus § 9 KraftStG ergeben und gemäß § 8 Nr. 1a und 1b KraftStG von verschiedenen

25 Vgl. Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 929.

26 Heintzen in von Münch/Kunig, GG-Kommentar, 7. Aufl., Art. 106 Rn. 26.

27 Siekmann in Sachs, GG, 9. Aufl., Art. 106 Rn. 13, 31 f.

28 Seer in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 2.72.

29 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 634.

30 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Förderung von Elektroautos, WD 5 - 3000 - 022/22, 24. Februar 2022, S. 7 f, <https://www.bundestag.de/resource/blob/889154/aef2c470cf2ede6d4312d792d8426f54/WD-5-022-22-pdf.pdf>.

31 Gröpl in Dauses/Ludwigs, Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts, 59. EL Oktober 2023, Rn. 648.

32 Aufwandsteuer nach Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 77.

33 Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Kraftfahrzeugsteuer, Ed. 65, Stand: 01. Oktober 2023, Rn. 1.

34 Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002, <https://www.gesetze-im-internet.de/kraftstg/>.

35 Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Kraftfahrzeugsteuer, Ed. 65, Stand: 01. Oktober 2023, Rn. 1.

36 Seer in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 2.58; <https://www.gesetze-im-internet.de/kraftstkomp/>.

Faktoren, wie dem Zulassungsdatum, Hubraum sowie Schadstoff- und Kohlendioxidemission beeinflusst werden.³⁷ Pkw mit einer Erstzulassung vor dem 5. November 2008 unterliegen der “alten Hubraumsteuer”. Pkw mit Erstzulassung zwischen dem 5. November 2008 und dem 30. Juni 2009 werden mit der für sie günstigeren Variante der Kfz-Steuer – also entweder “alte Hubraumsteuer” oder “neue CO₂-Steuer” besteuert (sog. “Günstigerregelung”).³⁸ Ab dem 1. Juli 2009 neu zugelassene Fahrzeuge werden gemäß § 8 Nr. 1b i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 2b KraftStG **vorrangig nach dem Kohlendioxidausstoß** besteuert, wengleich auch eine sog. Hubraumkomponente Eingang in die Steuerbemessung findet.³⁹ In § 9 Abs. 1 Nr. 2b KraftStG findet sich eine sukzessive Absenkung der steuerrechtlichen Freimenge des CO₂-Ausstoßes je später das Fahrzeug zugelassen wurde.

Die Bemessungsgrundlage orientiert sich also indirekt an der Leistung des Motors. Größere Fahrzeuge mit hohem Schadstoff- und CO₂-Ausstoß sollen stärker besteuert, kleinere und umweltfreundlichere Autos steuerlich entlastet werden.⁴⁰ Bei ab dem 1. Januar 2021 zugelassenen Fahrzeugen wird neben dem Hubraum der Kohlendioxidausstoß noch stärker berücksichtigt, um Anreize für eine möglichst klimaschonende Mobilität zu setzen.⁴¹ Dies geschieht, indem mit zunehmendem CO₂-Ausstoß auch der Steuersatz selbst ansteigt, vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 2c) KraftStG.

Für **Elektrofahrzeuge** gilt folgendes: Ab dem elften Jahr nach Erstzulassung oder spätestens ab dem 1. Januar 2031 wird die Steuer für E-Autos bis 3,5 t gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 3 u. 4 KraftStG nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht berechnet (zur Befreiung siehe 4.2.1.);⁴² bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t zusätzlich noch nach Schadstoff- und Geräuschemissionen, § 8 Nr. 2 KraftStG.⁴³

37 Sievert, Kraftfahrzeugsteuerrecht in Jesgarzewski/Schmittmann, Steuerrecht, Grundlagen und Anwendungsfälle aus der Wirtschaft, 4. Aufl., S. 429.

38 ADAC, Kfz-Steuer: So wird sie berechnet, Stand: 31. Januar 2023, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/kfz-steuer-rechner/>.

39 Sievert, Kraftfahrzeugsteuerrecht in Jesgarzewski/Schmittmann, Steuerrecht, Grundlagen und Anwendungsfälle aus der Wirtschaft, 4. Aufl., S. 429.

40 Aichberger in Weber kompakt, Rechtswörterbuch, Kraftfahrzeugsteuer, 9. Ed. 2023; ADAC, Kfz-Steuer: So wird sie berechnet, Stand: 31. Januar 2023, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/kfz-steuer-rechner/>.

41 Aichberger in Weber kompakt, Rechtswörterbuch, Kraftfahrzeugsteuer, 9. Ed. 2023.

42 ADAC, Kfz-Steuer: Das gilt bei Elektroautos, Stand: 13. Oktober 2023, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/kfz-steuer-elektroautos/>.

43 Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Energiesteuer, Ed. 65, Stand: 01. Oktober 2023, Rn. 18.

