

# Steuern und regulierungsbedingte Belastungen von Energie und Fahrzeugen für den mobilen Individualverkehr: Ein Update nach dem Klimaschutzplan 2030



Faktensammlung im Auftrag des MWV - Mineralölwirtschaftsverbands e.V.

Michael Bräuninger und Mark-Oliver Teuber

November 2019

*Ansprechpartner*  
Prof. Dr. Michael Bräuninger  
ETR: Economic Trends Research GbR  
Tel: 040 28475131  
[braeuninger@mb-etr.de](mailto:braeuninger@mb-etr.de)



## Hintergrund

Im Rahmen der Studie „Steuern und regulierungsbedingte Belastungen von Energie und Fahrzeugen für den mobilen Individualverkehr“<sup>1</sup> hat ETR im Frühjahr 2019 die regulatorischen Belastungen von konventionellen Kraftstoffen mit denen von Strom für Elektrofahrzeuge verglichen. Hierbei wurden die mit dem Klimaschutzplan 2050 von der Bundesregierung im Jahr 2016 gesteckten Ziele für die Emissionsminderung in den einzelnen Sektoren berücksichtigt. Insbesondere vom Verkehrssektor wurde in diesem Zusammenhang ein deutlich stärkerer Beitrag zu den CO<sub>2</sub>-Einsparzielen gefordert, was sich in ausgeprägten politischen Fördermaßnahmen für die Elektromobilität niedergeschlagen hat.

Mit dem im Herbst 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramm 2030 werden diese Maßnahmen konkretisiert und sollen beschleunigt umgesetzt werden. Neben der Steigerung der Energieeffizienz wird dabei hauptsächlich auf eine möglichst weitgehende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte gesetzt. In diesem Zusammenhang wird als neues Instrument ein CO<sub>2</sub>-Preis für den Verkehrssektor ein nationales Emissionshandelssystem eingeführt. Deshalb wird die vor dem Hintergrund des Klimaschutzplans 2050 ohnehin schon ausgeprägte Förderung der Elektromobilität weiter ausgeweitet. Zu den hierfür relevanten Einflussfaktoren gehören:

- Kfz-Steuern und Kaufprämien für Elektrofahrzeuge
- CO<sub>2</sub>-Regulierungskosten
- THG-Minderungsquoten
- Energie- und Stromsteuern
- CO<sub>2</sub>-Bepreisung und EEG-Umlage
- Dienstwagenbesteuerung

Die im Folgenden dargestellte Analyse liefert eine Aktualisierung der oben genannten Studie und berücksichtigt die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 sowie des im November 2019 verabschiedeten Gesetzes über ein nationales Emissionshandelssystem für Brennstoffemissionen (BEHG).

---

<sup>1</sup> Bräuninger, M; Teuber, M. (2019): Steuern und regulierungsbedingte Belastungen von Energie und Fahrzeugen für den mobilen Individualverkehr, Faktensammlung im Auftrag des MWV - Mineralölwirtschaftsverbands e.V., Hamburg.



## Regulatorische Kosten und Subventionen

Im Folgenden werden die Einflussfaktoren in Bezug auf die Kraftstoffe und den Fahrstrom kurz dargestellt. Im Anschluss findet ein Vergleich der Förderung und Belastung anhand des VW-Golfs statt, der mit Benzin-, Diesel- und Elektromotor betrieben wird.

**Kfz-Steuern und Kaufprämie für Elektrofahrzeuge\*:** Für Benzin- und Diesel-Pkw sind Kfz-Steuern zu zahlen, die in Teilen von den CO<sub>2</sub>-Emissionen abhängen. Im Gegensatz dazu hat die Bundesregierung aufgrund der bisher geringen Nachfrage nach Elektrofahrzeugen eine Förderung für den Kauf von Elektroautos, den sog. Umweltbonus, eingerichtet. Dieser Bonus liegt für Pkw mit einem Preis von bis zu 40.000 Euro insgesamt bei 6.000 Euro und wird zur Hälfte vom Staat geleistet.

