

WIRTSCHAFT | DEUTSCHLAND

Deutschland: E-Autos boomen, Energiesteuern schwinden

Astrid Prange de Oliveira

vor 1 Stunde

Mit den Spritpreisen steigt auch das Interesse an Elektroautos. Doch Elektromobilität lässt nicht nur schädliche CO₂-Emissionen sinken, sondern auch die Steuereinnahmen. Wie reagiert die Politik auf das Paradox?



Vom Ladenhüter zum Erfolgsprodukt: Elektroautos verzeichnen weltweit Absatzrekorde. Das Bild zeigt einen Roadster der britischen Firma MG aus den 1960er Jahren. Der chinesische Autobauer SAIC hat die Marke inzwischen übernommen und nutzt sie für moderne E-Autos aus chinesischer Fertigung. *Bild: DW*

"Die Leute gehen weg von Benzin und Diesel", meint [Jens Boysen-Hogrefe](#) , Steuer- und Verkehrsexperte am Kieler Institut für Weltwirtschaft (KfW) im DW-Gespräch. "Der durch die hohen Spritpreise ausgelöste [Boom der E-Autos](#) nimmt die [Antriebswende](#) vorweg, die sowieso schon geplant war."

Laut der [Internationalen Energieagentur](#)  (IEA) stieg der [Absatz von E-Autos](#) in Europa im ersten Quartal dieses Jahres um fast 30 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Vorreiter ist Norwegen, wo mittlerweile 95 Prozent aller neu zugelassenen PkWs elektrisch fahren (siehe Grafik).

In Ländern im [asiatisch-pazifischen Raum](#) ohne China waren die Wachstumsraten laut "Global Outlook 2026" der IEA noch beeindruckender: 2025 stieg der Absatz dort in einigen Regionen um bis zu 80 Prozent, in [Lateinamerika waren es 75 Prozent](#).

Vorreiter Norwegen

KW Neuzulassungen nach Art der Antriebsenergie 2025

E-Autos Andere

Norwegen (95% E-Autos)	
Dänemark (68%)	
Niederlande (40%)	
Schweden (36%)	
Belgien (34%)	
Frankreich (20%)	1.360.000
Deutschland (19%)	2.312.000
Türkei (17%)	933.021
Spanien (9%)	1.101.000
Polen (7%)	557.000
Italien (6%)	1.456.000
Rumänien (6%)	

 Quelle: Eurostat

"Fossiles System ertragreich für den Staat"

Der Boom der Elektromobilität löst allerdings in Berlin, und insbesondere im Finanzministerium, nicht nur Begeisterung aus. Denn beim Aufladen eines E-Autos fallen keine **Energiesteuern**, sondern nur geringe Stromsteuern an.

Bisher wird ein Liter Diesel in Deutschland mit 47,04 Cent besteuert, ein Liter Benzin mit 65,45 Cent. Hinzu kommen noch eine CO₂-Abgabe und die Mehrwertsteuer in Höhe von 19 Prozent. Bei einem Benzinpreis von 2,10 Euro beträgt der Abgabenanteil laut ADAC 1,14 Euro, also mehr als die Hälfte des Preises.

Das bisherige fossile System mit Energiesteuern, LKW Maut und **CO₂-Abgabe** sei sehr ertragreich für den Staat, so Steuerexperte Boysen-Hogrefe." Der Finanzminister hat nicht viel davon, wenn Leute E-Autos fahren, im Gegenteil."





Volle Straßen, volle Kassen: Das bisherige fossile Straßensystem bringt dem Staat hohe Steuereinnahmen

Bild: Christoph Hardt/Geisler-Fotopres/picture alliance

Energiesteuer adé

Seine Prognose: "Wenn der Switch zum E-Auto kommt und sich am Steuersystem nichts ändert, wird das System Straße für den Bund zu einem Verlustgeschäft."

Es geht um Milliardenverluste: Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sind die Einnahmen aus der Energiesteuer auf Diesel und Benzin von 37 Milliarden Euro im Jahr 2016 auf 33 Milliarden Euro im vergangenen Jahr gesunken (siehe Grafik).

Bereits im Jahr 2022 hatte eine Untersuchung des [Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr](#) [↗](#) auf die Einnahmeausfälle hingewiesen. Bis 2050 würden die Einnahmen aus der Energiesteuer auf fünf Milliarden Euro abschmelzen, prognostiziert der Beirat.

"Zuwarten" ist keine Option

"Die Antriebswende hat fiskalische Auswirkungen, über die bisher kaum diskutiert wird", heißt es in dem Gutachten. "Die zu erwartenden Steuerausfälle addieren sich zu der kostenintensiven Förderung der Elektrofahrzeuge, beispielsweise über Kaufprämien, die derzeit noch zur Durchsetzung der [Antriebswende notwendig](#) ist."

In Deutschland wurde die Kaufprämie für Elektroautos in Höhe von mehreren tausend Euro zwar Ende 2023 eingestellt. Doch bis 2035 sind E-Autos von der Kfz-Steuer befreit, außerdem gibt es steuerliche Vorteile für Unternehmen, wenn sie in E-Autos investieren.