2.2.2. Besteuerung von Antriebsmitteln

2.2.2.1. Energiesteuer

Auf den **privaten Erwerb von Kraftstoffen** (Benzine, Dieselkraftstoffe, Erdgas) fällt die sog. Energiesteuer an,⁴⁴ sodass ausschließlich Fahrzeuge mit **Verbrennungsmotor** von dieser betroffen sind. Die Energiesteuer zählt zu den Verbrauchsteuern, fällt also an bei der Einkommens- und Vermögensverwendung durch Erwerb von Gütern und Dienstleistungen, die der privaten Bedürfnisbefriedigung dienen.⁴⁵ Hierbei handelt es sich wie bei der Umsatzsteuer (s.o. 2.1.1.) um eine **indirekte Steuer**.⁴⁶ Das **Aufkommen** steht dem **Bund** zu.⁴⁷ Auf den Preis des Kraftstoffs inkl. der Energiesteuer fällt wiederum die Umsatzsteuer an (s. o.).⁴⁸ Die Energiesteuer bemisst sich nach festen in § 2 EnergieStG geregelten Steuersätzen.⁴⁹ Insofern nimmt i. E. einzig der Verbrauch des Fahrzeugs Einfluss auf die Steuerbelastung, nicht jedoch auf den Steuersatz.

2.2.2.2. Stromsteuer

Auch der Strom, mit dem **Elektrofahrzeuge geladen** werden, wird besteuert. Die Stromsteuer ist im Pkw-Bereich kraft Natur der Sache die einzige Steuer, die allein die Nutzer von Elektrofahrzeugen betrifft. Sie entsteht nämlich gemäß § 5 Abs. 1 StromStG⁵⁰ grundsätzlich immer, wenn Strom aus dem Versorgungsnetz entnommen wird.⁵¹ Steuerschuldner ist abermals nicht der Endverbraucher, sondern der Versorger, der den Strom an den Letztverbraucher leistet oder der Eigenzeuger, vgl. § 5 Abs. 2 StromStG.⁵² Auch hier handelt es sich jedoch um eine Verbrauchssteuer, sodass **im Ergebnis der Endverbraucher** die Kosten trägt.⁵³ Das **Aufkommen** steht dem **Bund** zu.⁵⁴ Der Tarif beläuft sich auf 20,50 € für eine Megawattstunde, vgl. § 3 StromStG. Dementsprechend wird der Steuertarif nicht beeinflusst von Bauart des Motors und des Fahrzeugs.

44 Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Energiesteuer, Ed. 65, Stand: 01. Oktober 2023, Rn. 2; ADAC, Benzin- und Dieselpreis: So entstehen die Spritpreise, Stand: 21. Juni 2023, <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/tipps-zum-tanken/7-fragen-zum-benzinpreis/>.

45 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1632.

46 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1633.

47 Seer in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 2.72.

48 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1637.

49 Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Energiesteuer, Ed. 65, Stand: 01. Oktober 2023, Rn. 6.

50 Stromsteuergesetz, <https://www.gesetze-im-internet.de/stromstg/>.

51 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1639.

52 Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1639.

53 Aichberger in Weber, Rechtswörterbuch, 31. Ed. 2023, Stromsteuer; Birk/Desens/Tappe, Steuerrecht, 26. Aufl., Rn. 1632 ff.

54 Seer in Tipke/Lang, Steuerrecht, 24. Aufl., Rn. 2.72.

2.3. Sonder- und Luxussteuer für Elektrofahrzeuge

Eine Luxussteuer im engeren Sinne gibt es in Deutschland nicht, wenngleich vereinzelt vertreten wird, dass es sich bei der Kraftfahrzeugsteuer um eine solche Luxussteuer handele.⁵⁵ Zwar gibt es im Bereich der Einkommensteuer die Steuerprogression (vgl. o. 2.1.2.). Elektrofahrzeuge werden jedoch nur abgeschwächt von dieser getroffen. Eine Luxussteuer auf Elektrofahrzeuge wie sie in Norwegen gelten soll, ist in Deutschland nicht geplant.⁵⁶

3. Besteuerung von Ladestationen

Der **Betreiber** einer Ladesäule, gleich welchen Lade-Typs (vgl. o. 1.), ist umsatzsteuerpflichtig nach dem UStG (vgl. o. 2.1.1.), da die Bereitstellung von Strom an Elektroladesäulen als Lieferung von Gegenständen gilt, nicht – wie auch vorstellbar wäre – als Dienstleistung.⁵⁷ Die Umsatzsteuersatz beträgt hier ebenfalls 19 % (§ 12 Abs. 1 UStG) und der Ertrag fließt in den Haushalt des Bundes (vgl. o. 2.1.1.). Im Ergebnis trägt über den Preis des Aufladens an öffentlichen Ladesäulen der Endverbraucher die Umsatzsteuer. Zugleich fällt für den Betreiber auch die Stromsteuer an, mit der über den Preis Endkunde belastet ist (vgl. zur Stromsteuer o. 2.2.2.2.).