**CO<sub>2</sub>-Regulierungskosten\*:** Ab dem Jahr 2020 dürfen im Durchschnitt der Fahrzeuge eines Herstellers nur noch 95 g CO<sub>2</sub> je Kilometer und Fahrzeug emittiert werden (Flottengrenzwert). Überschreitet ein Hersteller diesen Grenzwert, so werden Strafzahlungen in Höhe von 95 Euro je überschrittenem Gramm CO<sub>2</sub> und verkauftem Neuwagen fällig. Ergibt sich für einen Hersteller im Durchschnitt seiner Flotte beispielsweise ein Emissionswert von 110 g und er verkauft 100.000 Neuwagen, so muss dieser Hersteller in diesem Jahr Strafzahlungen von 142,5 Mio. Euro an die EU leisten (100.000 Fahrzeuge x (110g - 95g) x 95 Euro). Elektroautos werden im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Regulierung als Nullemissionsfahrzeuge anerkannt, die zu hohe Emissionen anderer Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb kompensieren können.

Wenn ein Hersteller beispielsweise ein Benzinfahrzeug mit Emissionen von 190 g CO<sub>2</sub> und ein Elektrofahrzeug verkauft, wird er behandelt, als ob er zwei Fahrzeuge mit jeweils 95 g CO<sub>2</sub>-Emissionen verkauft hätte. Eine Strafzahlung entfällt. Ein Elektroauto erspart dem Hersteller somit Strafzahlungen in Höhe von 9.025 € (95 g CO<sub>2</sub>-Einsparung x 95 Euro). Die in dieser Analyse betrachteten Beispiel-Pkw liegen mit ihren spezifischen Emissionen gemäß WLTP bei 136,3 g/km (Golf-Benziner) und 137,2 g/km (Golf-Diesel). Somit werden diese Fahrzeuge über den Lebenszyklus mit 3.928 Euro (Golf-Benziner) und 4.005 Euro (Golf-Diesel) belastet.

**THG-Minderungsquote\*:** Gegenwärtig müssen die Treibhausgas-Emissionen der in den Verkehr gebrachten Kraftstoffe jährlich um 4 % reduziert werden. Dazu werden insbesondere Biokraftstoffe beigemischt, was zu Kosten von etwa 1,8 Cent je Liter führt. Bei den gegebenen Verbrauchswerten führt dies über den Lebenszyklus zu Mehrkosten von 114 Euro für den Benziner und zu 145 Euro für den Diesel.

---

\* Die Quellen zu den Steuersätzen und Förderungen sind im Anhang angegeben.



Ab 2020 erhöht sich die Minderungsverpflichtung auf 6 % pro Jahr. Wird dieser Zielwert verfehlt, werden Strafzahlungen von 470 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> fällig. Strom in Elektroautos wird als Minderungsoption anerkannt, wobei die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Strommix angesetzt werden. Für jedes Elektroauto wird gemäß Umweltbundesamt ein Verbrauchsschätzwert von 1.943 kWh pro Jahr angerechnet, der unterstellt, dass 80 % der Ladung an nicht-öffentlichen Ladestellen erfolgt. Die restlichen 20% werden an öffentlichen Ladesäulen versorgt. Hochgerechnet ergibt sich somit ein Wert von 2.428,75 kWh. Gegenüber einem durchschnittlichen konventionellen Pkw ergibt sich im Jahr 2021 damit ein rechnerischer CO<sub>2</sub>-Vorteil von 0,39 Tonnen CO<sub>2</sub>. Durch einen Vertrag zwischen Quotenverpflichteten und einem Stromanbieter kann sich ein Quotenverpflichteter die entsprechende THG-Minderung anrechnen lassen. Die Quotenverpflichteten werden im Jahr 2021 für einen solchen Vertrag eine Zahlungsbereitschaft von 181,23 Euro jährlich haben (0,39 Tonnen CO<sub>2</sub> \* 470 Euro Strafzahlungen je Tonne), die sich aufgrund der Verbesserung im Strommix (höherer Anteil erneuerbarer Energien) bis 2025 auf jährlich 190,36 Euro erhöht. Über den Lebenszyklus des Fahrzeuges ergibt sich damit im Jahr 2021 eine implizite Förderung des Elektrofahrzeuges in Höhe von 2.175 Euro, die bis 2025 auf 2.284 Euro zunimmt.

**Energie- und Stromsteuer\*:** Die energetische Besteuerung der Kraftstoffe liegt für Benzin bei 65,45 Cent/Liter (7,3 Cent/kWh) und für Diesel bei 47,04 Cent/Liter (4,8 Cent/kWh). Damit werden Kraftstoffe sehr viel höher besteuert als Strom. Die spezifischen Steuern für Strom betragen 2,05 Cent/kWh. Durch die höhere Effizienz des Elektromotors ist der tatsächliche Energiesteuervorteil für Elektroautos pro Kilometer deutlich höher. Darüber hinaus wird auch die Konzessionsabgabe beim Strom berücksichtigt, die einer kommunalen Steuer gleicht.

