



LeasePlan



*„What's next“ bei  
Elektromobilität?*

# LeasePlan EV Readiness Index 2021

Inhaltsverzeichnis

<b>Elektromobilität: vom Warum zum Wie</b>	<b>1</b>
<b>Neue E-Fahrzeuge (EV): von der Mangelware zur breiten Auswahl</b>	<b>2</b>
<b>Neue E-Fahrzeuge (EV): „made in China“ und bereit für Europa</b>	<b>5</b>
<b>EV-Ladeinfrastruktur: die letzte große Hürde</b>	<b>7</b>
<b>Der EV Readiness Index 2021 von LeasePlan</b>	<b>8</b>
<b>Bereitschaft, Laden und Kosten: Was sagen uns die Daten?</b>	<b>10</b>
<b>Führende Länder in Sachen EV-Bereitschaft: Norwegen und die Niederlande</b>	<b>12</b>
<b>Länder, die in Sachen EV-Bereitschaft aufholen: Deutschland und Frankreich</b>	<b>13</b>
<b>Nachzügler in Sachen EV-Bereitschaft: Italien und Polen</b>	<b>14</b>
Anhang	15
<b>LeasePlan EV Readiness Index 2021 nach Ländern</b>	<b>16</b>
<b>Faktor 1: Punktzahlen zur Reife der E-Autos</b>	<b>17</b>
<b>Faktor 1: Reife des EV-Markts</b>	<b>18</b>
<b>Faktor 2: Reifegrad der Ladeinfrastruktur</b>	<b>19</b>
<b>Im Spotlight: öffentliche Ladeinfrastruktur</b>	<b>20</b>
<b>Faktor 2: Reifegrad der Ladeinfrastruktur</b>	<b>21</b>
<b>Faktor 3: Punktzahlen zu den Gesamtbetriebskosten (TCO)</b>	<b>22</b>
<b>Faktor 3: Gesamtbetriebskosten (TCO)</b>	<b>23</b>
<b>Allgemeine Datenpunkte</b>	<b>25</b>
<b>Begriffserklärungen</b>	<b>26</b>
<b>Erklärung der Punkteskala</b>	<b>27</b>
<b>Quellen</b>	<b>28</b>
Aufschlüsselung nach Ländern	29-51

## Elektromobilität: vom Warum zum Wie

Der Umstieg von Verbrennungsmotoren auf emissionsfreie Elektrofahrzeuge (EV, Electric Vehicles) ist der Faktor, der die gesamte Flotten- und Mobilitätsbranche am stärksten beeinflusst. Die Frage nach dem Warum hinter diesem globalen Wandel ist schon lange beantwortet: Die öffentliche Sorge über den Klimawandel, der Druck der Regulierungsbehörden, die soziale Verantwortung von Unternehmen und zunehmend auch die fallenden Preise für E-Autos haben dazu geführt, dass der Umstieg auf Elektromobilität im Jahr 2021 die vernünftigste Entscheidung ist.

Für viele bleiben aber zwei Fragen offen: wie und wann? An dieser Stelle wird es kompliziert, insbesondere aus Sicht des internationalen Flottenmanagements: Die Rahmenbedingungen und Umstände, die die Elektrifizierung ermöglichen, unterscheiden sich von Land zu Land erheblich.

Um diese Fragen zu beantworten, hat LeasePlan den EV Readiness Index entwickelt. Er bietet einen genauen Überblick über 22 wichtige europäische Länder und drei Schlüsselfaktoren für den Umstieg auf Elektromobilität: die Größe des E-Fahrzeug-Markts, die Reife der Ladeinfrastruktur und die Kosten für den Betrieb von E-Fahrzeugen.

Das ist aber noch nicht alles. Diese neueste Ausgabe des EV Readiness Index liefert zudem einen Überblick über alle wichtigen Aspekte rund um das Thema Elektromobilität im Jahr 2021, einschließlich der bedeutendsten Elektrofahrzeuge, die dieses Jahr auf den Markt kommen. Der Bericht zeichnet ein vollständiges Bild dieses schnell expandierenden Markts, unter anderem zur Ausweitung der Preispunkte für Elektrofahrzeuge, die jenseits aller Erwartungen liegen. Die Preise für ein Elektroauto beginnen jetzt bei 17.000 EUR (plus MwSt. und vor Förderungen). Dabei ist die Tatsache, dass nicht zwingend eine 100 kWh starke Batterie erforderlich ist, noch nicht einmal miteingerechnet.

Außerdem liefert dieser Bericht einen Überblick über die wichtigsten EU-konformen EV-Modelle, die in China gebaut werden und zur Vitalität und Vielfalt des Elektromobilitätsmarkts entscheidend beitragen. Abschließend beleuchtet der Bericht, wie der Ladevorgang vereinfacht werden kann – ein entscheidendes Argument, um Fahrer und Flottenmanager vom Umstieg auf E-Autos zu überzeugen.



## Neue E-Fahrzeuge (EV): von der Mangelware zur breiten Auswahl

2021 werden neue batterieelektrische Modelle boomen – und zwar über alle Marktsegmente hinweg. Eine entscheidende Bedeutung kommt dabei der richtigen Dimensionierung der Batterie zu: Eine zu kleine Batterie könnte die Attraktivität für Kunden beeinträchtigen, während eine größere Anzahl von Zellen den Verkaufspreis und damit die Kaufschwelle künstlich in die Höhe treibt. Um dieses Problem anzugehen, bieten einige OEM unterschiedliche Batteriegrößen für dasselbe Modell an – ein Trend, der sich in Zukunft voraussichtlich immer stärker durchsetzen wird.

### Dacia Spring

Dacia bringt in Kürze das günstigste Elektroauto auf dem europäischen Markt heraus. Der in China gebaute Spring ist der erste urbane E-Crossover im A-Segment (Kleinstwagen) und hat das Potenzial, ein echter Bestseller im Bereich der günstigen EV zu werden.



- > **Batteriekapazität:** 27 kWh
- > **Reichweite:** +/- 225 km
- > **AC-Laden (0–100 % des SoC-Werts):** 6,6 kW (5 Stunden)
- > **DC-Laden (10–80 % des SoC-Werts):** 30 kW (1 Stunde)
- > **Mitbewerber:** bislang keine!

### Citroën ë-C4

Mit dem ë-C4 bringt Citroën eine originelle Interpretation des Coupé-Crossover in das Kompaktsegment. Der gegenüber der Konkurrenz besonders attraktive Preis ist ein wichtiger Trumpf.



- > **Batteriekapazität:** 50 kWh
- > **Reichweite:** +/- 350 km
- > **AC-Laden (0–100 % des SoC-Werts):** 11 kW (5 Stunden)
- > **DC-Laden (10–80 % des SoC-Werts):** 100 kW (30 Minuten)
- > **Mitbewerber:** Opel Mokka-e, Hyundai Kona, Kia e-Niro

## VW ID3 Pure\*

Der Golf des 21. Jahrhunderts wird noch in diesem Jahr als Einstiegsmodell erhältlich sein. VW hat einen Preis von unter 30.000 EUR in Deutschland versprochen (inkl. MwSt.), was das Fahrzeug zu einem großen Hit für Verbraucher und Flottenmanager machen könnte.



- > **Batteriekapazität:** 48 kWh
- > **Reichweite:** +/- 330 km
- > **AC-Laden (0–100 % des SoC-Werts):** 7,2 kW (7,5 Stunden)
- > **DC-Laden (10–80 % des SoC-Werts):** 50 kW (44 Minuten)
- > **Mitbewerber:** Nissan Leaf 40 kWh

\*Die Spezifikationen der mit einem Sternchen gekennzeichneten Modelle wurden nicht bestätigt und sind lediglich Richtwerte.

## Mercedes-Benz EQA

Der auf dem GLA basierende EQA ist der kleine Bruder des EQC. Zur Markteinführung ist er mit einer mittelgroßen Batterie ausgestattet, später sollen Modelle mit großer Reichweite folgen. Der EQA füllt eine Lücke, die Audi und BMW noch mindestens ein Jahr lang unbesetzt lassen.



- > **Batteriekapazität:** 66,5 kWh
- > **Reichweite:** +/- 426 km
- > **AC-Laden (0–100 % des SoC-Werts):** 11 kW (5 Stunden, 45 Minuten)
- > **DC-Laden (10–80 % des SoC-Werts):** 100 kW (30 Minuten)
- > **Mitbewerber:** Lexus UX300e, Volvo XC40 P8 Recharge

## Nissan Ariya\*

Mit über zehn Jahren Erfahrung im EV-Bereich bringt Nissan einen mittelgroßen Crossover auf den Markt, der eher die Premiumkonkurrenz als die Mainstream-Rivalen ins Visier nimmt. Der Nissan Ariya wird mit unterschiedlichen Batteriegrößen für diverse Vorlieben angeboten.



- > **Batteriekapazität:** 65–90 kWh
- > **Reichweite:** +/- 360–500 km
- > **AC-Laden (0–100 % des SoC-Werts):** 7,4–22 kW (4 Stunden, 45 Minuten bis 10 Stunden)
- > **DC-Laden (10–80 % des SoC-Werts):** 130 kW (30–40 Minuten)
- > **Mitbewerber:** Škoda Enyaq iV, VW ID.4

\*Die Spezifikationen der mit einem Sternchen gekennzeichneten Modelle wurden nicht bestätigt und sind lediglich Richtwerte.

## BMW i4\*

Das elektrische 4er Gran Coupé mit modernster E-Power-Technologie macht einen Riesensprung in das digitale Zeitalter. Es scheint, der Tesla Model 3 und der Polestar 2 haben einen echten Konkurrenten gefunden.



- > **Batteriekapazität:** 82 kWh
- > **Reichweite:** +/- 500 km oder ± 500 km
- > **AC-Laden (0–100 % des SoC-Werts):** 11 kW (8 Stunden, 45 Minuten)
- > **DC-Laden (10–80 % des SoC-Werts):** 150 kW (30 Minuten)
- > **Mitbewerber:** Tesla Model 3, Polestar 2

\*Die Spezifikationen der mit einem Sternchen gekennzeichneten Modelle wurden nicht bestätigt und sind lediglich Richtwerte.

## Audi Q4 e-tron\*

Während der e-tron es mit Konkurrenten wie dem Jaguar I-Pace und dem Mercedes-Benz EQC aufnimmt, ist der Q4 e-tron bereit, sich dem BMW iX3 und dem Ford Mustang Mach-E zu stellen. Coupé-Liebhaber haben auch eine Sportback-Version zur Auswahl.



- > **Batteriekapazität:** 80 kWh
- > **Reichweite:** +/- 450 km
- > **AC-Laden (0–100 % des SoC-Werts):** 11 kW (9 Stunden)
- > **DC-Laden (10–80 % des SoC-Werts):** 125 kW (33 Minuten)
- > **Mitbewerber:** BMW iX3, Ford Mustang Mach-E

\*Die Spezifikationen der mit einem Sternchen gekennzeichneten Modelle wurden nicht bestätigt und sind lediglich Richtwerte.



## Neue E-Fahrzeuge (EV): „made in China“ und bereit für Europa

Im vergangenen Jahr wurden in China 1,3 Millionen E-Fahrzeuge gebaut und verkauft. Laut S&P Global Platts dürfen wir erwarten, dass diese Zahl 2021 auf 1,8 Millionen ansteigt und in Zukunft exponentiell zunimmt. Die größten OEM Chinas fangen an, ihre europakonformen Modelle zu exportieren – und die können sich wirklich sehen lassen!

### MG Motor ZS EV

Der ZS EV ist ein kompakter Crossover, der vor allem in Sachen Sicherheit voll ausgerüstet ist. Das Auto hinterließ bei den Euro-NCAP-Tests einen hervorragenden Eindruck und erhielt fünf Sterne für seine Crashresistenz und seine Crashvermeidungsperformance. MG Motor ist die zurzeit beliebteste chinesische Marke in Europa.



- > **Batteriekapazität:** 44,5 kWh
- > **Reichweite:** +/- 263 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 6,6 kW (7 Stunden, 45 Minuten)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 76 kW (35 Minuten)
- > **Hersteller:** SAIC
- > **Vertrieb in Europa:** SAIC Motor Europe, private Importeure
- > **Mitbewerber:** Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008

### Aiways U5

Die ersten Modelle, die auf dem Genfer Automobilsalon 2019 der Öffentlichkeit präsentiert wurden, kommen jetzt auf den europäischen Markt. Der Aiways U5 ist ein hochdigitalisierter Mittelklasse-Crossover mit trendigem und minimalistischem Design. Statt auf ein klassisches Importeur- und Händlernetz setzt Aiways auf verschiedene Automotive- und Non-Automotive-Händler.



- > **Batteriekapazität:** 63 kWh
- > **Reichweite:** +/- 410 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 6,6 kW (11 Stunden, 15 Minuten)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 90 kW (40 Minuten)
- > **Hersteller:** Aiways Automobiles Company Ltd
- > **Vertrieb in Europa:** Škoda Enyaq iV, VW ID4, Nissan Ariya
- > **Mitbewerber:** Škoda Enyaq iV, VW ID4, Nissan Ariya

## Seres 3

Seres hat – wie Tesla – seinen Hauptsitz im Silicon Valley (USA), aber die Finanzierung erfolgt aus China. Der erste in Westeuropa erhältliche Seres ist das in China gebaute Modell 3. Interessanterweise sind im Seres 3 kobaltfreie Lithium-Eisen-Phosphat-Batterien (LiFePO4) verbaut, die sich schneller aufladen lassen, stabiler sind und eine längere Lebensdauer haben.