4. Steuervergünstigungen für Elektromobilität

4.1. Erwerb des Fahrzeugs

4.1.1. Klassischer Erwerb über Händler

Im Folgenden werden sämtliche **zielgerichtete** oder auch nur **mittelbare Steuervorteile** aufgezeigt, von der Käufer und Nutzer von Elektrofahrzeugen profitieren. Dies sind insbesondere Steueraussetzungen, Abzüge, Subventionen sowie Prämienauszahlungen. Sofern sich die Finanzierung des jeweiligen Vorteils nicht schon aus dem Charakter der Steuer selbst ergibt, wird auch die Finanzierung dargestellt.

55 Sievert, Kraftfahrzeugsteuerrecht in Jesgarzewski/Schmittmann, Steuerrecht, Grundlagen und Anwendungsfälle aus der Wirtschaft, 4. Aufl., S. 431; Isabel Klocke (Bund der Steuerzahler), Deutscher Bundestag, Anhörung Finanzausschuss vom 14. September 2020, https://www.bundestag.de/webarchiv/presse/hib/2020_09/792528-792528.

56 Finanzen.net, Norwegen: Nächste Regierung führt Luxussteuer für E-Autos ein, Stand: 25. November 2021, <https://www.finanzen.net/nachricht/geld-karriere-lifestyle/e-auto-steuer-norwegen-naechste-regierung-fuehrt-luxussteuer-fuer-e-autos-ein-10614266>.

57 Vgl. zur europarechtlichen Einordnung des Bereitstellens von Ladesäulen als „Lieferung“ EuGH, Urteil vom 20. April 2024 – C- 282/22.

Die Umsatzbesteuerung (dargestellt unter 2.1.1.) gilt uneingeschränkt auch beim Kauf von Elektrofahrzeugen sowie für mit der Nutzung zusammenhängende Ausgaben.⁵⁸

4.1.2. Erwerb über Arbeitgeber/über Betrieb

Bei einer privaten Nutzung von Dienstwagen wird der dabei regelmäßig zu versteuernde geldwerte Vorteil (Einkommenssteuer, s. o. 2.1.2.) zum Vorteil des Steuerschuldners gesenkt, wenn es sich bei dem Dienstwagen um ein Elektro- oder Hybridfahrzeug handelt. Dies geschieht durch eine **Halbierung**, teilweise sogar Viertelung der eigentlich für Verbrenner geregelten **Bemessungsgrundlage** (1 %-Regelung), vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 und 3 EStG.⁵⁹ Dieses sog. **Dienstwagenprivileg** kann sich – weil der tatsächliche geldwerte Vorteil vielfach höher ist als die Bemessungsgrundlage – faktisch wie eine Subvention auswirken, wenngleich es gesetzgeberisch lediglich als Steuervereinfachung konzipiert war.⁶⁰ Zwar besteht diese Diskrepanz auch bei Verbrennern. Sie ist jedoch aufgrund von § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 und 3 EStG höher bei Elektrofahrzeugen. Dieser für Elektrofahrzeuge bestehende Vorteil ist ausdrücklich bezweckt.⁶¹ Zugleich ist der Norm der Gedanke zu entnehmen, dass umso später das Fahrzeug angeschafft wurde, desto geringer die Förderung ausfällt, bzw. desto höher die qualitativen Hürden gesetzt werden, die das Auto im Hinblick auf Umweltfreundlichkeit erfüllen muss, um die Förderung zu erhalten.⁶²

Derzeit ist die soeben erläuterte Möglichkeit, bei der Einkommensteuer für Elektro- und Hybridfahrzeuge die Besteuerungsgrundlage niedriger anzusetzen, auf Fahrzeuge mit einem Bruttolistenpreis des Fahrzeugs bis 60.000 Euro beschränkt. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Arbeit liegt ein Gesetzesentwurf der Bundesregierung vor, der darauf zielt, diese Möglichkeit auch auf teurere Elektroautos auszuweiten.⁶³ Ebenso existieren Absichten, umgekehrt die

58 Haufe, Private Nutzung von (Elektro-)Fahrzeugen und Überlassung an Arbeitnehmer, Stand: 10. Februar 2022, https://www.haufe.de/steuern/finanzverwaltung/umsatzsteuer-private-nutzung-von-elektrofahrzeugen_164_560866.html; Steuerliche Förderung bei Elektro- und Hybridfahrzeugen, Haufe, Stand: 07. März 2022, https://www.haufe.de/personal/entgelt/lohnsteuer-neue-massnahmen-zur-foerderung-der-elektromobilitaet_78_490496.html.