**CO<sub>2</sub>-Bepreisung und EEG-Umlage\*:** Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung erfolgt langfristig über einen Emissionshandel, der über ein Mengensteuerungssystem geplant ist, bei dem sich der Zertifikatspreis am Markt bildet. Für die Jahre 2021 bis 2025 ist aber eine Einführungsphase vorgesehen, in der der Zertifikatspreis von Gesetzgeber festgelegt wird. Im Startjahr 2021 wird der Preis bei 10 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> liegen, im Jahr 2022 dann bei 20 Euro. In den Folgejahren bis 2025 steigt der Zertifikatspreis dann in jedem Jahr um 5 Euro auf 35 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2025. Die CO<sub>2</sub>-Kosten je Liter Benzin liegen damit im Jahr 2021 bei 2,3 Cent und die für Diesel bei 2,7 Cent. Bis 2025 steigen die Kosten auf 8,2 Cent bzw. 9,3 Cent. Während die Kosten für konventionelle Kraftstoffe also weiter zunehmen, wird Strom aus regulatorischer Sicht günstiger. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die EEG-Umlage im Zuge des Klimaschutzprogramms 2030 entlang des CO<sub>2</sub>-Bepreisungspfades sukzessive reduziert wird.

**Dienstwagenbesteuerung\*:** Im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung ist der private Nutzungsanteil als geldwerter Vorteil einkommensteuerlich relevant. In der Regel wird dabei die Ein-Prozent-Regelung angewandt, nach der die private Nutzung eines Dienstwagens monatlich mit einem

---

\* Die Quellen zu den Steuersätzen und Förderungen sind im Anhang angegeben.



Prozent des inländischen Listenpreises des Dienstwagens als geldwerter Vorteil zu versteuern ist. Außerdem sind 0,03 % des Listenpreises je km Fahrstrecke zur Arbeit zu versteuern. Bei einer Fahrstrecke von 33 km würde sich damit die Dienstwagensteuer etwa verdoppeln, bei einer durchschnittlichen Pendelstrecke von etwa 10 km würde die Dienstwagensteuer um 30 % zunehmen. Aufgrund dieser hohen Schwankung wird im Folgenden auf die Einbindung der kilometerabhängigen Komponente verzichtet. Die Abschätzungen zur Dienstwagenbesteuerung stellen insofern eine Untergrenze für die Belastungen bzw. Förderungen dar. Von 2019 bis Ende 2021 gilt bei Nutzung der Pauschalmethode (1 %-Regelung), dass für Elektrofahrzeuge und für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge nur die Hälfte des Listenpreises als geldwerter Vorteil versteuert werden muss. Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität im Rahmen des Klimaschutzplans 2030 wird die Dienstwagenregelung für die Nutzung von Elektrofahrzeugen bis 2030 verlängert. Außerdem wird zukünftig für reine Elektrofahrzeuge bis zu einem Preis von 40.000 Euro die Bemessungsgrundlage der Steuer von 0,5 Prozent des Listenpreises auf 0,25 Prozent abgesenkt.

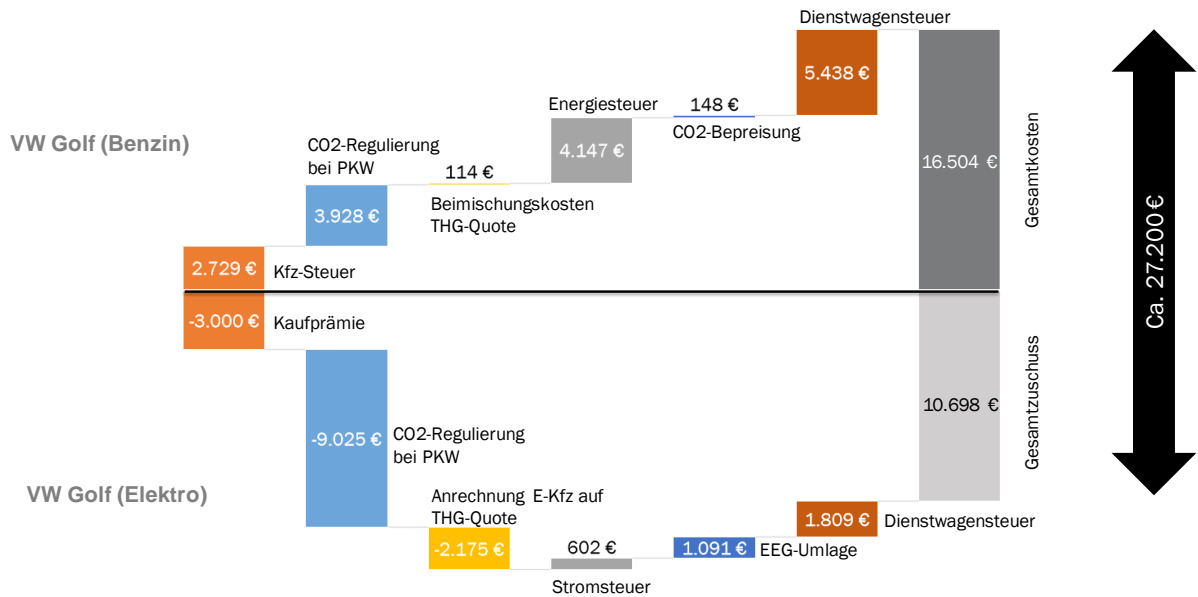
Im Folgenden werden die dargestellten Steuern und Belastungen für drei Varianten des VW-Golf verglichen. Die wesentlichen Eigenschaften der drei Beispiel-Pkw sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

