

# Bezahlbare Elektroautos in die Breite bringen

Optionen für ein industrie-, klima- und sozialpolitisch ausgewogenes  
Förderprogramm für den Privatwagenmarkt in Deutschland

**DISKUSSIONSPAPIER**



# Impressum

## Bezahlbare Elektroautos in die Breite bringen

Optionen für ein industrie-, klima- und sozialpolitisch ausgewogenes Förderprogramm für den Privatwagenmarkt in Deutschland

### DISKUSSIONSPAPIER

## ERSTELLT VON

### Agora Verkehrswende

Agora Transport Transformation gGmbH  
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)  
[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

### Zukunft KlimaSozial

Neue Promenade 6 | 10178 Berlin  
T +49 (0)30 224 302 61  
[www.zukunft-klimasozial.de](http://www.zukunft-klimasozial.de)  
[kontakt@zukunft-klimasozial.de](mailto:kontakt@zukunft-klimasozial.de)

## PROJEKTLEITUNG

Marion Vieweg  
[marion.vieweg@agora-verkehrswende.de](mailto:marion.vieweg@agora-verkehrswende.de)

## DURCHFÜHRUNG

### Autoren:

Marion Vieweg, Agora Verkehrswende  
Marie-Louise Zeller, Zukunft KlimaSozial  
Felicita Kaiser, Zukunft KlimaSozial

**Satz:** Marica Gehlfuß

**Korrektorat:** Planet Neun

**Titelbild:** iStock/24K-Production

Version: 1.0

Veröffentlichung: März 2025

**122-2025-DE**

### Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025): *Bezahlbare Elektroautos in die Breite bringen. Optionen für ein industrie-, klima- und sozialpolitisch ausgewogenes Förderprogramm für den Privatwagenmarkt in Deutschland.*

[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

# Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Debatte über die Krise der deutschen Automobilindustrie hat den Ruf nach Kaufförderung für Elektrofahrzeuge neu belebt. Gleichzeitig mehren sich die Forderungen nach einer sozialen Differenzierung, Social Leasing ist in aller Munde. Elektroautos leisten einen wichtigen Beitrag, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Herausforderung für die Politik liegt nun darin, drei Ziele in einem Paket zusammenzubringen: die Stärkung des Industriestandorts, die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Bezahlbarkeit von Elektromobilität auch für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen.

Offensichtlich ist, dass der Markt bisher keine ausreichende Dynamik entwickelt hat. Das Ziel der Bundesregierung von 15 Millionen rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen im Bestand bis zum Jahr 2030 ist in weite Ferne gerückt. Im Oktober 2024 waren 49,4 Millionen Pkw in Deutschland zugelassen, davon lediglich rund 1,6 Millionen rein elektrisch betrieben.<sup>1</sup> Nach dem abrupten Einstellen der Kaufprämie Ende 2023 ist der Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen in Deutschland im Jahr 2024 auf 13,5 Prozent gesunken. Ziel muss sein, den Anteil von Elektrofahrzeugen sehr schnell und sehr deutlich zu steigern.

Denn der bisher zögerliche Hochlauf der Elektromobilität gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie. Große Exportmärkte wie China setzen zunehmend auf Elektromobilität. Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen deutsche Hersteller technisch und preislich attraktive E-Pkw anbieten können. Ohne den Hochlauf wird Deutschland zudem seine Klimaziele verfehlen. Sowohl für den Klimaschutz als auch für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit ist entscheidend, dass in Deutschland ein starker Heimatmarkt für Elektromobilität entsteht.

Auch der sozialpolitische Handlungsdruck wächst, denn der Ausstoß von CO<sub>2</sub> bekommt zunehmend einen marktgerechten Preis. Fossile Kraftstoffe wie Benzin und Diesel werden deshalb perspektivisch teurer werden. Ein merklicher Preisanstieg ist ab 2027 möglich, wenn die Sektoren Verkehr und Gebäude mit ihren Emissionen in

den europäischen Emissionshandel übergehen. Für Menschen, die bisher auf ein Verbrennerfahrzeug angewiesen sind, wird es deshalb immer wichtiger, auf Elektroautos oder den öffentlichen Verkehr umzusteigen zu können.

Dieses Diskussionspapier analysiert die politischen Optionen zur Förderung von Elektroautos für den privaten Gebrauch in Deutschland. Es gibt eine Übersicht über den Fahrzeugmarkt, erklärt mögliche Förderansätze – Kaufprämien, Leasing, Kredite – und es geht darauf ein, wie dabei nach Einkommen differenziert werden kann. Damit konzentriert sich das Papier auf einen Teilaspekt beim Hochlauf der Elektromobilität. Weitere wichtige Aspekte sind Dienstwagen und Unternehmensflotten, Energie- und Ladepreise, Ladeinfrastruktur oder Steuervorteile.

Eine neue Bundesregierung hat die Aufgabe, rasch eine Gesamtstrategie für die Förderung der Elektromobilität zu entwickeln und umzusetzen. Dabei wird sie auch ein industrie-, klima- und sozialpolitisch ausgewogenes Modell zur Förderung von Privatpersonen beim Kauf von Elektroautos entwickeln müssen.

Mit unserem Papier möchten wir die politische Diskussion und den Entscheidungsprozess unterstützen. Wir zeigen auf, welche Möglichkeiten es gibt und welche Vor- und Nachteile sie haben. Eine übergreifende Stoßrichtung scheint uns aber vorteilhaft zu sein: erst günstigere Elektrofahrzeuge in die Breite bringen und in die einkommensgestaffelte Förderung einsteigen; dann in einem zweiten Schritt auf eine bedarfsorientierte Förderung umstellen und stärker auf die Gruppen konzentrieren, die trotz des breiten Angebots an günstigeren Fahrzeugen noch immer keine für sie bezahlbare Alternative zum Verbrennerfahrzeug haben.

Wir freuen uns auf die weitere Debatte und wünschen eine anregende Lektüre.

**Wibke Zimmer,**

Stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende

**Brigitte Knopf,**

Direktorin von Zukunft KlimaSozial

Berlin, 3. März 2025

---

1 Kraftfahrt-Bundesamt (2024).

# Inhalt

<b>1   Einführung</b>	<b>5</b>
1.1 Rückblick: Ausgestaltung des Umweltbonus in Deutschland	8
1.2 Seitenblick: Social Leasing in Frankreich	9
<b>2   Berücksichtigung des Fahrzeugmarktes</b>	<b>13</b>
2.1 Modellverfügbarkeit und Preise von Neuwagen	13
2.2 Situation Gebrauchtwagenmarkt	14
2.3 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf den Fahrzeugmarkt	16
<b>3   Förderinstrumente für den Fahrzeugkauf</b>	<b>17</b>
3.1 Kaufprämien	17
3.2 Gefördertes Leasing	17
3.3 Geförderte Kredite	18
3.4 Steuerrechtliche Instrumente	19
3.5 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf die Förderinstrumente	19
<b>4   Berücksichtigung von Einkommen</b>	<b>21</b>
4.1 Optionen für eine Differenzierung nach Einkommen	22
4.2 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf das Einkommen	25
<b>5   Förderkriterien</b>	<b>26</b>
5.1 Mögliche Förderkriterien für Antragstellende	26
5.2 Mögliche Förderkriterien für Fahrzeuge	29
5.3 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf die Gestaltung von Kriterien	32
<b>6   Stufenmodell zur gezielten Förderung</b>	<b>34</b>
<b>7   Leitgedanken für bezahlbare Elektromobilität</b>	<b>37</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>40</b>

# 1 | Einführung

Die deutsche Automobilindustrie steckt in der Krise. Gleichzeitig rückt das Erreichen der Klimaziele – insbesondere im Verkehr – in weite Ferne. Eine Neubelebung der Nachfrage nach Elektroautos kann in beiden Bereichen Abhilfe schaffen. Dazu werden klare und verlässliche Rahmenbedingungen benötigt.

Im vorliegenden Diskussionspapier geht es um die Frage, in welcher Form eine Kaufförderung für Privatpersonen hilfreich sein kann, um einen starken Heimatmarkt für Elektromobilität in Deutschland aufzubauen. Die hohen Anschaffungskosten sind ein wichtiges Hindernis bei der individuellen Entscheidung für einen E-Pkw.<sup>1</sup> Obwohl knapp ein Drittel aller Neufahrzeuge von privaten Haushalten zugelassen wird, setzt die Bundesregierung derzeit keine staatlichen Anreize für Privatpersonen, sich für einen E-Pkw zu entscheiden. Da viele elektrisch betriebene Modelle immer noch teurer sind als vergleichbare Verbrenner, kann eine Förderung beim Kauf aber eine wichtige Rolle spielen.

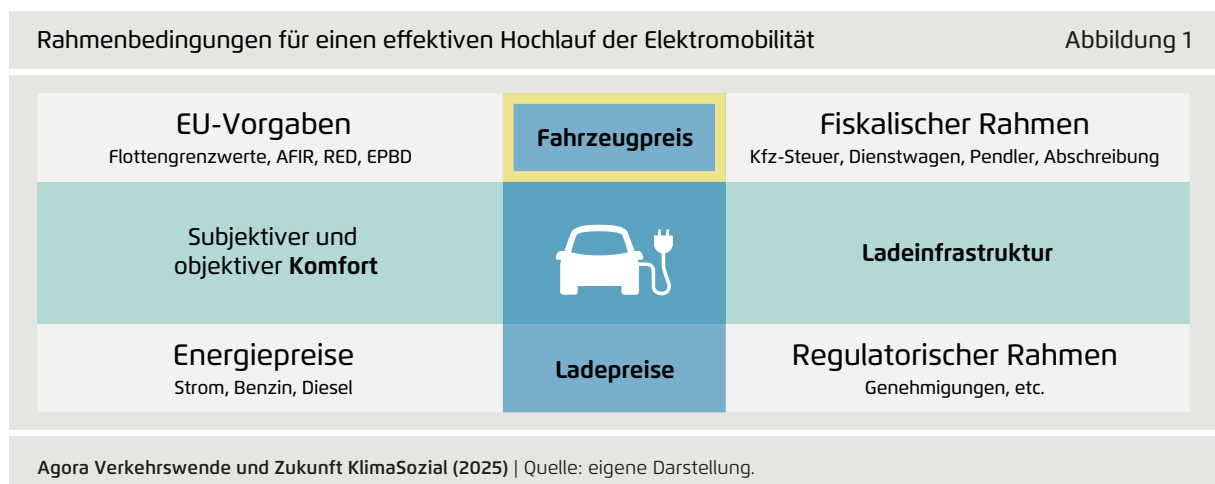
Nicht adressiert werden in diesem Papier Förderprogramme, die auf Unternehmen und Dienstwagen abzielen. Für diese Bereiche gibt es bereits fiskalische Anreize über Sonderabschreibungsmöglichkeiten und den niedrigeren Satz zur Besteuerung von Dienstwagen. Dennoch sollte auch über zusätzliche Instrumente nachgedacht werden, um den Anteil an elektrischen Neuzulassungen in Flotten weiter zu steigern.

Ebenfalls nicht adressiert werden in diesem Papier die Ladepreise. Neben dem Fahrzeugpreis spielen sie die größte Rolle für die Gesamtkosten des Pkw – vor allem im Vergleich zu äquivalenten Verbrennermodellen. Das ist besonders für untere und mittlere Einkommensgruppen relevant, da diese häufig zur Miete und in Mehrfamilienhäusern wohnen, wo eigene Ladestationen keine ökonomisch sinnvolle Alternative darstellen. Hierzu werden derzeit mehrere Maßnahmen diskutiert. Einige haben zum Ziel, den Wettbewerb zu stärken, während andere über direkte Eingriffe des Staates die Preise senken sollen. Das kann beispielsweise durch eine Senkung der Stromsteuer und der Netzentgelte geschehen oder durch die Verpflichtung zum Angebot dynamischer Stromtarife, was über bidirektionales Laden Kostenvorteile bietet.<sup>2</sup> Dabei spielen auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Verbrenner eine Rolle und könnten genutzt werden, um Elektrofahrzeuge wettbewerbsfähiger zu machen.

Neben diesen ökonomischen sind viele weitere Faktoren relevant für den Hochlauf der Elektromobilität. Für die individuelle Kaufentscheidung spielt zum Beispiel auch der Komfort eine wichtige Rolle. Dazu gehören etwa die Verfügbarkeit und Ausstattung von Fahrzeugmodellen, die Reichweite sowie eine ausreichende Abdeckung mit Ladeinfrastruktur und die Einfachheit des Handlings (beispielsweise in der Zahlungsabwicklung). Hinzu kommen Rahmenbedingungen auf europäischer und nationaler Ebene, die Fiskalgesetzgebung und die Energiepreise für Strom und Kraftstoffe (siehe Abbildung 1).

1 Siehe DAT (2024).

2 Siehe Agora Verkehrswende (2023 a).



Damit der schnelle Hochlauf der Elektromobilität gelingt, wird ein in sich schlüssiges Gesamtpaket benötigt, das sowohl private als auch gewerbliche Zulassungen, die Ladepreise und den Komfort adressiert und darüber hinaus auch die weiteren Rahmenbedingungen berücksichtigt. Ein auf den Fahrzeugpreis ausgerichtetes und einkommensabhängiges Förderprogramm für Privatpersonen, wie es in diesem Papier diskutiert wird, muss als Teil eines solchen Gesamtpakets verstanden werden.

### Steigende CO<sub>2</sub>-Preise erfordern Alternativen zum Umstieg

Neben Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit sorgt ein weiterer Aspekt für besondere Dringlichkeit beim Hochlauf der Elektromobilität: der absehbare Anstieg der Preise für fossile Kraftstoffe. Über das deutsche Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) steigen bis 2026 die CO<sub>2</sub>-Preise bis auf 65 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Ab 2027 tritt das europäische Emissionshandelssystem für Verkehr und Gebäude (EU-ETS 2) in Kraft, ein offenes Emissionshandelssystem, in dem noch unklar ist, wie sich diese Preise weiterentwickeln. Schätzungen variieren von etwa 70 bis 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Damit könnten die Kraftstoffpreise im Jahr 2027 um bis zu 31 Cent pro Liter Benzin und 35 Cent pro Liter Diesel steigen.<sup>3</sup> Die zusätzlichen Kosten können Haushalte in bestimmten Situationen finanziell überfordern oder die soziale Teilhabe einschränken und verstärken damit bestehende soziale Ungleichgewichte in der Mobilität weiter.

Haushalte haben generell zwei Möglichkeiten, steigenden Kosten entgegenzuwirken:

1. Sie können mehr Wege mit alternativen Verkehrsmitteln zurücklegen, also mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), dem Rad oder zu Fuß, sofern das lokale Angebot das erlaubt. Der zügige Ausbau des ÖV-Angebots ist dabei unverzichtbar, um langfristig bezahlbare, klimaneutrale Mobilität zu gewährleisten<sup>4</sup> und bestehende Mobilitätsarmut zu bekämpfen.<sup>5</sup> Kurzfristig könnte der Ausbau in Regionen mit stark betroffenen Gruppen priorisiert werden, um geeignete Alternativen zum Pkw zu schaffen, beispielsweise durch *On-demand*-Verkehre. Gleichzeitig erscheint eine

gezielte Förderung der Fahrpreise für vulnerable Gruppen sinnvoll.

2. Haushalte können auch vom Verbrenner auf ein Elektrofahrzeug wechseln und so höhere Kraftstoffpreise umgehen.

Bisher kam die Förderung von Elektromobilität vor allem höheren Einkommensgruppen zugute.<sup>6</sup> Diese können sich die noch sehr teuren Neuwagen eher leisten oder profitieren von Dienstwagen. Damit Elektrifizierung auch für die Mitte der Gesellschaft und für besonders von Kraftstoffpreissteigerungen betroffene Gruppen attraktiv und erschwinglich wird, müssen mehr vergleichsweise günstige Modelle verfügbar sein und sich zeitnah auch im Gebrauchtwagenmarkt wiederfinden. Gleichzeitig ist es wesentlich, das Vertrauen der Bevölkerung in die Technik und den Wert der Fahrzeuge zu stärken. Dazu werden passende politische Rahmenbedingungen benötigt. Dies gilt es bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen für Elektromobilität zu berücksichtigen.

### Fördermaßnahmen für den Kauf von Elektrofahrzeugen haben klima-, sozial- und industriepolitische Komponenten

Kern bei der Gestaltung von Fördermaßnahmen ist die Zieldefinition. Zur erfolgreichen Förderung von Elektromobilität müssen drei Zieldimensionen gegeneinander abgewogen und möglichst miteinander in Einklang gebracht werden: die sozial gerechte Ausgestaltung, der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und der Schutz des Klimas (siehe Abbildung 2). Welche Schwerpunkte politisch gesetzt werden, bestimmt die Wahl von Kriterien und deren konkrete Ausgestaltung.

Die kurz- und mittelfristigen Anstrengungen beim Ausbau der Elektromobilität sollten aufgrund der wachsenden Herausforderungen auf die Förderung von vergleichsweise günstigen Elektrofahrzeugen abzielen, da E-Pkw für große Teile der Bevölkerung nach wie vor nicht bezahlbar sind. Zudem sollte die Förderung auf Personengruppen abzielen, die besonders von steigenden Kraftstoffpreisen betroffen sind. Für das Gelingen der Transformation ist es wichtig, dass der Umstieg auch Personen mit unteren und mittleren Einkommen ermög-

3 Siehe Agora Energiewende and Agora Verkehrswende (2023).

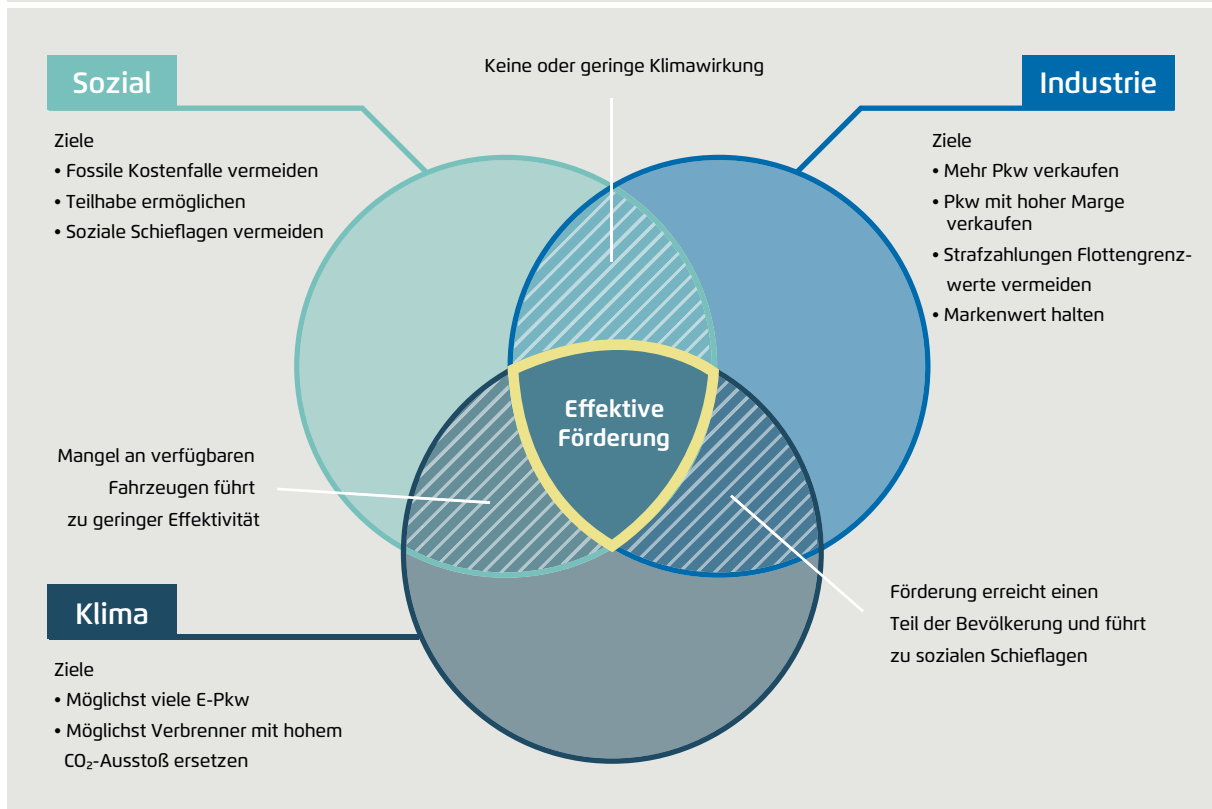
4 Siehe Agora Verkehrswende (2023 d).