- > **Batteriekapazität:** 54 kWh
- > **Reichweite:** +/- 329 km
- > **AC-Laden (0-100% des SoC-Werts):** 6,6 kW (9 Stunden, 30 Minuten)
- > **DC-Laden (10-80% des SoC-Werts):** 100 kW (38 Minuten)
- > **Hersteller:** Chongqing Sokon Industry Group
- > **Vertrieb in Europa:** verschiedene private Importeure
- > **Mitbewerber:** Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008



## EV-Ladeinfrastruktur: die letzte große Hürde

Für viele ist die Ladeinfrastruktur die letzte große Hürde, die einer schnellen Einführung von Elektromobilität im Wege steht. Die folgenden drei Ladeoptionen müssen stimmen, damit das E-Erlebnis so angenehm und nahtlos wie möglich wird.

### 1. Aufladen zu Hause

- > Häufig wird die Frage gestellt, ob die Möglichkeit, zu Hause zu laden, eine Voraussetzung für den Umstieg auf ein E-Auto ist. Man könnte meinen, die Antwort laute nein, solange es Lademöglichkeiten im Büro und/oder öffentliche Ladestationen in der Nähe des Wohnorts der Mitarbeiter gibt.
- > Allerdings ist das öffentliche Laden teurer als das sogenannte Home-Charging. Durch die Bereitstellung einer Wandladestation („Wallbox“) zu Hause bei den Mitarbeitern können Unternehmen die Gesamtbetriebskosten (TCO) besser kontrollieren und gleichzeitig die Stromkosten direkt an ihre Mitarbeiter erstatten. Diese Lösungen existieren in der Tat und sind sehr empfehlenswert.

### 2. Aufladen am Unternehmensstandort

- > Das Laden am Unternehmensstandort trägt wesentlich zu einer machbaren Elektromobilität bei. Glücklicherweise ist es nicht notwendig, für jedes E-Fahrzeug eine separate Ladestation bereitzustellen. Vielmehr ist ein intelligentes Lademanagement gefragt: Der verfügbare Strom im lokalen Netz des Unternehmens wird je nach Fahrbedarf auf die Ladestationen verteilt, wobei z. B. geschäftskritische Fahrten priorisiert werden.
- > Um zu bestimmen, welche Art von Infrastruktur Sie benötigen, müssen Sie zunächst den Ladebedarf Ihrer Unternehmensflotte analysieren, basierend auf Faktoren wie Zusammensetzung, Flottenerneuerung und Fahrzeugnutzung. Das sorgt für maximalen Fahrerkomfort und hält die Kosten im Rahmen.

### 3. Aufladen an einer öffentlichen Station

- > Obwohl es eine Vielzahl von Ladestellenbetreibern gibt, haben die meisten Netzwerke Roaming-Vereinbarungen. Dadurch kann mit einem einzigen Ausweis, einer Karte oder einer App das öffentliche Ladegerät der Wahl genutzt werden. Sämtliche Ladevorgänge werden in einer monatlichen Rechnung zusammengefasst.
- > Allerdings gibt es erhebliche Preisunterschiede. Um die Ladekosten unter Kontrolle zu halten, ist die Wahl des richtigen Ladeanbieters also entscheidend. Auch das DC-Schnellladen sollte eingeschränkt werden, da der Preis pro kWh um ein Vielfaches höher sein kann als der an einer regulären AC-Ladestation.

## Der EV Readiness Index 2021 von LeasePlan

Sind Sie bereit für die Elektromobilität? Bei der Beantwortung dieser Frage spielt eine Reihe von externen Faktoren eine Rolle, die einen Einfluss darauf haben, ob und wie Sie auf E-Fahrzeuge umsteigen. Diese Faktoren sind von Land zu Land unterschiedlich.

Der jährliche LeasePlan Index gewichtet Schlüsselfaktoren der EV-Bereitschaft in 22 wichtigen europäischen Ländern und ordnet sie entsprechend ein (siehe Grafik). Dabei liefert er übersichtliche und strukturierte Hintergrundinformationen über das derzeit drängendste Thema im internationalen Flottenmanagement.

### Die drei Schlüsselfaktoren, die den EV Readiness Index bestimmen, sind:

- > Reife des E-Fahrzeug-Markts;
- > Reife der Ladeinfrastruktur;
- > Gesamtbetriebskosten (TCO) eines E-Fahrzeugs.

In diesem Jahr beleuchtet der Index vor allem die entscheidenden TCO-Komponenten wie staatliche Anreize, Energiepreise und die Mietkosten von E-Fahrzeugen.

### Die Schlüsselländer im Index:

- > die Big-Five-Märkte in Europa (Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Vereinigtes Königreich);
- > das Benelux-Trio (Belgien, Luxemburg, Niederlande);
- > die vier skandinavischen Länder (Dänemark, Finnland, Norwegen, Schweden);
- > fünf wichtige osteuropäische Länder (Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechien, Ungarn);
- > fünf weitere wichtige Märkte (Griechenland, Irland, Österreich, Portugal, Schweiz).

Der Index liefert weit mehr als ein reines Ranking der Länder – detaillierte Daten zu jedem Schlüsselfaktor bieten handlungsrelevante Einblicke in die EV-Bereitschaft der einzelnen Märkte. Damit unterstützt der Index Fuhrpark- und Mobilitätsmanager, die richtigen Entscheidungen bei der Elektrifizierung ihrer internationalen Flotten zu treffen.



## Der EV Readiness Index 2021 von LeasePlan

### Nr. Land

Score

1		Norwegen	42
2		Niederlande	38
3		Vereinigtes Königreich	33
4		Luxemburg	31
5		Schweden	29
5		Österreich	29
7		Deutschland	28
8		Belgien	27
8		Finnland	27
10		Frankreich	26
10		Irland	26
10		Portugal	26
13		Dänemark	23
13		Schweiz	23
15		Italien	21
16		Ungarn	20
17		Griechenland	16
18		Spanien	15
18		Polen	15
20		Rumänien	13
20		Slowakei	13
22		Tschechien	12

### 2020

1		Niederlande
2		Norwegen
3		Vereinigtes Königreich
4		Irland
5		Schweden
6		Österreich
7		Luxemburg
8		Finnland
8		Deutschland
10		Belgien
10		Portugal
10		Dänemark
13		Frankreich
13		Ungarn
15		Schweiz
16		Spanien
17		Italien
18		Tschechien
18		Griechenland
20		Rumänien
20		Polen
22		Slowakei

## Bereitschaft, Laden und Kosten: Was sagen uns die Daten?

Aus der Fülle der Daten pro Land ergibt sich ein Gesamtbild über den Stand der Elektrifizierung in Europa. Hier sind einige wichtige Ergebnisse.

### Grundsätzlich bereit, aber nicht flächendeckend

- > Norwegen, die Niederlande und das Vereinigte Königreich haben die höchste Gesamtpunktzahl im Index, und zwar in dieser Reihenfolge; das bedeutet, dass sie am besten auf den Umstieg auf Elektromobilität vorbereitet sind. Auch im letzten Jahr belegten diese drei Länder die Spitzenplätze.
- > Die Elektrifizierung schreitet in Europa ungleichmäßig voran. Rumänien, die Slowakei und Tschechien weisen die niedrigsten Werte auf – hier zeigt sich das Gefälle zwischen West- und Osteuropa.
- > LeasePlan steht an der Spitze des Mobilitätswandels: Im Jahr 2020 konnte das Unternehmen eine Verdoppelung der Anmeldungen von Elektroautos verzeichnen. Im vergangenen Jahr machten E-Fahrzeuge 15,9% der neu bestellten Leasingfahrzeuge von LeasePlan aus.

### Schwachpunkt Infrastruktur

- > Das Laden war der schwächste der drei Faktoren, mit niedrigen Werten selbst in den Ländern mit der besten Gesamtwertung. Der aktuelle Mobility Insights Report von LeasePlan zum Thema E-Fahrzeuge und Nachhaltigkeit zeigt, dass die mangelhafte Ladeinfrastruktur ein großes Hindernis für die Akzeptanz von E-Fahrzeugen darstellt.
- > Eine Sorge, die Gehör findet: Allein im Jahr 2020 gab es europaweit einen Zuwachs von 43% an öffentlichen Ladestationen, insgesamt fast 260.000.
- > Die Länder mit den meisten Ladestationen: Niederlande (> 61.000), Frankreich (> 45.000) und Deutschland (> 43.000). Höchste Dichte: Niederlande (3,53 Stationen pro 1.000 Einwohner), Norwegen (3,40) und Luxemburg (1,54).

## Preis: auf dem Weg zur Parität – und darüber hinaus

- > Staatliche Anreize geben der Elektrifizierung einen entscheidenden Anstoß. Im Jahr 2020 ließen mehr Länder ihren Worten auch Taten folgen. Bei den meisten neuen Anreizen handelte es sich um Kaufprämien.
- > Ein großes Plus von E-Fahrzeugen ist, dass sie günstiger im Unterhalt sind. Im Durchschnitt kostet ein strombetriebener Kilometer Fahrleistung etwa halb so viel (53%) wie ein kraftstoffbetriebener Kilometer, doch die Preise variieren innerhalb Europas stark.
- > Was die Steuern angeht, so zahlen Fahrer eines E-Autos im Durchschnitt 63% dessen, was Fahrer eines Benziners oder Diesels an den Staat abführen. Dieser Vorteil ist allerdings ungleichmäßig verteilt: In sechs Ländern – Österreich, Griechenland, Ungarn, Irland, Polen und Vereinigtes Königreich – zahlen E-Fahrer überhaupt keine Steuer.
- > In elf Ländern ist die Anmietung eines E-Fahrzeugs günstiger als die Anmietung eines entsprechenden Verbrenners. Dieser marktbasierter Beweis zeigt, dass E-Autos in weiten Teilen Europas in puncto Gesamtbetriebskosten bereits mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vergleichbar sind.



## Führende Länder in Sachen EV-Bereitschaft: Norwegen und die Niederlande

Norwegen und die Niederlande sind die Spitzenreiter in Europa, wenn es um die Bereitschaft zur Elektromobilität geht. Was genau machen sie richtig?

### Norwegen

Norwegen erhält Bestnoten für die Marktreife von E-Fahrzeugen, was zum großen Teil auf Folgendes zurückzuführen ist:

- > die höchste Punktzahl in Bezug auf die Zulassung von E-Autos: mehr als doppelt so hoch wie das zweithöchste Land im Ranking (Schweden).
- > den enormen Marktanteil von E-Autos (71,83% im Jahr 2020). Auch hier ist der Wert doppelt so hoch wie der des Zweitplatzierten Schweden (30,81%).

Dass Elektromobilität in Norwegen so erfolgreich ist, liegt an der aktiven und nachhaltigen Unterstützung durch die norwegische Regierung. Es gibt keine Mehrwertsteuer auf den Kauf von Elektroautos mit Batterie (BEV, Battery Electric Vehicles), keine Zulassungsgebühren für E-Fahrzeuge und die Kfz-Steuer für BEV ist niedriger als für Verbrenner, um nur einige Vorteile zu nennen.

Dennoch gibt es Raum für Verbesserungen: Der Anteil von E-Autos in der geförderten Flotte in Norwegen beträgt 40,56% – hier liegt Schweden mit 57% vorn. Auch in Bezug auf den BEV-Anteil am gesamten E-Fahrzeug-Markt (vollelektrische Fahrzeuge werden höher eingestuft als Hybridfahrzeuge) und die Durchdringung hinsichtlich der Ladeinfrastruktur ist in Norwegen sehr gut, aber nicht Spitze.

### Niederlande

Die Niederlande erhalten die besten Noten in Bezug auf die Marktreife von Elektrofahrzeugen, was zum großen Teil auf folgende Aspekte zurückzuführen ist:

- > Kein anderes Land hat mehr Ladesteckdosen pro 1.000 Einwohner (3,53 im Jahr 2020), obwohl Norwegen den Niederlanden auf den Fersen ist (3,40). Luxemburg (1,54) ist das einzige andere Land mit einem Index höher als 1.
- > In den Niederlanden gab es im Jahr 2020 1,6 Ladestationen pro zugelassenem E-Auto, ebenfalls mehr als anderswo.

Die Anzahl der Schnellladestationen im Verhältnis zur Autobahnlänge in den Niederlanden (61 pro 100 km) ist nicht die höchste. Bedenkt man aber, dass das Land die größte Anzahl öffentlicher Ladestationen insgesamt hat (mehr als 61.500 im Jahr 2020), ist das immer noch eine beeindruckende Zahl.

Wenn es jedoch um die Zahl der Zulassungen von E-Autos geht, liegen die Niederlande nicht an der Spitze (nur 2,25 pro 1.000 Einwohner im Jahr 2020 und damit weniger als Dänemark oder Belgien).