**Tabelle 1: Eigenschaften der drei VW-Golf mit den verschiedenen Antriebsarten.**

Einflussfaktoren/Antriebsart	Benzin	Diesel	Elektro
Listenpreis in €	26.975	28.350	35.900
Staatlicher Anteil der Kaufprämie in €	0	0	3.000
Hubraum in ccm	1.498	1.968	-
Verbrauch in l bzw. kWh je 100 km	4,8	4,2	12,7
CO2-Emissionen in g je km (WLTP)	136,3	137,2	0
Kfz-Steuer in € pro Jahr	227,41	391,85	0
Fahrleistung in km pro Jahr	11.000	16.000	entsprechend
Nutzungsdauer in Jahren		12	
Nutzungsdauer als Dienstwagen in Jahren		4	

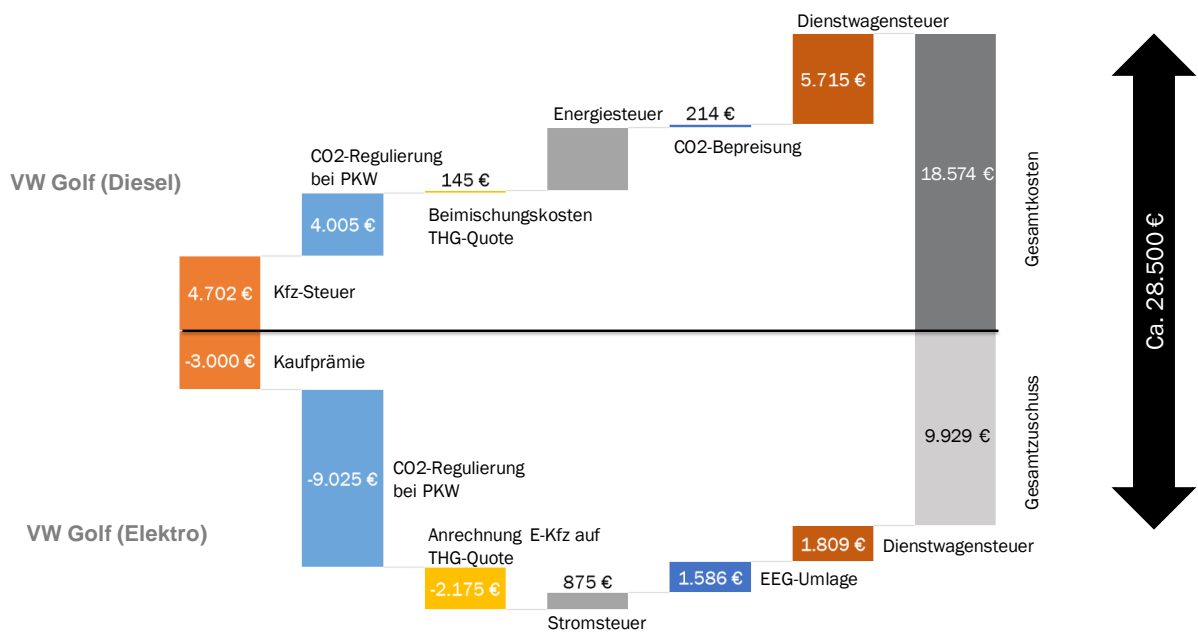
Die Abbildungen 1 bis 4 zeigen die verschiedenen Steuern und Belastungen einmal im Jahr 2021 und einmal für Jahr 2025. Verglichen wird zum einen der E-Golf mit einem Benziner, wobei eine jährliche Fahrleistung von 11.000 km angenommen wird, und zum anderen der E-Golf mit einem Diesel, wobei eine jährliche Fahrleistung von 16.000 km angenommen wird.

