



# Ökologische Umgestaltung des Firmenwagenmarkts in Deutschland

Wie die Steuerpolitik den Hochlauf der Elektromobilität ausbremst

August 2022

## Zusammenfassung

**Für die Klimaziele 2030 bedarf es wirksamer Maßnahmen im Verkehr im Klimaschutz-Sofortprogramm. Eine Reform der Firmenwagenbesteuerung bietet das größte Potenzial.**

Für das Klimaschutz-Sofortprogramm ist die Bundesregierung auf der Suche nach effektiven Maßnahmen, um Deutschland auf den richtigen Weg in puncto Klimaschutz zu bringen. Um die Klimaziele im Jahr 2030 zu erreichen, muss Deutschland die heutigen Emissionen im Verkehr halbieren. Hierfür hat es sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, einen Bestand von 15 Millionen vollelektrischen Pkw (BEV) auf Deutschlands Straßen zu haben. Derzeit fahren hierzulande weniger als eine Millionen BEVs, weshalb in den kommenden acht Jahren mehr als 14 Millionen neue BEVs auf den Markt kommen müssen. Das primäre Instrument zur Schaffung eines Angebots an neuen E-Fahrzeugen sind die europäischen Flottengrenzwerte, die bis zum Jahr 2030 jedoch nicht ambitioniert genug sind, um das Elektrifizierungsziel der Bundesregierung zu sichern. Wenn die Hersteller ihre Elektrifizierungspläne nur in der Höhe umsetzen, die für die Einhaltung der europäischen Flottengrenzwerte notwendig ist, wird gegenüber dem 15-Millionen-BEV-Ziel in 2030 eine Ziellücke von mehr als fünf Millionen Fahrzeugen bestehen, die nur durch wirksame politische Maßnahmen auf nationaler Ebene gedeckt werden kann. Das größte Potenzial zur schnellen Elektrifizierung bietet der wichtigste Absatzmarkt der deutschen Autoindustrie: der heimische Firmenwagenmarkt.

**Der deutsche Firmenwagenmarkt ist einer der wichtigsten Absatzmärkte der Autoindustrie und entscheidend für einen beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität.**

Jeder vierte in der EU verkaufte Pkw deutscher Hersteller ist ein deutscher Firmenwagen. Die Bedeutung dieses Marktes für den Markthochlauf der E-Mobilität ist demnach enorm. Jedoch geht die Elektrifizierung nur schleppend voran. Während BEVs im Jahr 2021 bei neuen Privatwagen bereits einen Marktanteil von 22 % hatten, fuhren nur 11 % der neuen Firmenwagen vollelektrisch. Im direkten Vergleich schnitten deutsche Hersteller hierbei schlechter ab als internationale Hersteller. Damit Deutschland seine Klimaziele erreicht, muss der Hochlauf der E-Mobilität massiv beschleunigt und das Potenzial des Firmenwagenmarkts ausgenutzt werden – sonst verfehlt die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel von 15 Millionen vollelektrischen Autos auf Deutschlands Straßen. Hierfür ist eine ökologische Ausrichtung der Firmenwagenbesteuerung notwendig.

## Im Klimaschutz-Sofortprogramm muss die Bundesregierung die Besteuerung von Firmenwagen folgendermaßen reformieren:

- 1) **1-Prozent-Regelung für Verbrenner anheben**, insbesondere für Verbrenner mit hohen Emissionswerten.
- 2) **1-Prozent-Regelung für Plug-in-Hybride anheben** und diese regelbesteuern. Mindestens jedoch Umsetzung des Koalitionsvertrags bzgl. Nachweis des elektrischen Fahranteils. Ohne Nachweis der elektrischen Fahrleistung sollen Plug-in-Hybride zukünftig nicht privilegiert werden. Alternativ sollten als Kriterien für die Privilegierung eine elektrische Mindestreichweite von 80 km *und* die Höchstgrenze von 140 gCO<sub>2</sub>/km für Emissionen im reinen Verbrennermodus gelten.  
  
→ Anpassung der Dienstwagenbesteuerung für Plug-in-Hybride und Verbrenner **spätestens im Jahr 2026 umsetzen**, wenn auch vollelektrische Dienstwagen auf 0,5 % angehoben werden.
- 3) **Abschreibungsmöglichkeiten für Verbrenner und Plug-in-Hybride beenden.**
- 4) **Superabschreibungen für vollelektrische Firmenwagen einführen.**
- 5) **Verbindliche E-Auto-Quoten für große Unternehmensflotten festlegen.** Ab dem Jahr 2025 sollen Unternehmen mit mehr als 20 Pkw in der Flotte nur noch vollelektrische Fahrzeuge kaufen und leasen dürfen.

## 1. Elektrifizierung von 15 Millionen Pkw soll Klimaziele in Deutschland sichern

Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu sein. Deutschland will die Klimaneutralität sogar bereits im Jahr 2045 erreichen, weshalb die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 65 % sinken sollen. Eine zentrale Rolle kommt hierbei dem Verkehrssektor zu, auf den sowohl EU-weit aber auch in Deutschland rund ein Fünftel der Gesamtemissionen entfallen. Seit dem Jahr 1990 haben sich die Emissionen im Verkehrssektor nicht verringert. Damit die Klimaziele der Bundesregierung und auch die der EU erreicht werden können, müssen die Verkehrsemissionen laut Klimaschutzgesetz bis zum Jahr 2030 auf 85 Mt CO<sub>2</sub>-Äquivalent verringert werden. Doch statt zu sinken, sind sie im vergangenen Jahr sogar gestiegen, weshalb die für das Jahr 2021 erlaubte Jahresemissionsmenge von 145 Mt CO<sub>2</sub>-Äquivalenten um ca. 3 Mt CO<sub>2</sub>-Äquivalente (2 %) überschritten wurden.<sup>1</sup>

Um die Sektorziele im Verkehr im Jahr 2030 zu erreichen, strebt die Bundesregierung neben Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf alternative Mobilitätsformen einen Bestand von 15 Millionen rein batterieelektrischen Autos (BEV) im Jahr 2030 in Deutschland an.<sup>2</sup> Das bedeutet, dass in

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (2022): [Berechnung der Treibhausgasemissionsdaten für das Jahr 2021 gemäß Bundesklimaschutzgesetz. Begleitender Bericht.](#)

<sup>2</sup> [Koalitionsvertrag 2021-2025.](#)

den kommenden acht Jahren rund ein Drittel des heimischen Fahrzeugbestandes elektrifiziert werden muss – ein Ziel, das angesichts der Tatsache, dass derzeit lediglich 735.000 Autos in Deutschland vollelektrisch fahren<sup>3</sup>, sehr ambitioniert erscheint. Diese Zahlen verdeutlichen die Dringlichkeit, den Markthochlauf neuer Elektroautos schnellstmöglich zu beschleunigen. Andernfalls ist das 15-Millionen-Ziel der Bundesregierung gefährdet. Derzeit fehlt es jedoch an den notwendigen politischen Maßnahmen, um den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen. Hier kann das ausstehende Klimaschutz-Sofortprogramm ansetzen. Erste Entwürfe und Medienberichte zeigen jedoch bereits, dass im Verkehrssektor nicht die für die Klimaziele notwendigen Maßnahmen geplant sind.<sup>4</sup>