## Länder, die in Sachen EV-Bereitschaft aufholen: Deutschland und Frankreich

Im Mittelfeld befinden sich Länder wie Deutschland und Frankreich: Sie sind führend bei den absoluten E-Fahrzeug-Zahlen, aber Nachzügler, wenn es um die Geschwindigkeit und den Marktanteil bei der Elektrifizierung geht.

### Deutschland

Auf die Größe kommt es an. Die Zahl der Zulassungen von E-Fahrzeugen in Deutschland (2,46 pro 1.000 Einwohner) liegt nur geringfügig höher als in den Niederlanden. Im Jahr 2020 wurden über 204.000 E-Fahrzeuge zugelassen und damit mehr als in jedem anderen Land und fast doppelt so viele wie in Frankreich.

- > Was staatliche Anreize angeht, so liegt Deutschland solide im Mittelfeld. Kaufzuschüsse und Unternehmenssteuervorteile werden als „ausgezeichnet“ eingestuft, Steuervorteile bei Zulassung und Mehrwertsteuer gibt es allerdings nicht.
- > Der Preisvorteil in puncto Kraftstoff ist in Deutschland am niedrigsten: Die Stromkosten pro Kilometer liegen bei 78% der Kraftstoffkosten pro Kilometer mit einem Verbrenner.

Andere Länder mit einem hohen Energiepreisindex sind Irland (65%) und Spanien (62%), während die niedrigsten Werte in Norwegen (28%) und den Niederlanden (39%) erreicht werden.

Positives gibt es aber von anderer Stelle zu vermelden: Deutschland hat den zweitniedrigsten Vermietungsindex (81%) nach Norwegen (74%), was den Preisunterschied zwischen der Anmietung eines E-Autos und eines konventionellen Benziners oder Diesels verdeutlicht.

### Frankreich

Frankreich ist ein großes Land mit relativ geringer Elektrifizierungsrate und wartet entsprechend mit hohen Zahlen und relativ niedrigen Prozentsätzen auf.

- > In Frankreich gibt es die zweithöchste Zahl an Zulassungen von E-Autos (im Jahr 2020 über 110.000), doch umgerechnet auf die Einwohnerzahl sind es lediglich 1,65 pro 1.000 Einwohner.
- > Außerdem ist die Zahl der BEV-Verkäufe nach Deutschland am zweithöchsten (fast 71.000 im Jahr 2020), sie machen allerdings einen deutlich höheren Anteil am gesamten EV-Absatz aus als in Deutschland (64% gegenüber 48%).

Den relativen Erfolg der BEV-Verkäufe verdankt Frankreich gezielten Kaufsubventionen und Steuerbegünstigungen bei der Zulassung, die höher ausfallen als bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (PHEV).

Hinter der relativ hohen Ladepunktdurchdringung Frankreichs (0,67 pro 1.000 Einwohner im Jahr 2020) steht die Tatsache, dass das Land mit knapp 45.000 öffentlichen Ladepunkten im Jahr 2020 nach den Niederlanden (rund 61.500 Ladepunkte im Jahr 2020) an zweiter Stelle liegt.

Doch mit einem sehr niedrigen Anteil an Schnellladestationen (6,9%) liegt Frankreich am unteren Ende des Rankings und fällt damit deutlich hinter Deutschland (15,6%), das Vereinigte Königreich (26,7%) und selbst Italien (7,8%) zurück.

## Nachzügler in Sachen EV-Bereitschaft: Italien und Polen

Im Durchschnitt ist die Bereitschaft für Elektromobilität in Süd- und Osteuropa am geringsten. Typische Beispiele sind Italien und Polen, die beide besser abschneiden könnten.

### Italien

Mit einem Wert von genau einer Zulassung pro 1.000 Einwohner im Jahr 2020 schneidet Italien mehr als 10-mal schlechter ab als der Spitzenreiter Norwegen, aber auch mehr als 10-mal besser als das Land auf dem letzten Platz (Rumänien, 0,07).

- > Auch die Durchdringung mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist sehr gering (0,22 pro 1.000 Einwohner im Jahr 2020). Damit liegt Italien jedoch nicht auf dem letzten Platz.
- > In Bezug auf die Gesamtbetriebskosten werden sowohl die Kaufprämien als auch die Steuervergünstigungen für das Eigentum als „ausgezeichnet“ eingestuft, aber es gibt keine Steuervergünstigungen bei der Zulassung oder für Unternehmen.

Damit sich die Elektromobilität in Italien wirklich durchsetzen kann, müsste unter anderem das Besteuerungsmodell deutlich optimiert werden. Im Jahr 2020 zahlten BEV-Fahrer 93% der Steuer, die sie für einen vergleichbaren Verbrenner gezahlt hätten. In manchen Ländern liegt dieser Satz bei null (siehe Seite 8). Fairerweise muss man allerdings sagen, dass der Satz in anderen Ländern sogar höher ist (bis zu 129% in Dänemark).

Ein definitives Plus in Italien ist der Energiepreisindex: Für dieselbe Strecke zahlt man beim Aufladen eines E-Autos nur 53% gegenüber einem Verbrenner.

### Polen

In Polen steckt die Elektrifizierung noch in den Kinderschuhen – sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen.

- > 2020 gab es gerade einmal 0,12 EV-Zulassungen pro 1.000 Einwohner. Nur Griechenland (0,08) und Rumänien (0,07) schnitten noch schlechter ab. Dieser Wert entspricht gerade einmal 4.500 Elektrofahrzeugen.
- > Polen befindet sich noch in der „Henne-Ei“-Phase der Elektrifizierung: Es gibt nur wenige E-Fahrzeuge, weil es nur wenige öffentliche Ladepunkte (insgesamt 791) gibt, was wiederum die Menschen davon abhält, E-Fahrzeuge zu kaufen.

Die Dinge werden sich erst ändern, wenn Polen zu einer aktiveren Regierungspolitik in Richtung Elektrifizierung übergeht. Derzeit gibt es nur sehr wenige Anreize, Vorteile und Subventionen bzw. Prämien, um die Verbreitung von E-Autos zu fördern.

Dennoch gibt es ein klares Argument für die Elektrifizierung: die Kosten. Selbst in Polen liegt der Energiepreisindex bei 56% – damit ist der Betrieb eines E-Fahrzeugs in etwa halb so teuer wie der eines Verbrenners. Mit den richtigen Anreizen und der richtigen Infrastruktur könnte Polen zu einem Vorzeigemodell für E-Mobilität in Osteuropa werden.



Anhang A

# Anhang

## LeasePlan EV Readiness Index 2021 nach Ländern

Nr.	Land	Gesamtpunktzahl	1. Reife der E-Autos	2. Reife der Ladeinfrastruktur	3. Gesamtbetriebskosten (TCO)	Vorjahresposition
1	Norwegen	42	17	9	16	→ 1
2	Niederlande	38	15	9	14	↓ 1
3	Vereinigtes Königreich	33	11	5	17	→ 3
4	Luxemburg	31	12	5	14	↑ 7
5	Schweden	29	14	4	11	→ 5
5	Österreich	29	9	6	14	↑ 6
7	Deutschland	28	12	4	12	↑ 8
8	Belgien	27	11	5	11	↑ 10
8	Finnland	27	11	5	11	→ 8
10	Frankreich	26	9	5	12	↑ 12
10	Irland	26	12	3	11	↓ 4
10	Portugal	26	10	3	11	→ 10
13	Dänemark	23	11	4	8	↓ 12
13	Schweiz	23	10	5	8	↑ 15
15	Italien	21	8	4	9	↑ 17
16	Ungarn	20	6	3	11	↓ 12
17	Griechenland	16	3	1	12	↑ 19
18	Spanien	15	6	3	6	↓ 16
18	Polen	15	2	2	11	↑ 21
20	Rumänien	13	3	3	7	→ 20
20	Slowakei	13	4	4	5	↑ 21
22	Tschechien	12	4	3	5	↓ 18


Höchste EV-Bereitschaft
Niedrigste EV-Bereitschaft

## Faktor 1: Punktzahlen zur Reife der E-Autos

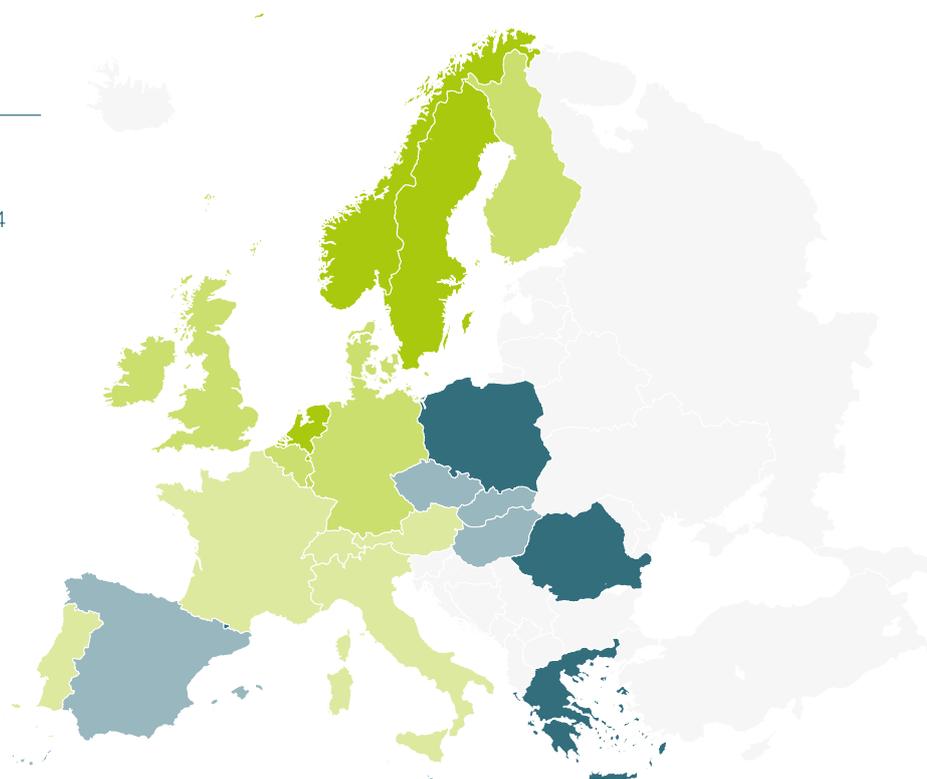
Einer der Schlüsselfaktoren für den Reifegrad von E-Fahrzeugen ist die Zunahme der EV-Zulassungen in einem Land. Dieser Faktor beinhaltet folgende Aspekte:

- > **steigende Zahl der E-Autos im Verhältnis zur Einwohnerzahl**
- > **Marktanteil von E-Autos im allgemeinen Markt (einschl. Verbrauchermarkt)**
- > **Anteil von E-Autos bei Bestellungen von LeasePlan-Kunden**

Skandinavien und Westeuropa zeigen die stärkste Zunahme von EV-Zulassungen und damit die höchste Reife.

### Legende

Farbe	EV-Reife
	14+
	> 11 und < 14
	> 7 und < 11
	> 4 und < 7
	< 4



## Faktor 1: Reife des EV-Markts

Land	EV pro Einwohner			EV-Marktanteil					
	EV-Zulassungen	EV-Zulassungen pro Kopf	Punktzahl	APV + Benzin + Diesel	EV-Marktanteil	Punktzahl	BEV-Verkäufe	% der BEV	Punktzahl
Belgien	26.480	2,29	4	294.330	8,25%	2	9.311	35%	1
Dänemark	18.464	3,17	4	173.636	9,61%	2	7.560	41%	1
Deutschland	204.492	2,46	4	1.631.286	11,14%	3	98.610	48%	1
Finnland	12.215	2,21	4	47.716	20,38%	4	2.618	21%	0
Frankreich	110.874	1,65	3	946.061	10,49%	3	70.587	64%	1
Griechenland	882	0,08	1	51.198	1,69%	0	292	33%	0
Irland	5.953	1,20	3	67.924	8,06%	2	3.613	61%	1
Italien	59.946	1,00	2	1.110.289	5,12%	2	32.538	54%	1
Luxemburg	2.990	4,78	4	28.406	9,52%	2	1.481	50%	1
Niederlande	39.240	2,25	4	177.413	18,11%	3	28.852	74%	2
Norwegen	67.532	12,58	5	26.478	71,83%	5	48.175	71%	2
Österreich	13.378	1,50	3	150.524	8,16%	2	8.949	67%	1
Polen	4.567	0,12	1	251.491	1,78%	0	2.173	48%	1
Portugal	12.148	1,18	3	86.245	12,35%	3	5.266	43%	1
Rumänien	1.398	0,07	1	74.596	1,84%	0	1.398	100%	2
Schweden	56.559	5,48	5	127.011	30,81%	4	16.295	29%	0
Schweiz	19.229	2,23	4	146.616	11,59%	3	11.200	58%	1
Slowakei	1.108	0,20	1	49.906	2,17%	1	578	52%	1
Spanien	21.175	0,45	1	487.850	4,16%	2	9.917	47%	1
Tschechien	2.909	0,27	1	117.495	2,42%	1	1.732	60%	1
Ungarn	3.511	0,36	1	66.579	5,01%	2	1.772	50%	1
Vereinigtes Königreich	108.888	1,62	3	1.198.055	8,33%	2	66.611	61%	1

(x 1.000)