5 Siehe Agora Verkehrswende (2023 c).

6 Zukunft KlimaSozial (2024), Fraunhofer ISI and Technopolis Deutschland GmbH (2024).

Zieldimensionen für effektive Förderung

Abbildung 2



Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025) | Quelle: eigene Darstellung.

licht wird.<sup>7</sup> Nur so kann der Antriebswechsel in der Gesellschaft ankommen und sozialen Ungleichgewichten aufgrund steigender Kraftstoffpreise entgegengewirkt werden. Umgekehrt wird es nur mit Adressierung der breiten Mitte gelingen, einen starken Heimatmarkt für Elektromobilität aufzubauen und so die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu stärken.

Es besteht damit der Bedarf, genau zu definieren, wer von möglichen Maßnahmen besonders betroffen ist. Dies ist für nationale Maßnahmen notwendig, die das Ziel einer sozial ausgewogenen Förderung haben; aber auch die EU fordert eine solche Definition im Rahmen der Verwendung der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung des zweiten Emissionshandels für Gebäude und Verkehr (EU-ETS 2) und für den Klima-Sozialfonds. Dieser wurde im Rahmen des EU-ETS 2 eingerichtet und soll von steigenden

CO<sub>2</sub>-Preisen besonders betroffene Gruppen unterstützen. Dies sind solche, die entweder keinen Zugang zu Mobilität haben oder nicht in der Lage sind oder Schwierigkeiten haben, die Kosten für privaten oder öffentlichen Verkehr zu tragen.<sup>8</sup> Die genaue Ausgestaltung dieser Definition erfolgt in jedem Mitgliedsstaat.

Für einen schnellen Hochlauf der Elektromobilität ist allerdings eine breiter angelegte Förderung notwendig, als es die Mittel im Klima-Sozialfonds ermöglichen. Die Mittel können jedoch eine solche breite Förderung sinnvoll unterstützen und E-Pkw für Bevölkerungsgruppen erschwinglich machen, die zusätzlichen Förderbedarf haben. Wie eine breite Förderung für viele Bevölkerungsgruppen funktionieren kann, zeigen die folgenden Kapitel.

7 Siehe Zukunft KlimaSozial (2023).

8 European Union (2023).

## 1.1 Rückblick: Ausgestaltung des Umweltbonus in Deutschland

In der Vergangenheit wurden beim Umweltbonus Kauf und Leasingmodelle gefördert (siehe Box 1). In beiden Fällen wurde der Kaufpreis um die Fördersumme reduziert.

Beim Umweltbonus traten Käuferinnen und Käufer, unabhängig ob Kauf oder Leasing, zunächst in Vorleistung und konnten anschließend den Antrag auf Erstattung stellen.<sup>9</sup> Dies ist administrativ effizient, allerdings besonders für untere und mittlere Einkommensgruppen

nicht praktikabel: Häufig sind die Mittel nicht vorhanden, um in Vorleistung zu treten. Zusätzlich besteht die Unsicherheit, möglicherweise keine Erstattung zu bekommen. Die Ablehnungsquote in den letzten drei Förderjahren lag allerdings nur noch bei unter zwei Prozent.

Die hohen Preise elektrisch betriebener Neuwagen in Kombination mit der Notwendigkeit, in Vorleistung zu gehen, führte dazu, dass vor allem Haushalte mit hohem Einkommen von der Förderung profitierten. Nur 18 Prozent aller Geförderten hatten ein Haushaltsnettoeinkommen von unter 3.200 Euro, während 33 Prozent aller geförderten Haushalte über 6.000 Euro netto verdienen.<sup>10</sup>

9 Ab Februar 2020, davor wurde ein zweistufiges Verfahren mit Zuwendungsbescheid und Verwendungsnachweis angewandt.

10 Fraunhofer ISI and Technopolis Deutschland GmbH (2024).

### Box 1 | Förderbedingungen des Umweltbonus in Deutschland bis Ende 2023<sup>11</sup>

Elektromobilität wurde zwischen 2016 und Ende 2023 von der Bundesregierung gefördert. Es wurde der Kauf und das Leasing von Fahrzeugen gefördert.

**Personen:** Die Förderung war zunächst nicht auf bestimmte Personengruppen beschränkt. Ab dem 1. September 2023 wurde die Förderung auf Privatpersonen beschränkt.

**Fahrzeuge:** Ab 2023 wurden nur noch rein batterie- und brennstoffzellenbetriebene Fahrzeuge gefördert. Es wurden Neufahrzeuge und junge Gebrauchte (bis ein Jahr) bis zu einem Neupreis von 65.000 Euro<sup>12</sup> gefördert. Die Förderbeträge waren gestaffelt für Fahrzeuge mit einem Kaufpreis von unter und über 40.000 Euro. Ab Januar 2024 war eine Reduzierung der Obergrenze zur Förderfähigkeit von Fahrzeugen auf 45.000 Euro geplant. Junge Gebrauchte wurden nur gefördert, wenn sie zuvor keine Förderung erhalten hatten und für maximal 80 Prozent des Neuwagenpreises gekauft wurden.

**Instrumente:** Der Erwerb eines Fahrzeugs wurde durch Kaufprämien gefördert, die in gleicher Höhe auch beim Leasing oder einer Finanzierung des Fahrzeugs galten. Bei Leasing-Laufzeiten zwischen 12 und einschließlich 23 Monaten wurde der Förderbetrag reduziert, kürzere Laufzeiten wurden nicht gefördert. Auch für den Neuwagenkauf wurde eine Mindesthaltedauer von 12 Monaten definiert.

11 BMDV (2022)

12 Nettolistenpreis des Basismodells.



**Antragsprozess:** Der Fahrzeugwerbende schloss zunächst mit dem Händler oder Leasingunternehmen den Vertrag ab und trat in Vorleistung. Dies galt auch für Leasingverträge. Anschließend wurde der Antrag auf Erstattung bei der BAFA gestellt, bearbeitet und, wenn erfolgreich, ausbezahlt.

**Fördersätze:** Die Förderung wurde zu zwei Dritteln vom Bund und zu einem Drittel von den Herstellern getragen.

Übersicht Fördersummen des Umweltbonus 2023

Tabelle 1

	Bis 40.000 Euro	Über 40.000 bis 65.000 Euro
Kauf Neufahrzeug und Leasing ab 24 Monate	6.750 Euro	4.500 Euro
Kauf junger Gebrauchter und Leasing ab 24 Monate	4.500 Euro	
Leasing Neufahrzeug ab 12 bis einschließlich 23 Monate	3.375 Euro	2.250 Euro
Leasing junger Gebrauchter ab 12 bis einschließlich 23 Monate	2.250 Euro	

Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025) | Quelle: BMDV (2022)

Die Kaufprämie der Jahre 2016 bis 2023 förderte insgesamt über zwei Millionen Fahrzeuge, knapp über 1,4 Millionen davon rein batterieelektrisch betriebene, bei einer Gesamtfördersumme von 10,2 Milliarden Euro. Mitnahme- und Vorzieheffekte vermindern die Effektivität von Förderungen und quantifizieren die Tatsache, dass ein Teil der begünstigten Personen auch ohne die Förderung ein elektrisches Fahrzeug gekauft hätte, eventuell aber zu einem späteren Zeitpunkt. Diese Effekte waren bei der Kaufprämie insbesondere bei Privatpersonen erheblich, nahmen jedoch über den Förderzeitraum ab. Der Anteil solcher Effekte sank von knapp über 50 Prozent in der ersten Förderperiode (2016 bis Juli 2020) auf unter 40 Prozent im Jahr 2023.<sup>13</sup>

## 1.2 Seitenblick: Social Leasing in Frankreich

Der Erfolg des in Frankreich zum Jahresbeginn 2024 eingeführten *Mon leasing électrique*, in Deutschland unter dem Begriff *Social Leasing* bekannt, hat auch in Deutsch-

land zu verstärkten Debatten über eine soziale Ausgestaltung von Förderinstrumenten von Elektromobilität geführt. Im französischen Förderprogramm waren 25.000 Fahrzeuge mit einem maximalen Fördervolumen von 650 Millionen Euro vorgesehen. Bereits nach sechs Wochen waren 90.000 Anträge eingegangen und die Annahme von Anträgen wurde ausgesetzt. Insgesamt wurden 50.000 Anträge bewilligt. Eine nächste Antragsrunde für 2025 ist geplant, aber noch nicht gesichert.

Ebenso wie der Umweltbonus setzt das *Social Leasing* eine maximale Fördersumme pro Fahrzeug fest. Anders als in Deutschland werden aber klare Vorgaben für die aus der Förderung resultierenden Leasingraten gemacht. Der Antragstellende muss nicht in Vorleistung gehen, sondern schließt den Vertrag mit dem Leasingunternehmen erst nach erfolgreichem Bescheid ab.

<sup>13</sup> Fraunhofer ISI and Technopolis Deutschland GmbH (2024).

## Box 2 | Förderbedingungen im *Social Leasing* in Frankreich<sup>14</sup>

**Personen:** Es werden in Frankreich lebende Personen mit einem gewichteten Jahresreferenzeinkommen von unter 15.400 Euro gefördert. Dieses Einkommen entspricht dem Median. Das bedeutet, dass die Hälfte der Bevölkerung auf Basis des Einkommens antragsberechtigt ist. Zu beachten ist, dass das gewichtete Referenzeinkommen (*revenu fiscal de référence par part*) nicht mit in Deutschland üblichen Einkommensdefinitionen wie Bruttoeinkommen oder Haushaltsnettoeinkommen vergleichbar ist, da es die Anzahl der im Haushalt lebenden Personen berücksichtigt. Zudem besteht in Frankreich die Pflicht, eine Einkommensteuererklärung zu machen, sodass alle potenziell Antragsberechtigten ihr individuelles gewichtetes Referenzeinkommen über die Steuererklärung kennen (siehe Kapitel 4.1).

Zusätzlich werden nur Personen gefördert, die eine Pendelstrecke von mehr als 15 Kilometern zur Arbeit haben oder beruflich bedingt mehr als 8.000 Kilometer pro Jahr fahren.

**Fahrzeuge:** Es werden Fahrzeuge bis zu einem Neupreis von 47.000 Euro gefördert. Fahrzeuge dürfen maximal 3,5 Jahre alt sein und nicht mehr als 2.400 Kilogramm wiegen und müssen einen Mindestwert von 60 Punkten beim sogenannten Umweltscore erreichen (siehe Box 3). Der Umweltscore beinhaltet die Treibhausgasemissionen, die bei der Herstellung und dem Transport des Fahrzeugs inklusive aller Komponenten entstehen. Die Liste aller zugelassenen Modelle wird auf der Website des französischen Umweltbundesamtes (ADEME) veröffentlicht.<sup>15</sup>

**Instrumente:** Die Förderung beinhaltet ausschließlich Leasing.

**Fördersätze:** Die Förderung setzt sich aus dem in Frankreich gültigen Kaufbonus, der ebenfalls nach Einkommen gestaffelt ist, von 7.000 Euro und einer weiteren Förderung von bis zu 6.000 Euro zusammen. Die Förderung wird nicht an die Antragsteller:innen ausgezahlt, sondern an die Leasingunternehmen. Diese geben den Vorteil dann über vergünstigte Leasingraten an die Antragsteller:innen weiter. Der genaue Förderbetrag für jedes Modell bestimmt sich aus der Differenz zwischen der marktüblichen Leasingrate und der vereinbarten geförderten Rate. Leasingraten müssen unter 100 Euro liegen, können aber für Familienfahrzeuge bis zu 150 Euro betragen.

**Antragsprozess:** Anträge werden online gestellt. Nach erfolgreichem Bescheid schließt der Antragnehmende direkt einen Vertrag mit dem Leasingunternehmen ab. Die Fördersumme fließt an das Leasingunternehmen.

<sup>14</sup> Ministères de Aménagement du Territoire Transition Écologique (2024).

<sup>15</sup> ADEME (o. J.).

**Social Leasing als ein Element im Instrumentenmix**

*Social Leasing* ist in Frankreich eingebettet in einen breiten Instrumentenmix zur Förderung von Elektrifizierung. Dies beinhaltet Förderprogramme, regulatorische und fiskalische Maßnahmen. Eine direkte Förderung erfolgt über eine Kaufprämie, die auch für Gebrauchtwagen gilt, eine Umtauschprämie, die beim Recycling eines Altfahrzeugs zusätzlich in Anspruch genommen werden kann, und über Mikrokredite zum Pkw-Kauf für einkommensschwache Haushalte. Alle Instrumente unterliegen den gleichen Fahrzeugkriterien und Einkommensgrenzen.<sup>16</sup>

Ein weiterer Anreiz für den Erwerb von Elektro-Pkw wird über eine CO<sub>2</sub>-basierte Steuer beim Kauf erreicht. Diese muss ab einem ermittelten Emissionswert von 118 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer (nach WLTP) gezahlt werden und steigt auf bis zu 60.000 Euro pro Fahrzeug. Dazu kommen Abgaben basierend auf dem Fahrzeuggewicht.<sup>17</sup>

Seit 2019 gibt es außerdem für Unternehmen, die direkt oder indirekt eine Flotte von mehr als 100 Fahrzeugen<sup>18</sup> verwalten, eine Quote für emissionsarme Fahrzeuge bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Die Quote betrug 2022 und 2023 zehn Prozent und erhöhte sich im Jahr 2024 auf 20 Prozent. Die Quote steigt in Schritten bis zu 70 Prozent im Jahr 2030. Da im Gesetz jedoch keine Sanktionen vorgesehen sind, erreichten nach einer Analyse von Transport & Environment im Jahr 2023 nur 60 Prozent der verpflichteten Unternehmen die vorgegebene Quote.<sup>19</sup> Ein Gesetzentwurf, der Sanktionsmechanismen und eine Überarbeitung der Quotenstaffelung enthält, wurde im Februar 2024 eingebracht und befindet sich noch im Gesetzgebungsverfahren.<sup>20</sup>

Das *Social Leasing* bietet damit eine sinnvolle Ergänzung zu den bereits bestehenden Instrumenten und geht mit der Einbeziehung der Pendeldistanz einen weiteren Schritt in eine zielgerichtete Förderung von besonders betroffenen Haushalten. Wichtig ist, dass Leasing in Frankreich im Privatmarkt eine größere Rolle spielt als in Deutschland. Im Jahr 2023 wurden dort 53 Prozent aller von Privat-

personen zugelassenen Neuwagen geleast,<sup>21</sup> während im gleichen Zeitraum in Deutschland nur 25 Prozent der Fahrzeuge an Privatpersonen über Leasing verkauft wurden.<sup>22</sup>

16 Ministère de l'Aménagement du Territoire Transition Écologique (o. J.).

17 République Française (o. J.).

18 Pkw und Nutzfahrzeuge von weniger als 3,5 Tonnen.

19 T&E (2024 b).

20 T&E (2024 a).

21 T&E (2024 b).

22 DAT (2024).

### Box 3 | Umweltscore<sup>23</sup>

Ein Kernelement des *Social Leasing* sind die Anforderungen des Umweltscore an zugelassene Fahrzeuge. Die französische Regierung hat hier eine eigene Methode definiert, um den Kohlenstoffabdruck der Fahrzeugproduktion zu ermitteln. In die Bewertung fließt die Produktion des verwendeten Stahls, Aluminiums, der Batterie und von Materialien zur Montage ein. Außerdem werden Emissionen beim Transport von Komponenten und Fahrzeugen berücksichtigt.

Es ist sinnvoll, Treibhausgasemissionen über die gesamte Wertschöpfungskette zu betrachten. Da durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs während der Nutzung weit weniger Emissionen anfallen, kommt den Emissionen in der Fahrzeugherstellung eine wesentlich größere Rolle zu.

Zudem ist es für alle Fahrzeuge, auch Verbrenner, zunehmend wichtig, dass auch Vorketten und Materialien, wie beispielsweise der genutzte Stahl, möglichst klimaschonend produziert sind. Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Produkten wird auch im internationalen Handel immer wichtiger, wie am europäischen Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) zu sehen ist. Die EU hat hierzu bereits Vorgaben erlassen, wie die Emissionen von Importgütern zu ermitteln sind, aber es bestehen noch methodische Unsicherheiten und es fehlen international harmonisierte Standards.

Umgekehrt haben Zulieferer und Fahrzeughersteller ein strategisches Interesse daran, dass sich emissionsmindernde Innovationen verlässlich belegen lassen. Fairer Wettbewerb um die besten Lösungen setzt vergleichbare und transparente Maßstäbe, einheitliche Rechenregeln und Bewertungskriterien voraus.

Eine Herausforderung bisheriger Methoden zur Ermittlung des Kohlenstoffabdrucks ist der Mangel an verfügbaren Primärdaten. Es werden überwiegend Sekundärdaten verwendet, die hinsichtlich Genauigkeit und Spezifität begrenzt aussagefähig sind. Für die Nutzung bei politischen Instrumenten, wie beispielsweise Förderprogrammen, sind präzise produkt- und herstellereinspezifische Daten notwendig. Nur möglichst international einheitliche Methoden und die Sicherung von Datenqualität ermöglichen fairen internationalen Wettbewerb und geben der Wirtschaft Anreize, besonders klimafreundlich zu produzieren. Ein erster Schritt kann hier die Entwicklung von einheitlichen Standards auf EU-Ebene sein.

23 Basierend auf ETA (2024).

## 2 | Berücksichtigung des Fahrzeugmarktes

### 2.1 Modellverfügbarkeit und Preise von Neuwagen

Eine zentrale Voraussetzung für bezahlbare E-Pkw ist die Verfügbarkeit von bezahlbaren Fahrzeugen und die Antwort auf die Frage, wer Neuwagen kauft. Die Auswertung der Pkw-Kosten privater Haushalte für das Jahr 2021 ergab, dass sich die Ausgaben der Haushalte für den Betrieb eines Pkw in der Regel auf zehn bis elf Prozent des Haushaltsnettoeinkommens belaufen.<sup>24</sup> In einem Haushalt mit einem Einkommen von 1.500 Euro netto wären dies 150 Euro an monatlichen Kosten. Dabei sind auch Energiekosten, Steuern, Versicherung und Werkstattkosten zu berücksichtigen, so dass zum Beispiel für eine Leasingrate nur deutlich unter 100 Euro bleiben. Bei den 20 Prozent der Haushalte mit dem höchsten Einkommen machen die Kosten fürs Auto nur etwa sieben Prozent des Einkommens aus, ihnen steht aber absolut mit mehr als 450 ausgegebenen Euro im Monat deutlich mehr Geld dafür zur Verfügung.

In der Regel können bei niedrigem Einkommen also keine teuren Fahrzeuge finanziert werden. Dementsprechend ist der Anteil der Neuwagen in den unteren Einkommensgruppen auch gering. Im Jahr 2017 hatten nur 5,5 Prozent der Haushalte mit Pkw und einem Nettoeinkommen von unter 1.500 Euro ein Fahrzeug, das nicht älter als drei Jahre war. Der Großteil dieser Pkw waren Klein- oder Kompaktwagen (siehe Tabelle 2). Auch bei Haushalten der Mittelschicht, die zwischen 1.500 und

3.000 Euro netto verdienen, führen nur 11,2 Prozent einen neuen Wagen. Hier überwiegen jedoch Kompaktwagen und auch mittelgroße Pkw stellen ein Viertel der Neuwagen.<sup>25</sup>

Das liegt unter anderem an den hohen Neuwagenpreisen, auch für Verbrenner, obwohl hier die Auswahl an günstigen Fahrzeugen wesentlich höher ist als für batterieelektrisch betriebene Pkw (siehe Abbildung 3). Im Durchschnitt kostete ein Neuwagen im Jahr 2023 44.600 Euro, während Gebrauchtwagen im Durchschnitt 18.600 Euro kosteten.<sup>26</sup>

Bei reinen E-Pkw (BEV) waren nach der unverbindlichen Herstellerempfehlung im September 2024 nur etwa zehn Prozent der im Markt verfügbaren Modelle günstiger als 40.000 Euro. Real werden erhebliche Rabatte gewährt, entweder direkt von den Herstellern oder vom Handel. Generell sind beim Neuwagenkauf Rabatte oder Zusatzleistungen üblich. Im Jahr 2023 wurden bei 92 Prozent aller Käufe Rabatte oder Zusatzleistungen gewährt.<sup>27</sup> Bei Ausgangspreisen von in der Regel über 35.000 Euro reichen diese allerdings nicht aus, um elektrische Fahrzeuge auch für untere Einkommensgruppen erschwing-

25 Daten: BMDV (2017), erhoben 06/2016 bis 08/2017. Daten der Erhebung MiD 2023 werden ab Frühjahr 2025 zur Verfügung stehen, aber es ist keine substantielle Änderung der Verhältnisse in Bezug auf den Neuwagenbesitz nach Einkommensgruppen zu erwarten.