## **2. Der Markthochlauf der Elektromobilität muss beschleunigt werden**

### **Der Hochlauf der Elektromobilität schreitet nicht schnell genug voran**

Laut des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung sind für das 15-Millionen-BEV-Ziel 130.000 rein batterieelektrische Neuzulassungen pro Monat notwendig. Jedoch wurden 2021 lediglich rund 30.000 BEVs monatlich neu zugelassen.<sup>5</sup> Einer Studie des Beratungsunternehmens Prognos zufolge bedarf es für die Erreichung der Klimaziele sogar einen Bestand von 21 Millionen BEVs im Jahr 2030 und folglich noch höhere Zulassungszahlen. Gleichzeitig werden in diesem Jahrzehnt nur etwa 25 Millionen neue Pkw in Deutschland zugelassen werden, deren Elektrifizierung daher schnellstmöglich erfolgen muss.<sup>6</sup> Laut Habeck ist die Elektromobilität bereits im Massenmarkt angekommen. Jedoch kann von einem Trend nicht die Rede sein. Nachdem im Jahr 2021 der Absatz neuer BEVs rasant anwuchs, sei es, weil die Bundesregierung die Kaufprämie für E-Autos verdoppelt hat oder weil Automobilhersteller durch verbindliche Flottengrenzwerte die Produktion von elektrischen Pkw hochgefahren haben, wurden in diesem Jahr gegenüber 2021 bisher deutlich weniger BEVs neu zugelassen.<sup>7</sup>

### **Ambitioniertere Flottengrenzwerte hätten das notwendige Angebot und Neuzulassungen gesichert**

Der primäre Treiber für das notwendige Angebot an vollelektrischen E-Fahrzeugen sind die europäischen Flottengrenzwerte. Diese geben Automobilherstellern für verschiedene Zieljahre eine Grenze an CO<sub>2</sub>-Emissionen vor, die ihre verkauften Autos durchschnittlich ausstoßen dürfen. Überschreiten sie diese Grenzwerte, müssen die Hersteller Strafen zahlen. Die Europäische Kommission, die EU-Mitgliedstaaten sowie das Europäische Parlament werden in den anstehenden Trilogverhandlungen ab September 2022 über die endgültige Reform verhandeln. In einer Position waren sich die drei EU-Organe jedoch bereits einig: Ab dem Jahr 2035 soll ein Flottengrenzwert von Minus 100 % gelten und Pkw mit Verbrennungsmotor sollen nicht mehr zugelassen werden dürfen.

<sup>3</sup> Kraftfahrtbundesamt (KBA) (2022).

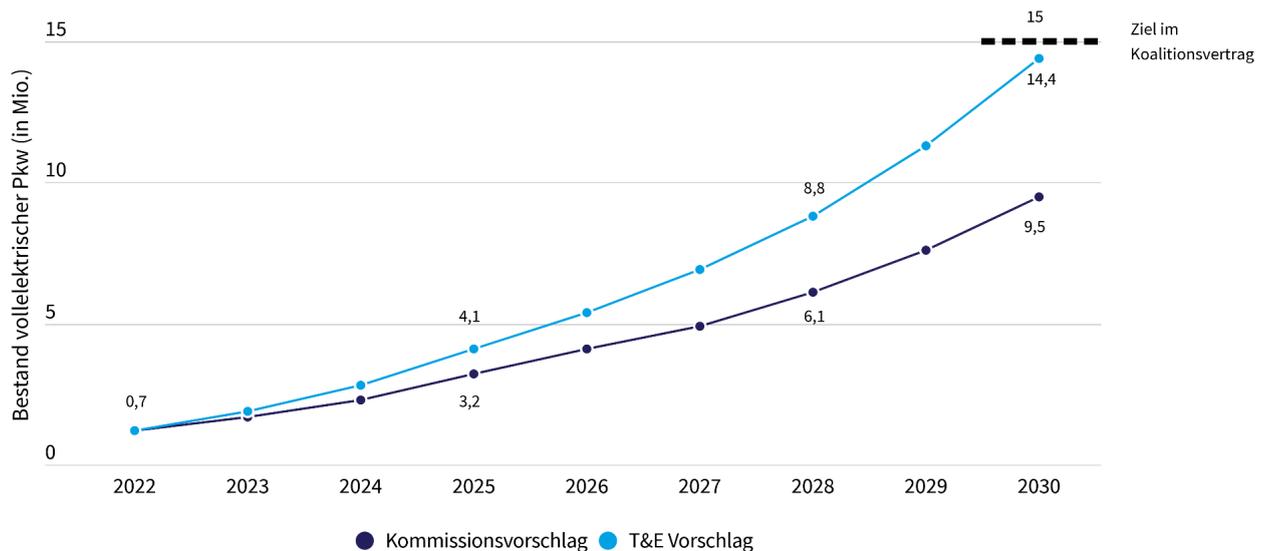
<sup>4</sup> Handelsblatt (2022): [Kein gemeinsames Programm: Die Koalition streitet beim Klimaschutz.](#)

<sup>5</sup> Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (2022): DIW Wochenbericht Nr. 15+16/2022. [Kaufprämien für Elektro-Pkw verändern Zusammensetzung des deutschen Automarkts.](#)

<sup>6</sup> Prognos (2022): [Zielpfade Verkehr. Analyse von politischen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr.](#)

<sup>7</sup> Electriva auf Basis KBA (2022): [Über 300.000 neue E-Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2022.](#)

Bis zum Jahr 2030 wird es jedoch keine höheren Zielvorgaben geben, was den für die EU und auch Deutschland notwendigen Hochlauf der Elektromobilität bedroht. Die Auswertung der Zulassungszahlen der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass Hersteller nur im Jahr verbindlicher Zielvorgaben die Produktion elektrischer Fahrzeuge massiv hochgefahren haben.<sup>8</sup> Ohne verbindliche Vorgaben und drohenden Strafzahlungen fehlt den Herstellern die Motivationen, ihren teilweise ambitionierten Ankündigungen zur Elektrifizierung<sup>9</sup> auch nachzukommen. Das würde vor allem Deutschlands 15-Millionen-BEV-Ziel gefährden (siehe Abbildung 1).



**Abbildung 1: BEV-Bestand in Abhängigkeit der Höhe der Flottengrenzwerte<sup>10</sup>**

Interne Berechnungen auf Basis der Prognosen von BloombergNEF<sup>11</sup> haben ergeben, dass die Bundesregierung bei Umsetzung des EU-Kommissionsvorschlag für Flottengrenzwerte (-15 % in 2025, -55 % in 2030) das 15-Millionen-BEV-Ziel um mehr als 5 Millionen Fahrzeuge verfehlen würde. Diese Entwicklung kann nur durch ambitionierte nationale Maßnahmen ausgeglichen werden, die die Nachfrage nach BEVs in Deutschland fördern.

<sup>8</sup> ICCT (2022): [CO2 emissions from new passenger cars in Europe: Car manufacturers' performance in 2021.](#)

<sup>9</sup> Transport & Environment (2022): [The race to electrify.](#)

<sup>10</sup> Die Analyse basiert auf einer T&E-Modellierung von europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten für Pkw. In der Analyse wird sowohl der aktuelle Entwicklungsstand von Märkten für Elektrofahrzeuge (BEVs und PHEVs) in jedem einzelnen Mitgliedstaat berücksichtigt als auch die Wahrscheinlichkeit von einzelnen Mitgliedstaaten Vorreiter (early adopters) oder Nachzügler (laggards) beim Markthochlauf der Elektromobilität zu sein. Die Aufteilung von Mitgliedstaaten in *Early Adopters* und *Laggards* basiert auf der Studie von BloombergNEF 2021, [Hitting EV inflection point](#). Zugleich wird angenommen, dass die Flottengrenzwerte EU-weit von den Automobilherstellern eingehalten werden. EU-Kommissionsvorschlag für Flottengrenzwerte: Reduktion von 15 % in 2025, 55 % in 2030. T&E Vorschlag: Reduktion von 30 % in 2025, 45 % in 2027, 80 % in 2030.