59 Haufe, Steuerliche Förderung bei Elektro- und Hybridfahrzeugen, Stand: 07. März 2022, https://www.haufe.de/personal/entgelt/lohnsteuer-neue-massnahmen-zur-foerderung-der-elektromobilitaet_78_490496.html.

60 Strittig, so aber: Handelsblatt, Pendlerpauschale, Dienstwagenprivileg: Diese Subventionen kosten den Staat viele Milliarden, Stand: 29. August 2022, <https://www.handelsblatt.com/politik/steuerverguenstigungen-pendlerpauschale-dienstwagenprivileg-diese-subventionen-kosten-den-staat-viele-milliarden/28623450.html>; Bayerischer Rundfunk 24, Dienstwagenbesteuerung ist häufig Subvention, Stand: 03.11.2022, https://www.br.de/nachrichten/wissen/dienstwagenbesteuerung-eine-subvention_TLq5PrQ;

61 Vgl. 29. Subventionsbericht der Bundesregierung vom 06. September 2023, S. 546, https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/29-subventionsbericht.html.

62 Vgl. auch Haufe, Steuerliche Förderung bei Elektro- und Hybridfahrzeugen, Stand: 07. März 2022, https://www.haufe.de/personal/entgelt/lohnsteuer-neue-massnahmen-zur-foerderung-der-elektromobilitaet_78_490496.html.

63 BT-Drs. 20/8628, Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung von Wachstumschancen, Investitionen und Innovation sowie Steuervereinfachung und Steuerfairness (Wachstumschancengesetz), 02. Oktober 2023, S. 120 f., <https://dserver.bundestag.de/btd/20/086/2008628.pdf>.

Berechnungsgrundlage des geldwerten Vorteils bei Verbrenner-Dienstwagen zu erhöhen, um das Gefälle zwischen Elektrofahrzeugen und Verbrennern weiter zu erhöhen und noch stärkere Anreize für E-Mobilität zu schaffen.⁶⁴

4.2. Laufende Nutzung des Fahrzeugs

4.2.1. Kfz-Steuer-Vergünstigungen/-Befreiungen

Reine Elektroautos sind bis 31. Dezember 2030 von der Kfz-Steuer für bis zu **zehn Jahre** ab Erstzulassung **befreit**, wenn sie vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2025 erstmals zugelassen oder umgerüstet wurden. Dies gilt nicht für Plug-in-Hybride, für die die Kfz-Steuer regulär über Hubraum und CO₂-Ausstoß bemessen wird.⁶⁵ Faktisch ist dadurch bei den Plug-in-Hybriden die Bemessungsgrundlage ebenso niedriger als bei Verbrennern.⁶⁶ Die Befreiung gilt unter den in § 3d Abs. 4 Satz 1 und 2 KraftStG genannten Voraussetzungen auch für technisch zu einem Elektroauto hin umgerüstete Fahrzeuge.⁶⁷

Die für Elektroautos ab dem elften Jahr nach Erstzulassung oder spätestens ab dem 1. Januar 2031 anfallende Kfz-Steuer wird nach dem zulässigen Gesamtgewicht berechnet (s. o. 2.2.1.) und ermäßigt sich i. E. gemäß § 9 Abs. 2 KraftStG um 50 %.⁶⁸

Seit 2021 ist die Kfz-Steuer für neu zugelassene Verbrenner stärker an deren CO₂-Ausstoß ausgerichtet. Je höher der durchschnittliche CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs ist, desto höher liegt der Steuersatz (Euro pro Gramm CO₂/km), vgl. auch 2.2.1.⁶⁹ Dadurch werden Elektrofahrzeuge indirekt bevorzugt. Auch besteht gemäß § 10b Abs. 1 KraftStG eine Kfz-Steuer-Vergünstigung (bzw. jährlicher Steuerfreibetrag) für im Zeitraum vom 12. Juni 2020 bis 31. Dezember 2024 erstzugelassene emissionsarme Pkw mit einem max. CO₂-Ausstoß bis 95 g/km für einen Zeitraum von