### Definition

**EV:** BEV + FCEV + PHEV

**Marktanteil:** gesamter Pkw-Markt, einschl. B2B-Verkäufe

**BEV:** vollelektrisches Fahrzeug

## Faktor 2: Reifegrad der Ladeinfrastruktur

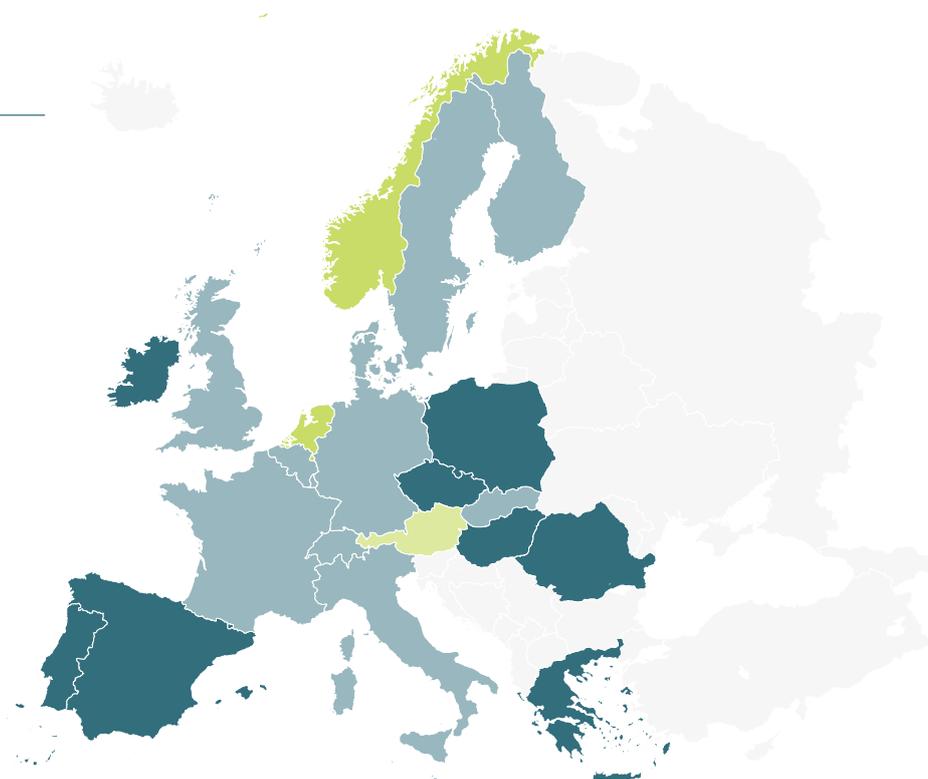
Insgesamt stellt die Ladeinfrastruktur einen Engpass dar, der den Umstieg auf die Elektromobilität verzögert. In diesem Bereich verzeichnet der EV Readiness Index die niedrigsten Punktzahlen in allen Kategorien. Folgende Faktoren werden berücksichtigt:

- > **öffentliche Ladepunkte im Verhältnis zur Einwohnerzahl**
- > **öffentliche Ladepunkte im Verhältnis zur Zahl der EV-Zulassungen**
- > **Verfügbarkeit von Schnellladestationen (DC) im Verhältnis zur Länge der Autobahnen im Land**

Märkte wie Deutschland, Schweden und das Vereinigte Königreich stehen an der Spitze des EV Readiness Index, haben jedoch eine niedrige Punktzahl bei der Bereitstellung von Ladestationen.

### Legende

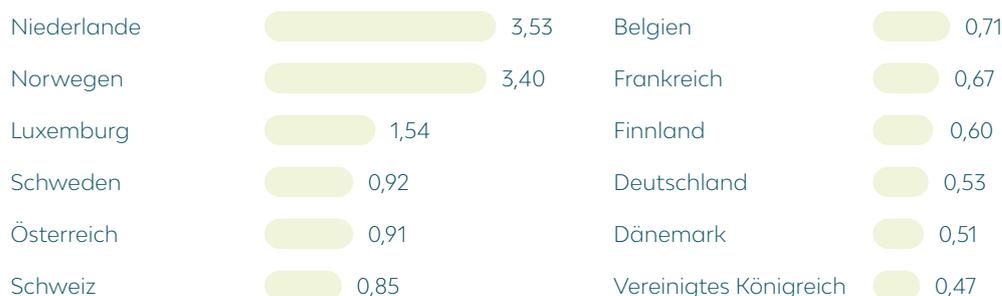
Farbe	EV-Reife
	10+
	8 und 9
	6 und 7
	4 und 5
	< 4



## Im Spotlight: öffentliche Ladeinfrastruktur

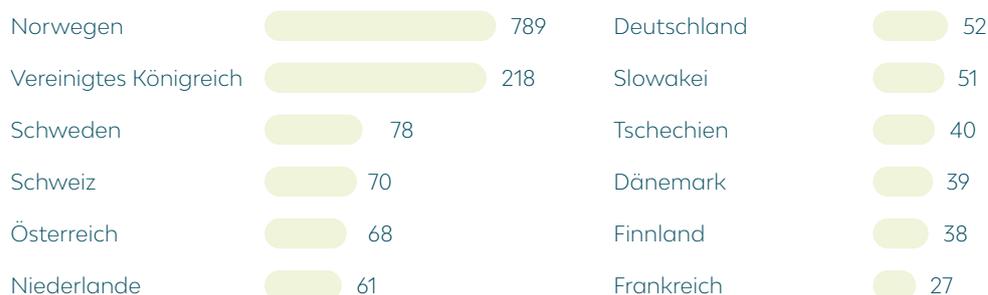
### 1. Öffentliche Ladestationen im Verhältnis zur Einwohnerzahl

Gesamtzahl der öffentlichen Ladestationen / Einwohner (x 1.000)



### 2. Schnellladestationen im Verhältnis zur Länge der Autobahnen

Anzahl der Schnellladestationen pro 100 km Autobahn



### 3. Vergleich des öffentlichen Ladepunktnetzes in den zwölf Top-Märkten

Der Vergleich der öffentlich verfügbaren Ladepunkte – normale Ladegeschwindigkeit (AC) und Schnellladen (DC) – zeigt die sehr unterschiedlichen Reifegrade der Länder.

Das bezieht sich sowohl auf die EV-Zulassungen (wenn es mehr E-Autos auf den Straßen gibt, ist die Nachfrage nach einer öffentlichen Infrastruktur höher) als auch auf allgemeinere Fragen zur Infrastruktur (z. B.: Wie dicht sind die Städte besiedelt? Wie viele Kilometer Autobahn gibt es? Wie viele Fahrer besitzen eine private Einfahrt?).

Der Vergleich unterstreicht, wie wichtig der schnellere Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Europa ist, zumal dieser Ausbau aufgrund von netztechnischen und gesetzlichen Herausforderungen sehr zeitintensiv ist.

## Faktor 2: Reifegrad der Ladeinfrastruktur

Land	Ladepunkte/Einwohner					Ladepunkte/EV		Schnellladestationen		
	Gesamtzahl der öffentlichen Ladestationen 2021	Anzahl der öffentlichen Standardladestationen 2021	Anzahl der öffentlichen Schnellladestationen 2021	Anzahl der Ladesteckdosen pro Einwohner (x 1.000) 2021	Punktzahl Ladepunkte pro Einwohner	Anzahl der Ladestationen pro zugelassenem EV 2021	Punktzahl Ladestationen pro EV	% der Schnellladestationen 2021	Anzahl der Schnellladestationen pro 100 km Autobahn	Punktzahl Anzahl der Schnellladestationen pro km Autobahn
Belgien	8.246	7.815	431	0,71	2	0,311	2	5,2%	24,45	1
Dänemark	2.948	2.425	523	0,51	2	0,160	1	17,7%	39,35	1
Deutschland	43.776	36.942	6.834	0,53	2	0,214	1	15,6%	52,01	1
Finnland	3.289	2.934	355	0,60	2	0,269	2	10,8%	38,34	1
Frankreich	44.892	41.797	3.095	0,67	2	0,405	2	6,9%	26,52	1
Griechenland	199	118	81	0,02	0	0,226	1	40,7%	3,86	0
Irland	1.033	812	221	0,21	1	0,174	1	21,4%	24,13	1
Italien	13.176	12.150	1.026	0,22	1	0,220	2	7,8%	14,78	1
Luxemburg	965	954	11	1,54	3	0,323	2	1,1%	6,67	0
Niederlande	61.534	59.850	1.684	3,53	4	1,568	4	2,7%	61,10	1
Norwegen	18.273	13.547	4.726	3,40	4	0,271	2	25,9%	788,98	3
Österreich	8.065	6.885	1.180	0,91	2	0,603	3	14,6%	67,70	1
Polen	791	462	329	0,02	0	0,173	1	41,6%	20,10	1
Portugal	2.109	1.727	382	0,20	1	0,174	1	18,1%	12,46	1
Rumänien	434	273	161	0,02	0	0,310	2	37,1%	19,56	1
Schweden	9.511	7.840	1.671	0,92	2	0,168	1	17,6%	78,38	1
Schweiz	7.304	6.275	1.029	0,85	2	0,380	2	14,1%	70,38	1
Slowakei	626	379	247	0,11	0	0,565	3	39,5%	51,24	1
Spanien	7.738	6.045	1.693	0,16	0	0,365	2	21,9%	10,86	1
Tschechien	1.000	499	501	0,09	0	0,344	2	50,1%	40,02	1
Ungarn	981	722	259	0,10	0	0,279	2	26,4%	13,07	1
Vereinigtes Königreich	31.320	22.965	8.355	0,47	1	0,288	2	26,7%	217,69	2

(x 1.000)

Definition

**Standardgeschwindigkeit:** AC-Laden zwischen 3,6 kW und 22 kW

**Schnellladen:** DC-Laden über 22 kW

## Faktor 3: Punktzahlen zu den Gesamtbetriebskosten (TCO)

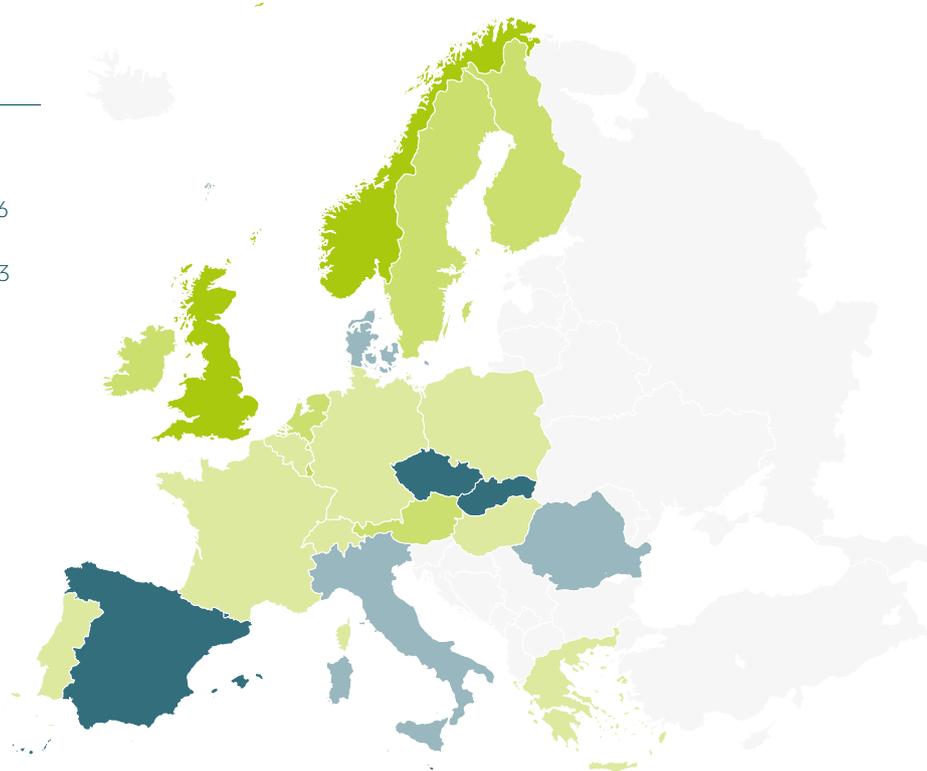
Die Akzeptanz von E-Fahrzeugen wird hauptsächlich durch deren Erschwinglichkeit im Markt bestimmt. Unser Index vergleicht die folgenden Punkte zu den Gesamtbetriebskosten für EV:

- > **staatliche Anreize**
- > **Fahrerbesteuerung**
- > **Energiepreise**
- > **monatliche Miete des Leasingfahrzeugs**

Wie der Index zeigt, bieten viele Länder starke staatliche Anreize. In vielen europäischen Ländern liegen die Gesamtbetriebskosten (TCO) für E-Fahrzeuge gleichauf mit denen für Verbrenner, da die Fahrerbesteuerung und die Miete für E-Autos geringer sind.