<sup>11</sup> BloombergNEF (2021): [Hitting the EV inflection point.](#)

### **3. Warum Firmenwagen das größte Potenzial zur Elektrifizierung bieten**

#### **Zwei von drei Neuwagen werden als Firmenwagen zugelassen**

Wie bereits ausgeführt, sind im Durchschnitt 130.000 vollelektrische Neuzulassungen pro Monat notwendig, damit 15 Millionen BEVs im Jahr 2030 auf Deutschlands Straßen fahren. Um diese zu erreichen, bietet der Firmenwagenmarkt das größte Potenzial. Zwei von drei Autos werden in Deutschland als Firmenwagen zugelassen. Im vergangenen Jahr waren es rund 130.000 neue Autos monatlich, also genau die Summe, die benötigt wird – jedoch fuhren lediglich 14.500 von ihnen vollelektrisch.<sup>12</sup>

#### **Firmenwagen bieten ein hohes CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial**

Obwohl zwei Drittel der neuen Autos Firmenwagen sind, sind sie sogar für drei Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen verantwortlich. Im Durchschnitt legen Firmenwagen rund doppelt so viele Kilometer wie Privatwagen zurück. Oft stellt der Arbeitgeber dem Dienstwagennutzer eine Tankkarte zur Verfügung, wodurch Anreize zum spritsparenden Fahren unterbunden und zum Vielfahren geschaffen werden.<sup>13</sup> Durch die Elektrifizierung der neuen Firmenwagen kann mehr CO<sub>2</sub> eingespart werden, als bei der Elektrifizierung neuer Privatwagen, was sich demnach ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr darstellt.

#### **Die Elektrifizierung von Firmen- und Dienstwagen ist sozialverträglich**

Privatpersonen sind für eine höhere Anzahl an E-Auto-Neuzulassungen weniger entscheidend als Unternehmen und ihre Mitarbeiter. Privat werden vorwiegend erschwingliche Gebrauchtfahrzeuge gekauft (sechs von sieben Privat-Pkw waren in den letzten Jahren Gebrauchtwagen), also ehemalige Firmen- und Dienstwagen, die nach durchschnittlich vier Jahren in den Gebrauchtwagenmarkt übergegangen sind. Zudem wäre es sozialverträglich, wenn die Hauptlast der Elektrifizierung nicht durch Privatpersonen getragen wird, sondern durch Unternehmen und Dienstwagennutzer, die überwiegend einkommensstarke Haushalte sind und somit überproportional vom Dienstwagenprivileg profitieren.<sup>14</sup> Elektrische Firmenwagen bieten demnach das größte Potenzial, um die Verbreitung von BEVs zu fördern. Bisher setzt der Markt hier jedoch zu viele fiskalpolitische Anreize für emissionsintensive Verbrenner.<sup>15</sup>

#### **Deutschlands Firmenwagenmarkt ist der wichtigste Absatzmarkt deutscher Hersteller**

Deutschland ist ein Autoland. Nicht nur mit Blick auf die Produktionszahlen der ansässigen Automobilindustrie, sondern auch auf die Bedeutung des deutschen Absatzmarktes innerhalb der EU. Eins von vier Autos, die die deutschen Automobilhersteller in der EU verkaufen, landet im deutschen Firmenwagenmarkt (siehe Abbildung 2). Porsche verkauft 28 %, VW und Opel verkaufen 27 % ihres

---

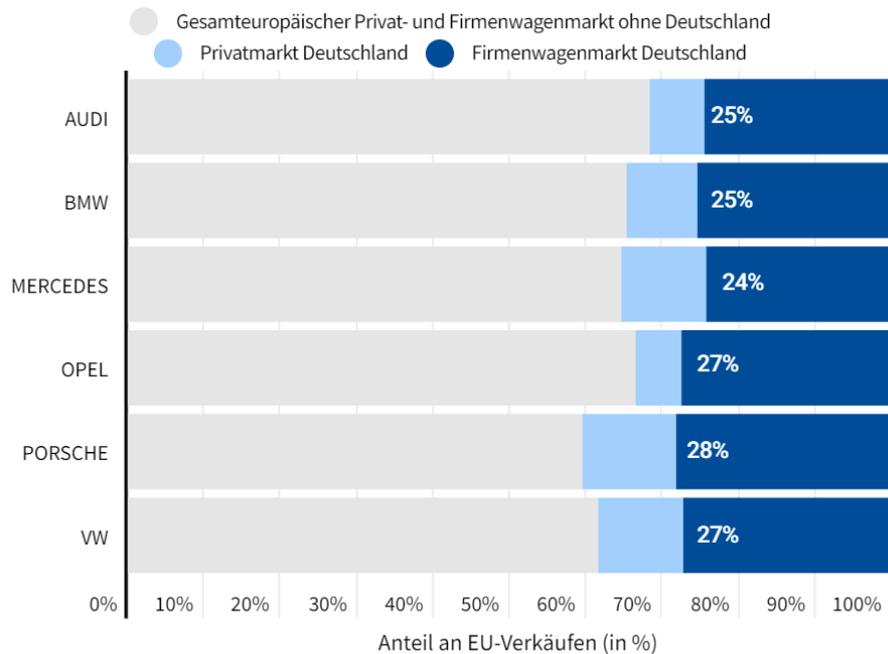
<sup>12</sup> Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

<sup>13</sup> Transport & Environment (2021): [Deutschlands Steuerpolitik für Dienstwagen](#).

<sup>14</sup> Agora Verkehrswende (2021): [Dienstwagen auf Abwegen](#).

<sup>15</sup> Transport & Environment (2022): [Steuererleichterungen für besonders umweltschädliche Dienstwagen kosten den Staat 1,6 Mrd. Euro](#).

gesamten europäischen Absatzes auf dem deutschen Firmenwagenmarkt. BMW und Audi folgen dicht dahinter mit 25 % der Verkäufe.



**Abbildung 2: Wichtigste Absatzmärkte deutscher Hersteller in der EU<sup>16</sup>**

Die Bedeutung von Firmenwagen als wichtigster Absatzmarkt für den Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland und der gesamten EU ist demnach enorm – und das nicht nur für die Erreichung der jeweiligen Klimaziele, sondern auch mit Blick auf die selbstgesteckten, teils ambitionierten Elektrifizierungsziele der Hersteller<sup>17</sup>. Beispielsweise wollen Opel und Mercedes bis 2030 nur noch rein batterieelektrische Fahrzeuge verkaufen, Audi hat sich dieses Ziel für das Jahr 2033 und Volkswagen bis 2035 gesetzt. Nur Porsche und BMW haben bisher kein Enddatum für den Verbrenner verkündet. Jedoch muss betont werden, dass diese Ziele freiwillig sind und ohne verschärfte Flottengrenzwerte bei Zielverfehlung keine Strafen drohen. Nach Einschätzungen des deutschen Marktexperten Ferdinand Dudenhöffer wird der Absatz neuer BEVs in den kommenden Jahren deutlich sinken, was jedoch nicht auf Lieferkettenengpässe und lange Wartezeiten zurückzuführen sein wird, sondern auf die Inflation und die Reduzierung des Umweltbonus.<sup>18</sup> Hier könnten Maßnahmen für eine beschleunigte Elektrifizierung des Firmenwagenmarkts ansetzen, die dringend notwendig sind, weil der Hochlauf der E-Mobilität in diesem Markt bisher nur sehr langsam verläuft.