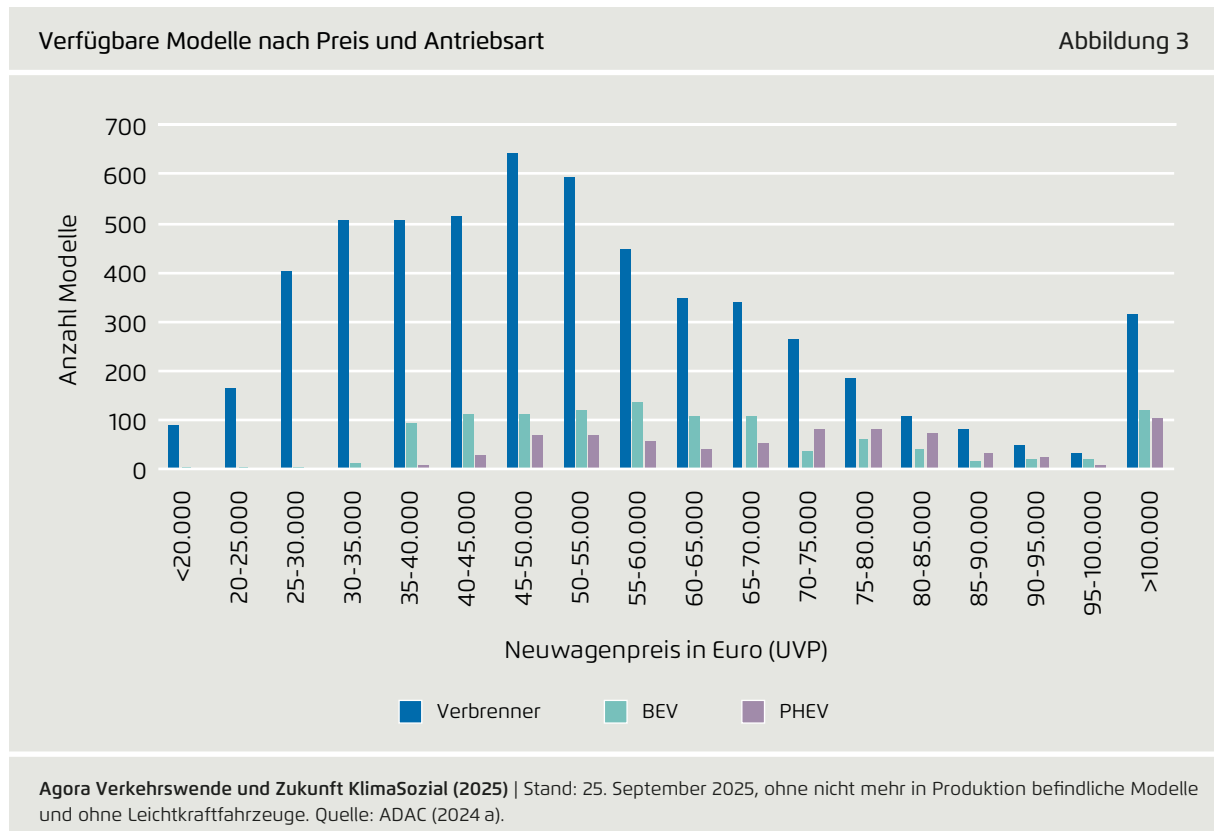
26 ICCT (2024).

27 DAT (2024).

24 Siehe Agora Verkehrswende (2023 b).

	Unter 1.500 Euro	1.500 bis 3.000 Euro	3.000 bis 4.000 Euro	Über 4.000 Euro
<b>Klein</b>	49 %	29 %	19 %	17 %
<b>Kompakt</b>	29 %	37 %	36 %	29 %
<b>Mittel</b>	12 %	24 %	31 %	37 %
<b>Groß</b>	3 %	6 %	10 %	14 %
<b>Nicht zuzuordnen</b>	6 %	3 %	3 %	3 %
<b>Anteil Haushalte mit Neuwagen*</b>	<b>5,5 %</b>	<b>11,2 %</b>	<b>14 %</b>	<b>17,5 %</b>

Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025) | Quelle: BMDV (2017), \*Anteile Haushalte mit Pkw die nicht älter als drei Jahre sind an Haushalten mit Pkw



lich zu machen. Zusätzlich sind im Markt 68 Modelle von elektrischen Leichtkraftfahrzeugen verfügbar, die alle unter 25.000 Euro kosten. Diese sind in der Regel aber eher für den Stadtverkehr geeignet, da sie eine geringere Reichweite haben – als Ein- oder Zweisitzer sind sie auch nicht für Familien geeignet. Auch einige der günstig verfügbaren elektrischen Klein- und Kleinwagen sind nicht familientauglich. Familien müssen daher häufig auf höhere Preissegmente ausweichen, um ihrem Platzbedarf gerecht zu werden.

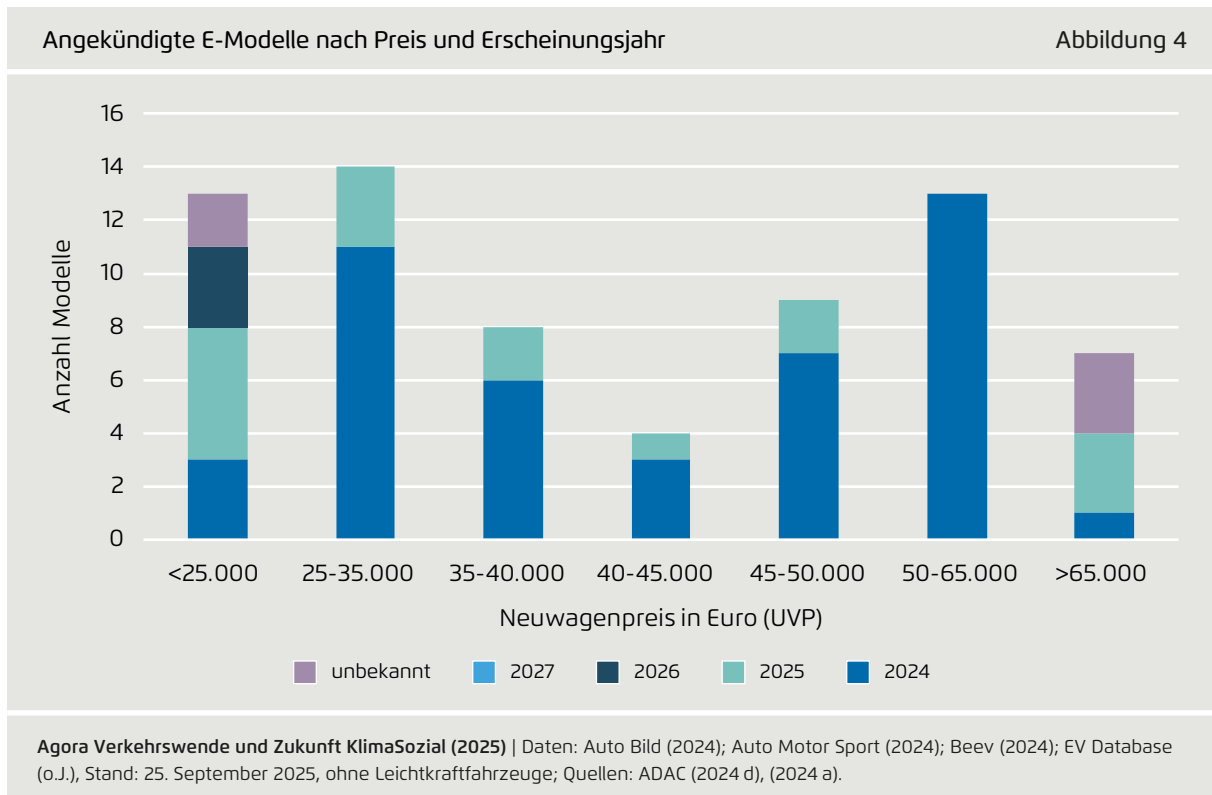
Insbesondere für das vierte Quartal 2024 hatten die Hersteller noch einige Pkw-Modelle im Bereich bis 35.000 Euro angekündigt und im Jahr 2025 sollen weitere folgen, auch solche unter 25.000 Euro (siehe Abbildung 4). Auch wenn noch nicht alle Preise veröffentlicht wurden, ist bereits jetzt klar, dass sich die Verfügbarkeit von günstigeren E-Pkw-Modellen im Jahr 2025 verbessern wird.

## 2.2 Situation Gebrauchtwagenmarkt

Für die Verfügbarkeit von günstigeren E-Autos auf dem Gebrauchtwagenmarkt sind Firmenwagen und gewerblich genutzte Pkw entscheidend. Im Jahr 2024 entfielen laut Kraftfahrtbundesamt 67,5 Prozent der Neuzulassungen in Deutschland auf gewerbliche Halter, darunter 35,2 Prozent Kfz-Handel sowie Vermieter und Carsharing-Dienstleister. Der Anteil liegt in den größeren und teureren Fahrzeugsegmenten noch höher, so waren beispielsweise 86,8 Prozent aller Oberklassefahrzeuge in gewerblicher Hand.<sup>28</sup>

Die Haltedauer ist im gewerblichen Bereich deutlich niedriger als bei Privatpersonen. Es dominiert das Leasing von Fahrzeugen, was gemeinsam mit bestehenden Dienstwagenregelungen dazu führt, dass diese in der Regel zwischen ein und drei Jahre gefahren und anschließend an das Leasingunternehmen zurückgegeben werden. Diese Fahrzeuge werden dann häufig auf dem

<sup>28</sup> Kraftfahrt-Bundesamt (2025).



Gebrauchtwagenmarkt zum Kauf angeboten, da es noch wenige Angebote für Gebrauchtwagen-Leasing gibt.

Nach drei Jahren hat ein Fahrzeug je nach Fahrleistung in etwa die Hälfte seines Wertes verloren.<sup>29</sup> Durchschnittlich lag der Preis eines gebrauchten Pkw 2023 bei 18.620 Euro, fast doppelt so hoch wie noch 2014. Bei etwa 35 Prozent der Fahrzeuge lag der Preis unter 12.500 Euro.<sup>30</sup> Bei Elektro-Pkw kann der Wiederverkaufswert momentan auch unter 50 Prozent liegen, da es eine hohe Skepsis und damit geringe Nachfrage im Markt gibt. Gleichzeitig kommen die ersten Rückläufer der E-Pkw-Boom-Jahre 2021 und 2022 auf den Markt, was bei niedriger Nachfrage die Preise weiter senkt.

Derzeit sind elektrische Gebrauchtwagen nur schlecht verfügbar, das zeigt sich auch an den Verkaufszahlen. Während vollelektrisch betriebene Pkw im Jahr 2023 bereits 18,4 Prozent der Neuzulassungen ausmachten, lag deren Anteil bei verkauften Gebrauchtfahrzeugen nur

bei 1,6 Prozent. Der Großteil der gebrauchten E-Pkw war dabei maximal bis zu drei Jahre alt.<sup>31</sup> Der ADAC geht jedoch davon aus, dass sich der Gebrauchtwagenmarkt für Elektro-Pkw stabilisieren wird.

Das Problem: Selbst ein Kaufpreis für gebrauchte E-Pkw von 40 bis 50 Prozent bei einem Neuwert von 60.000 Euro oder mehr ist für viele Haushalte nicht finanzierbar. Erst wenn Fahrzeuge, die neu unter 40.000 bis 50.000 Euro gekostet haben, in den Gebrauchtwagenmarkt kommen, wird dies zumindest für mittlere Einkommensgruppen erschwinglich. Für die unteren Einkommensgruppen müssen günstigere Fahrzeuge bis maximal 25.000 Euro in ausreichendem Umfang als Gebrauchte auf den Markt kommen, um Preise unter 12.500 Euro möglich zu machen. Eine Kaufunterstützung auch für gebrauchte Fahrzeuge könnte also übergangsweise die Möglichkeit zum Erwerb eines E-Pkw auch für Personen mit geringeren Einkommen ermöglichen, während der Markthochlauf von günstigeren Neuwagen erfolgt.

29 ADAC (2024 c), (2024 b).

30 DAT (2024).

31 ICCT (2024).

Um die Verfügbarkeit von günstigeren Fahrzeugen in der gewerblichen Nutzung zu steuern und damit eine Perspektive für den Gebrauchtwagenmarkt von E-Pkw zu schaffen, sind Kfz-Steuern, die Dienstwagenbesteuerung sowie Regeln zur steuerlichen Abschreibung ausschlaggebend. Hier gibt es in der EU bereits viele Beispiele, wie diese Instrumente zur Förderung der Elektrifizierung genutzt werden. In Belgien wird beispielsweise seit 2022 die Absetzbarkeit von Fahrzeugen mit Verbrennermotor schrittweise reduziert und soll nach 2028 nicht mehr möglich sein. Gleichzeitig ist der zu versteuernde geldwerte Vorteil für Dienstwagen, die auch privat genutzt werden, nicht nur an den Neuwagenpreis, sondern auch an die CO<sub>2</sub>-Emissionen und das Alter des Fahrzeugs geknüpft.<sup>32</sup> Diese Regelungen haben zu einem starken Anstieg der elektrischen Pkw-Flotte in Belgien geführt. Der Bestand stieg von knapp 72.000 vollelektrische betriebenen Pkw Anfang August 2022 auf über 250.000 Pkw Anfang August 2024.<sup>33</sup>

### 2.3 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf den Fahrzeugmarkt

- Die Förderung sollte auf vollelektrische Fahrzeuge abzielen.
- Die Fördergrenze für den Neuwagenpreis muss angemessen sein, um untere und mittlere Einkommensgruppen zu erreichen.
- Die Fördergrenze für den Neuwagenpreis muss gleichzeitig hoch genug sein, dass ausreichend Fahrzeuge im Markt sind, die auch für Familien alltagstauglich sind.
- Die Förderung kann gestaffelt nach Fahrzeugneupreis erfolgen.
- Eine temporäre Förderung von Gebrauchtwagen kann E-Pkw während des Markthochlaufs von vergleichsweise günstigen Fahrzeugen auch für untere Einkommensgruppen erschwinglich machen.

---

32 KBC Brussels (o. J.).

33 STATBEL (2024).



# 3 | Förderinstrumente für den Fahrzeugkauf

## 3.1 Kaufprämien

Kaufprämien sind ein bewährtes Instrument zur Förderung von Fahrzeugen, das bereits erfolgreich in Deutschland sowie in vielen anderen Ländern angewendet wurde. Da Pkw mit alternativen Antrieben immer noch teurer sind als vergleichbare Verbrenner, kann die Reduzierung des Kaufpreises zum Kauf motivieren. Insbesondere, wenn dadurch auch die Gesamtkosten des E-Pkw im Vergleich zum Verbrenner günstiger werden.<sup>34</sup>

Eine Stafflung der Förderung nach Fahrzeugneupreis, wie bereits in der Vergangenheit, kann günstige Fahrzeuge noch attraktiver machen. Dies würde den Effekt verstärken, dass durch die Festlegung einer absoluten Fördersumme günstigere Fahrzeuge (relativ) bevorteilt werden. Um möglichst gezielt Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen zu erreichen, müssen die Schwellenwerte für den Fahrzeugneupreis deutlich unter den Werten der vergangenen Förderperiode liegen.

Die Neuauflage eines Kaufbonus erlaubt die Nutzung von Erfahrungen und Institutionen der vergangenen Förderperioden, bei gleichzeitiger Änderung und Erweiterung der Förderkriterien. Wenn der Zugang zur Förderung auch für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen ermöglicht werden soll, ist es notwendig, dass Kaufverträge (sowie Leasing- und Finanzierungsverträge) erst nach Bewilligung des Antrags abgeschlossen werden und Antragstellende nicht in Vorleistung treten müssen. Es bleibt zu prüfen, wie ein solches System administrativ möglichst effizient implementiert werden kann.

Von einer Kaufprämie profitieren auch diejenigen, die leasen oder finanzieren. Bei diesen Instrumenten sind jedoch noch spezifische Elemente der Ausgestaltung der Förderung zu berücksichtigen (Kapitel 3.2 und 3.3).

Einer der häufigsten Kritikpunkte an Kaufprämien sind Mitnahme- und Vorzieheffekte, die die Effektivität von Förderungen vermindern, da ein Teil der geförderten Personen auch ohne die Förderung ein elektrisch betriebenes Fahrzeug gekauft hätte. Vorzieheffekte können

jedoch auch explizit gewollt sein, um beispielsweise die Klimawirkung des Antriebswechsels zu verstärken und um elektrische Fahrzeuge früher in den Markt – und damit auch den Gebrauchtwagenmarkt – zu bringen. Mitnahmeeffekte sollten durch die Ausgestaltung der Förderkriterien minimiert werden. Ein Fokus auf untere und mittlere Einkommensgruppen kann dies aufgrund der oben dargestellten Faktoren begünstigen, da diese Gruppen ohne Förderung derzeit wenig Möglichkeiten zum Erwerb elektrisch betriebener Pkw haben (siehe Kapitel 2.1 und 4).

Ein weiterer Kritikpunkt an dem Instrument ist die mögliche Profitmitnahme der Automobilindustrie, die Preise durch Kaufprämien höher ansetzen kann als sonst im Markt möglich. Aufgrund des derzeit sehr dynamischen Marktumfelds sind die Effekte eines neuen Förderprogrammes durch Profitmitnahme schwer einzuschätzen.

## 3.2 Gefördertes Leasing

Leasing erlaubt auch Personen ohne große finanzielle Rücklagen, ein Fahrzeug anzuschaffen. Es bezieht sich heute in der Regel auf Neuwagen. 2023 wurde jeder vierte Neuwagen im privaten Bereich geleast, während 2018 nur 14 Prozent der Neuwagenkäufe über Leasing abgewickelt wurden. Bei den Gebrauchtwagen wurde im gleichen Jahr nur ein Prozent der Fahrzeuge geleast. Die Hälfte aller gekauften Gebrauchtwagen wurde direkt und ohne Finanzierung bezahlt.<sup>35</sup> Die geleasten Fahrzeuge waren hauptsächlich in Haushalten mit gehobenem Einkommen zu finden.<sup>36</sup>

Beim Leasing fallen im Vergleich zum Kaufpreis des Fahrzeugs nur eine geringe Anzahlung und dann planbare monatliche Kosten an. Damit ist Leasing auch für solche Haushalte interessant, die ansonsten nicht die finanziellen Rücklagen besitzen, um ein Fahrzeug direkt bezahlen zu können, oder die sich nur einen günstigeren Verbrenner leisten könnten. Beim Leasing von Neuwagen besteht ein geringeres Risiko von teuren Reparaturen, zum einen, da bei Neuwagen weniger Reparaturen anfallen, zum anderen, da in vielen Fällen die Herstellergarantie greift.

34 Siehe Agora Verkehrswende (2024): Insbesondere bei günstigeren Modellen sind die Gesamtkosten nach fünf Jahren Nutzung für E-Pkw häufig noch höher als für einen vergleichbaren Verbrenner.

35 DAT (2024).

36 Details siehe Destatis, WZB and BiB (2024).

Es bestehen allerdings auch beim Leasing Kostenrisiken, die zu Vorbehalten bei Verbraucherinnen und Verbrauchern führen:

- Schäden während der Laufzeit müssen behoben werden, auch wenn dies bei kleineren Schäden, wie Dellen oder Kratzern, bei einem gekauften Wagen eventuell nicht gemacht werden würde.
- Da es sich um einen Neuwagen handelt, der auch in einwandfreiem Zustand zurückgegeben werden muss, ist eine Vollkasko-Versicherung sinnvoll, die zusätzliche Kosten verursacht.
- Reparaturkosten, wenn auch weniger wahrscheinlich, sind – wenn sie auftreten – bei Neuwagen höher, auch weil häufig Einschränkungen bei der Werkstattwahl bestehen.
- Gebrauchsschäden können am Ende der Laufzeit zu Nachzahlungen führen und damit die Gesamtkosten erheblich beeinflussen.
- Je nach Leasingmodell können zu viel gefahrene Kilometer oder ein gesunkener Restwert zu erheblichen Nachzahlungen am Ende der Leasinglaufzeit führen.

Anders als der Umweltbonus, setzt das in Frankreich eingeführte *Social Leasing* den Antrag vor den Fahrzeugwerb und Leasingverträge werden erst nach Bewilligung abgeschlossen. Zudem zielt die Förderung nicht direkt auf den Kaufpreis, sondern gibt einen Zielkorridor für die Leasingrate an. Die Leasingraten wurden dabei von der Regierung mit den Herstellern für die einzelnen Modelle verhandelt. Bei der Bestimmung der Leasingrate wurde der bereits bestehende Kaufbonus berücksichtigt und bis auf maximal 13.000 Euro aufgestockt, um die Ziel-Leasingrate zu erreichen. Social-Leasing-Verträge in Frankreich bestehen ohne Einmalzahlungen, die bei normalen Leasingverträgen häufig üblich sind. Bei Zahlungsausfall springt die Regierung bis zu zwei Monate ein und trägt die Leasingraten. Verträge sind zudem bei Arbeitslosigkeit, Invalidität oder Tod kostenlos kündbar. All dies vermeidet teure und unplanbare Belastung für teilnehmende Haushalte.