### Legende

Farbe	EV-Reife
	16+
	> 13 und < 16
	> 10 und < 13
	> 7 und < 10
	< 7



## Faktor 3: Gesamtbetriebskosten (TCO)

### Staatliche Anreize

Land*	Kaufprämien	Steuertliche Vorteile Zulassung	Steuertliche Vorteile Eigentümerschaft	Unternehmenssteuertliche Vorteile	Mehrwertsteuer-Vorteile	Sonstige finanzielle Vorteile	Lokale Anreize	Infrastruktur-anreize
Belgien	Keine	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Keine	Gut	Keine	Gut
Dänemark	Keine	Ausgezeichnet	Keine	Gut	Keine	Keine	Keine	Keine
Deutschland	Ausgezeichnet	Keine	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Keine	Keine	Mittel	Gut
Finnland	Gut	Gut	Gut	Keine	Keine	Ausgezeichnet	Mittel	Mittel
Frankreich	Ausgezeichnet	Gut	Gut	Ausgezeichnet	Keine	Gut	Mittel	Gut
Griechenland	Ausgezeichnet	Gut	Keine	Ausgezeichnet	Gut	Gut	Gut	Gut
Irland	Mittel	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Keine	Keine	Keine	Keine	Keine
Italien	Ausgezeichnet	Keine	Ausgezeichnet	Keine	Keine	Keine	Keine	Gut
Luxemburg	Ausgezeichnet	Keine	Gut	Gut	Keine	Keine	Keine	Keine
Niederlande	Gut	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Gut	Keine	Gut	Keine	Ausgezeichnet
Norwegen	Keine	Ausgezeichnet	Gut	Gut	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Gut	Gut
Österreich	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Gut	Keine	Mittel	Gut
Polen	Mittel	Keine	Keine	Keine	Keine	Keine	Gut	Mittel
Portugal	Gut	Gut	Ausgezeichnet	Gut	Gut	Gut	Gut	Keine
Rumänien	Ausgezeichnet	Keine	Gut	Keine	Keine	Keine	Keine	Keine
Schweden	Ausgezeichnet	Keine	Gut	Ausgezeichnet	Keine	Keine	Mittel	Gut
Schweiz	Ausgezeichnet	Gut	Keine	Keine	Keine	Mittel	Keine	Gut
Slowakei	Keine	Gut	Keine	Keine	Keine	Gut	Mittel	Ausgezeichnet
Spanien	Ausgezeichnet	Gut	Gut	Keine	Keine	Keine	Gut	Gut
Tschechien	Keine	Keine	Keine	Gut	Keine	Keine	Gut	Mittel
Ungarn	Gut	Ausgezeichnet	Gut	Ausgezeichnet	Keine	Keine	Gut	Keine
Vereinigtes Königreich	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Ausgezeichnet	Gut	Gut	Gut	Gut

\*Siehe Anhang B, um weitere länderspezifische Einzelheiten zu erfahren.

## Faktor 3: Gesamtbetriebskosten (TCO)

Land	Fahrerbesteuerung		Energiepreise					Monatlicher Mietpreis im Vergleich			
	Fahrerbesteu- erungs- index 2021 (BE Vs. Ver- brenner je niedriger der Wert, desto besser)	Punktzahl Fahrer- besteuerung	Kraftstoffpreis (pro Liter Benzin)	Durchschnittlicher Kraftstoffpreis pro 100 km	Durchschnittlicher Energiepreis pro kWh	Durchschnittlicher Strom- preis pro 100 km	Energiepreisindex (je niedriger der Wert, desto besser)	Punktzahl Energiepreise	Mietindex (je niedriger der Wert, desto besser)	Mietindex inkl. Kraftstoff/Strom (je niedriger der Wert, desto besser)	Punktzahl TCO 2021
Belgien	70%	2	1,32 EUR	6,60 EUR	0,24 EUR	4,36 EUR	66%	1	100%	94%	5
Dänemark	129%	0	1,49 EUR	7,45 EUR	0,24 EUR	4,25 EUR	57%	2	108%	98%	4
Deutschland	50%	4	1,35 EUR	6,65 EUR	0,29 EUR	5,22 EUR	78%	0	81%	81%	5
Finnland	76%	2	1,50 EUR	7,50 EUR	0,17 EUR	3,03 EUR	40%	3	118%	109%	3
Frankreich	78%	2	1,45 EUR	7,25 EUR	0,18 EUR	3,30 EUR	46%	2	102%	88%	4
Griechenland	0%	5	1,46 EUR	7,30 EUR	0,17 EUR	3,03 EUR	41%	3	141%	113%	0
Irland	0%	5	1,28 EUR	6,40 EUR	0,23 EUR	4,15 EUR	65%	1	114%	104%	3
Italien	93%	1	1,45 EUR	7,25 EUR	0,21 EUR	3,85 EUR	53%	2	102%	91%	4
Luxemburg	46%	5	1,16 EUR	5,80 EUR	0,18 EUR	3,28 EUR	56%	2	94%	87%	5
Niederlande	59%	4	1,58 EUR	7,90 EUR	0,17 EUR	3,06 EUR	39%	3	115%	98%	3
Norwegen	55%	4	1,57 EUR	7,85 EUR	0,12 EUR	2,18 EUR	28%	3	82%	74%	5
Österreich	0%	5	1,09 EUR	5,45 EUR	0,19 EUR	3,38 EUR	62%	1	101%	95%	4
Polen	0%	5	1,00 EUR	5,00 EUR	0,16 EUR	2,81 EUR	56%	2	116%	106%	3
Portugal	127%	0	1,45 EUR	7,25 EUR	0,17 EUR	3,02 EUR	42%	3	103%	91%	4
Rumänien	115%	0	0,98 EUR	4,90 EUR	0,15 EUR	2,78 EUR	57%	2	120%	106%	3
Schweden	66%	3	1,44 EUR	7,20 EUR	0,19 EUR	3,34 EUR	46%	2	117%	101%	3
Schweiz	94%	1	1,29 EUR	6,45 EUR	0,20 EUR	3,58 EUR	56%	2	116%	106%	3
Slowakei	114%	0	1,21 EUR	6,05 EUR	0,18 EUR	3,16 EUR	52%	2	139%	121%	1
Spanien	108%	0	1,20 EUR	6,00 EUR	0,21 EUR	3,74 EUR	62%	1	126%	113%	2
Tschechien	112%	0	1,06 EUR	5,30 EUR	0,17 EUR	3,08 EUR	58%	2	138%	124%	1
Ungarn	0%	5	1,04 EUR	5,20 EUR	0,13 EUR	2,28 EUR	44%	3	180%	148%	0
Vereinigtes Königreich	0%	5	1,31 EUR	6,55 EUR	0,20 EUR	3,55 EUR	54%	2	92%	85%	5

(x 1.000)

Basierend auf einem Durchschnittsverbrauch von 5 Litern/100 km  
 Basierend auf einem Durchschnittsverbrauch von 18 kWh/100 km  
 Nicht im Index für PT enthalten, da unübliche Marktpraxis

## Allgemeine Datenpunkte

Land	Ländercode	Bevölkerung 2020	Autobahninfrastruktur
Belgien	BE	11.549.888	1.763
Dänemark	DK	5.822.763	1.329
Deutschland	DE	83.166.711	13.141
Finnland	FI	5.525.292	926
Frankreich	FR	67.098.824	11.671
Griechenland	GR	10.709.739	2.098
Irland	IE	4.963.839	916
Italien	IT	60.244.639	6.943
Luxemburg	LU	626.108	165
Niederlande	NL	17.407.585	2.756
Norwegen	NO	5.367.580	599
Österreich	AT	8.901.064	1.743
Polen	PL	37.958.138	1.637
Portugal	PT	10.295.909	3.065
Rumänien	RO	19.317.984	823
Schweden	SE	10.327.589	2.132
Schweiz	CH	8.606.033	1.462
Slowakei	SK	5.457.873	482
Spanien	ES	47.329.981	15.585
Tschechien	CZ	10.693.939	1.252
Ungarn	HU	9.769.526	1.982
Vereinigtes Königreich	GB	67.025.542	3.838



# Begriffserklärungen

## LeasePlan-Bestellungen

### LeasePlan-EV-Bestellungen

Der Ländervergleich basiert auf EV-Bestellungen für Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge.

### LeasePlan-Bestellungen für vollelektrische Fahrzeuge

Der Ländervergleich basiert auf dem Anteil (%) von vollelektrischen Fahrzeugen (BEV) an der Gesamtbestellmenge von EV-Fahrzeugen, um die Bedeutung vollelektrischer, emissionsfreier Fahrzeuge zu unterstreichen.

## Fahrerbesteuerung

Wir haben die monatlichen Mietkosten für eine Gruppe von BEV berechnet und mit denen für vergleichbare Benziner und Diesel verglichen. Diese Standardfahrzeuge haben wir einbezogen, obwohl die Fahrzeugauswahl je nach Beliebtheit im jeweiligen Land unterschiedlich sein kann.

Wir haben die Nettosteuerkosten für Fahrer eines E-Dienstwagens mit denen für Fahrer eines Dieseldienstwagens verglichen. Als Berechnungsgrundlage haben wir folgende Fahrzeuge herangezogen:

- BMW 320 Diesel
- Tesla Model 3 mit Standardreichweite

Falls für die lokale Steuerberechnung ein Fahrerprofil erforderlich war, sind wir von folgenden Annahmen ausgegangen:

- > Der Mitarbeiter nutzt das Auto zu 70% dienstlich und zu 30% privat
- > Der Arbeitsweg (Zuhause–Arbeit) beträgt 25 km pro Strecke
- > Das Bruttojahresgehalt des Mitarbeiters beträgt 60.000 EUR bzw. das lokale Äquivalent

Die angegebene Zahl ist der prozentuale Anteil der Fahrerbesteuerung des Tesla, wenn man den BMW als Basis heranzieht.

## Monatliche Miete

Wir haben die monatlichen Mietkosten für eine Gruppe von BEV berechnet und mit denen für vergleichbare Benziner und Diesel verglichen. Diese Standardfahrzeuge haben wir einbezogen, obwohl die Fahrzeugauswahl je nach Beliebtheit im jeweiligen Land unterschiedlich sein kann.

### Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor

- > Renault Clio / Hyundai Kona Diesel
- > Ford Focus / Volkswagen Golf
- > Audi A4 / BMW 3er Serie

### BEV

- > Renault Zoe / Hyundai Kona BEV
- > VW ID3 / Nissan Leaf
- > Tesla Model 3 / Polestar 2

Der monatliche Mietpreis basiert auf einem 48-Monats-Vertrag mit einer jährlichen Laufleistung von 25.000 km und folgenden Services:

- > Finanzierung
- > Reparatur, Wartung und Reifen
- > Versicherung

In der monatlichen Miete sind die Kosten für Kraftstoff / Strom nicht enthalten.

## Energiepreise

Wir haben die Strompreise mit den Kraftstoffpreisen verglichen.

Für die Strompreise haben wir einen Mix aus öffentlichen, Heim- und Arbeitsplatz-Ladestationen mit folgendem Ladeverhalten verwendet:

- > 60% Laden zu Hause
- > 30% Laden am Arbeitsplatz
- > 10% Laden an öffentlichen Ladestationen

Die von uns verglichenen kWh-Tarife basieren auf:

- > Laden zu Hause: Haushalte 2.500 kWh < 5.000 kWh, inkl. aller Steuern
- > Laden am Arbeitsplatz; Nichthaushalt: 500-MWh-Band < 200-MWh-Band, ohne Mehrwertsteuer und andere erstattungsfähige Steuern und Abgaben

# Erklärung der Punkteskala

KPI	Punktzahl	Anmerkungen
	0 1 2 3 4 5	

## 1 Reife der E-Autos

1.1 EV pro Einwohner	0 > 0 und < 0,5 > 0,5 und < 1 > 1 und < 2 > 2 und < 5 > 2 und < 5	Progressive Skala basierend auf durchschnittlichem Autobesitz im jeweiligen Land
1.2 EV-Marktanteil	< 2% > 2% und < 4% > 4% und < 10% > 10% und < 20% > 20% und < 50% > 50%	Progressive Skala zur Verdeutlichung des nahezu exponentiellen Wachstums von EV
1.3 BEV-Marktanteil	< 35% > 35% und < 70% > 70%	Skala, um die Notwendigkeit des Umstiegs auf vollelektrische Fahrzeuge zu betonen

## 2 Reifegrad der Ladeinfrastruktur

2.1 Ladestationen pro Einwohner	< 0,2 > 0,2 und < 0,5 > 0,5 und < 1 > 1 und < 2 > 2 und < 5 5	Progressive Skala zur Bewertung der Bedeutung eines gut ausgebauten öffentlichen Ladenetzes
2.2 Ladestationen pro EV-Zulassung	< 0,1 > 0,1 und < 0,25 > 0,25 und < 0,5 > 0,5 und < 1 > 1 und < 2 2	Progressive Skala zur Bewertung eines bestehenden Netzes für neue EV
2.3 Schnellladestationen pro km Autobahn	< 0,1 > 0,1 und < 1 < 0,5 > 1 und < 5 5	Progressive Skala zur Darstellung des Wachstumspfad für viele Länder

