



Aktenzeichen: Pet 3-21-08-6110-002536

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 21. Mai 2026 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die Besteuerung der privaten Nutzung von vollelektrischen Dienstfahrzeugen vollständig aufzuheben. Der Petent zieht einen Vergleich zur bestehenden Regelung in der Republik Österreich (ID 182634). Zur Begründung wird ausgeführt, dass mit der Steuerfreiheit der Privatnutzung von Elektro-Dienstfahrzeugen nach dem Vorbild Österreichs Wettbewerbsnachteile gegenüber Nachbarstaaten abgebaut werden könnten, den klimapolitischen Zielen mehr Glaubwürdigkeit und Nachdruck verliehen und Bürokratieabbau und Steuervereinfachung erreicht würden.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht. Die Petition wurde durch 24 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen 21 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung – dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) – Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss macht zunächst darauf aufmerksam, dass nach der Systematik des Einkommensteuerrechts die Einkünfte der Einkommensteuer unterliegen. Einkünfte sind der Gewinn oder der Überschuss der Einnahmen über die Werbungskosten. Diese Systematik entspricht dem Prinzip der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit (Nettoprinzip). Ausfluss dieses Prinzips ist, dass von den Einnahmen die Betriebsausgaben (§ 4 Absatz 4 Einkommensteuergesetz – EStG) oder die



Werbungskosten (§ 9 EStG) abgezogen werden. Betriebsausgaben sind alle Aufwendungen, die durch den Betrieb veranlasst werden. Dazu zählen auch die Aufwendungen für betriebliche Kraftfahrzeuge.

Nicht als Betriebsausgaben abgezogen werden dürfen demgegenüber Aufwendungen, die durch eine private Nutzung des betrieblichen Kraftfahrzeuges verursacht werden. Dieser private Nutzungsvorteil wird gemäß § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG grundsätzlich mit 1 Prozent des inländischen Listenpreises (sog. Listenpreisregelung) pro Monat angesetzt. Für Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte wird zusätzlich die Differenz zwischen 0,03 Prozent des inländischen Listenpreises pro Monat und Entfernungskilometer und der Entfernungspauschale (0,30 € pro Entfernungskilometer) dem Gewinn hinzugerechnet. Bei Arbeitnehmern stellt die Möglichkeit einer außerdienstlichen Nutzung einen geldwerten Vorteil dar, der als Arbeitslohn zu versteuern ist. Dieser ist systematisch entsprechend zu bewerten (§ 8 Absatz 2 Satz 2, 3 und 5 EStG).

Das BMF weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Bewertung des privaten Nutzungsvorteils mit dem „Listenpreis“ auf einer gesetzlichen Typisierung beruht, die der Gleichmäßigkeit und Vereinfachung der Besteuerung dient. Sie habe sich seit Jahrzehnten bewährt. Der Petitionsausschuss hat keine Anhaltspunkte dafür, an dieser Einschätzung zu zweifeln.

Des Weiteren stellt der Ausschuss fest, dass die Art des genutzten Kraftfahrzeugs für die Besteuerung des privaten Nutzungsvorteils grundsätzlich nicht relevant ist. Allerdings weicht der Gesetzgeber aus umweltpolitischen Gründen in Teilen hiervon ab. So wurde in einer ersten Stufe der sog. Nachteilsausgleich bei der Nutzung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (jetzt § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 Nummer 1 EStG) eingefügt. Ziel war die Vermeidung einer Benachteiligung der tendenziell teureren Fahrzeuge mit (auch) elektrischen Antrieben. Dies wurde durch eine pauschale Kürzung des Bruttolistenpreises unter Berücksichtigung der jeweiligen Batteriekapazität des Fahrzeuges erreicht. Die Regelung wurde am 1. Januar 2013 eingefügt und berücksichtigt auch Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt angeschafft wurden.



Durch das Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2018 (Bundesgesetzblatt- BGBl. I Seite 2338), das Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I Seite 2451), das Zweite Gesetz zur Umsetzung steuerlicher Hilfsmaßnahmen zur Bewältigung der Corona-Krise vom 29. Juni 2020 (BGBl. I Seite 1512), das Gesetz zur Stärkung von Wachstumschancen, Investitionen und Innovation sowie Steuervereinfachung und Steuerfairness (Wachstumschancengesetz) vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nummer 108) und das Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland vom 14. Juli 2025 (BGBl. I Nummer 161) wurden die in § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG enthaltenen Sonderregelungen für Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge eingeführt, fortentwickelt und der Anwendungszeitraum der Regelungen verlängert.

Nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 Nummer 2 bis 5 EStG ist in Abhängigkeit vom jeweiligen Anschaffungsdatum und von der Erfüllung der jeweiligen weiteren Voraussetzungen ein bestimmter Bruchteil der Bemessungsgrundlage (inländischer Listenpreis im Zeitpunkt der Erstzulassung zzgl. Sonderausstattung und einschließlich Umsatzsteuer) anzusetzen:

- Anschaffungszeitraum: 01.01.2019 bis 31.12.2019

Voraussetzungen: Null-Emissionen/km und Höhe des Listenpreises nicht mehr als 40.000 Euro

Bruchteil: 1/4

- Anschaffungszeitraum: 01.01.2020 bis 31.12.2023

Voraussetzungen: Null-Emissionen/km und Höhe des Listenpreises nicht mehr als 60.000 Euro

Bruchteil: 1/4

- Anschaffungszeitraum: 01.01.2024 bis 30.06.2025

Voraussetzungen: Null-Emissionen/km und Höhe des Listenpreises nicht mehr als 70.000 Euro

Bruchteil: 1/4



- Anschaffungszeitraum: 01.07.2025 bis 31.12.2030

Voraussetzungen: Null-Emissionen/km und Höhe des Listenpreises nicht mehr als 100.000 Euro

Bruchteil: $\frac{1}{4}$

- Anschaffungszeitraum: 01.01.2019 bis 31.12.2021

Voraussetzungen: CO₂-Emission höchstens 50 g/km oder Mindestreichweite von 40 km oder Null-Emissionen/km und Listenpreisgrenze wird überschritten

Bruchteil: $\frac{1}{2}$

- Anschaffungszeitraum: 01.01.2022 bis 31.12.2024

Voraussetzungen: CO₂-Emission höchstens 50 g/km oder Mindestreichweite von 60 km oder Null-Emissionen/km und Listenpreisgrenze wird überschritten

Bruchteil: $\frac{1}{2}$

- Anschaffungszeitraum: 01.01.2025 bis 31.12.2030

Voraussetzungen: CO₂-Emission höchstens 50 g/km oder Mindestreichweite von 80 km oder Null-Emissionen/km und Listenpreisgrenze wird überschritten

Bruchteil: $\frac{1}{2}$

Diese Angaben gelten auch für die Anschaffung gebrauchter Kraftfahrzeuge.

Der Petitionsausschuss teilt die Einschätzung des BMF, dass die vom Petenten geschilderte fehlende Attraktivität der Nutzung von Elektrofahrzeugen sich nicht auf eine steuerliche Belastung zurückführen lässt, denn bereits nach geltendem Recht werden Elektrofahrzeuge durch die in § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG enthaltenen Sonderregelungen gegenüber Kraftfahrzeugen mit anderen (fossilen) Antriebsarten erheblich privilegiert. Bestehende Herausforderungen der Elektromobilität resultieren vielmehr aus Faktoren, die außerhalb des Steuerrechts liegen, wie beispielsweise hohe Wertverluste, erhöhte Betriebs- und Reparaturkosten sowie vergleichsweise hohe Versicherungsbeiträge.

Weiter weist der Ausschuss darauf hin, dass eine weitere Absenkung des Berücksichtigungsfaktors von $\frac{1}{4}$ auf 0 im Ergebnis eine generelle Steuerfreistellung von der Einkommensteuer, auch bei der privaten Nutzung hochpreisiger Fahrzeuge bedeutete. Der Ausschuss ist wie die Bundesregierung der Ansicht, dass eine Stärkung des Massenmarktes mit einer solchen Regelung nicht mehr erreicht werden könnte.



Denn diese hochpreisigen Fahrzeuge würden auch auf dem Zweitmarkt nicht der Elektromobilität zum Durchbruch in der Breite verhelfen. Der Gesetzgeber hat sich deshalb bewusst für die Einführung einer Höchstgrenze entschieden, um zielgerichtet alltagstaugliche Fahrzeuge zu fördern.

Die Regelung wurde zudem in den letzten Jahren mehrfach geändert und enthält bereits jetzt fünf Regelungsbereiche außerhalb der Grundregel mit unterschiedlichen Listenpreisgrenzen. Die Rechtsanwendung würde weiter erschwert, würde eine weitere Kategorie für einen Faktor 0 eingeführt.

Der Prüfungsaufwand würde nicht entfallen, weil die Fahrzeugart und die Anspruchsberechtigung für die Anwendung der Sonderregelung nachgewiesen werden müssten. Insoweit ist der Vorschlag auch nur teilweise geeignet, Bürokratie abzubauen. Außerdem ist nach dem Dafürhalten des Petitionsausschusses wie auch des BMF zu berücksichtigen, dass die Grundregelung der sog. Dienstwagenbesteuerung bereits von weiten Teilen der Bevölkerung als Steuerprivileg empfunden wird, auch wenn es sich dabei lediglich um eine Bewertungsregelung handelt, die den Nutzungsvorteil typisiert und objektiv abbildet. Die Bevorteilung von Elektrofahrzeugen steht in der Kritik sozial ungerecht zu sein, weil sie die unteren Einkommensschichten nicht erreiche. Eine vollständige Steuerbefreiung würde diese Kritik noch weiter befördern.

Vor dem Hintergrund des Dargelegten sieht der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf und empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.