Abbildung 1: Fiskalische und regulierungsbedingte Belastungen über den Lebenszyklus: VW Golf Benzin vs. Elektro 2021



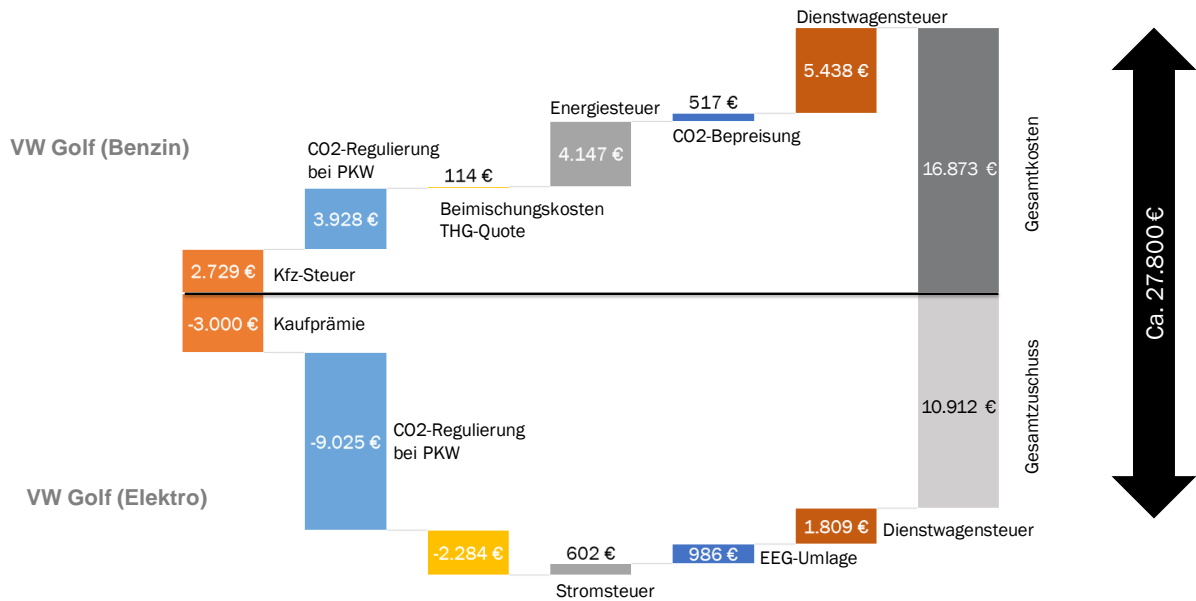
Quelle: Economics Trends Research (ETR, 2019); Fiskalische und regulatorische Belastungen über einen Lebenszyklus von 12 Jahren im Vergleich:  
 VW Golf Benzin (Listenpreis 26.975 €, Verbrauch 4,8 l/100 km), VW Golf Elektro (Listenpreis: 35.900 €, Verbrauch: 12,7 kWh/100 km); Fahrleistung 11.000 km/a;  
 CO2-Bepreisung 10 €/t; EEG-Umlage 6,506 Cent je kWh

Abbildung 2: Fiskalische und regulierungsbedingte Belastungen über den Lebenszyklus: VW Golf Diesel vs. Elektro 2021