-
- 64 Handelsblatt, SPD-Abgeordnete wollen höhere Steuer auf Verbrenner-Dienstwagen, Stand: 29. November 2023, <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/dienstwagensteuer-spd-abgeordnete-wollen-hoehere-steuer-auf-verbrenner-dienstwagen/100001748.html>.
- 65 ADAC, Kfz-Steuer: Das gilt bei Elektroautos, Stand: 13. Oktober 2023, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/kfz-steuer-elektroautos/>; Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Förderung von Elektroautos, WD 5 - 3000 - 022/22, 24. Februar 2022, S. 8 f., <https://www.bundestag.de/resource/blob/889154/aef2c470cf2ede6d4312d792d8426f54/WD-5-022-22-pdf.pdf>.
- 66 EWE-GO, Versteuerung von Elektroautos: Steuervorteile, <https://www.ewe-go.de/magazin/artikel/versteuerung-elektroauto/>.
- 67 Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Kraftfahrzeugsteuer, Ed. 65, Stand: 01. Oktober 2023, Rn. 14.
- 68 Sievert, Kraftfahrzeugsteuerrecht in Jesgarzewski/Schmittmann, Steuerrecht, Grundlagen und Anwendungsfälle aus der Wirtschaft, 4. Aufl., S. 430.
- 69 ADAC, CO₂-Steuer: Was der Anstieg für Autofahrer bedeutet, Stand: 15. Dezember 2023, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/co2-steuer/>; Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Förderung von Elektroautos, WD 5 - 3000 - 022/22, 24. Februar 2022, S. 8 f., <https://www.bundestag.de/resource/blob/889154/aef2c470cf2ede6d4312d792d8426f54/WD-5-022-22-pdf.pdf>.

maximal fünf Jahren von 30 Euro pro Jahr,⁷⁰ wovon i. d. R. Halter von Plug-In-Hybriden profitieren werden.⁷¹

4.2.2. Vergünstigungen bei der Stromsteuer

Vorteile bzw. indirekte Vergünstigungen ergeben sich für Nutzer von Elektroautos auch durch das Gefälle zwischen Energiesteuer und Stromsteuer. So liegt der Energieaufwand für einen Golf Diesel für 100 km bei 54,88 kWh, für einen Golf Benziner bei 62,05 kWh und für einen Golf Elektro bei 16,6 kWh.⁷² Grund hierfür ist jedoch der höhere Wirkungsgrad⁷³ und nicht eine steuerergesetzgeberische Entscheidung. Wenn man jedoch die Distanz bereinigt, ergeben sich folgende vergleichbare Werte:

Ein Golf Diesel hat bei ca. 30,25 km bereits den gleichen Energieaufwand wie ein Golf Elektro auf 100 km, und verbraucht 1,69 Liter auf diese Distanz; ein Golf Benziner bereits bei 26,75 km und verbraucht 1,95 Liter. Der Energiesteuersatz beträgt gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1b) und Nr. 4b) EnergiestG für Diesel ca. 47,04 Cent/Liter und bei Benzin ca. 65,45 Cent/Liter.⁷⁴ Die Energiesteuerbelastung liegt bei einem Golf Diesel also bei **79,50 Cent** pro 16,6 kWh und bei einem Golf Benziner bei **127,63 Cent** pro 16,6 kWh. Der Stromsteuersatz liegt bei 2,05 Cent pro kWh (s. o.). Es ergibt sich bei dem gleichen Energieverbrauch eine Steuerbelastung von **34,03 Cent**. Somit ergibt sich eine deutliche reine steuerliche Begünstigung für Elektrofahrzeuge.

4.3. Vergünstigungen bei Ladestationen

Nach § 3 Nr. 46 Einkommenssteuergesetz (EStG)⁷⁵ sind für **Arbeitnehmer** steuerfrei etwaige

„zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das **elektrische Aufladen** eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 zweiter Halbsatz an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung

70 Kfz-Steuer-Rechner, BFI, https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzSteuerrechner.html; Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Kraftfahrzeugsteuer, Ed. 65 01. Oktober 2023, Rn. 19.

71 ADAC, Kfz-Steuer: Das gilt bei Elektroautos, Stand: 13. Oktober 2023, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/kfz-steuer-elektroautos/>.

72 Mobilitätsschule, Leistung, Energie und Verbrauch, <https://nachhaltigmobil.schule/leistung-energie-verbrauch/>.

73 BMUV, Effizienz und Kosten: Lohnt sich der Betrieb eines Elektroautos?, Stand: 01. Oktober 2021, <https://www.bmuv.de/themen/verkehr/elektromobilitaet/effizienz-und-kosten>.

74 Faber in Beck'sches Steuer- und Bilanzrechtslexikon, Ed. 65, Stand: 01. Oktober 2023, Energiesteuer, Rn. 6; ADAC, Benzin- und Dieselpreis: So entstehen die Spritpreise, Stand: 21. Juni 2023, <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/tipps-zum-tanken/7-fragen-zum-benzinpreis/>.

