E-03-460 Kurs Zukunft – sozial gerecht aus der fossilen Abhängigkeit

Antragsteller*in: BAG Wirtschaft und Finanzen
Beschlussdatum: 28.10.2025

Änderungsantrag zu E-03

Von Zeile 459 bis 460 einfügen:
hat, zahlt für das Leasing eines elektrischen Kleinwagens maximal 100 Euro pro Monat.
Die Elektrifizierung der Dienstwagenflotten ist einer der größten kurzfristig realisierbaren CO_2-Hebel im Verkehrssektor. Rund zwei Drittel aller Neuzulassungen in Deutschland sind Dienstwagen, die durch ihre hohe Zahl und kurze Nutzungsdauer den Gebrauchtwagenmarkt und damit den Fahrzeugbestand prägen. Ein aufkommensneutrales Bonus-Malus-System kann dabei sicherstellen, dass Fahrzeuge mit hohem CO_2-Ausstoß stärker belastet und vollelektrische Fahrzeuge steuerlich entlastet werden. Dies lässt sich durch Anpassungen beim geldwerten Vorteil, in der Kfz-Steuer und bei den Abschreibungsregeln umsetzen. Diese Maßnahme trägt zur Erreichung der nationalen Minderungsziele im Verkehrssektor bei und kann die Preisentwicklung im ETS 2 abmildern. Sie ist damit sowohl klima- als auch sozialpolitisch sinnvoll.

Begründung

Die steuerlichen Vorteile für Verbrenner-Dienstwagen gehören zu den größten fossilen Subventionen in Deutschland und müssen konsequent in Richtung emissionsfreier Antriebe umgelenkt werden. Eine gezielte Reform der Dienstwagenbesteuerung kann dabei erhebliche CO_2-Minderungen bewirken: Würden ab sofort ausschließlich vollelektrische Dienstwagen zugelassen, ließen sich bis 2035 rund 200 Millionen Tonnen CO_2 vermeiden.
Vor allem eine neue Staffelung des geldwerten Vorteils für Verbrenner-Dienstwagen – von 1,25 % bei emissionsarmen Fahrzeugen bis zu 2 % bei besonders CO_2-intensiven Modellen – würde die Besteuerung sozial gerechter und ökologisch wirksamer ausgestalten. Der geldwerte Vorteil für vollelektrische Fahrzeuge kann zugleich von 0,25 % auf 0,1 % gesenkt werden, um deren Markthochlauf zu beschleunigen. Plug-in-Hybride sollten künftig steuerlich wie Verbrenner behandelt werden, da ihr elektrischer Fahranteil in der Praxis gering ist. Diese Anpassung kann aufkommensneutral erfolgen.
Batterieelektrische Pkw verursachen laut ICCT (2025) über ihren Lebenszyklus rund 73 % weniger Treibhausgasemissionen als vergleichbare Verbrenner. Damit ist die Reform der Dienstwagenregelung eine der schnellsten und wirksamsten Maßnahmen zur CO_2-Minderung im Verkehrssektor – und zugleich ein entscheidender Beitrag zur Stabilisierung des europäischen Emissionshandelssystems 2 (ETS 2).
Die Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs hat zudem eine zweite, oft unterschätzte Dimension: Zwischen 2030 und 2045 werden Elektrofahrzeuge voraussichtlich rund sechsmal mehr dezentrale, flexible Speicherkapazität bereitstellen als Batterie-Großspeicher. Damit wird nicht nur der Straßenverkehr dekarbonisiert, sondern zugleich die dringend benötigte Speicherbasis für überschüssigen Strom aus erneuerbaren Energien geschaffen – ein Beitrag, der die Systemkosten des Stromnetzes spürbar senken wird.
Deshalb sollten die rund 20 Millionen bis 2035 neu zugelassenen Dienstwagen keine Verbrenner mehr sein.