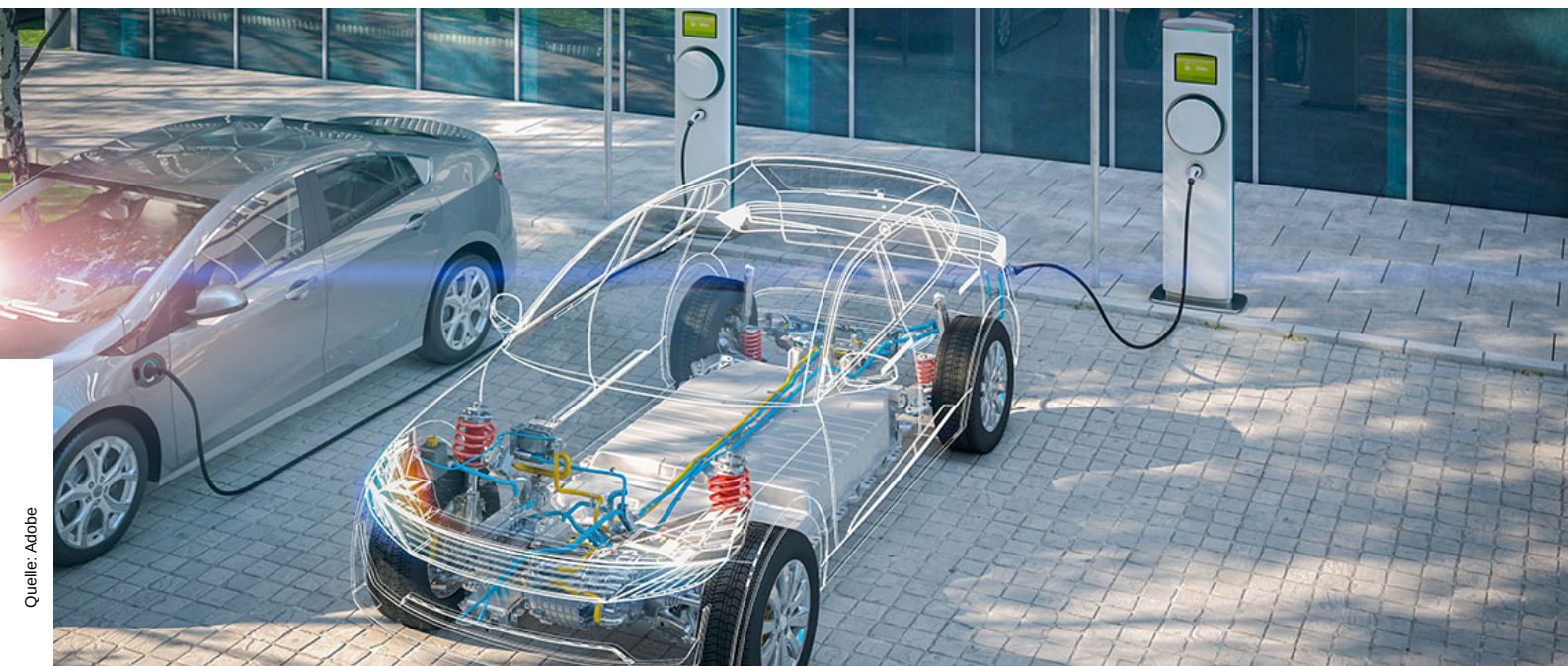




# Wer zahlt die Zukunft der Elektromobilität?

## Elektromobilität unter Druck: Deutschland subventioniert – Großbritannien strukturiert

Dirk Stein

### Subvention statt Steuer: Deutschlands vertrauter Weg

Die Bundesregierung setzt auf Entlastung: Wer bis Ende 2030 ein reines Elektroauto zulässt, bleibt bis zu zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Das ist die Kernregel des Achten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, das der Bundestag Anfang Dezember verabschiedet hat. Der Haushaltsaufwand wächst von 50 Millionen Euro im Jahr 2026 auf rund 380 Millionen Euro bis 2030. Flankierend gelten eine großzügige degressive Abschreibung (75% im ersten Jahr) sowie erweiterte Bemessungsgrundlagen bei der Dienstwagenbesteuerung.

Das Signal ist eindeutig: Elektromobilität soll sich rechnen, nicht kosten. Die Steuerpolitik wird damit zum industriepolitischen Instrument. Sie ersetzt Nachfrage durch Kaufanreize und sichert indirekt Absatzvolumen – ohne unmittelbare fiskalische Gegenleistung.