75 https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_3.html.

des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes) und für die zur privaten Nutzung **überlassene betriebliche Ladevorrichtung**“.⁷⁶

Wendet der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer **zusätzlich** zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn **unentgeltlich** oder verbilligt die **Ladevorrichtung** für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge zu oder bezahlt er ihm **Zuschüsse** zu den Aufwendungen für Erwerb oder Nutzung der Ladevorrichtung,⁷⁷ trägt anstelle des Arbeitnehmers der Arbeitgeber die dafür grundsätzlich anfallende Lohnsteuer, und zwar in Höhe von pauschal 25 % (§ 40 Abs. 2 Nr. 6, Abs. 3 Satz 1 und 3 EStG).⁷⁸ Die Regelung dient der Förderung der Elektromobilität.⁷⁹

5. Nicht-steuerliche Anreize

5.1. Der sog. Umweltbonus (bis 2023)

Als Anreiz für Investitionen spielen **öffentliche Förderprogramme** in Deutschland eine überragende Rolle. Rechtliche Grundlage ist das Bundes- oder Landeshaushaltsrecht und in aller Regel eine **Förderrichtlinie**. Es besteht kein Anspruch auf Erhalt der Förderung.⁸⁰

Bis zum Ablauf des 17. Dezembers 2023 wurde der Kauf von Elektrofahrzeugen noch mit einer **Prämienzahlung**, dem **sog. Umweltbonus**, gefördert. Dieser sah zeitweise vor, dass derjenige, der ein Elektroauto in Deutschland zum ersten Mal zulässt (kauft oder least), eine Prämie von bis zu 6.000 € erhält.⁸¹ Die Kosten trug (zuletzt je nach Fahrzeugalter und Leasing-Vertragsmodell) zum Teil der Bund, zum Teil der Hersteller.⁸² Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

76 Hervorhebungen durch die Autorin.

77 Dies umfasst Aufbau, die Installation und die Inbetriebnahme der (eigentlichen) Ladevorrichtung, deren Wartung und Betrieb sowie die für die Inbetriebnahme notwendigen Vorarbeiten wie das Verlegen eines Starkstromkabels. – Thürmer, in: Brandis/Heuermann, EStG, 169. EL November 2023, § 40, Rn. 105b; BMF (Bundesfinanzministerium), Schreiben vom 14. Dezember 2016, Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr – Anwendung der einkommensteuerlichen und lohnsteuerlichen Vorschriften, DStR 2016, 2969 (2971).

78 Thürmer in Brandis/Heuermann, EStG, 169. EL November 2023, § 40, Rn. 122.

79 BT-Drs. 18/8828, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr, 20. Juni 2016, S. 1, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/088/1808828.pdf>.

80 Zu den Rechtsgrundlagen der öffentlichen Förderung vgl. auch Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Investitionen in Deutschland, WD 5 – 3000 – 084/23, 04. Oktober 2023, <https://www.bundestag.de/resource/blob/976268/3cb3b63aaec47a32c98a1e538455214e/WD-5-084-23-pdf.pdf>.

81 Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus), vom 13. Februar 2020, <https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/amtliche-veroeffentlichung?3>; zuletzt: Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 17. November 2022, <https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/amtliche-veroeffentlichung?1>; vgl. auch Zeit-Online, Das lukrative Geschäft mit dem Umweltbonus, Stand: 26. Februar 2022, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-02/elektroauto-foerderung-tesla-steuerzahler>.

82 Zuletzt: Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 17. November 2022, <https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/amtliche-veroeffentlichung?1>.

nahm die Auszahlung der Prämie vor.⁸³ Zuletzt wurden mit dem Umweltbonus auch junge gebrauchte Batterie-Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge sowie andere Fahrzeuge gleich welchen Antriebs gefördert, die keine lokalen CO₂-Emissionen produzieren, ausgenommen waren Plug-In-Hybridfahrzeuge.⁸⁴ Vom 1. Januar 2023 an bis zu seinem Auslaufen „betrug der Bundesanteil beim Umweltbonus 4.500 € bis zu einem Netto-Listenpreis des Basismodells von 40.000 € und 3.000 € bei einem Netto-Listenpreis über 40.000 € bis 65.000 €“.⁸⁵ Die **Abschaffung** des Umweltbonus gründete auf haushaltspolitischen Erwägungen in Reaktion auf ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts, aufgrund dessen dem sog. Klima- und Transformationsfonds 60 Milliarden Euro entzogen worden waren.⁸⁶

Für die Förderung der Elektromobilität wurden im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) zwischen 2016 und 2023 insgesamt 12,392 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt. Davon wurden zwischen Juli 2016 und Oktober 2023 insgesamt ca. 9,71 Mrd. Euro an Haushaltsmitteln ausgezahlt, davon 4,19 Mrd. Euro an Privatpersonen und 5,52 Mrd. Euro an juristische Personen. Für im Jahr 2024 gestellte Anträge werden 900 Mio. Euro an Haushaltsmitteln zur Verfügung gestellt.⁸⁷

5.2. Laufende öffentliche Förderprogramme

Im Bereich der Ladeinfrastruktur gibt es zahlreiche Förderprogramme von Bund und Ländern, viele davon für Unternehmen und Kommunen, einige aber auch für private Antragsteller. Besonders fördern (und förderten) die Programme die Installation **öffentlich zugänglicher** Ladepunkte.