Der Ratschlag der Verkehrswissenschaftler lautete: "Ein Zuwarten der Entscheidung über zukünftige Maßnahmen bis zu einem Stand, an dem das Defizit zum Handeln zwingt, verbaut die meisten Handlungsoptionen, weil deren Vorlaufzeit sich über mehrere Legislaturperioden zieht."

Die Warnungen der Wissenschaftler verhallten ungehört. Für Boysen-Hogrefe könnte sich nun der "fiskalische Druck erhöhen". Wenn weiter massenhaft E-Autos gekauft würden, "kann die Regierung darauf nicht nur mit Achselzucken reagieren".

Vorreiter Norwegen und Großbritannien

Andere Länder haben bereits mit neuen Abgaben auf die Entwicklung reagiert. In Großbritannien gibt es ab April 2028 eine Abgabe auf E-Autos. Die sogenannte "Electric Vehicle Excise Duty« (eVED) erhebt drei 3 Pence (0,35 Eurocent) je Meile (1,6 km) auf reine E-Autos, und 1,5 Pence auf Plug-in-Hybride.

In Neuseeland und Island wird bei Elektroautos seit 2024 einmal jährlich der Tacho für Kilometerabgaben abgelesen. Und in der Schweiz werden E-Auto-Fahrer ab 2030 zur Kasse gebeten: entweder mit einer nach Gewicht gestaffelten Abgabe von durchschnittlich 5,4 Rappen (5,7 Eurocent) pro Kilometer oder mit einer Steuer von 22,8 Rappen pro Kilowattstunde auf den Fahrstrom an der Ladesäule.





Werden bald zur Kasse gebeten: Auch die Besitzer von E-Autos müssen künftig über Gebühren den Erhalt und Ausbau des Straßennetzes mitfinanzieren *Bild: Sebastian Kahnert/dpa/picture alliance*

Vorreiterland Norwegen hat die Mehrwertsteuerbefreiung für E-Autos seit diesem Jahr eingeschränkt. Außerdem gibt es eine gewichtsabhängige Kaufbeziehungsweise Zulassungsabgabe und Mautgebühren.

Rettungsanker Mautgebühren?

Auch in Deutschland plädieren viele Experten für eine PkW-Maut, um die Einnahmeausfälle der Energiesteuer zu kompensieren und gleichzeitig die Straßennutzung der Fahrzeuge stärker zu berücksichtigen.

"Die empfohlene Politikoption ist eine entfernungs- und verkehrsabhängige Maut", heißt es der jüngst erschienenen [Studie der Universität Münster](#) [↗](#) mit dem Titel "Antriebswende und Straßenverkehrsabgaben: Prognosen und Strategien".

Die Wissenschaftler scheinen zu ahnen, dass ihre Empfehlungen zur Unzeit kommen. "Geht man realistischerweise davon aus, dass die Politik diesen Schritt scheut, empfiehlt sich die Vignettenlösung", lautet ihre Empfehlung. Autofahrer zahlen dabei für die Straßennutzung, indem sie für bestimmte Zeiträume eine Pauschale zahlen und dies durch einen Aufkleber (Vignette) an der Windschutzscheibe nachweisen. "Sollte auch diese auf unüberwindbare politische Widerstände stoßen, bleibt als Lösung eine Erhöhung der Kfz-Steuer."

Astrid Prange de Oliveira DW-Redakteurin mit Expertise für Außenpolitik, Globalisierung, Wirtschaft und Lateinamerika.
[X](#) [@aposylt](#)

Andere mochten auch

Deutschland: Immer weniger Menschen wohnen im Eigentum

Der Traum von den eigenen vier Wänden ist speziell für Jüngere unerfüllbar. EU-weit belegt Deutschland den letzten Rang.

GESELLSCHAFT | 14.09.2026

Ukraine-Krieg: Waffen sprechen lauter als Trump

Der US-Präsident verkündet eine Einigung, die gleich zweimal dementiert wird - einmal diplomatisch, einmal mit Beschuss.

KONFLIKTE | 15.09.2026

Faktencheck: Die kuriosesten Fakes im Jahr 2024

Politiker in Windeln, Haustiere essende Migranten und Grillen-Schokolade - nichts davon hat es 2024 wirklich gegeben.

GESELLSCHAFT | 24.12.2024

Friedrich Merz: Lässt die CDU den Bundeskanzler fallen?

Nach der heftigen Niederlage der CDU bei der Wahl in Sachsen-Anhalt zweifeln viele Regierungspolitiker am Bundeskanzler.

POLITIK | 16.09.2026

Kein frittiertes Essen in Schulen - warum die Idee gut ist

Zu viel Pommes, Chicken Nuggets und Co. verursachen nicht nur Übergewicht, sondern machen krank.

WISSENSCHAFT | 14.09.2026

© 2026 Deutsche Welle | [Datenschutz](#) | [Impressum](#) | [Erklärung zur Barrierefreiheit](#) | [Datenschutzeinstellungen](#)