### Nutzung statt Technik: Großbritanniens fiskalischer Umbau

Großbritannien wählt einen anderen Weg – und setzt auf nutzerabhängige Verkehrsbesteuerung. Ab April 2028 zahlen Fahrer von Elektrofahrzeugen drei Pence pro Meile (etwa 3,5 Cent pro 1,6 Kilometer), Plug-in-Hybride die Hälfte. Die Gebühr wird jährlich an die Inflation angepasst. Die Maßnahme ersetzt langfristig Einnahmen aus der Mineralölsteuer, die aktuell 52,95 Pence je Liter beträgt und rund 24,4 Milliarden Pfund pro Jahr einbringt.

Mit dem Auslaufen des Verbrenner-Neuwagenverkaufs ab 2030 und dem Ende hybrider Antriebe ab 2035 droht dieser Einnahmeposten zu versiegen. Großbritannien handelt frühzeitig – und leitet damit eine grundlegende Reform seiner Verkehrsfinanzierung ein.

### Nachfrageeffekt: Was Marktlogik mit Fiskalpolitik zu tun hat

Die neue Gebühr erhöht die Lebenszykluskosten von E-Fahrzeugen. Laut OBR könnte das die Nachfrage senken – bei unveränderten Preisen müssten Hersteller entweder günstiger anbieten oder den Absatz konventioneller Fahrzeuge steigern. Die Prognose: bis zu 440.000 Fahrzeugverkäufe könnten entfallen. Ein neuer Fördertopf mit 1,3 Milliarden Pfund soll etwa 320.000 davon kompensieren.

Zugleich steigen in Großbritannien ab 2026 auch die jährlichen Steuern für teurere E-Fahrzeuge: Die Schwelle für den höheren Satz wird von 40.000 auf 50.000 Pfund angehoben, die Steuer steigt auf 440 Pfund pro Jahr.

Branchenvertreter wie Ford oder der Verband SMMT kritisieren das Timing. „Der Haushalt vermittelt eine verwirrende Botschaft“, heißt es aus der Industrie.

Der Verband für erneuerbare Energien nennt die neue Steuer „reflexhaft“. Fair wäre, „wenn alle Fahrzeugtypen einbezogen würden – je nach Umweltwirkung“, wie [BBC berichtete](#).

## Zwei Antworten, ein Strukturproblem

Deutschland verlängert eine bestehende Begünstigung, Großbritannien führt eine neue Belastung ein. Doch beide Antworten gelten demselben Problem: Die Finanzierung des Straßenverkehrs ist bisher an den Kraftstoffverbrauch gekoppelt. Je mehr Diesel oder Benzin verbraucht wird, desto mehr Steuereinnahmen fließen. Das funktioniert im Zeitalter der Elektrifizierung nicht mehr.

Die deutschen Maßnahmen adressieren den Übergang – sie helfen, den Absatz zu stabilisieren. Doch sie lösen das strukturelle Problem nicht. In einem elektrifizierten Verkehrssektor fehlt ein leistungsbezogener Steuermechanismus, der sowohl Fairness als auch Infrastrukturfinanzierung abbildet. In Großbritannien ist dieser Mechanismus geplant: Die Electric Vehicle Excise Duty koppelt künftig Steuerhöhe an Fahrleistung.

## Steuerpolitik in Bewegung: Struktur statt Symbolik

Deutschland verzichtet auf Einnahmen, Großbritannien testet ein System. Beide reagieren auf denselben Strukturbruch: Die Mineralölsteuer als Einnahmequelle und Lenkungsinstrument verliert ihre Basis. Die Elektromobilität entfernt sich vom Tank – und entzieht dem Staat damit eine seiner zuverlässigsten Einnahmequellen.

Die Frage lautet also nicht mehr nur: „Wer zahlt – und wofür?“, sondern: „Wie ersetzt der Staat die Einnahmen, die durch die Transformation verschwinden?“

## Steuern, lenken, gestalten – was jetzt zählt

Die Verkehrswende ist nicht nur ein technologischer Wandel – sie ist ein fiskalischer Umbau. Deutschland subventioniert Übergänge, Großbritannien beginnt, neue Strukturen zu testen. Beide Wege haben ihren Preis. Doch nur einer wird auf Dauer finanzieren können, was die Mobilität der Zukunft wirklich kostet.

Versicherungs- und Finanznachrichten

# expertenReport



<https://www.experten.de/id/4947364/verkehrspolitik Elektroautos-steuer-deutschland-grossbritannien-vergleich/>