Für die Gestaltung eines Förderprogramms in Deutschland muss entschieden werden, ob Leasingraten ausschließlich über einen Kaufzuschuss gesenkt oder ob konkrete Zielraten angestrebt werden. Neben bezahlbaren Leasingraten sind insbesondere die Modalitäten zur Risikoabsicherung sowie die Vermeidung von Einmalzahlungen Kernelemente der Förderung. Ebenso müssen

erhöhte Kosten durch die notwendige Vollkaskoversicherung in der Förderung berücksichtigt werden.

### 3.3 Geförderte Kredite

Knapp über die Hälfte der im Jahr 2023 gekauften Neuwagen wurden über Kredite finanziert. Bei Gebrauchtwagen sieht es ähnlich aus.<sup>37</sup> Dies liegt auch daran, dass wenige Haushalte über die notwendigen Barmittel für eine solche Investition verfügen. Die Skepsis gegenüber Leasingmodellen ist im privaten Bereich hoch und insbesondere im Gebrauchtwagenmarkt noch nicht üblich.

Leasing bietet zudem nur eine befristete Lösung, da nach Ablauf der Leasingdauer erneut über eine Mobilitätslösung entschieden werden muss. Beim Kauf kann der Pkw so lange genutzt werden, bis er zu alt wird oder die spezifischen Anforderungen an die Mobilität des Haushalts nicht mehr erfüllt, zum Beispiel weil der Kleinwagen für die wachsende Familie zu klein wird. Es liegt in diesem Fall in der Entscheidung des Eigentümers/der Eigentümerin, ob und wann er oder sie sich von dem Fahrzeug trennt.

Die Finanzierung eines Pkw kann jedoch Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen vor Herausforderungen stellen. Kreditinstitute, Onlinebanken und herstellereigene Finanzierer, die Kredite direkt über den Autohandel abwickeln, prüfen die Bonität des Antragstellers und lehnen Anträge gegebenenfalls ab oder erhöhen die Zinsen in Abhängigkeit von der Schufa-Auskunft.

Kredite für den Autokauf werden bei Geschäftsbanken derzeit mit drei bis 15 Prozent Verzinsung angeboten. Der genaue Zinssatz hängt unter anderem von der Kreditsumme, der Laufzeit und der Bonität des Antragstellers ab. Neben dem Einkommen und dem Zahlungsverhalten in der Vergangenheit, kann auch der Wohnort die Bonität negativ beeinflussen. Wohnort ein Antragsteller in einer Gegend mit hoher Arbeitslosigkeit und geringen Einkommen, besteht die Möglichkeit einer niedrigen Bonitätseinstufung.

37 DAT (2024).

Die Kreditsumme selbst hängt von den verfügbaren Rücklagen des Haushalts ab und von den Konditionen des Kreditgebers. Herstellergebundene Finanzierer bieten zum Beispiel auch Modelle mit Schlussraten an, bei denen am Ende der vereinbarten Laufzeit eine Restzahlung fällig oder das Fahrzeug – ähnlich zum Leasing – wieder zurückgegeben wird.

Da eine Kaufprämie die benötigte Kreditsumme verringert, kann davon ausgegangen werden, dass eine solche Förderung auch die Zinsen und damit insgesamt die Kosten für die Fahrzeugkäufer:innen verringert. Dies adressiert aber nicht die Probleme, die durch niedrige Bonitätseinstufungen verursacht werden.

Zudem bestehen auch bei einer Kreditfinanzierung Risiken und Mehrkosten:

- Der Kreditgeber fordert in der Regel eine Vollkaskoversicherung für das Fahrzeug, um den Wert des Fahrzeugs abzusichern. Dadurch entstehen Kosten, die Käufer:innen und Käufer bei einem Kauf ohne Finanzierung möglicherweise nicht auf sich nehmen würden.
- Es besteht die Möglichkeit, dass der Kreditnehmende aufgrund unvorhergesehener Ereignisse wie Arbeitslosigkeit, Krankheit oder Tod nicht mehr in der Lage ist, die Kreditraten zu begleichen.

Bei den derzeitigen Zinsen und Fahrzeugpreisen für elektrisch betriebene Pkw sind die Raten mit in der Regel über 300 Euro pro Monat für viele Haushalte im unteren und mittleren Einkommenssegment zu hoch, da auch zusätzlich noch die laufenden Kosten bestritten werden müssen.

Die Reduzierung des Kaufpreises macht Fahrzeuge auch in der Finanzierung günstiger, löst aber nicht alle Herausforderungen von unteren und mittleren Einkommensgruppen. Auch hier sind eine Risikoabsicherung gegen unvorhergesehene Ereignisse sowie die Berücksichtigung der Mehrkosten durch die Vollkaskoversicherung ein wichtiger Bestandteil der Förderung. Zusätzlich könnten vereinfachte Kriterien zur Bonitätsprüfung oder Garantielösungen die Kreditfinanzierung für solche Haushalte ermöglichen, die regulär keinen Zugang zur Fahrzeugfinanzierung haben.

### 3.4 Steuerrechtliche Instrumente

Neben den genannten Instrumenten der Förderung ist die Nutzung von fiskalischen Instrumenten denkbar. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) der Ampelregierung hat beispielsweise vorgeschlagen, einen Anteil der Kaufsumme auch für Privatpersonen von der Steuer absetzbar zu machen. Generell können dadurch ebenfalls die Anschaffungskosten des E-Pkw reduziert werden.

Ähnlich zur Entfernungspauschale ist bei einem solchen Instrument allerdings die Förderung umso größer, je höher das Einkommen der Geförderten ist. Eine steuerliche Absetzbarkeit wirkt damit regressiv und hat den gegenteiligen Effekt einer einkommensgestaffelten Förderung, die Haushalte mit unteren und mittleren Einkommen stärker unterstützt. Zudem bleibt auch hier das Problem, dass viele Personen in Deutschland keine Einkommensteuererklärung machen (siehe Kapitel 4.1).

Die steuerliche Absetzbarkeit wirkt zudem, ebenso wie der in der Vergangenheit geltende Umweltbonus, erst nachträglich. Die Zeitverzögerung zwischen Fahrzeugkauf und Steuerersparnis kann weit über ein Jahr dauern, vorausgesetzt die Steuererklärung wird fristgerecht eingereicht. Für Haushalte mit mittleren Einkommen ist dies nur dann hilfreich, wenn ausreichend Mittel zum Kauf oder Überbrückungskredite zur Verfügung stehen, die eine Vorleistung ermöglichen.

### 3.5 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf die Förderinstrumente

- Verschiedene Instrumente, die bei der Kaufförderung ansetzen, adressieren unterschiedliche Zielgruppen. Um viele Bevölkerungsgruppen zu erreichen, ist es daher sinnvoll, ein Portfolio an Instrumenten zu implementieren.
- Beim Leasing muss entschieden werden, ob Leasingraten ausschließlich über einen Kaufzuschuss gesenkt oder ob konkrete Zielraten angestrebt werden.
- Für Leasing- und Kreditförderung sind Risikoabsicherung und versteckte Kosten im Design des Förderinstruments zu berücksichtigen.

- Abschreibungsmöglichkeiten über die Einkommensteuer fördern Haushalte mit höheren Einkommen stärker als untere Einkommensgruppen. Zudem würde es eine Überbrückungsfinanzierung brauchen, um Haushalten ohne notwendige Rücklagen den Pkw-Kauf zu ermöglichen.

Vor- und Nachteile verschiedener Förderinstrumente				Tabelle 3
Option	Vorteile	Nachteile	Umsetzung	
Kaufbonus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfache Umsetzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohne verfügbares Eigenkapital und je nach Höhe der Förderung eventuell nicht möglich für Personen mit geringem Einkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relativ einfache Umsetzung, wie Umweltbonus nur mit Staffelung nach Einkommen</li> </ul>	
Gefördertes Leasing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pkw stehen nach dem Leasing dem Gebrauchtwagenmarkt zur Verfügung</li> <li>• Auch für Haushalte möglich, die nicht genug Eigenkapital haben, um selbst mit Kaufbonus ein E-Pkw zu kaufen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leasen in Deutschland weniger attraktiv als Besitzen</li> <li>• Versteckte Kosten für Reparatur, Vollkaskoversicherung und Schlusszahlungen</li> <li>• Bisher leasen wenig Personen mit geringem Einkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entscheidung ob Kaufpreisreduzierung oder Zielraten</li> <li>• Aushandlungsprozess bei Zielraten aufwändig</li> <li>• Prozess zur Abwicklung muss neu implementiert werden</li> <li>• Welche Risiken müssen wie abgesichert werden?</li> <li>• Welche Rolle haben Autohäuser, KfW, Hausbanken?</li> </ul>	
Geförderte Kredite	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besitzen attraktiver als Leasen</li> <li>• Auch ohne Finanzvermögen möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Versteckte Kosten für Vollkaskoversicherung</li> <li>• Restschuldrisiko bei Totalschaden, Arbeitslosigkeit, Invalidität, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierte Kanäle (KfW) für kreditbasierte Förderung vorhanden</li> <li>• Welche Risiken müssen wie abgesichert werden?</li> </ul>	
Absetzbarkeit von der Einkommensteuer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfache Umsetzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regressive Verteilungswirkung: Hohe Einkommen profitieren stärker</li> <li>• Keine Vorteile für niedrige Einkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absetzbare Kostenanteile definieren</li> <li>• Überbrückungsfinanzierung ermöglichen</li> </ul>	

Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025)

## 4 | Berücksichtigung von Einkommen

Der CO<sub>2</sub>-Preis für Benzin und Diesel wird in den kommenden Jahren steigen. Eine Herausforderung wird dies vor allem für Personen sein, die auf einen Pkw angewiesen sind und es sich finanziell nicht leisten können, ein Elektrofahrzeug zu kaufen. Einkommensgestaffelte Förderprogramme stellen eine Option dar, diese Personengruppen zu entlasten und davor zu bewahren, in einer fossilen Kostenfalle steckenzubleiben.

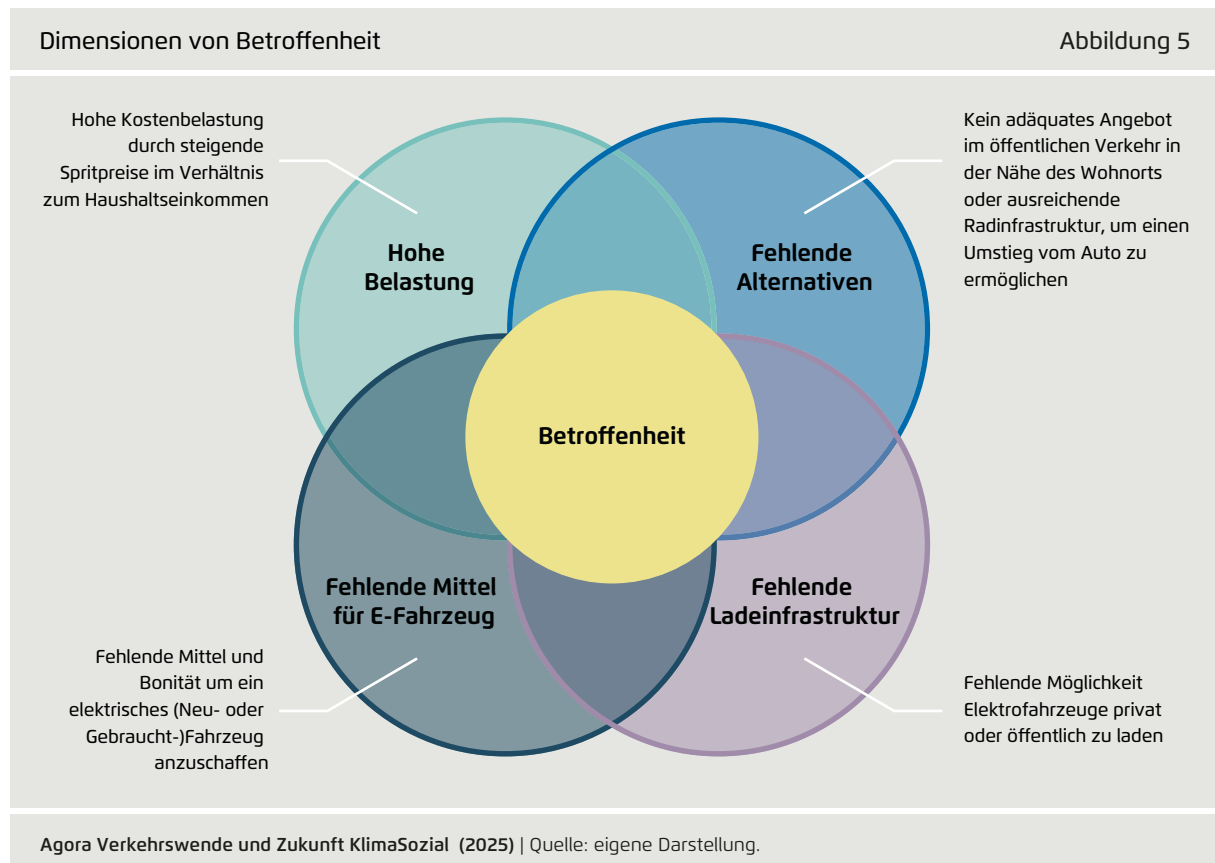
Verschiedene Faktoren bestimmen, ob jemand stark von steigenden Spritpreisen betroffen sein wird. Der offensichtlichste Faktor ist ein geringes Einkommen beziehungsweise fehlende Liquidität. Bereits heute geben Personen mit geringem Einkommen einen überdurchschnittlich hohen Anteil ihres Einkommens für Mobilität – und Wohnen – aus.

Weitere individuelle Faktoren sind die Haushaltsgröße und die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort. Die Betroffenheit ist aber auch stark durch die regionale Verfügbarkeit von Infrastruktur geprägt. Sofern keine

Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel und/oder regelmäßige Fahrplan-Taktung besteht, ist die Nutzung eines privaten Pkw die einzige Alternative. Vor allem, wenn Einrichtungen des täglichen Lebens wie Schulen, Supermärkte und medizinische Einrichtungen nicht im unmittelbaren Wohnumfeld verfügbar sind.

Wenn dann auch die Möglichkeit zum Umstieg auf einen E-Pkw fehlt, bleiben für den einzelnen Haushalt kaum Möglichkeiten, um einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten und steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen auszuweichen. Dies kann daran liegen, dass die finanziellen Ressourcen zur Anschaffung eines E-Pkws fehlen, private Ladeinfrastruktur nicht installiert werden kann, weil kein privater Stellplatz vorhanden ist oder zur Miete gewohnt wird und die öffentliche Ladeinfrastruktur nicht ausreichend ist.

Die genannten Faktoren können sich gegenseitig verstärken oder abschwächen. Entscheidend bei der Ausgestaltung eines Instrumentenmixes ist es daher, das Gesamtbild zu betrachten (siehe Abbildung 5).



Erschwert wird eine solche systemische Betrachtung dadurch, dass teilweise die erforderlichen Daten beziehungsweise deren Verknüpfung nicht oder nur in Ansätzen verfügbar sind.<sup>38</sup>

Welche Optionen bestehen, um in Deutschland einkommensbezogen zu fördern, wird im Folgenden dargestellt.

## 4.1 Optionen für eine Differenzierung nach Einkommen

Förderprogramme der Klimapolitik sind in Deutschland bisher kaum an Einkommen geknüpft. Dadurch entstehen soziale Ungleichgewichte bei der Förderung von klimafreundlichen Investitionen wie Sanierung und E-Pkw.<sup>39</sup> Derzeit profitierten vor allem Gutverdienende, zum Beispiel im Gebäudebereich bei der Bundesförderung effiziente Gebäude (BEG)<sup>40</sup> oder durch steuerliche Absetzbarkeit und im Verkehrssektor in der Vergangenheit beim Umweltbonus.<sup>41</sup>

### Umsetzung einer sozial gestaffelten Förderung ist aktuell noch mit Herausforderungen verbunden

Bisher muss bei Förderungsprogrammen in Deutschland, die an das Einkommen geknüpft sind, ein Nachweis erbracht werden. Das kann je nach Aufwand des geforderten Nachweises zu einem hohen Anteil von Personen führen, die Leistungen nicht in Anspruch nehmen, vor allem Personen mit niedrigen Einkommen.<sup>42</sup> Beim Kinderzuschlag nehmen beispielsweise bis zu 70 Prozent der Berechtigten die Unterstützung nicht in Anspruch.<sup>43</sup> Ein moderner Sozialstaat mit einer digitalisierten Verwaltung, in dem Bürgerinnen und Bürger nur einmal ihre Informationen und Unterlagen dem Staat übermitteln müssen (Once-Only-Prinzip), könnte das Problem der Nicht-Inanspruchnahme senken.

Ein weiteres Problem bei der sozial gestaffelten Förderung ist die Verfügbarkeit von Daten. So liegen in Deutschland zum Beispiel seit der Aussetzung der Vermögenssteuer keine umfassenden Daten zur Vermögenssituation vor. Eine Förderung, die an das Vermögen geknüpft ist, ist daher zum jetzigen Zeitpunkt ohne den Nachweis zusätzlicher Daten nicht möglich.

Spätestens ab 2026 zum Start des Klima-Sozialfonds braucht Deutschland allerdings ein gut erprobtes System, wie Fördergelder sozial differenziert vergeben werden können. Deshalb sollte möglichst bald mit dem Aufbau einer administrativen Infrastruktur für eine sozial gestaffelte Förderung gestartet und Erfahrungen damit gesammelt werden.

Jüngstes Beispiel für eine sozial gestaffelte Förderung ist der im Jahr 2024 neu eingeführte Einkommensbonus in der Bundesförderung für effiziente Gebäude. Unter einem zu versteuernden Haushaltseinkommen von 40.000 Euro bekommen Haushalte einen zusätzlichen Einkommensbonus von 30 Prozent der Investitionssumme beim Tausch einer Heizung. Die Investitionssumme ist dabei auf 30.000 Euro gedeckelt. Erste Zahlen des BMWK zeigen, dass bei 21 Prozent der Zusagen zwischen Februar und Oktober ein Einkommensbonus genehmigt wurde.<sup>44</sup> Weitere Auswertungen, zum Beispiel welche Einkommensdezile den Bonus vor allem nachgefragt haben, stehen noch aus.

Der Einkommensbonus in der Bundesförderung für effiziente Gebäude und das Social-Leasing-Programm in Frankreich orientieren sich beide am Median, also an dem Einkommen, bei dem eine Hälfte der Personen weniger und eine Hälfte der Personen mehr verdient. Allerdings orientiert sich die BEG am Median Bruttogehalt und das französische Social-Leasing-Programm bezieht sich auf den Median des gewichteten Referenzeinkommens (revenu fiscal de référence par part), welches die Anzahl der Haushaltsmitglieder berücksichtigt (siehe Box 2). Die Einkommensgrenze und auch die Ausgestaltung der Staffelung, zum Beispiel wie viele Stufen es gibt, ist Teil der politischen Aushandlung. Die Einkommensgrenze bestimmt wesentlich den Pool an möglichen Personen, die antragsberechtigt sind.

38 Siehe beispielsweise die Einschätzung von FÖS and Öko-Institut (2024), dass die Diskussion über geeignete Indikatoren im Verkehrssektor noch deutlich weniger weit vorangeschritten ist als im Gebäudebereich.

39 Zukunft KlimaSozial (2024).

40 Siehe dena (2024).

41 Fraunhofer ISI and Technopolis Deutschland GmbH (2024).

42 Buslei et al. (2019); Wilke and Sielaff (2023).

43 BMFSFJ (2017).

44 BMWK (2024).

### Nachweisführung: Einkommenssteuerbescheid und Arbeitsvertrag

Eine administrativ einfache Möglichkeit der Einkommensprüfung ist, das Förderprogramm auf Arbeitnehmer:innen zu beschränken. Dann kann der Nachweis über den Arbeitsvertrag erfolgen.<sup>45</sup> Damit würde der Fokus des Programms auf den Arbeitnehmer:innen liegen und die Grenze der Förderung sich am Arbeitseinkommen orientieren. Zusätzliche Einkünfte wie beispielsweise aus Vermietung würden nicht beachtet. Ein Vorteil wäre, dass beim Nachweis über den Arbeitsvertrag das aktuelle Arbeitseinkommen berücksichtigt werden kann. Von Nachteil wäre, dass bestimmte Personengruppen von der Förderung ausgeschlossen würden. Rentner:innen, Selbstständige, Transferhilfeempfänger:innen und pflegende Angehörige, die keiner Lohnarbeit nachgehen, würden von der Förderung dann gegebenenfalls nicht profitieren. Für Rentner:innen könnte allerdings die jährliche Rentenbezugsmitteilung genutzt werden. Selbstständige könnten als alternativen Nachweis den Einkommenssteuerbescheid<sup>46</sup> oder die Einnahmenüberschussrechnung beziehungsweise Bilanz einreichen. Selbstständige profitieren jedoch bereits von verschiedenen steuerlichen Absetzbarkeiten und Förderungen von Dienstwagen.