<sup>16</sup> Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

<sup>17</sup> Transport & Environment (2022): [The race to electrify.](#)

<sup>18</sup> Süddeutsche Zeitung (2022): [Studie: Nachfrage für Neuwagen wird bald sinken.](#)

## 4. Elektrifizierung von Firmenwagen bleibt hinter Privatwagen zurück

Kürzlich äußerte sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) in einer Pressemitteilung, dass Firmenwagen ein Treiber auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität seien und Unternehmen mehr elektrische Autos als Privatpersonen nachfragen würden<sup>19</sup>, wobei hier nicht explizit nur über BEVs gesprochen wurde. Im Jahr 2021 wurden etwa 50 % der rein batterieelektrischen Firmenwagen gewerblich zugelassen<sup>20</sup> und auch im ersten Halbjahr 2022 setzte sich dieser Trend fort<sup>21</sup>. Was diese Zahlen jedoch nicht wiedergeben und was auch der VDA in der Pressemitteilung nicht in Relation gesetzt hat, ist, dass zwei Drittel aller neuen Autos in Deutschland als Firmenwagen zugelassen werden. Deshalb müssten nicht nur die Hälfte, sondern zwei Drittel aller E-Autos auf den Firmenwagenmarkt entfallen. Der Firmenwagenmarkt ist folglich unterproportional elektrifiziert.

Darüber hinaus ist die absolute Zahl der Neuzulassungen im Privat- und Firmenwagenmarkt nur zweitrangig – vielmehr geht es um den Anteil der rein batterieelektrischen Antriebe unter den gewerblichen und privaten Neuzulassungen, der Aufschluss über die tatsächliche Elektrifizierung des jeweiligen Marktes und deren Entwicklung geben kann.

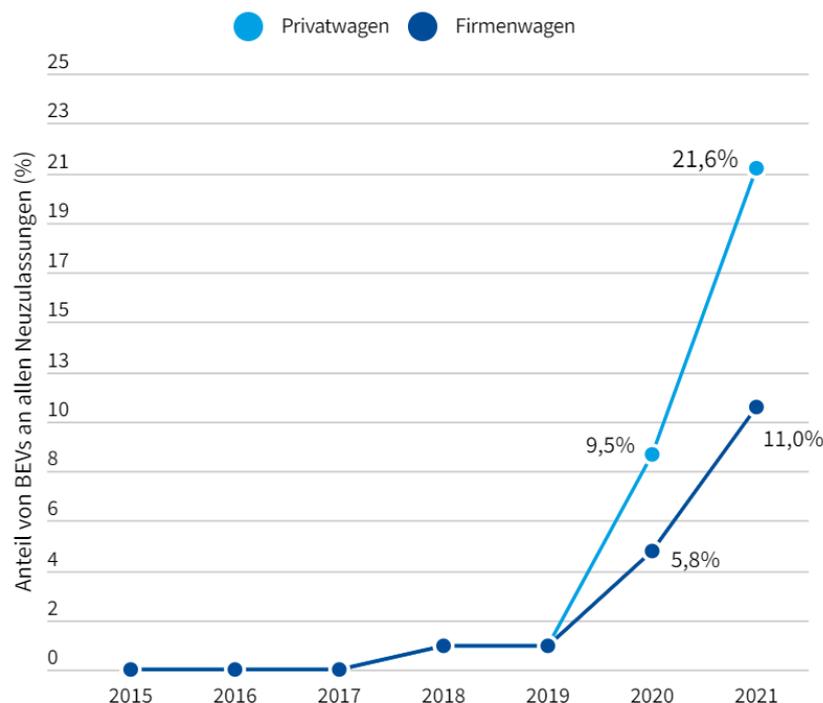


Abbildung 3: Anteil der BEV-Zulassungen im Privat- und Firmenwagenmarkt in Deutschland 2021<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Verband der Automobilindustrie (VDA) (2022): [Warum Dienstwagen die Mobilitätswende fördern.](#)

<sup>20</sup> Eigene Berechnungen nach Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

<sup>21</sup> Electrivate aus Basis KBA (2022): [Über 300.000 neue E-Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2022.](#)

<sup>22</sup> Eigene Berechnungen nach Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

Vergleicht man den Anteil der batterieelektrischen Pkw an den privaten und gewerblichen Neuzulassungen ergibt sich folgendes Bild: Während im Jahr 2021 bereits jeder fünfte neue Privatwagen vollelektrisch fuhr, war es nur jeder zehnte neue Firmenwagen (Abbildung 3). Die Elektrifizierung in Deutschland findet demnach maßgeblich im Privatmarkt statt und hinkt im Firmenwagenmarkt hinterher, was aus vielerlei Gesichtspunkten kritisch zu beurteilen ist. Wie schon erwähnt, werden zwei Drittel aller Firmenwagen gewerblich zugelassen. Ein hoher Anteil neuer rein batterieelektrischer Firmenwagen ist demnach bedeutender als Privatwagen.

### Deutsche Hersteller bleiben bei der Elektrifizierung unterm Durchschnitt

Im Durchschnitt werden zwei von drei neuen Autos in Deutschland als Firmenwagen zugelassen. Für die deutschen Automobilhersteller ist der Anteil dieser sogar noch größer und der Firmenwagenmarkt folglich noch bedeutender (siehe Tabelle 1). Vier von fünf der von Opel neu zugelassenen Autos sind Firmenwagen (81 %). Auch bei Opel und BMW ist der Absatz im Firmenwagenmarkt mit 77 % und 73 % sehr hoch.<sup>23</sup>

	Firmenwagen	Privatwagen
<b>Audi</b>	77 %	23 %
<b>BMW</b>	72 %	28 %
<b>Mercedes</b>	68 %	32 %
<b>Opel</b>	81 %	19 %
<b>Porsche</b>	69 %	31 %
<b>VW</b>	70 %	30 %

**Tabelle 1: Anteil von Privat- und Firmenwagen an Deutschlandverkäufen deutscher Autohersteller 2021<sup>24</sup>**

Die geringere Elektrifizierung des Firmenwagenmarkts im Vergleich zum Privatmarkt zeigt sich mit Blick auf die deutschen Hersteller ebenfalls deutlich. Trotz der enormen Bedeutung dieses Marktes verkaufen deutsche Hersteller deutlich weniger neue vollelektrische Firmenwagen als Privatwagen. Doch nicht nur in dieser Hinsicht schneiden die deutschen Hersteller schlecht ab. Die Elektrifizierung ihrer Firmenwagen (9 %) liegt auch deutlich unter dem Durchschnitt aller Hersteller (11 %), die Firmenwagen in Deutschland verkaufen. Gleichzeitig fahren bereits deutlich mehr neue Firmenwagen der internationalen Hersteller vollelektrisch (14 %) (siehe Abbildung 4).