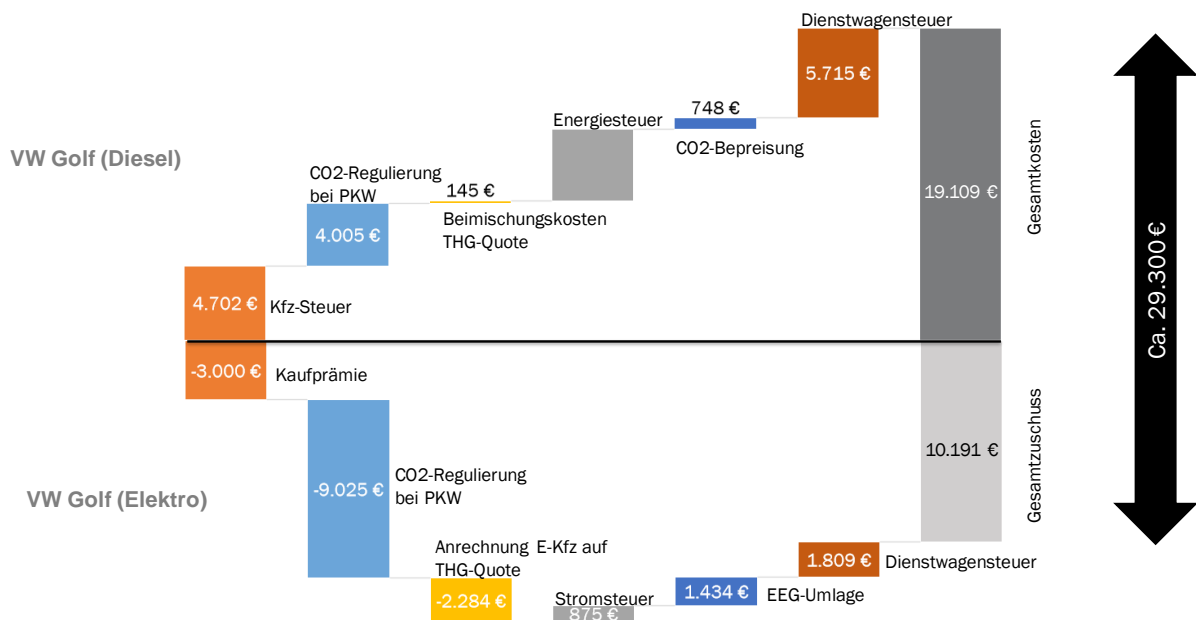
Quelle: Economics Trends Research (ETR, 2019); Fiskalische und regulatorische Belastungen über einen Lebenszyklus von 12 Jahren im Vergleich:  
 VW Golf Diesel (Listenpreis 28.350 €, Verbrauch 4,2 l/100 km), VW Golf Elektro (Listenpreis: 35.900 €, Verbrauch: 12,7 kWh/100 km); Fahrleistung 16.000 km/a;  
 CO2-Bepreisung 10 €/t; EEG-Umlage 6,506 Cent je kWh

Abbildung 3: Fiskalische und regulierungsbedingte Belastungen über den Lebenszyklus: VW Golf Benzin vs. Elektro 2025



Quelle: Economics Trends Research (ETR, 2019); Fiskalische und regulatorische Belastungen über einen Lebenszyklus von 12 Jahren im Vergleich: VW Golf Benzin (Listenpreis 26.975 €, Verbrauch 4,8 l/100 km), VW Golf Elektro (Listenpreis: 35.900 €, Verbrauch: 12,7 kWh/100 km); Fahrleistung 11.000 km/a; CO2-Bepreisung 35 €/t; EEG-Umlage 5,881 Cent je kWh

Abbildung 4: Fiskalische und regulierungsbedingte Belastungen über den Lebenszyklus: VW Golf Diesel vs. Elektro 2025



Quelle: Economics Trends Research (ETR, 2019); Fiskalische und regulatorische Belastungen über einen Lebenszyklus von 12 Jahren im Vergleich: VW Golf Diesel (Listenpreis 28.350 €, Verbrauch 4,2 l/100 km), VW Golf Elektro (Listenpreis: 35.900 €, Verbrauch: 12,7 kWh/100 km); Fahrleistung 16.000 km/a; CO2-Bepreisung 35 €/t; EEG-Umlage 5,881 Cent je kWh



Die konventionellen Antriebe werden zunehmend durch Steuern und Regulierungen belastet. Im Gegensatz dazu erhält das Elektrofahrzeug erhebliche Subventionen. Die Diskrepanz zwischen den Belastungen auf der einen und den Förderungen auf der anderen Seite nimmt mit dem Klimaschutzprogramm 2030 weiter zu. Diese ergibt sich durch Anpassungen bei der Kfz- und Dienstwagenbesteuerung sowie durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung und die Rückführung der EEG-Umlage. Daraus ergeben sich die folgenden Ausweitungen der Förderung für einen E-Golf im Vergleich zu 2018:

- über den Lebenszyklus im Jahr 2021: Golf-Benziner 4.381 €, Golf-Diesel 4.503 €
- über den Lebenszyklus im Jahr 2025: Golf-Benziner 4.855 €, Golf-Diesel 5.189 €

Insgesamt wird ein E-Golf im Jahr 2025 über den durchschnittlichen Lebenszyklus eines Fahrzeuges von 12 Jahren gegenüber einem Golf-Benziner um etwa 27.800 Euro und gegenüber Golf-Diesel um etwa 29.300 Euro bessergestellt sein.