Eine zweite Möglichkeit für den Einkommensnachweis wäre per Einkommensteuerbescheid. Das hätte den Vorteil, dass auf den Erfahrungen aufgebaut werden kann, die bisher mit dem Einkommensbonus in der BEG gesammelt wurden. Ein Nachteil ist, dass der Einkommensteuerbescheid das Einkommen des Vorjahres ausweist. Zudem geben viele Personen, vor allem solche mit niedrigerem Einkommen, keine Steuererklärung ab. So analysieren Hauck und Wallossek<sup>47</sup>, dass circa 30 Prozent aller Steuerpflichtigen in Deutschland keine Steuererklärung einreichen, bei unteren Einkommen ist der Anteil noch höher.

45 Zusätzlich einer eidesstaatlichen Erklärung, dass es keine weiteren Einkommen aus anderen Verträgen gibt. Spezifische Regelungen zu Minijobs und Arbeitsverträgen im Ausland (zum Beispiel Pendelnde in die Nachbarländer) sollten bedacht werden. Alternativ zum Arbeitsvertrag könnte auch die Lohnsteuerbescheinigung herangezogen werden.

46 Bei Selbstständigen wären die Einkünfte aus selbstständiger Arbeit, bei Rentner:innen die sonstigen Einkünfte auf dem Einkommensteuerbescheid das Pendant zum Bruttolohn.

47 Hauck and Wallossek (2021).

Es gäbe Möglichkeiten, dies zu ändern, zum Beispiel über eine „antragslose Arbeitnehmerveranlagung“, bei der das Finanzamt automatisch einen Einkommensteuerbescheid erstellt (siehe Zukunft KlimaSozial 2024, These 10). Dies wird beispielsweise in Österreich so gehandhabt. Nicht nur für die sozial differenzierte Förderung der E-Mobilität, sondern auch für weitere sozial differenzierte Förderprogramme wäre es wichtig und dringend angezeigt, dass adäquate Lösungen gefunden werden, wie der Nachweis über den Einkommensteuerbescheid erbracht werden kann.

### Definition des Einkommens: Individual- und Haushaltseinkommen, netto und brutto

Neben der Frage, wie der Nachweis organisiert wird, ist eine offene Frage, welches Einkommen genau betrachtet wird. Hier wären beim Nachweis über den Einkommensteuerbescheid sowohl das Individualeinkommen als auch das Haushaltseinkommen möglich.<sup>48</sup> Die Betrachtung des Haushaltseinkommens ist vor allem bei Haushaltsausgaben wie einer Sanierung oder einem Heizungstausch nötig und sinnvoll. Auch ein geförderter E-Pkw kann in der Regel vom ganzen Haushalt genutzt werden. Das Haushaltseinkommen ist allerdings schwieriger zu bestimmen, weil erst geklärt werden muss, wer mit wem einen Haushalt teilt. Für die Förderung eines E-Pkw sollte daher gut abgewogen werden, ob der aufwendigere Nachweis des Haushaltseinkommens den Nutzen rechtfertigt oder ob das individuelle Einkommen als Bezugsgröße genutzt wird.

Weiter können beim Nachweis über den Einkommensteuerbescheid verschiedene Einkommensdefinitionen herangezogen werden (siehe Box 4). Beim BEG-Einkommensbonus wird das zu versteuernde Einkommen genutzt. Eine weitere Möglichkeit wäre die Summe der Einkünfte, was der Summe verschiedener Einkommensarten entspricht. Das verfügbare Einkommen („Nettoeinkommen“), also das Einkommen nach Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben, spiegelt zwar besser die tatsächliche Kaufkraft wider. Dieses wird allerdings nicht explizit beispielsweise im Einkommensteuerbescheid ausgewiesen und erfordert zusätzliche Nachweise

48 Wird bei Individualeinkommen das zu versteuernde Einkommen als Nachweis für die Einkommensgrenze gewählt, kann dieses bei gemeinsam veranlagten Personen durch zwei geteilt werden.

(wie zum Beispiel beim BAföG). Das verfügbare Einkommen ist daher nicht empfehlenswert für einen schnellen und möglichst unbürokratischen Nachweis.

In Frankreich wird der Nachweis über den Einkommensteuerbescheid erbracht. Aus diesem kann das gewichtete Referenzeinkommen abgelesen werden. Umso höher die Anzahl der Haushaltsmitglieder ist, desto geringer ist das gewichtete Referenzeinkommen. Ein Pendant zum gewichteten Referenzeinkommen wird im deutschen Einkommensteuerbescheid nicht ausgegeben. Möchte man Familien berücksichtigen, könnte die Anzahl der Kinder zusätzlich abgefragt werden (siehe Stufe 2).

Unabhängig davon, welche administrative Variante gewählt wird, sollte darauf geachtet werden, dass das Verfahren für die Bürgerinnen und Bürger möglichst

einfach ist. Bisher haben vor allem Personen mit höheren Einkommen von Förderungen profitiert. Um sozialen Ungleichgewichten vorzubeugen, ist zeitnah der Einstieg in eine Differenzierung wichtig. Ein für alle als gerecht wahrnehmbares Instrument zu schaffen, stellt eine besondere Herausforderung dar. Dabei ist es hilfreich zu bedenken, dass sich ein Programm über die Zeit weiterentwickeln kann. Es sollte mit einer einfach umsetzbaren sozialen Staffelung mit der Perspektive zur Weiterentwicklung gestartet werden, auch wenn diese noch Einschränkungen beinhaltet. Immer berücksichtigt werden muss, dass eine Differenzierung nur so gut sein kann wie die Datengrundlage.

#### Box 4 | Einkommensdefinitionen

**Arbeitseinkommen** (aus nichtselbstständiger Arbeit, „Bruttogehalt“): Einkommen aus nichtselbstständiger Arbeit vor Abzug von Steuern und Arbeitnehmeranteil der Sozialabgaben. Ein Nachweis ist über den Arbeitsvertrag möglich.

**Summe der Einkünfte:** Summe verschiedener Einkunftsarten (Einkünfte aus nichtselbstständiger Arbeit, Einkünfte aus selbstständiger Arbeit, Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung, Einkünfte aus Land- und Forstwirtschaft, Einkünfte aus Gewerbebetrieb, Einkünfte aus Kapitalvermögen, sonstige Einkünfte). Nicht enthalten darin sind Einkünfte, die dem Progressionsvorbehalt unterliegen (zum Beispiel ALG-I, Kurzarbeitergeld, Elterngeld) sowie staatliche und private Transferleistungen. Renten werden nur anteilig je nach Renteneintrittsjahr (Renteneintritt 2025: 83,5 Prozent) berücksichtigt. Ein Nachweis ist über den Einkommensteuerbescheid möglich.

**Zu versteuerndes Einkommen:** Dieses kann durch Freibeträge und Abzüge weiter reduziert werden. Freibeträge für Kinder können dabei nur von Personen oder Haushalten geltend gemacht werden, deren Einkünfte über einem bestimmten Betrag liegen. Das zu versteuernde Einkommen wurde für den BEG-Einkommensbonus genutzt. Ein Nachweis ist über den Einkommensteuerbescheid möglich.

**Gewichtetes Referenzeinkommen** (Frankreich): Das Referenzeinkommen wird aus dem zu versteuernden Einkommen berechnet, indem bestimmte Freibeträge und Abzüge addiert werden. Dieses wird anhand der Anzahl und Alter der Haushaltsmitglieder gewichtet. Das Referenzeinkommen wird im französischen Einkommensteuerbescheid ausgegeben. In Deutschland gibt es kein Pendant dazu.

**Verfügbares Einkommen** („Nettoeinkommen“): Hierzu müssen alle Einkünfte addiert werden und alle einkommensbezogenen Steuern und Abgaben abgezogen werden. Dieses Einkommen steht dem Haushalt oder der Person tatsächlich zur Verfügung. Es wird allerdings nicht explizit im Einkommen-



steuerbescheid ausgewiesen und erfordert daher zusätzliche Nachweise (wie zum Beispiel beim BAföG) oder eine zusätzliche Berechnung vonseiten der Steuerverwaltung.

**Haushaltsäquivalenzeinkommen:** Die Summe der verfügbaren Einkommen aller Haushaltsmitglieder gewichtet nach der Anzahl und dem Alter derselben. Da das Haushaltsäquivalenzeinkommen nicht im Einkommensteuerbescheid enthalten ist, benötigt es zusätzliche Nachweise.

## 4.2 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf das Einkommen

- Einkommensbezogene Förderung ist einfach umsetzbar, auch wenn die derzeitige Verwaltungsstruktur und Datenlage in Deutschland Herausforderungen und Limitationen mit sich bringen.
- Es gibt verschiedene Möglichkeiten, eine einkommensbezogene Förderung umzusetzen. Als Nachweiskommen sowohl der Einkommensteuerbescheid als auch der Arbeitsvertrag infrage. Letzteres ist einfacher umzusetzen, würde die Förderung aber auf Arbeitnehmer:innen beschränken.
- Ein einheitliches System zur einkommensbezogenen Förderung sollte zeitnah erarbeitet und umgesetzt werden, um die Schwachstellen von heute zu beheben. Dies ist auch vor dem Hintergrund der EU-Vorgaben für die Verwendung der Gelder aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung wichtig.

# 5 | Förderkriterien

## 5.1 Mögliche Förderkriterien für Antragstellende

Wenn bezahlbare Mobilität und Teilhabe im Mittelpunkt stehen, sind eine Reihe von Kriterien denkbar, die an Förderberechtigte gestellt werden können.

### Einkommen als Maß für Kaufkraft

Etwa 55 Prozent der Haushalte mit einem Nettoeinkommen unter 1.500 Euro besitzen keinen Pkw.<sup>49</sup> Die relative Belastung durch höhere Kraftstoffpreise ist für Haushalte mit unteren bis mittlerem Einkommen am höchsten (3. und 4. Dezil<sup>50</sup>), kann aber auch für Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen erheblich sein.<sup>51</sup> Bei denen, die auf den Pkw angewiesen sind, ist der Anteil der Haushaltsausgaben für das Fahrzeug oft hoch und es besteht wenig Spielraum im Budget, um Kostenerhöhungen auffangen zu können, ohne auf andere Ausgaben zu verzichten. Das kann schnell zu verringerter Mobilität und sozialer Teilhabe führen. Gleichzeitig kann das Haushaltsbudget oft den Kauf eines elektrischen Neuwagens oder derzeit noch teuren elektrischen Gebrauchtwagens (siehe Kapitel 2) nicht tragen, außer es ist weiteres Vermögen vorhanden. Auch bei Finanzierung oder Leasing scheitern viele an hohen Raten, Einmalzahlungen und Kreditwürdigkeit.

Eine Kernfrage bei der Nutzung von Einkommen im Rahmen von Fördermaßnahmen ist die Frage, wie das Einkommen bei der Förderung berücksichtigt wird. Eine Möglichkeit ist, nur Individuen oder Haushalte bis zu einer definierten Einkommensgrenze zu fördern. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Fördersumme nach Einkommen zu staffeln und so der unterschiedlichen Kaufkraft Rechnung zu tragen. Zusätzlich können beide Ansätze kombiniert werden.

Eine weitere Frage besteht darin, welches Einkommen als Bemessungsgrundlage verwendet wird. In der praktischen Umsetzung stellen sich dann weitere Fragen

49 BMDV (2017).

50 Zur Bildung der Einkommensdezile werden die Haushalte je Haushaltstyp nach der Höhe des Einkommens sortiert und in zehn gleich große Gruppen eingeteilt. Das erste Dezil enthält die 10 Prozent der Haushalte mit den niedrigsten, das zehnte diejenigen mit den höchsten Einkommen.

51 Endres (2023). Die Analyse umfasst auch Haushalte ohne Pkw.

dazu, wie dies im Rahmen der Förderung nachgewiesen werden muss (siehe Kapitel 4.1).

Den besonderen Mobilitätsanforderungen von Familien kann über die Nutzung des Haushaltsäquivalenzeinkommens als Bemessungsgrundlage Rechnung getragen werden, da hier im Haushalt lebende Kinder berücksichtigt werden. Solange dies nicht administrativ als Nachweis einfach möglich ist, sind auch Einkommensgrenzen gestaffelt nach Anzahl der Familienmitglieder denkbar.

### Pkw-Besitz als Indikator für Betroffenheit

Ob der Besitz eines Pkw eine sinnvolle Voraussetzung für eine Förderung ist, hängt von der Zielstellung der Förderung ab. Wenn mit der Förderung vor allem steigende CO<sub>2</sub>-Preise ausgeglichen werden sollen, dann ist es sinnvoll, nur Personen zu fördern, die bereits einen Pkw besitzen und damit von höheren Kraftstoffpreisen direkt betroffen sind. Hier stellt sich vor allem die Frage, ob Altfahrzeuge weiterhin gefahren werden, beispielsweise als Zweitwagen, und welche Effekte der Verkauf dieser Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt bewirkt.

Soll vor allem der schnelle Hochlauf der Elektromobilität im Zentrum stehen, ist die Begrenzung auf Personen, die bereits Auto fahren nicht unbedingt notwendig. In diesem Fall besteht die Möglichkeit, dass Personen, die heute andere Verkehrsmittel nutzen, auf den Pkw umsteigen und die Effizienz des Gesamtsystems und damit die Klimawirkung reduzieren.

Ein anderes Ziel kann sein, Personen zu fördern, die bereits heute von Mobilitätsarmut betroffen sind, weil sie sich keinen Pkw leisten können, aber auch kein ausreichendes Angebot an ÖV besteht. Für Personengruppen in Mobilitätsarmut stellt sich jedoch die Frage, inwieweit ein Elektrofahrzeug im derzeitigen Markt eine sinnvolle und letztendlich langfristig für den Haushalt bezahlbare Lösung ist. Hier erscheint es sinnvoller, Haushalte über andere Instrumente zu fördern oder gestiegene Kosten zu kompensieren, bis auch ausreichend günstige gebrauchte Elektrofahrzeuge im Markt verfügbar sind.

Eine weitere Frage stellt sich im Hinblick darauf, was mit gegebenenfalls vorhandenen Altfahrzeugen geschieht und ob dafür Vorgaben gemacht werden. Müssen Altfahrzeuge dem Recycling zugeführt werden, um von der Förderung profitieren zu können, würde dies die Klimawirkung für

das einzelne Fahrzeug erhöhen. Es würde aber auch dazu führen, dass die Anzahl an möglichen und interessierten Antragsberechtigten erheblich eingeschränkt wird und eventuell stark Betroffene nicht erreicht werden.

Alternativ kann, analog zu Beispielen wie Frankreich, eine Aufstockung der Fördersumme erfolgen, wenn beim Kauf oder Leasing eines neuen oder gebrauchten E-Pkw ein Verbrenner-Altfahrzeug dem Recycling zugeführt wird. Die zusätzliche Fördersumme bestimmt dabei, welche Altersgruppen im Regelfall betroffen sind, da Eigentümer ihren Pkw nur dann recyceln werden, wenn die Fördersumme höher ist als der Restwert auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

### Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr

Aus verkehrs- und klimapolitischer Sicht ist es sinnvoll, wenn möglichst viele Personen vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr oder das Rad umsteigen oder Wege zu Fuß zurückzulegen. Wenn dies keine realistische Option darstellt, weil Wege zu weit sind, um sie zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen und kein angemessenes Angebot an Bussen und Bahnen zur Verfügung steht, bleibt nur der Umstieg auf den elektrischen Antrieb, um auch bei steigenden Spritkosten nicht mit höheren Betriebskosten konfrontiert zu werden.

In städtischen Gebieten ist das ÖV-Angebot häufig bereits heute sehr gut. In den ländlichen Regionen variiert das Angebot, ist aber generell schlechter, insbesondere im Hinblick auf die Entfernung zur nächsten Haltestelle und die Taktung von Verkehrsmitteln<sup>52</sup> sowie die Routenführung. Zusätzlich sind Orte des täglichen Bedarfs häufig nicht gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar.

Die konkrete Umsetzung des Konzeptes zur Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr für die Nutzung als Förderkriterium bringt diverse Herausforderungen mit sich. Es gibt derzeit keine anerkannten Indikatoren oder Methoden, um ÖV-Verfügbarkeit als Förderkriterium nutzen zu können. Diese sind noch zu entwickeln und werden nicht allen Einzelfällen gerecht werden können. Alternativ zu einer generellen Bestimmung der ÖV-Qualität der Region, kann auch die individuelle Situation des Antragstellers Berücksichtigung finden,

52 Siehe Agora Verkehrswende (2023 e), (2023 d).

wie dies beispielsweise in Österreich für die Entfernungspauschale umgesetzt ist. Hier muss nachgewiesen werden, dass die zurückgelegte Wegstrecke mit dem ÖV mindestens doppelt so lang wie mit Pkw oder mindestens eine Stunde länger ist.<sup>53</sup> Eine solche Individualprüfung erhöht den administrativen Aufwand eines Förderprogramms deutlich, erreicht aber gezielter stark Betroffene.

### Pendeldistanzen beeinflusst Alternativen

Personen, die besonders weit zur Arbeit pendeln, sind auch besonders von hohen Kraftstoffpreisen betroffen. Etwa 20 Prozent der Beschäftigten pendelten im Jahr 2019 mehr als 20 Kilometer und etwa 40 Prozent mehr als 10 Kilometer.<sup>54</sup> Die Pendeldistanz ist abhängig von der Wahl des Wohnorts, wobei nicht jede Person in der Lage ist, näher am Arbeitsplatz zu wohnen. Dennoch besteht in vielen Fällen diese Möglichkeit, die aus einer Vielzahl von individuellen Gründen nicht genutzt wird. Damit stellt sich die Frage, inwieweit solche persönlichen Entscheidungen durch Förderung unterstützt werden sollten. Soll freiwilliges Pendeln nicht gefördert werden, ist offen, wie Kriterien ausgestaltet sein könnten, sodass nur diejenigen gefördert werden, die nicht freiwillig pendeln.

Alle Pendler:innen profitieren derzeit theoretisch von der Entfernungspauschale, auch wenn hier Nachbesserungsbedarf besteht. Durch die Notwendigkeit, eine Einkommensteuererklärung abzugeben, um die Entfernungspauschale ansetzen zu können, und durch die Bindung an den Steuersatz, profitieren Haushalte mit höherem Einkommen stärker. Eine Umwandlung der bestehenden Entfernungspauschale in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld<sup>55</sup> würde besonders die unteren Einkommensgruppen entlasten und erreicht, im Gegensatz zu einem Förderprogramm, potenziell alle Betroffenen.

### Spezielle Mobilitätsanforderungen können zur Abhängigkeit vom Pkw führen

Zusätzlich oder auch alternativ zu ÖV-Verfügbarkeit und Pendeldistanz können auch solche Personen gefördert werden, die besondere Anforderungen an die Mobilität haben. Dies können bestimmte Berufe oder Berufsgruppen sein oder Bevölkerungsgruppen mit Sonderanforderungen.

53 Bundesministerium Finanzen Österreich (2024).

54 Bundesagentur für Arbeit (2023 a).

55 Siehe Agora Verkehrswende (2022).

Hier ist es wichtig, nur solche Gruppen zu fördern, die nicht bereits anderweitig von Förderinstrumenten profitieren. Beispielsweise können selbstständige Handwerker bereits heute von bevorzugten Abschreibungsmöglichkeiten für E-Pkw profitieren und viele, die beruflich viel unterwegs sind, fahren Dienst- oder Firmenwagen.

Derzeit gibt es keine Förderung für Berufe oder Berufsgruppen, die in der Regel den privaten Pkw benötigen, um zur Arbeit zu kommen. Hierzu zählen beispielsweise Schichtarbeitende, die zu Zeiten fahren, in denen auch bei gutem ÖV-Angebot in der Region meist keine Verbindungen bestehen, wie beispielsweise Pflegekräfte oder Geburtshelfer:innen. Auch für Personen mit einer körperlichen oder geistigen Beeinträchtigung bietet der öffentliche Verkehr häufig keine geeignete Alternative.

Eine gezielte Förderung kann den gesellschaftlichen Wert solcher Tätigkeiten unterstreichen und gleichzeitig besonders betroffenen Personen eine Alternative zum Verbrenner ermöglichen. Da Schichtarbeit in der Regel im Arbeitsvertrag geregelt ist, kann hier eine einfache Prüfung über den Arbeitsvertrag erfolgen.