<sup>23</sup> Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

<sup>24</sup> Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

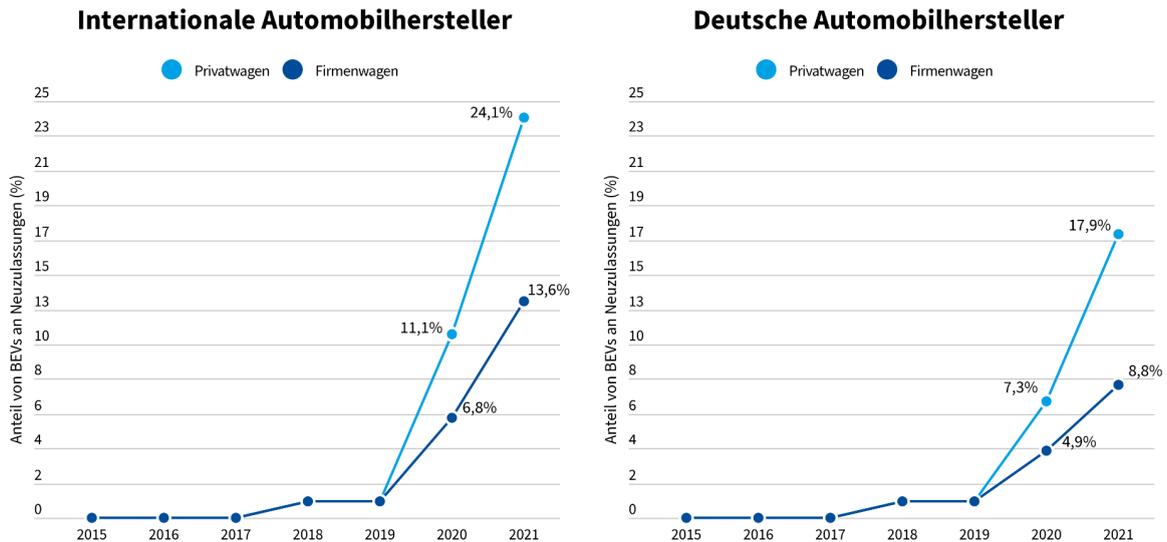


Abbildung 4: Anteil der BEV-Zulassungen im Privat- und Firmenwagenmarkt in Deutschland 2021<sup>25</sup>

Lediglich Porsche hat mit 22 % eine überdurchschnittliche Elektrifizierung im Firmenwagenmarkt zu verzeichnen, wobei nur 10 % der verkauften Privatwagen vollelektrisch fahren. Die restlichen deutschen Hersteller schneiden bei der Elektrifizierung ihrer Firmenwagen deutlich schlechter ab. Nur einer von 20 verkauften Firmenwagen von Mercedes (6 %) und BMW (6 %) war ein BEV. Bei Audi und Opel fahren ebenfalls nur 8 % der abgesetzten Firmenwagen vollelektrisch. Volkswagen lag mit 12 % elektrischen Firmenwagen leicht über dem Durchschnitt. Hingegen war bei Volkswagen (27 %) und Opel (29 %) sogar fast jeder dritte verkaufte Privatwagen ein vollelektrisches Auto (29 %).<sup>26</sup>

Der Marktanteil deutscher Autobauer im heimischen Firmenwagenmarkt liegt bei 55 %, verglichen mit 40 % bei Privatwagen.<sup>27</sup> Derzeit sind die Firmenwagen deutscher Hersteller demnach die beliebtesten Modelle. Bei zunehmender Nachfrage nach E-Firmenwagen müssen die deutschen Hersteller ihre E-Produktion jedoch deutlich hochfahren. Wenn sie sich nicht schnell genug umstellen und die Nachfrage im Markt nicht bedienen können, laufen sie Gefahr, Marktanteile an Hersteller aus anderen Märkten zu verlieren, die derzeit vermehrt in den deutschen Markt eintreten und vollelektrische Autos oft günstiger anbieten.<sup>28</sup>

## 5. Der Blick in die Nachbarländer zeigt: Deutschland hat ein Steuerproblem

Beim Vergleich mit anderen europäischen Ländern wird deutlich, dass die geringe Elektrifizierung des Firmenwagenmarkts kritisch zu sehen ist (siehe Abbildung 5). Deutschland ist im Vergleich das Land, wo

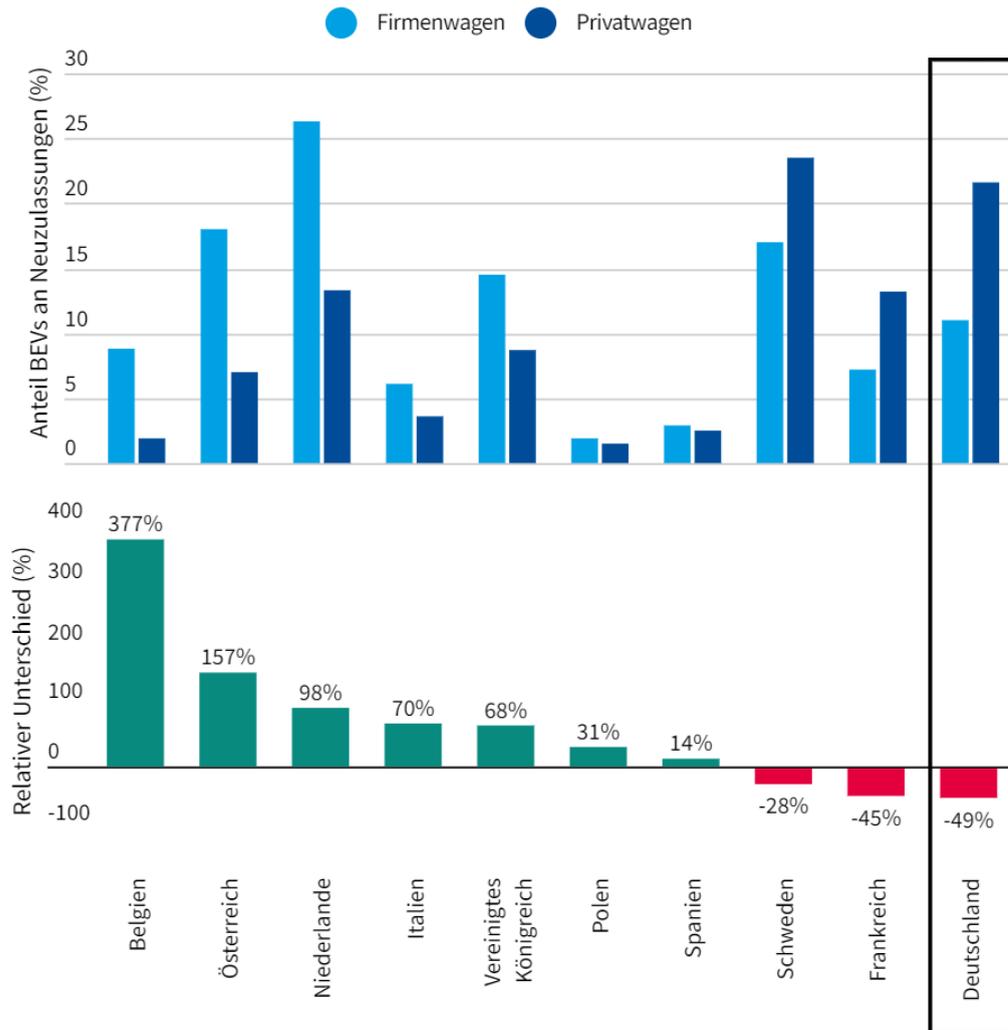
<sup>25</sup> Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

<sup>26</sup> Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

<sup>27</sup> Eigene Berechnungen nach Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

<sup>28</sup> Electrive (2022): [BYD bringt E-Autos nach Deutschland und Schweden.](#)

der Marktanteil vollelektrischer Pkw im Firmenwagenmarkt nur halb so groß ist wie im Privatmarkt. Dicht gefolgt von Frankreich. Hingegen ist in den Niederlanden jeder vierte Firmenwagen ein BEV, aber nur jeder achte Privatwagen. Im Vereinigten Königreich und Italien ist der Marktanteil von BEVs gewerblich fast doppelt so groß wie privat. In Belgien werden sogar fünfmal mehr BEVs als Firmenwagen statt als Privatwagen zugelassen.