## 3 Gesamtbetriebskosten (TCO)

3.1 Staatliche Anreize	Keine Mittel Gut Ausgezeichnet	Lineare Darstellung. Anreize werden innerhalb eines Landes und länderübergreifend innerhalb der gleichen Kategorie bewertet
3.2 Fahrerbesteuerung	> 100% 90%-100% 75%-90% 60%-75% 50%-60% > 50%	Lineare Darstellung, die einen Vorteil für EV-Fahrer als effektive Politik bewertet
3.3 Energiepreise	> 75% > 60% und < 75% > 45% und < 60% < 45%	Lineare Darstellung, die einen Vorteil für EV-Fahrer als effektive Politik bewertet
3.4 EV-Monatsmiete im Vergleich	> 140% > 130 und < 140% 120%-130% 110%-120% 100%-110% < 100%	Lineare Darstellung, die eine niedrigere Monatsmiete für EV im Vergleich zu Verbrennern als bevorzugt einstuft



# Quellen

Aspekt / KPI

Datenquelle

## 1 Reife der E-Autos

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <p><b>1.1 % EV pro Einwohner</b></p> <p><a href="http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/">www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/</a></p>   | <p>Eurostat, ACEA</p>             |
| <p><b>1.2 % EV-Marktanteil</b></p> <p>1.2.1% EV-Marktanteil</p> <p>1.2.2% BEV-Marktanteil</p> <p><a href="http://www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations">www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations</a><br/>(Ergebnisse Q.1-Q.3)</p> | <p>Eurostat, ACEA</p>             |
| <p><b>1.3 % LeasePlan-EV-Bestellungen</b></p> <p>1.3.1% EV-Bestellanteil</p> <p>1.3.2% BEV-Bestellanteil</p>   | <p>LeasePlan-Bestelldatenbank</p> |

## 2 Reifegrad der Ladeinfrastruktur

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| <p><b>2.1 Ladestationen pro Einwohner</b></p> <p><a href="http://www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats">www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats</a></p>                                  | <p>Eurostat, EAFO</p> |
| <p><b>2.2 Ladestationen pro EV-Zulassung</b></p> <p><a href="http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_lif_motorwa&amp;lang=en">appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_lif_motorwa&amp;lang=en</a></p> | <p>ACEA, EAFO</p>     |
| <p><b>2.3 Schnellladestationen pro km Autobahn</b></p>   | <p>Eurostat, EAFO</p> |

## 3 Gesamtbetriebskosten (TCO)

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>3.1 Staatliche Anreize</b></p>  | <p>EAFO mit LeasePlan-Validierung</p>     |
| <p><b>3.2 Fahrerbesteuerung</b></p> <p><a href="http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/">www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/</a></p>   | <p>LeasePlan Consultancy Services</p>     |
| <p><b>3.3 Energiepreise</b></p> <p><a href="http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_pc_204&amp;lang=en">appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_pc_204&amp;lang=en</a></p> | <p>Globale Kraftstoffpreise, Eurostat</p> |
| <p><b>3.4 Vergleich EV-Leasing-Preise</b></p>   | <p>LeasePlan Consultancy Services</p>     |



## Anhang B

# Aufschlüsselung nach Ländern

## Österreich

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Der E-Mobilitätsbonus gilt sowohl für Elektrofahrzeuge als auch für Plug-In Hybrid Fahrzeuge, jedoch in unterschiedlicher Höhe. Ein E-Pkw mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) wird mit insgesamt EUR 4.000,- gefördert; Plug-In Hybrid (PHEV) und Range Extender (REX, REEV) mit insgesamt EUR 2.000,-. Voraussetzung: max. 60.000 Euro Brutto-Listenpreis (Basismodell), mindestens 50 km vollelektrische Reichweite nach WLTP und eine mindeste Behaltdauer von 48 Monaten. Eine detaillierte Übersicht finden Sie in dem Faktenblatt-E-Mobilitätsinitiative 2021 unter diesem Link.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Die NoVA wird 2021 gleich zweimal verschärft, einmal Anfang Jänner und einmal Anfang Juli. Im Juli wird es auch Änderungen für Klein-Lkw (N1) geben. Anfang Jänner kommt der im vergangenen Jahr beschlossene Steuererhöhungs-Automatismus zum Tragen. Dieser führt dazu, dass ab 2021 jährlich die NoVA-Berechnungsformel angepasst wird. Bisher wurde der Steuersatz, der zur Berechnung der NoVA für Pkw herangezogen wird, wie folgt errechnet: vom CO<sub>2</sub>-Emissionswert nach WLTP wird der Wert 115 abgezogen und das Ergebnis durch fünf dividiert.

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Elektrofahrzeuge sind von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit; dies gilt nicht für Range-Extender und Hybridfahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind bei der motorbezogenen Versicherungssteuer nur für den verbrennungsmotorischen Anteil steuerpflichtig.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

- > Vorsteuerabzugsfähigkeit von EV bei einem Anschaffungswert von bis zu 40.000 EUR
- > Teilweise vorsteuerabzugsfähig bei einem Anschaffungswert von bis zu 80.000 EUR
- > Ab einem Einkaufswert von 80.000 EUR besteht keine Vorsteuerabzugsfähigkeit.

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

- > Kostenloses Parken: In mehreren Städten sind Elektrofahrzeuge von den Parkgebühren befreit (Ausnahme: Wien). Auf bestimmten Autobahnen gilt die Geschwindigkeitsbegrenzung für Elektrofahrzeuge nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz nicht. Ein Kennzeichen in grüner Schrift ist auf festgelegten Straßen erforderlich (max. Geschwindigkeitsbegrenzung gilt weiterhin, z. B. ausgeschilderte Autobahnen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h -> Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h für E-Autos).

#### Infrastrukturanreize

- > Derzeit gibt es keine rechtliche Möglichkeit für die Freigabe von öffentlichen Ladestationen, die durch konventionelle Fahrzeuge blockiert werden (Abschleppen usw.).
- > Die Anbieter von Ladestationen arbeiten gemeinsam mit Partnern und der Politik an einer allgemeinen Parkverbotsregelung und versuchen, diese umzusetzen.
- > Die Installation von öffentlichen Ladestationen wird bezuschusst. Die Zuschussung ist abhängig von der Art der Ladestationen (300-15.000 EUR für DC-Ladestationen). Voraussetzung: öffentlich zugänglich für 15.000 EUR Zuschuss - kombiniert mit Kauf eines Elektronutzfahrzeugs oder Elektrobusses.





## Belgien

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Seit 2020 eingestellt

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Flandern: Elektrofahrzeuge, die auf den Namen einer Privatperson oder eines Unternehmens zugelassen sind, sind von der Zulassungssteuer befreit.
- > Wallonie und Brüssel: Für Elektrofahrzeuge gilt der niedrigste Satz der Zulassungssteuer.
- > In Flandern registrierte Leasinggesellschaften sind nun auch von der Zulassungssteuer für EV befreit (seit 01.07.2020).
- > Bei Leasinggesellschaften, die in der Region Brüssel oder der Wallonie registriert sind, wird der Mindestsatz der Zulassungssteuer erhoben.

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Flandern: Elektrofahrzeuge, die auf den Namen einer Privatperson oder eines Unternehmens zugelassen sind, sind von der Kfz-Steuer befreit.
- > Wallonie und Brüssel: Elektrofahrzeughalter zahlen den niedrigsten Satz der Kfz-Steuer.
- > In Flandern registrierte Leasinggesellschaften sind nun auch von der Kfz-Steuer für Elektrofahrzeuge befreit (seit 01.07.2020).
- > Bei Leasinggesellschaften, die in der Region Brüssel oder der Wallonie registriert sind, wird der Mindestsatz der Kfz-Steuer erhoben.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Ausgaben im Zusammenhang mit der Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen sind zu 100% von der Körperschaftssteuer absetzbar.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

- > Stromkosten für ein vollelektrisches Fahrzeug sind zu 100% von der Körperschaftssteuer absetzbar.

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturanreize

- > Kosten für Ladeinfrastruktur (Kauf und Installation von Ladepunkten) sind zu 100% von der Körperschaftssteuer absetzbar. Das gilt sowohl für das Laden am Arbeitsplatz als auch für das vom Arbeitgeber ermöglichte Laden zu Hause. Keine zusätzliche Sachleistung für Mitarbeiter.





## Tschechien

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Für 2021 sind noch keine Anreize festgelegt. Ob es welche geben wird, ist nicht bekannt. Die Arbeitsgruppe, die die Anreize vorbereitet, hat ihre Tätigkeit im Frühjahr 2020 eingestellt. LeasePlan Tschechien (LPCZ) kommuniziert mit dem Ministerium für Industrie und Handel über die ČLFA (Leasingverband).

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Befreit von der Kfz-Steuer (BEV, PHEV, CNG). Die private Nutzung eines Firmenwagens wird in Tschechien als steuerpflichtiges Einkommen behandelt und mit einer monatlichen Pauschale von 1% des Bruttokaufpreises des Fahrzeugs bemessen (gleiche Bedingungen für Elektrofahrzeuge und Verbrenner).

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

- > Mautbefreiung für Pkw auf Autobahnen, Start 2020; kostenloses Parken in den Stadtzentren von Großstädten (Prag begann 2018 damit, andere Städte folgten).

#### Infrastrukturanreize

- > Öffentliche Infrastrukturanreize für Energieunternehmen und ähnliche Anbieter laufen. Keine Anreize für private / betriebliche Ladeinfrastruktur.





## Dänemark

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Einführung einer neuen Kfz-Steuer zugunsten von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen (< 50 g CO<sub>2</sub>/km). Mehrwertsteuer auf alle Fahrzeuge: 25% der ersten 65.000 DKK, dann 85% bis zu 202.200 DKK und 150% über 202.200 DKK. Emissionsfreie Fahrzeuge erhalten dann einen Rabatt von 60%, emissionsarme Fahrzeuge einen Rabatt von 55%. Zusätzlich wird für emissionsfreie Fahrzeuge ein weiterer Steuerrabatt von 170.000 DKK gewährt, für emissionsarme einer von 50.000 DKK. Sowohl die Rabatte als auch die Steuervorteile werden in den nächsten Jahren auslaufen. Das bedeutet, dass emissionsfreie Fahrzeuge bis zu einem Wert von 500.000 DKK (ca. 67.000 EUR) steuerfrei sind, während emissionsarme Fahrzeuge begünstigt werden. Dadurch werden PHEV günstiger als die Verbrennerversion desselben Modells.

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Keine Besteuerung des Home-Chargers für den Fahrer. Der Steueranreiz, den Fahrer eines Firmenwagens im Jahr 2020 erhielten (40.000 DKK Ermäßigung auf die Einkommenssteuer), wird eingestellt.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturanreize



## Finnland

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > 1. Bestehende Prämie bei Direktkauf: 2.000 EUR für ein BEV < 50.000 EUR. Nur für Privatpersonen erhältlich, kein B2B und noch dieses Jahr gültig. 2. Abwrackprämie bei Kauf eines Neuwagens: Für Fahrer von Autos ab zehn Jahren gibt es einen Kaufanreiz von 2.000 EUR für ein neues PHEV (max. 98 g CO<sub>2</sub>/km), ein BEV oder ein gasbetriebenes Auto.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Die beim Kauf zu entrichtende Kfz-Steuer richtet sich nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs. Bei BEV ist sie am niedrigsten (2,7%).

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Eigentumssteuer entspricht Vorteilen bei der Zulassungssteuer. Es gibt eine jährliche Kfz-Steuer, die sich aus der Grundsteuer plus der Steuer für die Antriebsleistung ergibt. Die Grundsteuer richtet sich nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs. Die Steuer auf die Antriebsleistung basiert auf der Gesamtmasse des Fahrzeugs für alle anderen Kraftstoffe außer Benzin. Für BEV sind es 1,5 Cent pro Tag ab 100 kg, für Diesel-PEV 4,9 Cent, für Benzin-PHEV 0,5 Cent.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

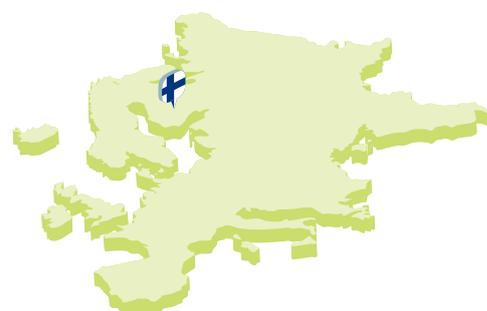
- > 1. Vorteil für Fahrer (Lohnzusatzleistung): Die monatlichen Steuerwerte von BEV werden um 290 EUR („unlimited car benefit“, unbegrenzter Fahrzeugvorteil) oder 170 EUR („limited car benefit“, begrenzter Fahrzeugvorteil) reduziert. Keine Vorteile für Arbeitgeber, nur für Arbeitnehmer. 2. Es wird 2021 keinen Geldwert mehr für das Aufladen eines Autos am Arbeitsplatz mit Strom geben, der vom Arbeitgeber bezahlt wird. Wenn ein Arbeitnehmer den vom Arbeitgeber bezahlten Strom am Arbeitsplatz oder an einer öffentlichen Ladestation nutzt, um ein Auto aufzuladen, und alle anderen Kosten für den Fahrstrom des Autos bezahlt, gilt der Fahrzeugvorteil als begrenzt.