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat die Förderung von Berufseinsteigern, jungen Familien und Alleinerziehenden vorgeschlagen.<sup>56</sup> Der ZDK geht davon aus, dass diese Gruppen sich aus eigenen Kräften keinen Elektro-Pkw anschaffen können. Hier soll bewusst die Bedürftigkeit als Kriterium entfallen. Bei einem Fokus auf diese Bevölkerungsgruppen würden jedoch andere stark Betroffene nicht die Möglichkeit haben, die Förderung in Anspruch zu nehmen. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein großer Teil der jungen Berufstätigen, jungen Familien und Alleinerziehenden aufgrund von niedrigen Einstiegsgehältern oder Teilzeitarbeit auch bei einer Förderung nach Einkommen profitieren kann (siehe Abbildung 2).

#### Förderkriterien beeinflussen die Zahl der Antragsberechtigten stark

Die Anzahl der Förderberechtigten variiert stark, je nachdem, welche Kriterien angesetzt und welche Grenzen für einzelne Kriterien gewählt werden (siehe Tabelle 4). Bei einem Schwellenwert für das Monatsbruttoeinkommen von 4.000 Euro wären beispielsweise etwa zwölf Millionen Personen antragsberechtigt. Wird die Einkommensgrenze auf 3.000 Euro reduziert, wären es nur etwas mehr als sechs Millionen Personen. Werden nur Personen mit Pkw gefördert, reduziert sich der Pool möglicher

56 ZDK (2024).

Kriterien	Monatsbruttoeinkommen	
	< 4.000 Euro/Monat	< 3.000 Euro/Monat
Einkommen	12,1 Mio.	6,2 Mio.
Einkommen und Pkw-Besitz	9,8 Mio.	4,5 Mio.
Einkommen und ÖV-Verfügbarkeit	Takt > 15 min	10,4 Mio.
	Takt > 1 h	3,0 Mio.
Einkommen und Pendeldistanz	> 10 km	3,0 Mio.
	> 20 km	1,4 Mio.
Pendeldistanz	> 10 km	5,8 Mio.
	> 20 km	2,9 Mio.
Arbeitnehmer:innen mit Abend-/Nachtarbeit	ca. 3,7 Mio. (Überschneidung mit Zahlen oben unklar)	

**Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025) |** Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von BMDV (2017); Agora Verkehrswende (2023 e); Bundesagentur für Arbeit (2023 b)

Antragsteller um etwa 20 Prozent für Einkommen bis 4.000 Euro und um 27 Prozent bei Einkommen bis 3.000 Euro, da Haushalte mit geringerem Einkommen weniger häufig einen Pkw besitzen. Die Einbeziehung der Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr kann die Zahl der Antragsberechtigten weit drastischer bis auf 1,7 Millionen reduzieren. Wird nur die Pendeldistanz betrachtet, wären zwischen 2,9 und 5,8 Millionen Personen antragsberechtigt, bei einer Kombination mit dem Einkommen sinkt diese Zahl erheblich.<sup>57</sup> Unabhängig davon arbeiten heute etwa 3,7 Millionen Personen regelmäßig abends oder nachts.

Die Ergebnisse sind regional sehr unterschiedlich und die Verteilung der antragsberechtigten Personen ändert sich stark je nach den gewählten Kriterien und deren Ausprägungen.

## 5.2 Mögliche Förderkriterien für Fahrzeuge

In der Vergangenheit hat der Staat bereits E-Pkw durch die Umweltprämie als Zuschuss zum Kauf gefördert. Der Zuschuss wurde nur für Fahrzeuge unter einem festgelegten Neupreis und zuletzt nur noch für vollelektrische und damit rein batterie- und brennstoffzellenbetriebene Fahrzeuge geleistet. Dieser Fokus sollte beibehalten werden. Doch dies ist nicht das einzige mögliche Kriterium.

Um untere und mittlere Einkommensgruppen zu erreichen, ist es wichtig, auch gebrauchte Fahrzeuge zu fördern. Dies beinhaltet junge Gebrauchte, die maximal ein Jahr alt sind und häufig als Vorführgewagen beim Händler gedient haben und ältere Gebrauchtwagen. Hier ist zu klären, ob eine potenzielle Doppelförderung gewünscht und sinnvoll ist. Schwellenwerte für den Gebrauchtwagenpreis betrachten den ursprünglichen Neuwagenpreis und den Wertverlust gemäß Alter des Fahrzeugs. Beim Umweltbonus wurde der Gebrauchtwagenpreis für junge Gebrauchte beispielsweise auf 80 Prozent des Neuwagenwerts begrenzt (siehe Box 1 in Kapitel 1.1).

### Neuwagenpreis als Kriterium zur Förderung günstiger Fahrzeuge

Kernelement jeder Förderung von Elektrofahrzeugen für breite Bevölkerungsschichten ist der Neupreis eines Pkw. Der vom Hersteller vorgegebene Preis ist in der Regel das entscheidende Kriterium für Förderinstrumente. Bei der Festlegung von Schwellenwerten sind dabei sowohl handelsübliche Rabatte als auch die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und die erwartete Marktdynamik zu betrachten. Auch in der Vergangenheit wurde beim Umweltbonus bereits eine Obergrenze von 65.000 Euro gesetzt; die Förderbeträge richteten sich auch danach, ob der Anschaffungspreis für ein Fahrzeug mehr oder weniger als 40.000 Euro betrug.

Für Familien kommt entweder eine spezielle gestaffelte Einkommensgrenze in Frage oder ein höherer Neuwagenpreis. Dies ermöglicht eine größere Auswahl an familientauglichen Pkw.

Es haben auch andere Länder Instrumente zur Förderung der Elektrifizierung implementiert, die an den Neuwagenpreis gekoppelt sind. Tabelle 5 stellt einige Beispiele dar. Hier lässt sich erkennen, dass die Festlegung der Grenzen sehr unterschiedlich ist und in einigen Fällen Förderung gestaffelt wird. Um einen geeigneten Neuwagenpreis für eine Förderung in Deutschland zu ermitteln, sollten die Kaufkraft verschiedener Einkommensgruppen sowie die Marktentwicklung für E-Pkw berücksichtigt werden.

57 Eigene Berechnungen auf Basis von BMDV (2017); Agora Verkehrswende (2023 e); Bundesagentur für Arbeit (2023 b).

Land	Instrument	Grenzen Fahrzeugneupreis
Belgien (Flandern)	Kaufprämie	< 40.000 Euro (Neuwagen) < 60.000 Euro (gebraucht, älter als drei Jahre)
Frankreich	Social Leasing, Kaufprämie, Tauschprämie	< 47.000 Euro
Niederlande	Steuererleichterungen für Firmenwagen	< 30.000 Euro
Österreich	MwSt.-Begünstigung beim Kauf	Gestaffelt: < 40.000 Euro (keine MwSt.) 40.000–80.000 Euro (keine MwSt. auf die ersten 40.000 Euro) > 80.000 Euro (keine Begünstigung)
Österreich	Kaufprämie	< 60.000 Euro
Portugal	Vorteile in der Dienstwagenbesteuerung	< 40.000 Euro (30 % Reduktion)
Ungarn	Kaufprämie	Gestaffelt: < 32.000 Euro (7.350 Euro) 32.000–44.000 Euro (1.500 Euro)

Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial | Quelle: ACEA (2024)

### Fahzeuggewicht als Indikator für Effizienz

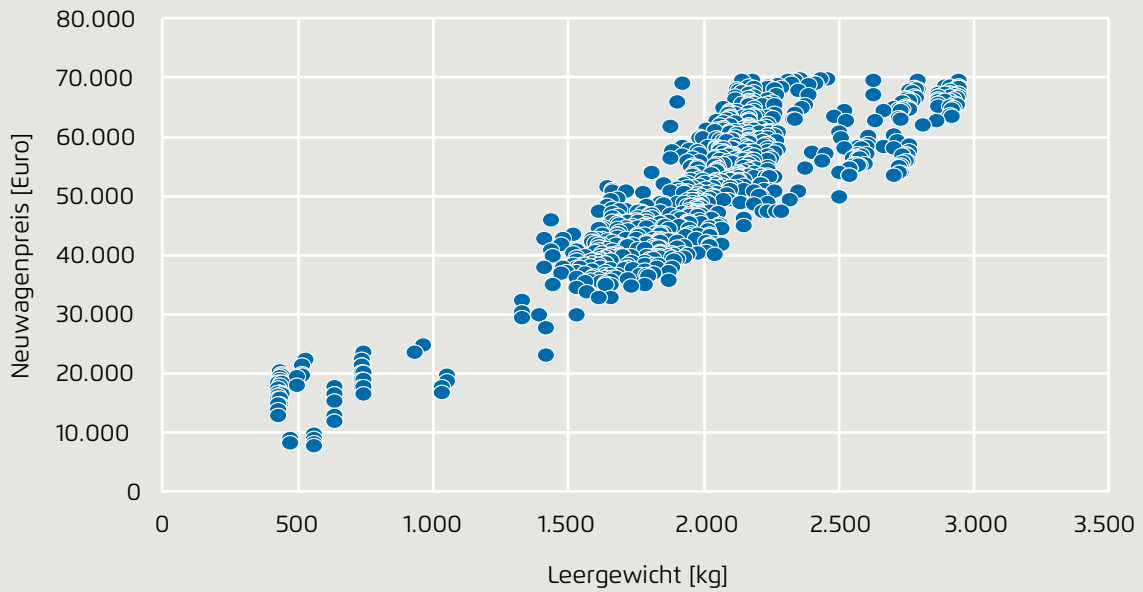
Eine Möglichkeit, die Wirkung der Förderung weiter zu erhöhen, könnte die Einbeziehung des Fahzeuggewichtes sein. In Frankreich sind beispielsweise nur Fahrzeuge mit einem Gewicht unter oder gleich 2.400 Kilogramm für Förderprogramme zugelassen. Generell benötigen leichtere Fahrzeuge weniger Energie, um bewegt zu werden, und bedingen einen geringeren Verschleiß der Straße. Sie benötigen außerdem weniger Ressourcen in der Herstellung, insbesondere kommen sie mit kleineren Batterien aus, um die gleiche Reichweite abzubilden. Es spricht also vieles dafür, das Gewicht von zu fördernden Fahrzeugen einzuschränken. Andererseits gibt es eine deutliche Korrelation zwischen dem Fahrzeugpreis und dem Leergewicht (siehe Abbildung 6.1). Es stellt sich daher die Frage, ob eine solche Einschränkung notwendig ist. Dies hängt stark von der festgelegten Preisgrenze ab, da bei höheren Preisen die Spanne der Fahrzeuggewichte höher ist als bei günstigeren Modellen.

### Direkte Beschränkung der Förderung nach Energieeffizienz zur Senkung des Gesamtenergiebedarfs

Ähnlich zum Gewicht könnten auch Energieeffizienzkriterien zur weiteren Optimierung der förderfähigen Fahrzeuge herangezogen werden. Im Hinblick auf den insgesamt stark steigenden Strombedarf aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung nicht nur im Verkehr, sondern auch für Gebäude und in der Industrie, ist es sinnvoll, den Energieverbrauch so gering wie möglich zu halten. Dies fördert die zügige Dekarbonisierung in der Stromerzeugung. Wie auch beim Gewicht kann dies zu einer weiteren Einschränkung der wählbaren Modelle führen. Im Gegensatz zum Gewicht gibt es hier jedoch keine klare Korrelation zwischen Preis und Energieverbrauch (siehe Abbildung 6.2).

Verhältnis von Leergewicht und Neupreis für verfügbare E-Modelle unter 70.000 Euro

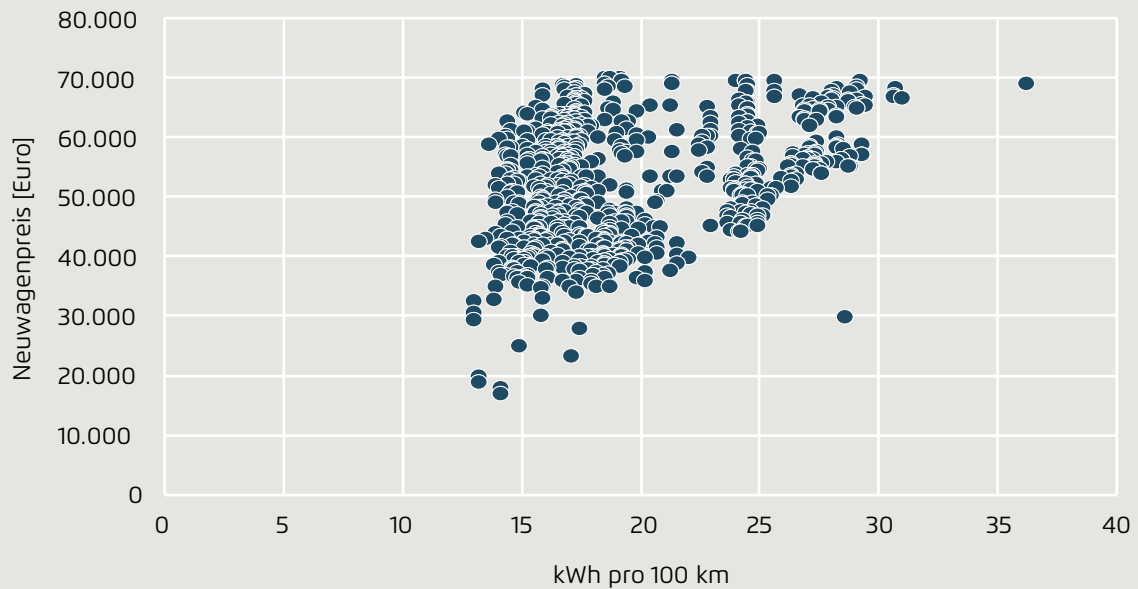
Abbildung 6.1



Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025) | Quelle: ADAC (2024 a).

Verhältnis von Energieverbrauch und Neupreis für verfügbare E-Modelle unter 70.000 Euro

Abbildung 6.2



Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025) | Daten: Energieverbrauch nach WLTP Gesamtverbrauch, Energieverbrauchsdaten sind nicht für alle Fahrzeuge vorhanden; Quelle: ADAC (2024 a).

### Berücksichtigung der Emissionen in der Fahrzeugherstellung über den Kohlenstoffabdruck

In Frankreich wird zur Eingrenzung der Fahrzeuge, die sich für *Social Leasing* qualifizieren, ein weiterer Aspekt genutzt: der Kohlenstoffabdruck des Fahrzeugs. Dies beinhaltet die Treibhausgasemissionen, die bei der Herstellung und dem Transport des Fahrzeugs inklusive aller Komponenten entstehen. Es gibt hier derzeit allerdings keine international anerkannte und einheitliche Methode zur Berechnung (siehe Box 3). Je nach Methode sind die Unterschiede in den Ergebnissen erheblich. Zudem sind die Ermittlung und Prüfung durch Behörden aufwendig. Vorteile bestehen darin, dass lokale Produktion bevorteilt wird und klimaschonende Vorketten, wie grüne Stahlproduktion, zusätzliche Anreize bekommen. Eine Methodik zur standardisierten Ermittlung von Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus des Fahrzeugs ist auf internationaler Ebene zu entwickeln, mindestens aber auf EU-Ebene.

### Nur mit ausreichend großem Förderbudget können genug E-Pkw in den Markt kommen

Die Anzahl der geförderten Pkw hängt von der Fördersumme pro Fahrzeug und dem verfügbaren Förderbudget ab. Tabelle 6 illustriert dies exemplarisch. Bei einem verfügbaren Fördervolumen von 300 Millionen Euro, wie voraussichtlich im Klima-Sozialfonds für Verkehrsmaßnahmen vorhanden, könnten bei einer Fördersumme von 12.000 Euro pro Pkw lediglich 25.000 Fahrzeuge gefördert werden. Bei einem Budget von 5 Milliarden Euro und einer Fördersumme von 3.000 Euro könnten dagegen knapp über 1,6 Millionen Fahrzeuge gefördert werden.

Der staatliche Anteil an der Förderung betrug im Jahr 2023 4.500 Euro (siehe Box 1) und wäre im Jahr 2024 auf

3.000 Euro gesunken, wenn die Förderung nicht eingestellt worden wäre. Bei knapp 2,8 Millionen Neuzulassungen pro Jahr und einem Anteil von nur 13,5 Prozent rein elektrisch betriebener Pkw wird ein ausreichend hohes Budget benötigt, um einen signifikanten Anstieg von E-Pkw zu erreichen. Die Staffelung der Förderung nach Einkommen kann die schnellere Elektrifizierung der Pkw-Flotte vorantreiben und gleichzeitig Personen mit niedrigeren Einkommen den Umstieg ermöglichen.

Das Ziel, 15 Millionen E-Pkw bis 2030 auf die Straße zu bringen, ist ein zentraler Pfeiler der Klimapolitik und wichtig, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu erhalten. Um dieses Ziel zu erreichen, müssten bis 2030 jedes Jahr durchschnittlich 2,4 Millionen E-Pkw zugelassen werden. Im Jahr 2024 wurden in Deutschland etwa 380.600 vollelektrische Pkw neu zugelassen. Dies verdeutlicht, dass signifikant investiert werden muss. Der Klima-Sozialfonds mit einer Milliarde pro Jahr, aus dem auch noch Direktzahlungen und Investitionen im Gebäudesektor finanziert werden, kann hier nur ergänzen. Mittel aus dem Fonds können beispielsweise zur Aufstockung der Fördersumme für besonders bedürftige Haushalte genutzt werden.

## 5.3 Zentrale Aspekte bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen mit Blick auf die Gestaltung von Kriterien

### Bezogen auf Förderberechtigte

- Personenbezogene Kriterien wie Einkommen, die Verfügbarkeit von ÖV, Pkw-Besitz und Beruf sind

Anzahl geförderter Pkw bei unterschiedlichen Fördersummen und Förderbudgets

Tabelle 6

Fördersumme pro Pkw in Euro	Förderbudget			
	300 Mio. €	1.000 Mio. €	3.000 Mio. €	5.000 Mio. €
3.000	100.000	333.333	1.000.000	1.666.667
6.000	50.000	166.667	500.000	833.333
12.000	25.000	83.333	250.000	416.667

Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025)



geeignet, um den Grad der Betroffenheit von höheren CO<sub>2</sub>-Preisen zu definieren und eine gezielte Förderung zu ermöglichen.

- Ein Kernelement solcher Kriterien sollte das Einkommen sein, entweder in Form einer Einkommensgrenze zur Förderberechtigung oder einer Staffelung der Fördersumme in Abhängigkeit vom Einkommen.
- Pkw-Besitz kann vor allem dann als Förderkriterium dienen, wenn das Ziel der Förderung das Abfangen von Effekten durch steigende CO<sub>2</sub>-Preise ist.
- Eine optional kombinierbare Recyclingprämie kann die Klimawirkung der Förderung erhöhen.
- Die Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr ist ein wichtiges Kriterium, um gezielt diejenigen zu fördern, die keine Möglichkeit zum Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote haben. Zur Festlegung von allgemeinen Kriterien sind jedoch weitergehende Studien und Diskussionen notwendig. Die Alternative ist eine Individualprüfung, die aber administrativ aufwendig ist.
- Die Förderung von Personen mit speziellen Mobilitätsanforderungen, unabhängig von der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel am Wohnort, erscheint aufgrund der besonderen Betroffenheit ebenfalls sinnvoll.
- Aufgrund der bereits bestehenden Förderung von Pendler:innen erscheint eine weitere Förderung nicht notwendig. Vielmehr sollte die bestehende Entfernungspauschale in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld umgewandelt werden, um Pendler:innen mit niedrigeren Einkommen effektiv zu entlasten.
- Der Kohlenstoffabdruck als Förderkriterium muss umfassender auf Wirksamkeit und Praktikabilität untersucht werden und geeignete Methoden müssen international oder EU-weit festgelegt werden.
- Die Förderung von Gebrauchtwagen kann weitere Nutzergruppen erschließen und den Markt für gebrauchte E-Pkw stabilisieren.
- Das veranschlagte Förderbudget muss ausreichend hoch sein, um den Fahrzeugmarkt signifikant zu beeinflussen.
- Die Staffelung der Förderung nach Einkommen kann die schnellere Elektrifizierung der Pkw-Flotte vorantreiben und gleichzeitig Personen mit niedrigeren Einkommen den Umstieg ermöglichen.

### Bezogen auf Fahrzeuge

- Das wichtigste Förderkriterium für Fahrzeuge ist der Neuwagenpreis. Um langfristig klima- und energiepolitische Ziele zu erreichen, ist auch die Energieeffizienz der Fahrzeuge relevant.
- Die Begrenzung des Fahrzeuggewichts hat Vorteile für die Verkehrssicherheit. Es besteht jedoch ein starker Zusammenhang zwischen Fahrzeuggewicht und Preis, sodass Grenzen beim Neuwagenpreis wahrscheinlich ähnliche Effekte erreichen können.
- Eine Einschränkung der Förderung auf besonders effiziente Pkw kann sinnvoll sein. Es bedarf weiterer Analysen, um die Auswirkungen auf die Modellverfügbarkeit in Kombination mit verschiedenen Grenzen für den Neuwagenpreis zu bestimmen.