## Technologieoffenheit der Fördermaßnahmen

Die direkten und indirekten Förderungen der Elektromobilität haben demnach bereits heute eine erhebliche Größenordnung erreicht. Da derzeit noch völlig offen ist, ob und wann Elektroautos zu einer nachhaltigen und CO<sub>2</sub>-freien Mobilität beitragen können und vor dem Hintergrund, dass bereits heute absehbar ist, dass nicht für alle Nutzungsfälle eine Elektrifizierung die optimale Lösung darstellt (Reichweiten, Gewichte), erscheint es sachgerecht, weiterentwickelte Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehrssektor technologieoffen zu gestalten bzw. für andere THG-Minderungsoptionen zu öffnen. Eine Alternative mit sehr hohem THG-Minderungspotenzial wäre die Verwendung von erneuerbarem Strom zur Erzeugung von Wasserstoff, der mit CO<sub>2</sub> zu erneuerbaren flüssigen Energieträgern (synthetische Kraftstoffe, „E-Fuels“) umgewandelt wird. Dies ermöglicht nachhaltige Mobilität auch für schwere Fahrzeuge und auf langen Strecken sowie die Speicherung von großen Energiemengen und die weitere Nutzung der bestehenden Infrastruktur.

Abbildung 5 zeigt, welche Förderung der Kraftstoffe möglich wäre, wenn die Besserstellung der Elektrofahrzeuge auf den Kraftstoffverbrauch über den Lebenszyklus umgelegt würde. Es zeigt sich, dass synthetische Kraftstoffe bei einer vergleichbaren Förderung selbst bei den gegenwärtig noch relativ hohen Herstellungskosten wettbewerbsfähig wären. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Herstellungskosten zukünftig deutlich gesenkt werden können. Insofern sollten synthetische Kraftstoffe nicht nur vor dem Hintergrund der bereits verfügbaren Infrastruktur, sondern auch aus Kosten- und Effizienzgesichtspunkten in die Förderung einbezogen werden.



**Abbildung 5: Was wäre, wenn erneuerbare Kraftstoffe im Jahr 2025 vergleichbar zur E-Mobilität gefördert würden?**



## Schlussfolgerungen

Die oben dargestellten Analysen zeigen, dass die Elektromobilität bereits heute erheblich gefördert wird. In Tabelle 2 sind die fiskalischen und regulierungsbedingten Belastungen über einen Lebenszyklus der Fahrzeuge von 12 Jahren zusammengefasst. Vergleicht man die Belastungen zwischen Fahrzeugen mit konventionellem und elektrischem Antrieb, so zeigt sich, dass ein E-Golf im Jahr 2025 um knapp 27.800 Euro fiskalisch und regulatorisch bessergestellt sein wird als ein Golf mit Benzinmotor und sogar um 29.300 Euro im Vergleich zum Diesel.

Da heute noch völlig unklar ist, ob die Elektromobilität die von politischer Seite mit ihr verbundenen CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele erreichen kann und darüber hinaus weitere große Herausforderungen hinsichtlich der Marktdurchdringung, der Verbraucherakzeptanz aber auch der Nachhaltigkeit bestehen (z.B. Ausbau der Ladeinfrastruktur, CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Batterieherstellung sowie hierfür notwendige knappe Rohstoffe, Ladedauer und -häufigkeit, Schwerlastverkehr, Zusammensetzung des Strommix), sollte die weitere Gestaltung der Verkehrswende technologieoffen erfolgen. Insbesondere erneuerbare Kraftstoffe haben große CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale und können zugleich in allen Bereichen der Mobilität eingesetzt werden. Darüber hinaus ermöglichen sie die Speicherung und den Transport großer Energiemengen mit der bestehenden Infrastruktur.



**Tabelle 2: Fiskalische und regulatorische Belastungen über den Lebenszyklus von 12 Jahren im Vergleich**

	Kfz-Steuer <sup>1</sup>	Flottengrenzwert <sup>2</sup>	THG-Quote <sup>3</sup>	Energiesteuer <sup>4</sup>	CO <sub>2</sub> /EEG <sup>5</sup>	Dienstwagen <sup>6</sup>	Summe
Regelung im Jahr 2021							
Golf (Benzin)	2.729	3.928	114	4.147	148	5.438	16.504
e-Golf	-3.000	-9.025	-2.175	602	1.091	1.809	-10.698
Golf (Diesel)	4.702	4.005	145	3.793	214	5.715	18.574
e-Golf	-3.000	-9.025	-2.175	875	1.586	1.809	-9.929
Regelung im Jahr 2025							
Golf (Benzin)	2.729	3.928	114	4.147	517	5.428	16.873
e-Golf	-3.000	-9.025	-2.284	602	986	1.809	-10.912
Golf (Diesel)	4.702	4.005	145	3.793	748	5.715	19.109
e-Golf	-3.000	-9.025	-2.284	875	1.434	1.809	-10.191