#### Lokale Anreize

- > 50% Rabatt beim Parken in Helsinki (von der Stadt verwaltet) für emissionsarme Fahrzeuge

#### Infrastrukturanreize

- > Zuschuss an Wohnungsbaugesellschaften für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos



# Frankreich

## Staatliche Anreize

### Kaufprämien

- > Bonussystem für langfristige Kauf- oder Leasingfinanzierungen (> 2 Jahre) für Pkw und Nutzfahrzeuge, CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 0 und 20 g/km
- > Die Kaufprämie für E-Fahrzeuge beträgt 5.000 EUR für Autos unter 45.000 EUR sowie 3.000 EUR für Autos zwischen 45.000 EUR und 60.000 EUR. Fahrzeuge über 60.000 EUR werden nicht bezuschusst. Einige PHEV profitieren zudem von einer Neukaufprämie von 2.000 EUR bei Erfüllung der folgenden Bedingungen: CO<sub>2</sub> < 50 g/km, Mindestreichweite 50 km und Kaufpreis < 50.000 EUR. Die Beträge werden schrittweise jedes Jahr um 1.000 EUR verringert. (Die Beträge wurden während der Covid-19-Phase im Mai nach oben korrigiert)\*  
Für Privatpersonen wird der Betrag um 1.000 EUR erhöht, außer beim Kauf eines PHEV.

### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Vollelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride sind teilweise oder vollständig von den Zulassungsgebühren befreit.

### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Die buchhalterische Abschreibungsgrenze wird für EV angehoben: 30.000 EUR gegenüber 18.300 EUR für Verbrenner (für PHEV 20.300 EUR gegenüber 18.300 EUR).

### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > CO<sub>2</sub>-Steuer gilt nur für Pkw. Basierend auf der CO<sub>2</sub>-Steuer, werden zwei Komponenten berücksichtigt: der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Umweltbelastung (Kraftstoffart, NOx-Emissionen). EV und PHEV sind von dieser Steuer befreit.

### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

### Andere finanzielle Vorteile

- > Im November 2019 eingeführte Sachleistung; vom Arbeitgeber gezahlte Stromkosten werden bei der Berechnung der Sachleistung nicht berücksichtigt.
- > Auf die gesamte Sachleistung wird eine Ermäßigung von 50% vorgenommen. Die Höhe dieser Zulage ist auf 1.800 EUR pro Jahr begrenzt.
- > Die Berechnung der Sachleistung basiert auf dem Anschaffungspreis des Fahrzeugs => 9% pro Jahr.

### Lokale Anreize

- > Einige Regionen bieten zusätzliche Boni für kleine und mittelständische Unternehmen und Privateigentümer.

### Infrastrukturanreize

- > Die ADVENIR-Prämie deckt die Kosten für die Lieferung und Installation von Ladestationen - bis zu 40%\* für Unternehmen und öffentliche Einrichtungen und 50% für Wohnprojekte.

\*Der maximale Bezuschussungsbetrag wurde auf 960 EUR pro Ladestation begrenzt. Für Installationen im Privatbereich: 30% Steuergutschrift für die Installation von Ladeinfrastruktur; die Prämien nehmen im Rahmen eines neuen Zeitplans sukzessive ab.





## Deutschland

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Für reine Elektrofahrzeuge mit einem Listenpreis unter 40.000 EUR erhöht sich der Zuschuss auf 6.000 EUR, für Hybridfahrzeuge auf 4.500 EUR. Für reine Elektrofahrzeuge mit einem Listenpreis zwischen 40.000 EUR und 65.000 EUR sinkt der Zuschuss auf 5.000 EUR, für Hybridfahrzeuge auf 3.750 EUR (der Listenpreis bezieht sich jeweils auf die Standardausführung). Die Aktion gilt für maximal 400.000 Autos. Die Bundesregierung fördert insgesamt 650.000 bis 700.000 Autos. Die Aktion wurde verlängert und endet im Jahr 2025.
- > In einigen Bundesländern und in emissionsbelasteten Städten und Regionen sind zusätzliche Förderungen möglich, die mit staatlichen Förderungen kombiniert werden können.
- > Für 2021 ist eine zusätzliche Förderung für E-Nutzfahrzeuge geplant.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Befreiung von der Kfz-Steuer für die ersten zehn Jahre

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Der Sachleistungswert wird bis 2030 verlängert.
- > Für BEV und PHEV, die zwischen Januar 2020 und Dezember 2030 angeschafft werden, sollte der geldwerte Vorteil auf 50% des Bruttolistenpreises reduziert werden.
- > Für BEV mit einem Listenpreis unter 40.000 EUR ist eine zusätzliche Ermäßigung auf 25% des Bruttolistenpreises geplant.
- > Für PHEV gilt die zusätzliche Einschränkung, dass das Auto eine Reichweite von 40 km haben muss oder der CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter 50 g/km liegen muss. Ab 2022 bis 2024 muss das Auto eine Reichweite von 60 km, bis 2025 von 80 km haben.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

- > In einigen Bundesländern und in emissionsbelasteten Städten und Regionen sind zusätzliche Förderungen möglich.

#### Infrastrukturanreize

- > Die Bundesregierung stellt 300 Millionen EUR für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung: Für die öffentliche Schnellladeinfrastruktur stehen 200 Millionen EUR zur Verfügung, für die normale öffentliche Ladeinfrastruktur 100 Millionen EUR.



## Griechenland

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Die Initiative „I Move Electric“ bezuschusst 15% auf den Einzelhandelspreis vor Steuern (bis zu 50.000 EUR); beim Kauf von elektrischen Pkw oder leichten Nutzfahrzeugen bis zu 5.500 EUR und bis zu 4.500 EUR für PHEV (+ 1.000 EUR Entnahmenvorteil für Privatpersonen).

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Für PHEV und BEV

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Keine Sachleistungsbesteuerung für Fahrzeuge mit Emissionen  $\leq 50$  g CO<sub>2</sub>/km und einem Einzelhandelspreis vor Steuern von bis zu 40.000 EUR (PHEV, MVEV, BEV). Zusätzliche Anreize für die Installation von Ladeinfrastruktur (500 EUR). Steuervorteil bei der Anlagenabschreibung und zusätzliche Anreize für die Installation von Ladeinfrastruktur (500 EUR). Ladekosten sollen von der Einkommenssteuer ausgenommen werden. +50% Steuererleichterung auf Leasingkosten für BEV und +30% Steuererleichterung auf Leasingkosten für PHEV und HEV.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

- > Ladekosten sollen von der Einkommenssteuer ausgenommen werden.

#### Andere finanzielle Vorteile

- > Elektro- und Hybridfahrzeuge sind von der Luxussteuer und der Luxuswohnsteuer befreit.

#### Lokale Anreize

- > Freie Fahrt im Zentrum von Athen und freier Zugang zur vorrangigen Busspur für BEV und PHEV mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter 50 g/km; Vorteile für BEV: kostenloses Parken und reservierte Stellplätze. Keine Parkgebühren und freier Zugang zum Stadtzentrum

#### Infrastrukturaneize

- > Steuervorteil bei der Anlagenabschreibung und Anreize für die Installation von Ladeinfrastruktur (500 EUR). Zusätzliche Anreize für die Installation von Ladeinfrastruktur





## Staatliche Anreize

### Kaufprämien

- > Staatliche Subvention (21%) von 1,5 Millionen HUF (netto)

### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Keine Zulassungssteuer

### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Keine Kfz-Steuer

### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Keine Dienstwagensteuer

### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

### Andere finanzielle Vorteile

### Lokale Anreize

- > Kostenloses Parken auf öffentlichen Plätzen

### Infrastrukturanreize



## Irland

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Zuschuss von 5.000 EUR für Privatkäufer. Der zusätzliche Zuschuss der Sustainable Energy Authority of Ireland (SEAI) für Unternehmenskäufer wurde eingestellt.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Die Regierung setzt die Ermäßigung der Kfz-Zulassungssteuer (Vehicle Registration Tax, VRT) um 5.000 EUR fort.

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Ermäßigte Kfz-Steuer für emissionsfreie Fahrzeuge. Für Dienstwagenfahrer fallen bis Ende 2022 nach der Sachleistungsregelung keine solchen Steuern an.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Für geleaste Fahrzeuge gibt es keine Unternehmenssteuer. Für von Unternehmen gekaufte Fahrzeuge gibt es erhöhte Kapitalfreibeträge.

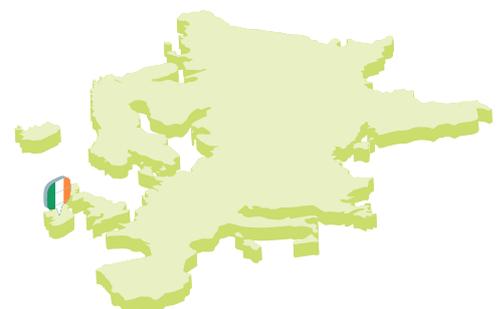
#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturanreize

- > Das kostenlose öffentliche Laden wurde eingestellt.



## Italien

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Der ECOBONUS ist ein Umsatzmechanismus. Wenn das Los (von der Regierung festgelegtes festes Budget) endet, wird innerhalb eines Zeitfensters entschieden, ob die Initiative fortgesetzt wird – eine Garantie dafür gibt es nicht. Im Jahr 2020 galten folgende Werte:
  - $\text{CO}_2 \leq 20 \text{ g/km}$ : 6.000 EUR mit Abwrackung, 4.000 EUR ohne Abwrackung
  - $\text{CO}_2 > 20 \text{ g/km}$  bis  $\leq 60 \text{ g/km}$ : 2.500 EUR mit Abwrackung, 1.500 EUR ohne AbwrackungDer ECOBONUS wurde im vergangenen Jahr zweimal überarbeitet.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Elektrofahrzeuge sind für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Datum ihrer Erstzulassung von der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer (Besitzsteuer) befreit. Nach diesem Fünfjahreszeitraum profitieren sie von einer 75%igen Ermäßigung des Steuersatzes, der in vielen Regionen für gleichwertige Benzinfahrzeuge gilt.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturanreize





## Luxemburg

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Staatlicher Zuschuss von 8.000 EUR für vollelektrische Fahrzeuge und 2.500 EUR für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (< 50 g CO<sub>2</sub>/km): Prämie im Angebot enthalten. Das Fahrzeug muss Gegenstand eines Leasingvertrags mit einer Mindestlaufzeit von zwölf Monaten sein. Laut aktuellen Informationen ist die Prämie nur anwendbar, wenn das Fahrzeug vor dem 31. März 2021 bzw. bis spätestens 31. Dezember 2021 zugelassen wird. Es gilt jedoch als sehr wahrscheinlich, dass die Prämie bis zum Ende des Jahres verlängert wird (wir warten auf die formale Verlängerung der Regel).

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Kfz-Steuer-Ermäßigung – basiert auf CO<sub>2</sub>-Ausstoß

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Die Steuerermäßigung für Sachleistungen für den Fahrer wird auf Grundlage des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes berechnet: Für E-Fahrzeuge gilt ein Steuersatz von nur 0,5% des Wertes des Neuwagens (statt wie bisher 1,5% für Fahrzeuge aller Motortypen und CO<sub>2</sub>-Emissions-Stufen). Bei PHEV ist die Berechnung vorteilhafter für Hybridfahrzeuge mit Benzinmotor, deren CO<sub>2</sub>-Emissionen 50 g/km nicht überschreiten (das erklärt die Attraktivität von Plug-in-Modellen). In diesem Fall wird der für die Berechnung der Sachleistung angewandte Satz auf 0,8% des Wertes des Neuwagens reduziert.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturaneize



## Niederlande

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Für Privatpersonen gibt es folgende Zuschüsse: 2.000 EUR für ein gebrauchtes vollelektrisches Fahrzeug und 4.000 EUR für ein neues vollelektrisches Fahrzeug. Dieser Zuschuss gilt sowohl für Privatkäufe als auch für Privatleasing. Die Prämie wurde 2020 eingeführt.
- > Für neue emissionsfreie Nutzfahrzeuge wurde eine Bezuschussung von 5.000 EUR vorgeschlagen. Dieser Anreiz ist am 1. Januar 2021 in Kraft getreten.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Die Zulassungssteuer basiert auf dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Emissionsfreie Autos sind von der Zulassungssteuer befreit. Aufgrund der niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen nach der Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ist die Zulassungssteuer für PHEV niedrig.

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Kfz-Steuer: Emissionsfreie Fahrzeuge sind von der Zahlung der Kfz-Steuer befreit. Für PHEV gilt eine 50%ige Ermäßigung auf die Kfz-Steuer.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Steuerlich absetzbare Investitionen: In den Niederlanden werden Investitionen in saubere Technologien durch einen zusätzlichen Abzug von der Körperschafts- und Gewerbesteuer gefördert. Die Liste der abzugsfähigen Investitionen für das Jahr 2021 ist noch nicht verfügbar, aber in der Liste für 2020 waren Elektrofahrzeuge enthalten.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

- > Auf die private Nutzung von Firmenwagen wird eine Steuer auf Lohnzusatzleistungen erhoben. Diese Leistung wird mit 22% des vollen Katalogwerts des Fahrzeugs angesetzt.
- > Für emissionsfreie vollelektrische Fahrzeuge mit Erstzulassung im Jahr 2021 reduziert sich dieser Satz auf 12% für die ersten 40.000 EUR des Katalogpreises.
- > Für emissionsfreie Wasserstoffautos beträgt dieser Satz 12% für den gesamten Kaufwert

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturanreize

- > Wenn Bewohner einer Gemeinde eine Ladestation benötigen, stellt die Gemeinde (unter bestimmten Bedingungen) kostenlos einen öffentlichen Ladepunkt zur Verfügung.
- > Es gibt auf nationaler, Landkreis- und lokaler Ebene verschiedene Initiativen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, die auf dem „Klimaat akkoord“ basieren. Das Ziel sind 1,8 Millionen Ladestationen bis 2030.
- > Basierend auf dem „Klimaat akkoord“ wurden Maßnahmen ergriffen, um die Energiepreise an Ladestationen für Verbraucher/Nutzer transparenter und vergleichbarer zu machen.
- > Es wurden Investitionen in Wasserstofflösungen (z.B. Busse und Müllsammelfahrzeuge) und Wasserstofftankstellen getätigt.
- > Der geldwerte Vorteil einer Heimpladestation gilt als nicht im geldwerten Vorteil des E-Fahrzeugs enthalten.