## 6 | Stufenmodell zur gezielten Förderung

Ohne einen schnellen Hochlauf von E-Pkw wird es immer unwahrscheinlicher, dass Deutschland seine Klimaziele bis 2030 noch erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie erhalten werden kann. Es braucht daher eine deutliche Dynamisierung beim Hochlauf der Elektromobilität. Entsprechend ist ein Gesamtpaket an Maßnahmen notwendig, das E-Pkw mittelfristig zur bevorzugten Kaufoption macht. Insbesondere aufgrund der immer noch hohen Preisdifferenzen zwischen vergleichbaren elektrischen und Verbrenner-Modellen besteht im Rahmen eines umfassenden Maßnahmenbündels weiterhin Förderbedarf beim Kauf.

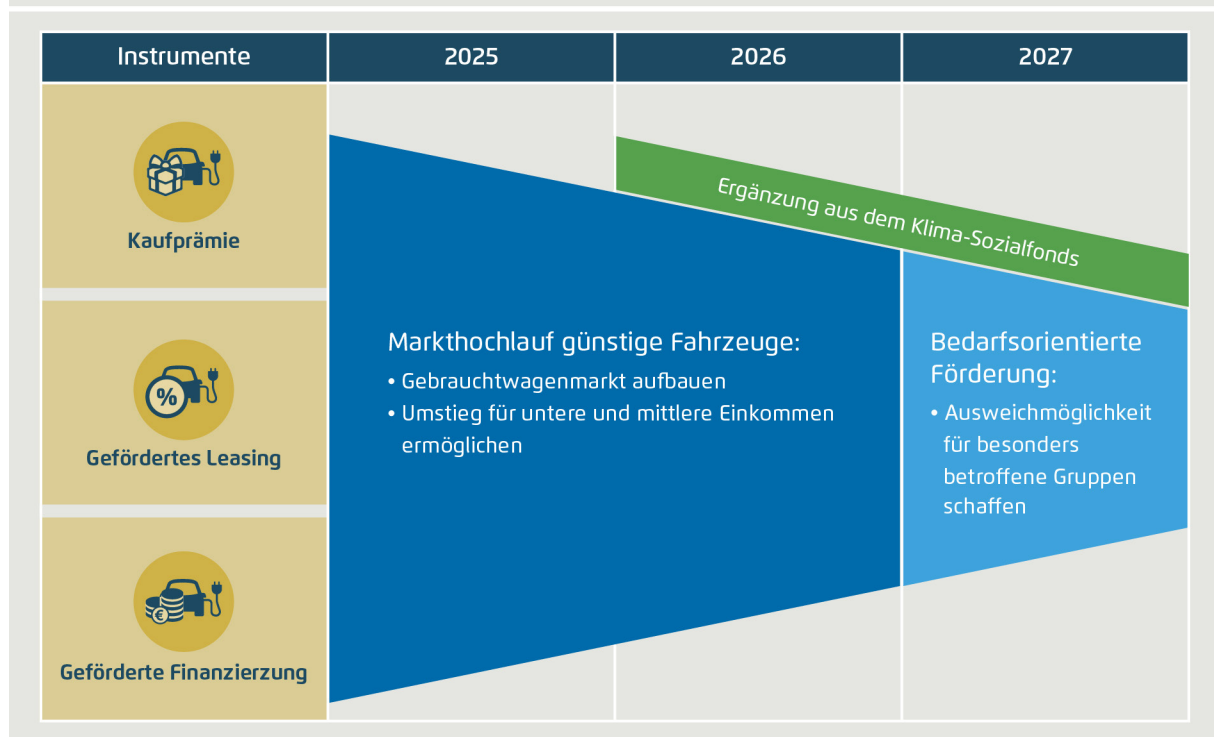
Wie bereits ausgeführt, ist eine zentrale Voraussetzung für bezahlbare Elektromobilität die Verfügbarkeit von bezahlbaren Fahrzeugen. Nur so können E-Pkw für viele Bevölkerungsschichten zugänglich werden. Derzeit sind wenige günstige Modelle und günstige Gebrauchtwagen im Markt. In einer ersten Stufe erscheint daher eine Förderung notwendig, die sich zunächst auf den Markthochlauf von vergleichsweise günstigen Fahrzeugen

konzentriert (siehe Abbildung 7). Zeitgleich ist ein Fokus auf Personen mit niedrigen und mittleren Einkommen sinnvoll, um auch denjenigen Zugang zu klimafreundlichen Pkw zu ermöglichen, die sich die Investitionen ansonsten nicht leisten können. Diese Gruppe hat in der Vergangenheit nur wenig von Förderungen profitiert und wäre stärker von steigenden Kraftstoffpreisen durch den steigenden CO<sub>2</sub>-Preis betroffen.

Es wird davon ausgegangen, dass ab 2027, wenn der EU-weite Emissionshandel im Verkehrssektor startet, der CO<sub>2</sub>-Preis weiter steigen wird und damit auch die Auswirkungen auf besonders Betroffene weiter steigen. In einem zweiten Schritt sollten daher diese Gruppen noch gezielter gefördert werden. Möglich ist das durch eine Ausweitung der Kriterien, beispielsweise bezüglich der Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr oder für bestimmte Berufsgruppen. Die Zeit bis dahin kann genutzt werden, um die Einführung solcher Kriterien vorzubereiten und entsprechende Indikatoren und Schwellenwerte zu definieren. Es kann auch über eine

Stufenmodell zur gezielten Förderung von E-Pkw für Privatkunden

Abbildung 7



Agora Verkehrswende und Zukunft KlimaSozial (2025) | Quelle: eigene Darstellung.

weitere Differenzierung der Fördersummen nach Betroffenheit nachgedacht werden, sodass auch nicht stark Betroffene weiter von einer dann reduzierten Förderung profitieren können.

Als Vorbereitung auf die zweite Stufe könnte im Rahmen des Klima-Sozialfonds, der im Jahr 2026 startet, ein Pilotprojekt gefördert werden, das verschiedene Kriterien, wie die Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr oder Schichtarbeit, testet. Dadurch könnten Erfahrungen sowohl zur Zielgenauigkeit als auch zur Umsetzung verschiedener Kriterien und den notwendigen administrativen Strukturen gesammelt werden. Ein regionales Pilotprojekt kann analysieren, ob vulnerable Gruppen erfolgreich von dem Programm profitieren und welche Hürden noch bestehen. Die gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse können für eine Ausweitung der Förderung auf ganz Deutschland im Jahr 2027 mit dem Start des EU-ETS 2 genutzt werden.

Generell ist es sinnvoll, die Fördersummen über die Zeit zu reduzieren. Mit zunehmendem Hochlauf der Elektromobilität werden E-Pkw günstiger und die Preisdifferenz zum Verbrenner sinkt.

### Stufe 1: Förderung des Markthochlaufs von günstigen E-Pkw für den Massenmarkt

Das Ziel der ersten Förderstufe ist es, mehr vergleichsweise günstige Pkw in den Markt zu bringen und damit perspektivisch auch günstigere Gebrauchtwagen zu ermöglichen. Um dies zu erreichen ist es zielführend, ausreichend Mittel zur Förderung bereitzustellen, sodass eine signifikante Menge an Pkw gefördert werden kann. Die Finanzierung hierfür kann aus den Einnahmen des CO<sub>2</sub>-Preises, der Reduktion von Subventionen für fossile Alternativen oder über ein Sondervermögen zur Transformation der Automobilwirtschaft erfolgen. Automobilhersteller profitieren vom Verkauf von zusätzlichen E-Pkw, da diese zur Erreichung der Flottengrenzwerte beitragen und bei einem Flottenanteil über 25 Prozent den herstellereigenen Flottengrenzwert erhöhen.<sup>58</sup> Hersteller sollten daher, wie bereits beim Umweltbonus, ihren Teil zur Finanzierung beitragen.

Ziel in der ersten Stufe ist es, vorrangig Personen mit mittleren Einkommen zu erreichen, die sich heute noch

kein Elektrofahrzeug leisten können, außer es wird als Dienst- oder Firmenwagen zur Verfügung gestellt. Aufgrund der noch sehr hohen Fahrzeugpreise und der geringen Verfügbarkeit von günstigen Neuwagen und Gebrauchten ist der Kauf eines E-Pkw im ersten Schritt wahrscheinlich noch keine Option für Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen. Die Förderung könnte ab 2026 über zusätzliche Mittel aus dem Klima-Sozialfonds so aufgestockt werden, dass ein E-Pkw auch für diese Haushalte finanzierbar wird. Mittelfristig profitieren sie von den dann in den Gebrauchtwagenmarkt kommenden Fahrzeugen und dem allgemeinen Markthochlauf für günstigere Fahrzeuge.

Bestehende Herausforderungen zur einkommensbezogenen Förderung sind auch kurzfristig lösbar, auch wenn es im ersten Schritt noch keine ideale Lösung gibt (siehe Kapitel 4.1). Die Vorteile, bereits von Anfang an zielgenau fördern zu können, überwiegen die methodischen und praktischen Hürden sowie den zusätzlichen administrativen Aufwand zur Prüfung, solange der Prozess einfach genug gestaltet wird.

Die Erfahrungen, die bei der kurzfristigen Einführung einer praktikablen Lösung zur einkommensbezogenen Förderung gemacht werden, können dann genutzt werden, um die Methodik zu verbessern und angemessene administrative Systeme aufzubauen. Diese können auch in anderen Sektoren genutzt werden.

Um die richtigen Anreize zu setzen, ist für die Förderung eine Beschränkung des Fahrzeugneupreises nach oben unersetzlich. Wie im Umweltbonus bereits angedacht, kann eine schrittweise Absenkung des Neuwagenpreises für förderfähige Pkw klare Signale an den Markt senden.

Zur Festlegung sinnvoller Schwellenwerte für Fahrzeugpreise und Einkommen sind weitere Analysen und eine sorgfältige Abwägung von Effekten notwendig. Diese werden idealerweise auf wissenschaftlicher Basis in einem Prozess erarbeitet, der einen breiten Konsens verschiedener Akteure sicherstellt. Dabei sollten auch Empfehlungen bezüglich der in Kapitel 4.1 dargestellten Herausforderungen in Bezug auf einkommensbezogene Förderung erarbeitet werden.

58 European Union (2024)

## **Stufe 2: Bedarfsorientierte Förderung zur gezielten Entlastung besonders Betroffener**

In der zweiten Stufe könnte die Förderung dann stärker auf von steigenden Kraftstoffpreisen stark betroffene Personengruppen fokussieren. So würden Ausweichmöglichkeiten für diejenigen geschaffen, bei denen der Ausbau eines adäquaten ÖV-Angebots nicht kurzfristig möglich ist und die auch in den nächsten Jahren auf den eigenen Pkw angewiesen sein werden. Die in der ersten Stufe angewendeten Förderkriterien könnten bestehen bleiben und gegebenenfalls angepasst und um weitere Kriterien ergänzt werden, die die Betroffenheit kennzeichnen. Zusätzlich sollte über die Einführung von Kriterien zur Energieeffizienz von Fahrzeugen nachgedacht werden.

Ab 2027 stehen zur Finanzierung von Kaufanreizen die Einnahmen aus dem EU-ETS 2 zur Verfügung, die zweckgebunden in Maßnahmen zur Förderung der Transformation im Verkehrs- und Gebäudesektor fließen müssen. Die Höhe dieser Einnahmen ist jedoch ungewiss, da sie nicht nur von der Ausgestaltung des Emissionshandelssystems, sondern auch dem Verhalten der einzelnen Marktakteure abhängen. Hier kann es sinnvoll sein, über nationale Maßnahmen nachzudenken, die einen Mindestpreis und damit vorhersehbare Mindesteinnahmen sicherstellen.

Bei der Bedarfsorientierung spielt vor allem die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Rolle. Dies betrifft diejenigen, die keine alltagstaugliche und bezahlbare Alternative zum Pkw haben. Hier geht es vor allem um ländliche Räume, in denen die Versorgung mit essenziellen Gütern und Dienstleistungen häufig lange Wege bedingt, bei gleichzeitig unzureichendem ÖV-Angebot. Ein weiterer besonders betroffener Personenkreis sind Personen mit speziellen Mobilitätsanforderungen. Beide Kriterien können kombiniert angewendet werden und sind nicht alternativ zu verstehen.

# 7 | Leitgedanken für bezahlbare Elektromobilität

**Damit der schnelle Hochlauf der Elektromobilität gelingt, reichen vereinzelte Instrumente nicht aus, es wird vielmehr ein in sich schlüssiges Gesamtpaket benötigt.**

Neben dem Fahrzeugpreis spielen die Ladepreise die größte Rolle für die Gesamtkosten des Pkw. Zusätzlich zu ökonomischen Erwägungen ist auch der Komfort zentral für die Kaufentscheidung. Hier spielen die Verfügbarkeit und Ausstattung von Fahrzeugmodellen sowie die Reichweite beziehungsweise eine ausreichende Abdeckung mit Ladeinfrastruktur und die Einfachheit des Handlings (beispielsweise in der Zahlungsabwicklung) eine zentrale Rolle.

**Die Förderung von vollelektrisch betriebenen Fahrzeugen kann ein adäquates Mittel sein, um aktuellen Herausforderungen zu begegnen.** Die schleppende Elektrifizierung im Straßenverkehr lässt die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor in weite Ferne rücken und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie. Zusätzlich werden steigende CO<sub>2</sub>-Preise immer mehr Haushalte vor Herausforderungen stellen, insbesondere dort, wo Ausweichmöglichkeiten auf öffentliche Verkehrsmittel, das Rad oder den Fußverkehr fehlen. Die Förderung von vollelektrisch betriebenen Fahrzeugen kann diesen Herausforderungen begegnen, wenn sie entsprechend ausgestaltet ist.

**Um bezahlbare Elektromobilität zu ermöglichen, sollte ein zentrales Element eines solchen Gesamtpaketes eine einkommensabhängige Förderung beim Fahrzeugerwerb sein.** Der Schritt zur Berücksichtigung des Einkommens stellt einen Paradigmenwechsel in der Förderung von Elektrofahrzeugen dar. In der Ausgestaltung muss dabei eine Abwägung zwischen der Zielgenauigkeit der Förderung, der administrativen Praktikabilität und den Realitäten auf dem deutschen Fahrzeugmarkt, insbesondere der Verfügbarkeit von günstigen Fahrzeugmodellen, stattfinden.

**Verschiedene Varianten von einkommensbezogener Förderung haben potenziell unterschiedliche Auswirkungen im Hinblick auf soziale, klimapolitische und industriepolitische Zielstellungen, die sorgsam abgewogen werden müssen.** Die Effekte können qualitativ beschrieben werden (siehe Tabelle 7). Weitere qualitative und quantitative Analysen zum Umfang zu erwartender Effekte und zur Wahrscheinlichkeit, dass Effekte eintreten, sind notwendig und sollten im politischen Aushand-

lungsprozess berücksichtigt werden. Dies gilt auch für weitere mögliche Kriterien zur Eingrenzung der Förderung, wie beispielsweise, ob nur Personen mit Pkw von der Förderung profitieren sollen oder ob Pendeldistanz oder ÖV-Verfügbarkeit sinnvolle zusätzliche Kriterien im Sinne der gesetzten Ziele sind.

**Es stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung:** direkte Kaufzuschüsse („Kaufprämien“), unterschiedliche Modelle der Förderung von Leasing, Förderung von Fahrzeugkrediten. Jedes dieser Instrumente hat Stärken und Schwächen und erreicht unterschiedliche Zielgruppen. Um viele Bevölkerungsgruppen durch eine Förderung beim Fahrzeugkauf zu erreichen, ist es notwendig, ein Portfolio an Instrumenten zu implementieren, die nach den gleichen Förderprinzipien funktionieren.

**Es ist sinnvoll, eine Förderung von Beginn an in Stufen zu planen, da sich der Fahrzeugmarkt dynamisch entwickelt und die Belastung durch hohe Kraftstoffpreise für Haushalte steigt.** In der ersten Stufe wird breiter gefördert, um den Markt an vergleichsweise günstigen Fahrzeugen zu unterstützen und damit gleichzeitig neue Nutzergruppen zu erschließen. In der zweiten Stufe werden solche Gruppen gezielter adressiert, die besondere Mobilitätsanforderungen haben und dadurch besonders von hohen CO<sub>2</sub>-Preisen betroffen sind.

**Die Fördergrenze für den Neuwagenpreis muss einerseits so festgelegt werden, dass auch untere und mittlere Einkommensgruppen erreicht werden, andererseits hoch genug sein, um sicherzustellen, dass ausreichend Fahrzeuge im Markt sind, die auch für Familien alltagstauglich sind.** Die Förderung sollte sowohl junge Gebrauchte (bis ein Jahr) als auch ältere Gebrauchtwagen umfassen. Eine Staffelung der Förderung nach Preis und Fahrzeugalter ist sinnvoll.

**Eine einkommensbezogene Förderung ist einfach umsetzbar, auch wenn die derzeitige Verwaltungsstruktur und Datenlage in Deutschland Herausforderungen und Limitationen mit sich bringen.** Als Nachweis kommen aktuell sowohl der Arbeitsvertrag als auch der Einkommensteuerbescheid infrage. Ersteres ist unbürokratischer umzusetzen, würde die Förderung aber auf Arbeitnehmer:innen beschränken. Im Hinblick auf die Anforderungen der Verwendung der Gelder aus dem EU-ETS 2 und des Klima-Sozialfonds sollte möglichst

bald mit dem Aufbau einer administrativen Infrastruktur für eine sozial gestaffelte Förderung gestartet werden, um Erfahrungen damit zu sammeln. Zentral ist, dass der Förderantrag vor dem Fahrzeugwerb geprüft wird, um zu vermeiden, dass Haushalte in Vorleistung treten müssen und ein Risiko besteht, dass die Förderung nicht genehmigt wird und damit die Finanzierung insgesamt infrage steht.

**Im nächsten Schritt gilt es, die konkreten Kriterien sowie deren Schwellenwerte für die Förderung sowie praktische Antragsprozesse zu definieren.** Dafür sind weitere Analysen und eine sorgfältige Abwägung von Effekten notwendig. Diese werden idealerweise auf wissenschaftlicher Basis in einem Prozess erarbeitet, der einen breiten Konsens verschiedener Akteure sicherstellt.

Zusammenfassung möglicher Auswirkungen verschiedener Ausgestaltungsszenarien für bezahlbare Elektromobilität

Tabelle 7

Die Tabelle fasst mögliche Auswirkungen qualitativ zusammen, ohne Bewertung über die Wahrscheinlichkeit und Größenordnung der genannten Effekte. Generell kann festgestellt werden, dass alle Ausgestaltungsvarianten, die den Absatz von E-Pkw erhöhen, den Herstellern bei der Erreichung ihrer Flottengrenzwerte helfen.