1) Kfz-Steuer und staatlicher Anteil an der Kaufprämie  
 2) Pönale oder implizite Prämie aus den Flottengrenzwerten  
 3) Beimischungskosten bei Kraftstoffen; Anrechnung auf THG-Minderungsquote bei E-Kfz  
 4) Energiesteuer: Steuern auf Kraftstoffe und Strom inklusive Konzessionsabgabe  
 5) CO<sub>2</sub>-Bepreisung bei Kraftstoffen; EEG-Umlage bei Strom  
 6) Besteuerung des geldwerten Vorteils der privaten Nutzung des Dienstwagens über 4 Jahre

Derzeit scheitert die Anwendung von erneuerbaren flüssigen Energieträgern noch an den relativ hohen Kosten für deren Herstellung. Wenn E-Fuels jedoch ähnlich wie Elektrofahrzeuge gefördert würden, wäre deren Herstellung bereits heute wirtschaftlich möglich. In einer Studie von Prognos u.a.\* werden des Weiteren verschiedene Szenarien für eine Entwicklung von E-Fuels aufgezeigt. Danach werden die Gestehungskosten zukünftig deutlich sinken. Im Jahr 2030 könnten diese zwischen 1 Euro und 1,75 Euro je Liter liegen. Insofern sollte die Politik zum jetzigen Zeitpunkt kein Potenzial in Form geeigneter Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduktion verschenken, indem einseitig ausschließlich auf Elektromobilität gesetzt wird.

\* Prognos AG, Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT und Deutschen Biomasseforschungszentrums DBFZ (2018): Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende, eine Studie im Auftrag vom Institut für Wärme und Oeltechnik (IWO), MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland, Mineralölwirtschaftsverband (MWW) und UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen.



## Quellen zu Steuersätzen und Regulierungen

### Kaufprämie für Elektrofahrzeuge:

Deutscher Bundestag: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Drucksache 19/13900 vom 11.10.2019

### Kfz-Steuern für Elektrofahrzeuge:

Deutscher Bundestag: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Drucksache 19/13900 vom 11.10.2019

### Kfz-Steuern für Benzin und Dieselfahrzeuge:

Deutscher Bundestag: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Drucksache 19/13900 vom 11.10.2019

Ramthun C.: Kfz-Steuer steigt um 43 Prozent bei Neuzulassungen, WirtschaftsWoche 11.10.2019; <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/autokauf-kfz-steuer-steigt-um-43-prozent-bei-neuzulassungen/>

### CO<sub>2</sub>-Regulierungskosten:

VERORDNUNG (EU) 2019/631 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/201, Amtsblatt der Europäischen Union L 111/13 vom 25.4.2019, abgerufen <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=EN>

### THG-Minderungsquote:

Achtunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen - 38. BImSchV vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 21. Mai 2019 (BGBl. I S. 742), darunter §§ 3 bis 13, und insbesondere § 37a Absatz 4. abgerufen unter: [https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv\\_38\\_2017/BjNR389200017.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_38_2017/BjNR389200017.html) und insbesondere § 37a Absatz 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist.



### **Energiesteuern:**

Bundesministerium der Finanzen: Glossar Energiesteuer: [https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/FAQ\\_Glossar/Glossar/glossar.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/FAQ_Glossar/Glossar/glossar.html)

### **Stromsteuer:**

Bundesministerium der Finanzen: Glossar Stromsteuer: [https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/FAQ\\_Glossar/Glossar/glossar.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/FAQ_Glossar/Glossar/glossar.html)

### **CO<sub>2</sub>-Bepreisung und EEG-Umlage:**

Deutscher Bundestag: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Drucksache 19/13900 vom 11.10.2019

### **Dienstwagenbesteuerung:**

Deutscher Bundestag: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Drucksache 19/13900 vom 11.10.2019

Dienstwagensteuer für E-Autos: Nur noch 0,25 Prozent für Privatnutzung; <https://www.firmenauto.de/dienstwagensteuer-fuer-e-autos-nur-noch-0-25-prozent-fuer-privatnutzung-10328791.html>, 14.11.2019.