**Abbildung 5: Marktanteil von BEVs an Firmen- und Privatwagen in Top 10 EU-Märkten 2021<sup>29</sup>**

Die Frage ist, weshalb die Nachfrage in Deutschland nach vollelektrischen Firmenwagen geringer ist als nach Privatwagen. Einer von fünf neuen Privatwagen ist bereits heute ein BEV. Daraus lässt sich schließen, dass ein Fünftel der privaten Neuwagenkäufer keine Probleme im Bereich der Ladeinfrastruktur, der Reichweite der E-Autos oder dem Angebot von attraktiven E-Modellen sehen.

<sup>29</sup> Eigene Berechnungen nach Dataforce (2022): New passenger car registrations 2021.

Bei der Firmenwagenbesteuerung gibt es zwei zentrale Instrumente: die 1-Prozent-Regelung für Dienstwagen mit Privatnutzung und Abschreibungen (Afa), die alle Firmenwagen betreffen. Sowohl für Unternehmen bzw. Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern Firmenwagen bereitstellen, als auch für Arbeitnehmer und Selbstständige, die einen Firmenwagen auch privat nutzen, bestehen Steuervorteile gegenüber den Besitzern von Privatwagen.

Beim europäischen Vergleich zeigt sich: Die Steuerpolitik für Dienstwagen ist überholt und müsste um eine CO<sub>2</sub>-Komponente ergänzt werden. Zudem ist eine Elektrifizierung dieses Marktes sozialverträglich, weil die Dienstwagennutzer häufiger einkommensstarke Haushalte sind, die überdurchschnittlich vom Dienstwagenprivileg profitieren.<sup>30</sup> Laut dem Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft werden bei der Nutzung eines Dienstwagens weniger als 40 % des tatsächlichen Vorteils besteuert, was einer jährlichen Subvention in Höhe von 3,1 bis 5,5 Milliarden Euro entspricht.<sup>31</sup> Durch den Abbau dieser klimaschädlichen Subvention für Plug-in-Hybride (PHEV) und Verbrenner könnte der Fiskus bis zum Jahr 2030 mehr als 42 Milliarden Euro zusätzlich einnehmen.<sup>32</sup>

### **5.1. 1-Prozent-Regelung setzt falsche Anreize**

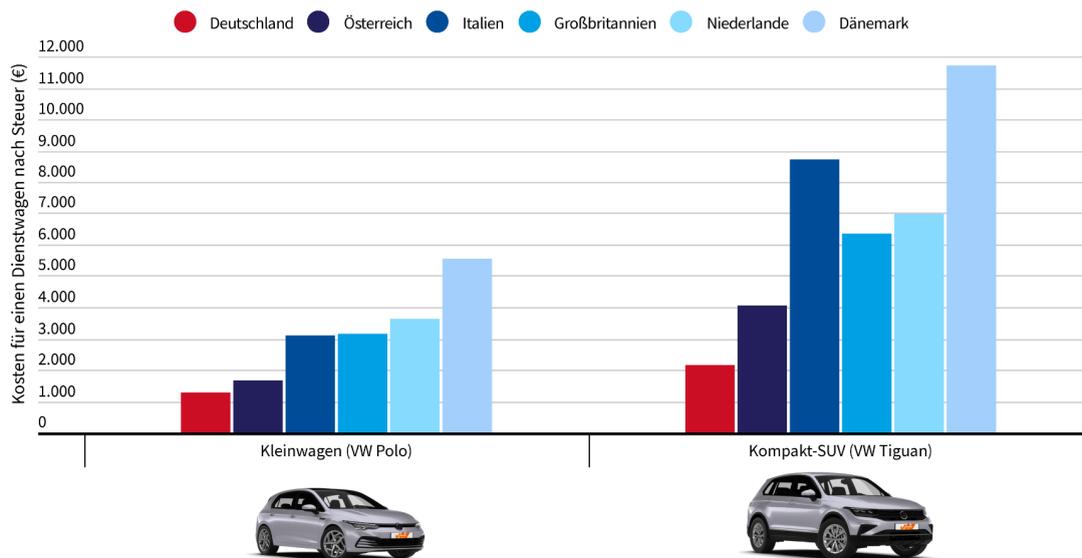
Sobald ein Firmenwagen nicht nur beruflich, sondern ebenfalls privat genutzt wird, stellen die Privatfahrten einen geldwerten Vorteil für Arbeitnehmer dar, der monatlich mit dem Einkommen versteuert werden muss. Bei der pauschalen 1-Prozent-Regelung müssen bei Verbrennern 1 % des Bruttolistenpreises monatlich versteuert werden. Bei PHEVs sind nur 0,5 % des Bruttolistenpreises anzusetzen und bei BEVs 0,25 %. Auch wenn in Deutschland für BEVs bei der 1-Prozent-Regelung gegenüber Verbrennern nur ein Viertel angesetzt wird, entfaltet diese Subvention keine ausreichende Lenkungswirkung, wie der Vergleich mit anderen europäischen Ländern zeigt, die E-Autos nicht nur privilegieren, sondern die Dienstwagenbesteuerung um eine CO<sub>2</sub>-Komponente erweitert und am CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Autos ausgerichtet haben. Dadurch sind emissionsintensive Verbrenner als Dienstwagen deutlich teurer als in Deutschland (siehe Abbildung 6).

---

<sup>30</sup> Agora Verkehrswende (2021): [Dienstwagen auf Abwegen](#).

<sup>31</sup> FÖS (2020): [Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus - Wie ein Subventionsabbau den Klimaschutz voranbringt und den Bundeshaushalt entlastet](#).

<sup>32</sup> T&E (2021): [Klimaschädliche Subventionen abbauen. Die Effekte einer Reform der Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen in Deutschland](#).



**Abbildung 6: Dienstwagenbesteuerung (1-Prozent-Regelung) für Verbrenner im europäischen Vergleich<sup>33</sup>**

Im Vereinigten Königreich müssen Fahrer von privat genutzten Dienstwagen in Abhängigkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionen monatlich bis zu 3 % des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs versteuern. In den Niederlanden werden für PHEVs und Verbrenner rund 2 % des Bruttolistenpreises angesetzt.<sup>34</sup> Durch die hohen Steuersätze für den geldwerten Vorteil besonders emissionsintensiver Verbrenner werden in diesen Ländern Anreize zum Umstieg auf Elektromobilität für Fahrer gesetzt, die den Dienstwagen auch privat nutzen. In Ländern wie Frankreich fällt zudem eine Zulassungssteuer für emissionsstarke Autos an. Zudem müssen nur Unternehmen eine Kfz-Steuer entrichten, für Privatpersonen entfällt diese. Hingegen ist das Modell der 1-Prozent-Regelung in Deutschland veraltet. Für Verbrenner bestehen noch immer zu große steuerliche Anreize und sie werden vergleichsweise unterbesteuert. Das Klimaschutz-Sofortprogramm bietet zeitnah eine Möglichkeit zur Reform.