## Norwegen

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Keine Zulassungsgebühr für Elektrofahrzeuge (Ausnahme: Abwrackgebühr von 2.400 NOK)

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Ermäßigte Kfz-Steuer für BEV

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Ermäßigte Arbeitgebersteuer im Zusammenhang mit der ermäßigten Sachleistungssteuer für den Fahrer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

- > Keine Mehrwertsteuer beim Kauf von BEV

#### Andere finanzielle Vorteile

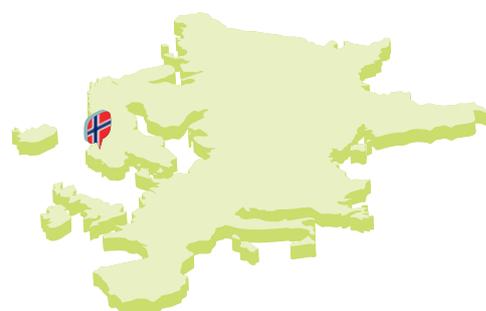
- > Es gibt ein neues Anreizsystem, um die Anschaffung von elektrischen Nutzfahrzeugen zu unterstützen. Diese Förderung beträgt je nach Motorleistung zwischen 10.000 und 50.000 NOK.

#### Lokale Anreize

- > Die Mautbefreiung wird in einigen Städten eingeschränkt, die Gebühren für E-Fahrzeuge werden allerdings nicht mehr als 50% der Kosten für einen Benziner oder Diesel betragen.

#### Infrastrukturanreize

- > Es gibt mehrere lokale Initiativen zur Förderung der Ladeinfrastruktur. Diese Förderung liegt in der Regel zwischen 5.000 NOK und 10.000 NOK.



## Polen

### Staatliche Anreize

---

#### Kaufprämien

- > Wir gehen davon aus, dass der nationale Fonds für Umweltschutz und Wasserwirtschaft im ersten Quartal 2021 erste Vorschläge machen wird. Im Moment liegen noch keine Details vor, aber wir erwarten, dass es unterschiedliche Anreize für Privatpersonen und Unternehmen geben wird.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

- > Unverändert: BEV dürfen auf Busspuren fahren; E-Autos dürfen kostenlos in kostenpflichtigen Parkbereichen parken.

#### Infrastrukturanreize

- > Zurzeit liegen uns noch keine Details vor.





## Portugal

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Unternehmen: staatliche Subvention für BEV: 2.250 EUR;  
Privatpersonen: staatliche Subvention für BEV: 3.000 EUR

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Für BEV gab es hier eine Änderung: 60% Ermäßigung nur für PHEV mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von unter 50 g/km und einer Reichweite von über 50 km. Steuerermäßigung/-befreiung – CO<sub>2</sub>-basierte Steuer. BEV sind davon ausgenommen (Imposto Sobre Veículos).

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Kfz-Steuerbefreiung für BEV

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > BEV sind von der Autonomiesteuer („autonomous taxation“) befreit. Weiterhin gilt für BEV: Es gab eine Änderung für diesen Anreiz: die Steuerermäßigung um 50%. Für PHEV: gilt nur für Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter 50 g/km und einer Reichweite von über 50 km

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

- > Die Mehrwertsteuer ist für Unternehmen abzugsfähig (bei folgenden Anschaffungskosten: BEV < 62.500 EUR; PHEV < 50.000 EUR).

#### Andere finanzielle Vorteile

- > Vorsteuerabzug für den von BEV und PHEV verbrauchten Strom

#### Lokale Anreize

- > Kostenloses Parken in diversen Städten in Portugal (Lissabon, Beja, Guimarães usw.)

#### Infrastrukturanreize

- > Die gesamte öffentliche Ladeinfrastruktur ist jetzt bezahlpflichtig.



## Rumänien

### Staatliche Anreize

---

#### Kaufprämien

- > Die Kaufprämie bleibt unverändert in Kraft, da der Wechselkurs etwas niedriger ausfällt als in den Vorjahren – 9.300 EUR für E-Autos, 4.100 EUR für Hybridfahrzeuge.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Bis zu 95% Ermäßigung der Standardeigentumssteuer, basierend auf den jeweiligen Steuerentscheidungen der einzelnen Städte. Die Besteuerung basiert auf dem Hubraum des Fahrzeugmotors.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturaneize





## Slowakei

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Die Kaufprämie von 5.000 EUR für PHEV und 8.000 EUR für BEV wurde gestoppt, da das Budget aufgebraucht war.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Niedrigste Zulassungsgebühr (33 EUR)

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

- > Niedrigste Haftpflichtversicherung (ähnlich wie bei Verbrennern mit 999 cm<sup>3</sup>)

#### Lokale Anreize

- > Die Nummernschilder von E-Fahrzeugen können grün sein; mit dieser Kennzeichnung können Fahrer in Zukunft voraussichtlich die Busspuren in Bratislava benutzen, um Staus zu vermeiden und schneller zu pendeln. Auch das Fahren in Umweltzonen im Stadtzentrum wird voraussichtlich genehmigt.

#### Infrastrukturanreize

- > 2.500-18.000 EUR staatlicher Zuschuss für den Bau einer Ladestation, die öffentlich zugänglich und mit einem Typ-2-Anschluss ausgestattet sein muss





## Spanien

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Das allgemeine Budget für 2021 ist noch in Planung. Der Plan zur Förderung von E-Fahrzeugen für 2020 („Plan Moves II“) wurde im Juni 2020 mit einem Budget von 100 Millionen EUR gestartet. Diese Mittel werden an die Autonomen Gemeinschaften überwiesen, um den Kauf von alternativen Fahrzeugen zu fördern, eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge aufzubauen und Anreize für die Einführung von Leihmodellen für Elektrofahräder zu schaffen. Die Subventionen für Pkw und Nutzfahrzeuge steigen von 4.000 EUR auf 6.000 EUR (sie fallen höher aus, wenn das alte Fahrzeug verschrottet wird).

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Befreiung von der Luxussteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Befreiung von der / Ermäßigung der Kfz-Steuer je nach lokaler Politik, z. B. in Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

- > Mautbefreiung auf regionalen Autobahnen für Elektrofahrzeuge
- > Kostenloses Parken in ausgewählten Städten

#### Infrastrukturaneize

- > Die Infrastrukturförderung ist in „Plan Moves II“ enthalten.





## Schweden

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Es gibt einen Klimabonus („Klimabonus“) von bis zu 60.000 SEK für BEV und PHEV. Die Bezuschussung nimmt linear ab, von 60.000 SEK auf 10.000 SEK bei einem CO<sub>2</sub>-Anstieg von 0 auf 70 g/km.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > 360 SEK Kfz-Steuer für Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von bis zu 95 g/km nach WLTP (Diesel-PHEV werden geringfügig besteuert). Erhöhte Kfz-Steuer für Benzin- und Dieselfahrzeuge

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Niedrigere Kfz-Steuer (siehe oben). Geringerer Leistungswert für Fahrer (jährlicher Leistungswert EV/PHEV = Leistungswert eines vergleichbaren Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor - 10.000 SEK, wurde jetzt gestrichen) sowie eine Kfz-Steuer von 360 SEK anstelle des vollen Steuersatzes für Verbrennungsmotoren. Dies gilt seit Januar 2018, tritt aber erst mit WLTP im Januar 2020 voll in Kraft. Der niedrigere Leistungswert führt auch zu niedrigeren Arbeitgebersteuern.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

#### Lokale Anreize

- > Seit 2020 können Kommunen entscheiden, Fahrzeuge mit hohen Emissionen aus bestimmten Bereichen zu verbannen. Bisher dürfen nur Fahrzeuge vor pre-EU 5 nicht in bestimmten Straßen in Stockholm fahren.

#### Infrastrukturaneize

- > Förderung von Ladestationen, die Unternehmen installieren: 50% bis zu 15.000 SEK pro Ladepunkt. Förderung von Ladestationen, die Privatpersonen installieren: 50% bis zu 10.000 SEK. Förderung für öffentliche Ladestationen: bis zu 50%



## Schweiz

### Staatliche Anreize

---

#### Kaufprämien

- > Einige Kantone fördern den Kauf eines PHEV/EV mit bis zu 3.000 CHF.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Keine Kfz-Steuer in den meisten Kantonen für die ersten drei Jahre

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

#### Andere finanzielle Vorteile

- > Keine Importsteuer für BEV

#### Lokale Anreize

#### Infrastrukturanreize

- > Einige Stromversorger bieten Unterstützung bei der Installation von Ladestationen an.



## Vereinigtes Königreich

### Staatliche Anreize

#### Kaufprämien

- > Der maximale Zuschuss für Autos wurde am 12. März 2020 auf 3.000 GBP reduziert. Autos im Wert von mehr als 50.000 GBP sind nicht mehr förderfähig.
- > Der Zuschuss für Transporter beträgt unverändert bis zu 8.000 GBP.
- > Das Programm ist bis 2022/23 finanziert.

#### Vorteile bei der Zulassungssteuer

- > Für emissionsfreie Fahrzeuge ist weiterhin keine Zulassungssteuer zu zahlen.

#### Vorteile bei der Eigentumssteuer

- > Für emissionsfreie Fahrzeuge ist weiterhin keine Besitzsteuer zu zahlen. Die Gebühr für hochwertige Fahrzeuge wurde abgeschafft, sodass nun alle E-Fahrzeuge befreit sind.

#### Vorteile bei der Unternehmenssteuer

- > Die Steuer für Sachleistungen (BIK) beträgt derzeit 0% und wird 2021/22 auf 1% und ab 2022/23 bis mindestens 2024/25 auf 2% erhöht.

#### Vorteile bei der Mehrwertsteuer

- > Auf Haushaltsstrom wird ein reduzierter Mehrwertsteuersatz von nur 5% statt der sonst üblichen 20% erhoben.

#### Andere finanzielle Vorteile

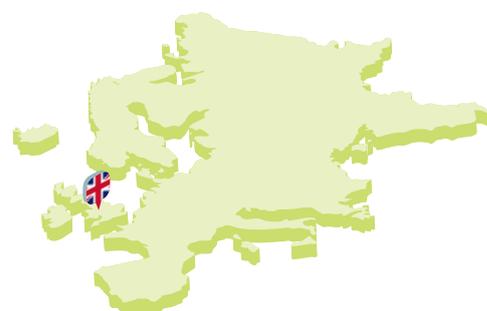
- > Fahrzeuge mit extrem niedrigen Emissionen (bis zu 75 g CO<sub>2</sub>/km) sind von der optionalen Vergütungsregelung ausgenommen. Das bedeutet, dass Fahrer eines Firmenwagens in einem Gehaltsumwandlungsprogramm mit dem Bruttogehalt vor Steuern und Fahrer eines Firmenwagens in einem National-Insurance-Gehaltsumwandlungsprogramm mit dem Bruttogehalt vor Steuern und National Insurance zu ihren Fahrzeugkosten beitragen können.

#### Lokale Anreize

- > Derzeit erhalten Fahrer von E-Autos und den meisten PHEV in der Londoner Congestion Charge Zone einen 100%igen „Cleaner Vehicle Discount“. Ab dem 25. Oktober 2021 gilt der Rabatt nur noch für emissionsfreie Fahrzeuge. Er wird auf dieser Basis bis zum 25. Dezember 2025 fortgesetzt.
- > Es gibt ein neues, grünes Nummernschild, das es den lokalen Behörden erleichtert, Anreize wie reduzierte Parkgebühren oder die Freigabe von Busspuren zu schaffen.

#### Infrastrukturaneize

- > Im Rahmen des „Electric vehicle homecharge scheme“ (EVHS) und des „Workplace charging scheme“ (WCS) wird die Installation von Ladestationen weiterhin bezuschusst. Am 1. April 2020 wurde dieser Zuschuss von 500 GBP auf 350 GBP reduziert.
- > Das ORCS-Programm, in dessen Rahmen Gemeinderäte einen Zuschuss für die Installation von Ladesäulen in Gebieten mit Parkplätzen auf der Straße erhalten, wird fortgesetzt, wobei der Zuschuss am 1. April 2020 von 7.500 GBP auf 6.500 GBP reduziert wurde.





LeasePlan Österreich  
Fuhrparkmanagement GmbH  
Clemens-Holzmeister-Straße 6  
1100 Wien  
servus@leaseplan.com  
www.leaseplan.at