Optionen		Mögliche Auswirkungen
Einkommen	Einkommen als Kappungsgrenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erlaubt gezielte Vorbereitung auf steigende CO<sub>2</sub>-Preise bei unteren und mittleren Einkommensgruppen</li> <li>• Könnte zu Akzeptanzproblemen führen, da bei harter Kappung Betroffene, die knapp über der Schwelle verdienen, nicht profitieren können</li> <li>• Es könnten mehr E-Pkw verkauft werden, da der Anschaffungspreis besonders für untere und mittlere Einkommen relevant ist, aber reduziert auch die Gesamtzahl der Antragsberechtigten</li> <li>• Haushalte die nicht gefördert werden, könnten CO<sub>2</sub>-intensive Verbrenner statt E-Pkw kaufen</li> <li>• Könnte zu verbessertem Image von E-Pkw in der Allgemeinheit führen, aber auch zu negativen Image-Effekten in höheren Einkommensgruppen</li> <li>• Interesse an E-Pkw in unteren Einkommensgruppen ist unklar</li> </ul>
	Staffelung der Fördersumme nach Einkommen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Untere Einkommensgruppen können stärker gefördert werden</li> <li>• Weniger Fördersumme steht für mittlere Einkommen zur Verfügung</li> <li>• Staffelung könnte mehr E-Pkw ermöglichen durch Maximierung der Fördereffizienz</li> <li>• Es könnten mehr Pkw nahe dem Schwellenwert für Förderfähigkeit verkauft werden</li> <li>• Weitere Förderung von oberen Einkommensgruppen könnte Käufer aus unteren Einkommensgruppen demotivieren, einen E-Pkw zu kaufen</li> </ul>
Pkw-Besitz	Voraussetzung Besitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur von CO<sub>2</sub>-Preis Betroffene werden gefördert</li> <li>• Reduziert die Wahrscheinlichkeit für einen Umstieg von anderen Verkehrsmitteln auf den Pkw</li> <li>• Erschließt keine neuen Käuferschichten</li> <li>• Personen in Mobilitätsarmut können nicht profitieren</li> <li>• Höherer administrativer Aufwand</li> </ul>
	Zusätzlich: Voraussetzung Recycling	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximiert die Klimawirkung des einzelnen geförderten Fahrzeugs</li> <li>• Es wäre gewährleistet, dass sich der Pkw-Bestand nicht erhöht und kann den Gebrauchtwagenmarkt eher stabilisieren als bei reiner Betrachtung des Pkw-Besitzes</li> <li>• Schließt auch stark betroffene Personen aus, deren Pkw noch nicht alt genug ist</li> <li>• Reduziert den Pool an förderberechtigten Personen und könnte damit die mögliche Anzahl geförderter E-Pkw reduzieren</li> <li>• Es ist unklar, ob Halter von geeigneten Altfahrzeugen Interesse an und Mittel für einen neuen E-Pkw haben</li> </ul>
	Recyclingprämie als Ergänzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöht die Finanzierbarkeit des E-Pkw vor allem für niedrige und mittlere Einkommensgruppen</li> <li>• Erhöht die Klimaschutzwirkung mit geringen negativen Auswirkungen auf den E-Pkw-Absatz und den Gebrauchtwagenmarkt</li> </ul>

Optionen		Mögliche Auswirkungen
ÖV-Verfügbarkeit	Mindestkriterien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Könnte die Akzeptanz des Instruments verbessern</li> <li>• Reduziert die Gesamtzahl an möglichen förderberechtigten Personen</li> <li>• Verhindert Verkehrsverlagerung hin zum Pkw</li> <li>• Personen, die hohe Kosten durch CO<sub>2</sub>-Preise vermeiden können, werden nicht gefördert</li> <li>• Erlaubt gezieltere Förderung von Personen, die auf den Pkw angewiesen sind</li> <li>• Durch Pauschalierung bei indikatorbasierter Festlegung werden nicht alle Haushalte mit schlechter ÖV-Anbindung erfasst</li> <li>• Bei individueller Prüfung entsteht hoher administrativer Aufwand</li> </ul>
Pendeldistanz	Mindestpendel-distanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduziert den Pool an förderberechtigten Personen</li> <li>• Könnte zu Verkehrsverlagerung hin zum Pkw führen</li> <li>• Von steigenden Mobilitätskosten Betroffene werden gefördert, und auch Haushalte, die nicht von der Entfernungspauschale profitieren, weil sie nicht genug verdienen oder keine Einkommensteuererklärung machen, können gefördert werden</li> <li>• Doppelte Förderung von mittleren und hohen Einkommensgruppen (Entfernungspauschale)</li> </ul>
Mobilitätsanforderungen	Konkrete Berufe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Könnte die Akzeptanz von E-Pkw in der Bevölkerung erhöhen (je nach geförderten Berufen)</li> <li>• Erlaubt gezielte Förderung von Personen, die stark von steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen betroffen sind</li> <li>• Mögliche Neid-Debatte</li> </ul>
	Spezielle Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Akzeptanz von E-Pkw in der Bevölkerung</li> <li>• Mögliche positive Image-Effekte</li> <li>• Erlaubt gezielte Förderung von Personen, die stark von steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen betroffen sind und keine Möglichkeit zum Umstieg auf den ÖV haben</li> <li>• Kann auch nicht-berufsbedingte Anforderungen abdecken</li> <li>• Mögliche Neid-Debatte</li> </ul>
Neuwagenpreis	Niedrigere Fördergrenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr günstige E-Pkw im Markt, aber geringere Auswahl an förderfähigen Modellen, mittel- und langfristig könnte die Verfügbarkeit von günstigeren Modellen die Gesamtzahl von E-Pkw erhöhen</li> <li>• Käufer von teureren Modellen könnten weiter CO<sub>2</sub>-intensive Verbrenner kaufen</li> <li>• Könnte das Image von E-Pkw in der Allgemeinheit verbessern</li> <li>• Erschließung neuer Käuferschichten für E-Pkw</li> <li>• Erschwinglichkeit auch für niedrige und mittlere Einkommensgruppen</li> <li>• Baut Gebrauchtmkt für günstigere E-Fahrzeuge auf</li> </ul>
Fahrzeuggewicht	Maximalgewicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fördert leichtere Modelle und verstärkt damit den Klimaeffekt leicht</li> <li>• Leicht geringere Modellauswahl könnte zu einer kleineren Anzahl geförderter Pkw führen</li> <li>• Zusätzliche Vorteile für Verkehrssicherheit und Straßenabnutzung</li> <li>• Weitere Einschränkung von Modellen zur Auswahl</li> </ul>
Effizienz	Mindesteffizienz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fördert Ausrichtung von Modellen an Effizienz und verstärkt damit den Klimaeffekt</li> <li>• Fördert internationale Wettbewerbsfähigkeit</li> <li>• Geringere Modellauswahl kann zu einer kleineren Anzahl geförderter Pkw führen</li> <li>• Effizientere Pkw reduzieren laufende Kosten</li> <li>• Weitere Einschränkung von Modellen zur Auswahl</li> </ul>
Kohlenstoffabdruck	Maximalwert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine anerkannte Methodik</li> <li>• Förderung der Dekarbonisierung von Vorprodukten</li> <li>• Förderung lokaler Produktion</li> <li>• Mögliche Auswirkungen auf Exportgeschäft</li> <li>• Hoher Aufwand bei Herstellern und Behörden</li> <li>• Könnte die Einführung von Förderung verzögern</li> </ul>

# Literaturverzeichnis

**ACEA (2024):** *Tax Benefits and Incentives. Electric cars.* URL: [https://www.acea.auto/files/Electric-cars-Tax-benefits-purchase-incentives\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/Electric-cars-Tax-benefits-purchase-incentives_2024.pdf). Letzter Zugriff am: 21 November 2024.

**ADAC (2024 a):** 'Datensatz Fahrzeugdaten'

**ADAC (2024 b):** *Die häufigsten Irrtümer beim Auto-Leasing für Privatleute.* URL: <https://www.adac.de/fahrzeugwelt/magazin/finanzierung/auto-leasing-irrtuemer/>. Letzter Zugriff am: 26 November 2024.

**ADAC (2024 c):** *Gebrauchtwagen: So viel zahlen Ankauf-portale wie wirkaufendeinauto.de.* URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/gebrauchtwagenkauf/gebrauchtwagen-wert-ankauf-portale/>. Letzter Zugriff am: 26 November 2024.

**ADAC (2024 d):** *Neue Elektroautos: Diese Modelle kommen ab 2024/2025.* URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/neue-elektroautos/>. Letzter Zugriff am: 20 September 2024.

**Agora Energiewende and Agora Verkehrswende (2023):** *Der CO<sub>2</sub>-Preis für Gebäude und Verkehr.* URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/ETSII/A-EW\\_311\\_BEH\\_ETS\\_II\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/ETSII/A-EW_311_BEH_ETS_II_WEB.pdf). Letzter Zugriff am: 15 November 2024.

**Agora Verkehrswende (2022):** *Die Schwachstellen der Pendlerpauschale.* URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerpauschale/2022\\_08\\_10\\_Hintergrundpapier\\_Pendlerpauschale\\_v17\\_final.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerpauschale/2022_08_10_Hintergrundpapier_Pendlerpauschale_v17_final.pdf). Letzter Zugriff am: 11 November 2024.

**Agora Verkehrswende (2023 a):** *Gesteuertes Laden.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/gesteuertes-laden-1>. Letzter Zugriff am: 20 December 2024.

**Agora Verkehrswende (2023 b):** *Kosten der Mobilität. Zahlen und Fakten zu den Preisen im Straßen- und Schienenverkehr sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft und den Klimaschutz.* URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/user\\_upload/99\\_Faktenblatt-Mobilitaetskosten.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/user_upload/99_Faktenblatt-Mobilitaetskosten.pdf). Letzter Zugriff am: 25 November 2024.

**Agora Verkehrswende (2023 c):** *Mobilitätsarmut in Deutschland. Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz.* URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut\\_Diskussionspapier/105\\_Mobilitaetsarmut.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Diskussionspapier/105_Mobilitaetsarmut.pdf). Letzter Zugriff am: 15 November 2024.

**Agora Verkehrswende (2023 d):** *Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I. Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn.* URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie\\_Teil-1/102\\_Mobilitaetsgarantie.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-1/102_Mobilitaetsgarantie.pdf). Letzter Zugriff am: 15 November 2024.

**Agora Verkehrswende (2023 e):** *ÖV-Atlas 2023.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-2023>. Letzter Zugriff am: 6 November 2024.

**Agora Verkehrswende (2024):** *E-Auto und Verbrenner im Gesamtkostenvergleich.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/e-auto-und-verbrenner-im-gesamtkostenvergleich>. Letzter Zugriff am: 10 November 2024.

**Agora Verkehrswende (2025):** *Marktentwicklung von E-Autos.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/marktentwicklung-von-e-autos>. Letzter Zugriff am: 13 January 2025.

**Auto Bild (2024):** *Elektro-Pläne und Verbrenner-Ausstieg: die Pläne der Autohersteller. So schleichen sich die Autohersteller aus der Ära der Verbrenner.* URL: <https://www.autobild.de/artikel/elektro-plaene-verbrenner-aus-der-autohersteller-19153555.html>. Letzter Zugriff am: 22 September 2024.

**Auto Motor Sport (2024):** *Mercedes bei Automarke Denza raus – BYD übernimmt.* URL: <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/mercedes-benz-byd-denza-anteile-verkauft/>. Letzter Zugriff am: 22 September 2024.

**Beev (2024):** *Zukünftige Elektroautos bis 2030.* URL: <https://www.beev.co/de/blog/elektroautos/futures-voitures-electriques-jusquen-2030/>. Letzter Zugriff am: 20 September 2024.



**BMDV (2017):** *Mobilität in Deutschland 2017*. URL: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/index.html>.

**BMDV (2022):** *Bekanntmachung der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)*. URL: <https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/JTwUaZXEaXb7u0J5Ccc/content/JTwUaZXEaXb7u0J5Ccc/BAanz%20AT%2009.12.2022%20B1.pdf?inline>. Letzter Zugriff am: 20 November 2024.

**BMFSFJ (2017):** *Familienreport 2017*. Leistungen, Wirkungen, Trends. URL: <https://www.bmfsfj.de/resource/blob/119524/f51728a14e3c91c3d8ea657bb01bbab0/familienreport-2017-data.pdf>. Letzter Zugriff am: 18 November 2024.

**BMWK (2024):** *Antragszahlen BEG 2024* (Stand Oktober 2024). URL: [https://www.energiewechsel.de/KAENEF/Redaktion/DE/PDF-Anlagen/BEG/beg-antragszahlen-2024.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=11](https://www.energiewechsel.de/KAENEF/Redaktion/DE/PDF-Anlagen/BEG/beg-antragszahlen-2024.pdf?__blob=publicationFile&v=11). Letzter Zugriff am: 4 Dezember 2024.

**Bundesagentur für Arbeit (2023 a):** *Kleinräumige Beschäftigtendaten zur Analyse von Pendelrelationen*. URL: [https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Statischer-Content/Service/Statistik-angewendet/Statistische-Woche-2023/Generische-Publikationen/kleinraeumige-Pendelrelationen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Statischer-Content/Service/Statistik-angewendet/Statistische-Woche-2023/Generische-Publikationen/kleinraeumige-Pendelrelationen.pdf?__blob=publicationFile&v=1). Letzter Zugriff am: 22 September 2024.

**Bundesagentur für Arbeit (2023 b):** *Sozialversicherungspflichtige Bruttoarbeitsentgelte – Deutschland, West/Ost, Länder und Kreise* (Jahreszahlen). URL: [https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche\\_Formular.html?nn=1592932&topic\\_f=beschaeftigung-entgelt-entgelt](https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=1592932&topic_f=beschaeftigung-entgelt-entgelt). Letzter Zugriff am: 21 July 2024.

**Bundesministerium Finanzen Österreich (2024):** *Allgemeines zum Pendlerpauschale*. URL: <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/arbeitsnehmerinnenveranlagung/pendlerfoerderung-das-pendlerpauschale/allgemeines-zum-pendlerpauschale.html>. Letzter Zugriff am: 12 Dezember 2024.

**Buslei, H. et al. (2019):** *Starke Nichtinanspruchnahme von Grundsicherung deutet auf hohe verdeckte Altersarmut*, DIW Wochenbericht, 86, p. S. 909917. URL: [https://doi.org/10.18723/DIW\\_WB:2019-49-1](https://doi.org/10.18723/DIW_WB:2019-49-1).

**DAT (2024):** *DAT Report 2024*.

**dena (2024):** *Soziale Aspekte der Gebäude-Energie-wende – Herausforderungen und Möglichkeiten*. URL: [https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2024/GEFO\\_Bericht\\_Soziale\\_Aspekte\\_final.pdf](https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2024/GEFO_Bericht_Soziale_Aspekte_final.pdf). Letzter Zugriff am: 9 November 2024.

**Destatis (2024):** *Teilzeitquote erneut leicht gestiegen auf 31 % im Jahr 2023*. URL: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/04/PD24\\_N017\\_13.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/04/PD24_N017_13.html). Letzter Zugriff am: 16 December 2024.

**Destatis, WZB and BiB (2024):** *Sozialbericht 2024. Ein Datenreport für Deutschland*. URL: <https://www.bpb.de/shop/buecher/zeitbilder/556056/sozialbericht-2024/>. Letzter Zugriff am: 11 December 2024.

**Endres, L. (2023):** *Verteilungswirkung der Co2- Bepreisung in den Sektoren Verkehr und Wärme mit Pro-Kopf Klimageld*. IMK Policy Brief Nr. 162. URL: <https://www.imk-boeckler.de/de/faust-detail.htm?produkt=-HBS-008757>. Letzter Zugriff am: 20 November 2024.

**ETA (2024):** *Eine Währung für den Klimaschutz: Plädoyer für eine weltweit harmonisierte Carbon Accounting Methodik in den Lieferketten der Automobilindustrie*. URL: [https://expertenkreis-automobilwirtschaft.de/media/pages/home/91059cd671-1714380700/expertenkreis-transformation-automobilwirtschaft\\_bericht\\_carbon\\_accounting\\_final\\_20240417.pdf](https://expertenkreis-automobilwirtschaft.de/media/pages/home/91059cd671-1714380700/expertenkreis-transformation-automobilwirtschaft_bericht_carbon_accounting_final_20240417.pdf). Letzter Zugriff am: 6 December 2024.

**European Union (2023):** *Consolidated text: Regulation (EU) 2023/955 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 establishing a Social Climate Fund and amending Regulation (EU) 2021/1060*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02023R0955-20240630>. Letzter Zugriff am: 10 December 2024.

**European Union (2024):** *Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO2 emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011 (recast).* URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02019R0631-20231203#anx\\_I](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02019R0631-20231203#anx_I). Letzter Zugriff am: 12 December 2024.

**EV Database (o.J.):** 'Electric Vehicle Database' URL: <https://ev-database.org>. Letzter Zugriff am: 20 September 2024.

**FÖS and Öko-Institut (2024):** *CO2-Preis in Deutschland. Umsetzung des ETS II und des Klima-Sozialfonds in Deutschland.* URL: <https://www.oeko.de/publikation/umsetzung-des-ets-ii-und-des-klima-sozialfonds-in-deutschland/>. Letzter Zugriff am: 10 December 2024.

**Fraunhofer ISI and Technopolis Deutschland GmbH (2024):** *Evaluation der „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“.* Karlsruhe, Berlin. URL: [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/E/evaluation-der-richtlinie-zur-foerderung-des-absatzes-von-elektrisch-betriebenen-fahrzeugen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/E/evaluation-der-richtlinie-zur-foerderung-des-absatzes-von-elektrisch-betriebenen-fahrzeugen.pdf?__blob=publicationFile&v=4). Letzter Zugriff am: 10 December 2024.

**Hauck, T. and Wallossek, L. (2021):** 'Automatische Einkommensteuererstattungen zur Entlastung niedriger Einkommen', *Wirtschaftsdienst*, 101(12), pp. 956–959. URL: <https://doi.org/10.1007/s10273-021-3067-2>.

**ICCT (2024):** *Elektromobilität und soziale Teilhabe in Deutschland.* URL: [https://theicct.org/Elektromobilitaet\\_und\\_Teilhabe/](https://theicct.org/Elektromobilitaet_und_Teilhabe/). Letzter Zugriff am: 3 December 2024.

**KBC Brussels (o.J.):** *Tax treatment of company cars in 2024.* URL: <https://www.kbcbrussels.be/business/en/products/credit/fiscaliteit-bedrijfswagens.html>. Letzter Zugriff am: 11 December 2024.

**Kraftfahrt-Bundesamt (2024):** *Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen.* URL: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/umwelt_node.html). Letzter Zugriff am: 13 January 2025.

**Kraftfahrt-Bundesamt (2025):** *Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern. Monats-ergebnisse Dezember 2024 (FZ8).* URL: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/monatl\\_neuzulassungen\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/monatl_neuzulassungen_node.html). Letzter Zugriff am: 14 January 2025.

**Ministères de Aménagement du Territoire Transition Écologique (2024):** *Mon leasing électrique.* URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>. Letzter Zugriff am: 6 November 2024.

**Ministères de Aménagement du Territoire Transition Écologique (o.J.):** *Bonus écologique, prime au rétrofit... : toutes les aides en faveur de l'acquisition de véhicules propres.* URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/bonus-ecologique-prime-retrofit-toutes-aides-faveur-lacquisition-vehicules>. Letzter Zugriff am: 17 December 2024.

**République Française (o.J.):** *Taxe sur les émissions de CO2 des véhicules de tourisme (malus CO2) à partir du 1er janvier 2025.* URL: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35947>. Letzter Zugriff am: 17 December 2024.

**STATBEL (2024):** *Vehicle stock.* URL: <https://statbel.fgov.be/en/themes/mobility/traffic/vehicle-stock>. Letzter Zugriff am: 11 December 2024.

**T&E (2024 a):** *Flottes : bientôt une mesure décisive pour le climat, la transition juste et la politique industrielle ?* URL: <https://www.transportenvironment.org/te-france/articles/une-proposition-de-loi-reformant-les-obligations-de-verdissement-de-la-loi-lom>. Letzter Zugriff am: 20 November 2024.

**T&E (2024 b):** *Le leasing automobile : faux ami de la transition automobile.* URL: [https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024\\_05\\_Briefing\\_Transition-du-leasing-en-France.docx-1-1.pdf](https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024_05_Briefing_Transition-du-leasing-en-France.docx-1-1.pdf). Letzter Zugriff am: 20 November 2024.

**Wilke, D.F. and Sielaff, M. (2023):** *Die Nichtinanspruchnahme von Grundsicherungsleistungen. Welche Rolle spielt die soziale Einbettung?* Abschlussbericht zum FIS-Forschungsprojekt. Jena: Ernst-Abbe-Hochschule. URL: <https://nc.eah-jena.de/s/JWAgxixDHR87Fqj>. Letzter Zugriff am: 14 November 2024.

**ZDK (2024):** *Jetzt in Generation Zukunft investieren.* URL: <https://www.kfzgewerbe.de/jetzt-in-generation-zukunft-investieren>. Letzter Zugriff am: 6 December 2024.

**Zukunft KlimaSozial (2024):** *Eine sozial gerechte und klimaneutrale Zukunft sichern.* URL: [https://zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2024/06/Zukunft-KlimaSozial\\_11-Thesen-fuer-eine-Klimasozialpolitik.pdf](https://zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2024/06/Zukunft-KlimaSozial_11-Thesen-fuer-eine-Klimasozialpolitik.pdf). Letzter Zugriff am: 11 November 2024.

**Agora Verkehrswende** ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

**Zukunft KlimaSozial** ist ein Institut für klimaneutrale und sozial gerechte Transformation. Mit Expertise, Ideen und Konzepten trägt das Institut dazu bei, neue Lösungsansätze zu entwickeln. Klima- und Sozialpolitik werden von Anfang an zusammengedacht, um verschiedene Handlungsoptionen aufzuzeigen. Grundlage der Arbeit sind wissenschaftlich fundierte Analysen, die in den gesellschaftlichen Dialog eingebracht werden.

**Zukunft KlimaSozial**

Neue Promenade 6 | 10178 Berlin  
T +49 (0)30 224 302 61  
[www.zukunft-klimasozial.de](http://www.zukunft-klimasozial.de)  
[kontakt@zukunft-klimasozial.de](mailto:kontakt@zukunft-klimasozial.de)



**Agora Verkehrswende**

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)  
[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