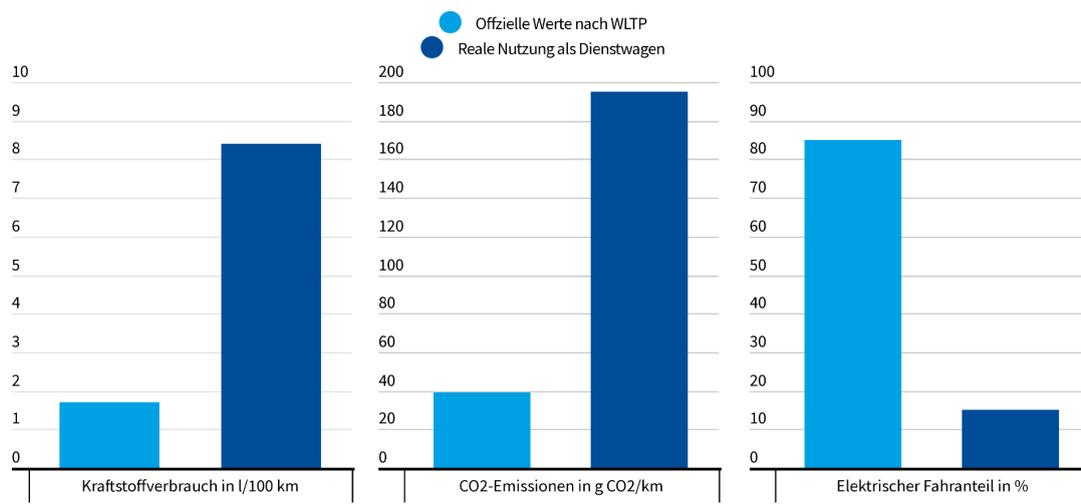
### Die Privilegierung von Plug-in-Hybriden ist eine klimaschädliche Subvention

Die Privilegierung von PHEVs bei der 1-Prozent-Regelung kritisch zu sehen, weil die Lücke zwischen BEVs (0,25 %) und PHEVs (0,5 %) zu gering ist. Für Dienstwagenfahrer ist es attraktiv, einen PHEV statt einen Verbrenner zu kaufen, weil sie für diesen nur halb so viel versteuern müssen. Dadurch, dass viele Unternehmen Tankkarten an die Dienstwagenbesitzer ausstellen, bestehen zudem keine Anreize, diese elektrisch zu fahren.

<sup>33</sup> Eigene Berechnungen von T&E auf Basis von ACEA Tax Guide 2021; Als Preis wurden 14.000 € ohne MwSt. für einen Kleinwagen und 33.000 € für einen Kompakt-SUV angenommen. Einkommenssteuern nach OECD (2020): [Taxing wages 2020. Table 3.7 Single no ch 167 \(% AW\)](#).

<sup>34</sup> Im Vereinigten Königreich müssen Fahrer:innen von privat genutzten Dienstwagen monatlich bis zu 3 % des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs versteuern. In den Niederlanden werden für PHEVs und Verbrenner jährlich 22 % versteuert, wohingegen für BEVs nur 12 % anfallen. In Belgien werden ab 2026 nur noch emissionsfreie Firmenwagen abschreibungsberechtigt sein. Die Abschreibungshöhe für PHEVs und Verbrenner wird bis dahin schrittweise begrenzt (vgl. dazu T&E (2021): [Klimaschädliche Subventionen abbauen](#)).

Während PHEVs als Privatwagen die Hälfte der gefahrenen Strecken elektrisch zurücklegen, werden Dienstwagen im Durchschnitt nur 11 bis 15 % elektrisch gefahren, wie eine Studie von ICCT und Fraunhofer ISI zeigt.<sup>35</sup> Der reale Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von PHEVs bei Dienstwagen sind fünfmal höher als die offiziellen Werte nach WLTP angegeben, weil diese oft ineffiziente Verbrenner mit nur einer kleinen Batterie sind, die kaum geladen werden. Der reale Kraftstoffverbrauch von PHEVs liegt bei Dienstwagen zwischen 7,6 und 8,4 l/100 km, statt bei offiziellen 1,7 l/100 km. Die realen Emissionen betragen zwischen 175 bis 195 gCO<sub>2</sub>/km und liegen somit nicht nur deutlich über den offiziellen Werten (37-39 gCO<sub>2</sub>/km), sondern übersteigen auch die realen Emissionen von Privatwagen (90-105 gCO<sub>2</sub>/km).<sup>36</sup> Ein positiver Umwelteffekt ist nicht gegeben.



**Abbildung 7: Offizieller und realer Umwelteffekt von Plug-in-Hybrid-Dienstwagen<sup>37</sup>**

Dies beweist, dass jegliche Förderung für PHEVs bei der Dienstwagenbesteuerung nicht emissionsfreies, sondern fossiles Fahren subventioniert. Dienstwagennutzer bekommen durch die Privilegierung bei der 1-Prozent-Regelung einen PHEV zur Hälfte der Kosten, der fast ausschließlich im Verbrennermodus gefahren wird. Somit ist es nicht verwunderlich, dass rund ein Drittel aller PHEVs als Dienstwagen zugelassen werden und diese für die Hälfte der Gesamtemissionen der PHEV-Flotte verantwortlich sind. Über die kommenden zwei Jahre wird der Staat durch diese Steuervergünstigung 1,2 Milliarden Euro weniger einnehmen.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> Fraunhofer ISI, ICCT (2022): [Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO<sub>2</sub> emissions.](#)

<sup>36</sup> Fraunhofer ISI, ICCT (2022): [Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO<sub>2</sub> emission.](#)

<sup>37</sup> Eigene Darstellung nach ICCT (2022): [Reale Nutzung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen in Europa: Ein 2022 Update.](#)

<sup>38</sup> Transport & Environment (2022): [Dienstwagenprivileg für Plug-in-Hybride kostet den Fiskus 1,2 Milliarden Euro.](#)

## 5.2. Abschreibungen

Abschreibungen sind ein wirksames Instrument, um den gesamten Firmenwagenmarkt zu adressieren. In Deutschland kann ein Unternehmen die Anschaffungskosten für einen Firmenwagen über sechs Jahre vom Gewinn abschreiben.<sup>39</sup> Belgien hat im vergangenen Jahr die Bedingungen für Abschreibungen für Firmenwagen geändert, um die Flotten von Unternehmen zukünftig möglichst emissionsfrei zu gestalten. Ab 2026 werden nur noch emissionsfreie Fahrzeuge von Steuervorteilen profitieren. Bis dahin werden die Abschreibungsmöglichkeiten für Verbrenner und PHEVs degressiv abgebaut.<sup>40</sup>

Um die Klimaziele zu erreichen und damit der Markthochlauf von BEVs beschleunigt wird, sollen klimaschädliche Firmenwagen nicht mehr vom Gewinn eines Unternehmens abgeschrieben werden dürfen, sondern nur emissionsfreie Autos. Die Abschreibungsmöglichkeiten für PHEVs und Verbrenner müssen beendet werden. Zusätzlich sollten Superabschreibungen für batterieelektrische Pkw eingeführt werden, wodurch Unternehmen berechtigt wären, eine größere Summe der Anschaffungskosten bereits im ersten Jahr abzusetzen.