Auf das **Bundesprogramm** „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2017-2020)“ folgte die Förderung „Ladeinfrastruktur vor Ort (2021)“ und zuletzt das Programm „Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2021-2025)“.⁸⁸ Letzteres ermöglichte aus seinem Fördervolumen von rund 500 Millionen Euro den Erhalt eines Zuschusses von 60 % zu

83 Bundesamt für Ausfuhrkontrolle, Elektromobilität (bis 18. Dezember 2023), Einzelantrag stellen, https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html.

84 Die Bundesregierung, Umweltbonus läuft aus, Stand: 18. Dezember 2023, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/eenergie-und-mobilitaet/faq-umweltbonus-1993830>.

85 Die Bundesregierung, Umweltbonus läuft aus, Stand: 18. Dezember 2023, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/eenergie-und-mobilitaet/faq-umweltbonus-1993830>.

86 Pressemitteilung vom 16. Dezember 2023 vom BMWK, Umweltbonus endet mit Ablauf des 17. Dezember 2023, <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/12/20231216-umweltbonus-endet-mit-ablauf-des-17-dezember-2023.html>.

87 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Fördermaßnahmen im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur, WD 5 – 3000 – 098/23, 01. Dezember 2023, S. 6, <https://www.bundestag.de/resource/blob/985588/43a764326b01697a6dd3bad306eedf59/WD-5-098-23-pdf.pdf>.

88 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, 10. November 2023, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html>; Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge/Foerderung_Ladeinfrastruktur_node.html.

den Kosten für die Einrichtung von Ladepunkten verschiedener Qualität sowie den Anschluss an das Stromnetz. Dabei muss der Strom aus erneuerbaren Energien bezogen werden.⁸⁹ Die Antragstellung ist derzeit nicht möglich, da der nach der Förderrichtlinie⁹⁰ zuletzt bestimmte Antragszeitraum abgelaufen ist.

Daneben bestehen Programme der **Länder**. Diese müssen jedoch den Rahmen der **Bundesförderrichtlinie** beachten, welche zur Konkurrenz **mehrerer Förderprogramme** Folgendes regelt:

„Die Länder können durch eigene Landesprogramme zur Förderung von Ladeinfrastruktur das Bundesprogramm ergänzen, soweit sie die Rahmenvorgaben dieser Richtlinie beachten. Die Förderung durch eigene Programme der Länder darf insgesamt 20 Prozent des in Nummer 5 dieser Förderrichtlinie genannten Betrags nicht übersteigen. Zur Wahrung des vorgenannten Höchstbetrags teilen die Länder dem Bund jeweils zu Jahresbeginn ihre für das Jahr veranschlagten Haushaltsansätze mit. Sobald der vorgenannte Höchstbetrag erreicht ist, müssen die Länder ihre Förderprogramme nach dieser Richtlinie unverzüglich einstellen. Eine Kumulierung der Förderung nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie und einer weiteren öffentlichen Fördermaßnahme ist ausgeschlossen, wenn und soweit es sich um dieselben förderfähigen Ausgaben handelt.“⁹¹

Beispielhaft soll hier lediglich ein Programm des Landes Baden-Württemberg erläutert werden, welches sich „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Charge@BW)“ nennt:⁹² Gefördert werden mit diesem zwar auch Einzelpersonen, jedoch keine Privatpersonen, sondern sie müssen Freiberufler oder Einzelkaufleute sein. Darüber hinaus werden Wohnungseigentümergeinschaften (WEG, s. § 9a Wohnungseigentumsgesetz⁹³) sowie sonstige Gesellschaften und Körperschaften berücksichtigt. In der Sache förderfähig sind die

„Anschaffung und Installation sowie Leasing/Miete/Contracting von neuer öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur einschließlich Netzanschluss sowie vorbereitende Elektroinstallation

89 Abruf der Förderrichtlinie hier: Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen, Förderrichtlinie öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/3_LIS25_Richtlinie.html?nn=3708710.

90 S. Fn. 89.

91 Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen, Förderrichtlinie öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland, https://www.bav.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/LIS/Richtlinien_und_Aufrufe/3_LIS25_Richtlinie.html?nn=3708710.

92 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Förderdatenbank Bund, Länder und EU, Landesinitiative III Marktwachstum Elektromobilität BW – Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Charge@BW), <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Baden-Wuerttemberg/ladeinfrastruktur-fuer-elektrofahrzeuge-charge-bw.html>.