## 6. Reformvorschläge fürs Klimaschutz-Sofortprogramm

Um die Klimaziele in Deutschland im Jahr 2030 zu erreichen und die Emissionen im Verkehr bis dahin zu halbieren, werden neben Maßnahmen zum Umstieg auf alternative Mobilitätsformen wie Bahn, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr auch wirksame fiskalpolitische Instrumente benötigt, die den Markthochlauf der Elektromobilität beschleunigen.

Den wichtigsten Absatzmarkt deutscher Hersteller in Europa stellt der heimische Firmenwagenmarkt dar. Wenn alle neuen Firmenwagen in Deutschland umgehend elektrifiziert werden würden, wären allein dadurch bereits ein Viertel der gesamten EU-Verkäufe deutscher Automobilhersteller reine E-Autos, was diese wiederum bei ihrer Transformation zur Elektromobilität und Erreichung ihrer Elektrifizierungsziele sowie der Flottengrenzwerte (Minus 100 % in 2035) unterstützen würde. Das ist darüber hinaus zentral, damit die Bundesregierung ihr Ziel von einem Bestand von 15 Millionen BEVs im Jahr 2030 und die Klimaziele erreichen kann.

Um das Potenzial des Firmenwagenmarkts schnellstmöglich zu nutzen, ist eine Reform der Dienstwagenbesteuerung die effizienteste Methode. Diese sollte bereits im Klimaschutz-Sofortprogramm vereinbart werden, um den Marktanteil von BEVs an neuen Firmenwagen im Einklang mit den Klimazielen schnell zu erhöhen.

---

<sup>39</sup> Bundesministerien der Finanzen: [AfA-Tabelle für die allgemein verwendbaren Anlagegüter](#).

<sup>40</sup> T&E (2021): [Klimaschädliche Subventionen abbauen. Die Effekte einer Reform der Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen in Deutschland](#).

**Um die Firmenwagenflotte zu elektrifizieren, muss die Bundesregierung steuerliche Anreize für Firmenwagen mit Verbrennungsmotor beenden und die folgenden Maßnahmen im Klimaschutz-Sofortprogramm umsetzen:**

- a) **Die 1-Prozent-Regelung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und PHEVs anheben.** Insbesondere für Verbrenner mit hohen Emissionswerten müssen umgehend neue Regelungen eingeführt werden (siehe z. B. bis zu 3 % im Vereinigten Königreich, Italien, Dänemark). Spätestens im Jahr 2026 muss die 1-Prozent-Regelung für Verbrenner und PHEVs erneut erhöht werden, wenn auch für BEVs 0,5 % angesetzt werden. Ein erster Schritt könnte der Abbau sämtlicher Privilegien für Dienstwagen mit hohen Emissionswerten über 120 g CO<sub>2</sub>/km sein (ca. 70 % der gewerblichen Zulassungen). Ein Beispiel für die ökologische Ausrichtung der Dienstwagenbesteuerung bietet das Vereinigte Königreich.
- b) **Privilegierung von PHEVs aufheben und diese regelbesteuern.** Mindestens muss die Vereinbarung des Koalitionsvertrags umgesetzt werden (Punkt c).
- c) **Mindestens den Nachweis einer elektrischen Fahrleistung von mindestens 50 Prozent als Bedingung für eine Privilegierung von neuen PHEVs bei der 1-Prozent-Regelung ab 2023 verbindlich umsetzen**, wie im Koalitionsvertrag vereinbart.<sup>41</sup> Der Anteil muss schnellstmöglich auf 80 Prozent erhöht werden. Der elektrische Fahranteil kann durch Verbrauchsmessgeräte, die für jeden neuen Plug-in-Hybrid verpflichtend sind, ausgelesen werden. Alternativ sollten als Kriterien eine elektrische Mindestreichweite von 80 km *und* die Höchstgrenze von 140 gCO<sub>2</sub>/km für Emissionen im reinen Verbrennermodus gelten. Die Privilegierung von PHEVs sollte nur rückwirkend und nach bestätigtem Nachweis der elektrischen Fahrleistung erfolgen.
- d) **Die Abschreibungsmöglichkeiten für Verbrenner und PHEVs schrittweise begrenzen.** Ein Beispiel bietet Belgien, die die Abschreibungen für Verbrenner und PHEV jährlich abbauen. Ein verfassungsrechtliches Gutachten<sup>42</sup> zeigt, dass die Begrenzung der Abschreibungshöhe in Deutschland auf 50 % im Jahr 2023 möglich ist und folgend schrittweise vermindert werden kann.
- e) **Verbindliche E-Auto-Quoten für große Unternehmensflotten festlegen.** Ab dem Jahr 2025 sollen Unternehmen mit mehr als 20 Pkw in der Flotte nur noch vollelektrische Fahrzeuge kaufen und leasen dürfen.
- f) **Tankkarten für Firmenwagen abschaffen.** Stromkarten für Plug-in-Hybride verpflichten.

---

<sup>41</sup> Laut dem [Koalitionsvertrag 2021-2025](#) sollen PHEVs zur Privilegierung künftig einen elektrischen Fahranteil von mindestens 50 % nachweisen. Diese Daten können mit Hilfe von On Board Fuel Consumption Meters bereits heute durch Autohersteller und -werkstätten ausgelesen werden. Um einen hohen Wiederverkaufswert zu generieren, unterliegen Firmenwagen häufig regelmäßigen Service- und Wartungsplänen (mindestens einmal jährlich). Private Dienstwagennutzer sollten ihre elektrische Fahrleistung jährlich auslesen lassen und freiwillig beim Finanzamt vorlegen.

<sup>42</sup> GSK Stockmann (2021). [Rechtsprüfung klimapolitischer Instrumente im Verkehrssektor: 1-Prozent-Regelung und Abschreibungen](#)

**Ergänzend zum Abbau von Anreizen für Verbrenner und PHEVs in der Dienstwagenbesteuerung, sollten bestehende Vergünstigungen für BEVs durch folgendes Instrument ergänzt werden:**

- g) Die im Koalitionsvertrag festgehaltenen Superabschreibungen für Wirtschaftsgüter, die in besonderer Weise dem Klimaschutz dienen, müssen auch für rein batterieelektrische Firmenwagen (BEVs) gelten.** PHEVs müssen hiervon ausgeschlossen sein. Im ersten Jahr der Anschaffung sollten mindestens 50 % der Anschaffungskosten abgeschrieben werden können.

Ergänzt werden sollte die Reform der Dienstwagenbesteuerung mit weiteren fiskalpolitischen Maßnahmen wie etwa einer ökologisch ausgerichteten Zulassungs- und Kfz-Steuer. Auch Maßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz und im öffentlichen Raum sind notwendig.

## **Ansprechpartnerin**

Friederike Piper  
Referentin E-Mobilität  
Transport & Environment Deutschland  
friederike.piper@transportenvironment.org  
+49 176 72 10 03 69