93 Wohnungseigentumsgesetz (WEG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Januar 2021 (BGBl. I S. 34), zuletzt geändert durch Artikel 34 Absatz 15 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 411), <https://www.gesetze-im-internet.de/woeigg/index.html>.

ohne Ladeinfrastruktur für den (späteren) Anschluss von Ladepunkten in Wohnungseigentümergeinschaften (WEG).⁹⁴

Der Zuschuss liegt bei bis zu 40 % der zuwendungsfähigen Kosten, jedoch höchstens 2.500 Euro je Ladeplatz in einer WEG und je öffentlich zugänglichem Ladepunkt. Die beantragte Förderung muss mindestens 5.000 Euro betragen.

Einrichtung eines **rein privaten Ladepunktes**, einer sog. Wallbox oder Wandladestation – ein Ladepunkt, der an das Stromnetz eines privaten Gebäudes (meist: Wohnhauses) angebunden ist⁹⁵ – wird derzeit lediglich von einzelnen Kommunen gefördert.⁹⁶ Landes- und Bundesprogramme beziehen sich nur auf die Einrichtung des Ladepunkts in Kombination mit einer hauseigenen **Photovoltaik-Anlage**.⁹⁷

Zu **sämtlichen, inklusive ausgelaufenen Förderprogrammen** von Bund und Ländern im Bereich E-Mobilität haben die Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages mit Datum vom 1. Dezember 2023 umfassend Auskunft gegeben. Auf diese Ausarbeitung⁹⁸ wird insoweit verwiesen.

6. Regulierung des Verkaufs von Fahrzeugen mit CO₂-Emissionen

Um den Verkauf von Fahrzeugen mit (hohen) CO₂-Emissionen zu reduzieren, gilt in der **Europäischen Union (EU)** durch in den Mitgliedstaaten **unmittelbar anwendbare** Rechtsverordnung das System der CO₂-**Flottengrenzwerte**:

94 L-Bank, Staatsbank für Baden-Württemberg, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Charge@BW), <https://www.l-bank.de/produkte/finanzhilfen/ladeinfrastruktur-fur-elektrofahrzeuge-charge-at-bw.html>.

95 Vgl. Bundesnetzagentur, Elektromobilität, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Vportal/Energie/E_Mobilitaet/start.html; BT-Drs. 19/18791, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG), 27. April 2020, S. 63, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/187/1918791.pdf>.

96 Beispielsweise die Stadt München: Förderung für Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, <https://stadt.muenchen.de/service/info/sachgebiet-klimaneutrale-antriebe/10215341/>. Auch hier ist jedoch Voraussetzung der Anschluss an sog. Ökostrom.

97 So etwa die kürzlich aufgrund der Haushaltskonsolidierung Ende 2023 ausgelaufene Bundesförderung „Solarstrom für Elektroautos“, siehe Website der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Solarstrom-f%C3%BCr-Elektroautos-\(442\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Solarstrom-f%C3%BCr-Elektroautos-(442)/).

98 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Fördermaßnahmen im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur, WD 5 – 3000 – 098/23, 1. Dezember 2023, S. 9 f., <https://www.bundestag.de/resource/blob/985588/43a764326b01697a6dd3bad306eedf59/WD-5-098-23-pdf.pdf>.

„In der Verordnung (EU) 2019/631⁹⁹ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt. Dabei werden Zielvorgaben für die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers festgelegt. Für den CO₂-Ausstoß gilt kein Höchstwert für ein einzelnes Fahrzeug. Es wird vielmehr ein Zielwert für die Flotte des Herstellers (Flottenzielwert) vorgeschrieben. Dieser bezieht sich auf den Durchschnitt der CO₂-Emissionen jedes neuen in der EU zugelassenen Fahrzeugs eines Herstellers in einem Kalenderjahr (vgl. Art. 4 Abs. 1 und 3 i. V. m. Anhang I der Verordnung).“¹⁰⁰

Eine weitere Verordnung regelt die Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge.¹⁰¹

Des Weiteren ist mit dem „Fit for 55“-Klimaschutzpaket der EU auch der Ausstieg aus den Verbrenner-Antrieben beschlossen worden:

„In der EU dürfen ab 2035 neuzugelassene Fahrzeuge kein CO₂ mehr ausstoßen. Denn die Flottengrenzwerte bei Personenkraftwagen sollen bis 2035 auf null sinken. [...] [D]arauf haben sich die EU-Staaten bereits endgültig geeinigt.“¹⁰²

99 Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0631&from=DE>.

100 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Einzelfragen zur Überwachung des CO₂-Ausstoßes von PKW, WD 5 – 3000 – 076/20, 21. August 2020, S. 4, <https://www.bundestag.de/resource/blob/790636/96408af5d8f5da81bfd6842cb6191cde/WD-5-076-20-pdf-data.pdf>; Verordnungstext der Verordnung (EU) 2019/631 s. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32019R0631>.

101 Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R1242&from=de>.

102 Bundesregierung, EU-Klimaschutzpaket: Fit For 55, 11. Oktober 2023, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/europa/fit-for-55-eu-1942402>.