

Giese, Henning; Holtmann, Svea; Koch, Reinald; Langenmayr, Dominika

Article

Steuerliches Investitionssofortprogramm: Ausreichender Schritt zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland?

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Giese, Henning; Holtmann, Svea; Koch, Reinald; Langenmayr, Dominika (2025) : Steuerliches Investitionssofortprogramm: Ausreichender Schritt zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland?, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 78, Iss. 08, pp. 34-40

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/328074>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Zur Diskussion gestellt

Steuerliches Investitionssofortprogramm:

Ausreichender Schritt zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland?



Dr. Henning Giese ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Betriebswirtschaftliche Steuerlehre der Universität Paderborn.*



Dr. Svea Holtmann ist Assistant Professorin am Lehrstuhl für ABWL und Betriebswirtschaftliche Steuerlehre der Universität Mannheim.*



Prof. Dr. Reinald Koch ist Inhaber des Lehrstuhls für ABWL und Betriebswirtschaftliche Steuerlehre der KU Eichstätt-Ingolstadt.



Prof. Dr. Dominika Langenmayr ist Inhaberin des Lehrstuhls für VWL, insb. Finanzwissenschaft, der KU Eichstätt-Ingolstadt.
Foto: © KU / Laura Wagner

Mit dem Investitionssofortprogramm hat die Bundesregierung ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Stärkung der Unternehmensinvestitionen auf den Weg gebracht. Der Deutsche Bundestag hat das Paket Ende Juni 2025 beschlossen, die Zustimmung des Bundesrats erfolgte am 11. Juli 2025.

Im Zentrum stehen vier steuerliche Instrumente:

1. Ab dem 1. Juli 2025 wird eine degressive Abschreibung (AfA) in Höhe von 30 % eingeführt, befristet auf drei Jahre.
2. Ab dem Jahr 2028 beginnt eine schrittweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes um jeweils einen Prozentpunkt pro Jahr, von aktuell 15 auf 10 % im Jahr 2032. Dies führt im Zusammenspiel mit der Gewerbesteuer zu einer Gesamtsteuerbelastung auf die Gewinne von Kapitalgesellschaften von etwa 25 %.
3. Das Programm enthält gezielte Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in Unternehmen. Vorgesehen sind eine beschleunigte Abschreibung von 75 % der Anschaffungskosten für betrieblich genutzte Elektrofahrzeuge im Jahr der Anschaffung sowie eine Anhebung der Bruttopreisgrenze für die steuerliche Förderung elektrischer Dienstwagen von 70 000 auf 100 000 Euro.
4. Die bereits bestehende steuerliche Forschungsförderung wird ausgebaut.

Ziel der Maßnahmen ist es, private Investitionen anzuregen, das Potenzialwachstum zu erhöhen, den Unternehmensstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb zu stärken und die Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu erleichtern. In diesem Beitrag diskutieren wir, ob das Investitionssofortprogramm diese Ziele erreichen kann und welche zusätzlichen Maßnahmen in einem weiteren Schritt wünschenswert wären.

Einordnung der allgemeinen steuerlichen Investitionsanreize

Temporäre degressive AfA

Die Einführung der degressiven AfA ist ein vergleichsweise

* Svea Holtmann und Henning Giese sind dankbar für die Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) – Collaborative Research Center (SFB/TRR) Projektnummer 403041268 – TRR 266 Accounting for Transparency.

zielgerichteter steuerlicher Anreiz zur Förderung von Investitionen. Unternehmen können sie unbürokratisch und ohne Antragsverfahren oder Förderbescheide im Rahmen der Steuererklärung nutzen. Ihre investitionsstimulierende Wirkung ist empirisch grundsätzlich gut belegt. Allerdings gibt es für Deutschland relativ wenig Studien zur Wirkung konkreter Abschreibungsregelungen, da Wissenschaftler nicht im notwendigen Umfang auf Steuerdaten zugreifen können bzw. Informationen nicht verknüpft werden können (Dyck et al. 2025). Eine Ausnahme ist Eichfelder et al. (2023), die eine Sonderabschreibung im Rahmen des Fördergebietsgesetzes (DAL) für Ostdeutschland in den 1990er-Jahren untersuchen. Sie zeigen, dass durch die Sonderabschreibung das reale Investitionsvolumen in Ostdeutschland um 16 bis 20% anstieg. Besonders stark fiel der Anstieg bei Gebäuden und Grundstücken aus – also bei Vermögenswerten mit einer langen betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer.

Auch für andere Länder belegen Studien die Wirksamkeit beschleunigter Abschreibungen. Zwick und Mahon (2017) analysieren zwei Phasen von „Bonusabschreibungen“ in den USA, die in ihrer Ausgestaltung der geplanten degressiven AfA sehr ähnlich sind. Sie finden, dass Investitionen in förderfähige Güter um bis zu 17% steigen. Insbesondere kleine, illiquide Unternehmen reagierten stark – allerdings nur, wenn die Maßnahme unmittelbare Liquiditätsvorteile brachte. Ohrn (2019) bestätigt diese Befunde anhand der Übernahme von Bonusabschreibungen auf Ebene der US-Bundesstaaten: Staaten mit vollständiger Umsetzung verzeichneten Investitionsanstiege von durchschnittlich 18%.

Die auf drei Jahre befristete degressive Abschreibung wirkt dabei über zwei zentrale Mechanismen: Erstens ermöglicht die schnellere steuerliche Abschreibung eine frühere Berücksichtigung der Investitionskosten, was den Kapitalwert einer Investition erhöht und sie dadurch wirtschaftlich attraktiver macht. Dieser Effekt ist bei höheren Zinsniveaus stärker. Zweitens erzeugen temporäre Regelungen einen Anreiz, Investitionen vorzuziehen, um von den günstigen Bedingungen zu profitieren. Dies kann die Konjunktur kurzfristig stützen, erhöht aber zugleich die Komplexität des Steuersystems und erschwert eine verlässliche langfristige Investitionsplanung.

Insgesamt weist die degressive Abschreibung im Vergleich zu Steuersatzsenkungen mit Blick auf die Förderung von inländischen Investitionen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, da ausschließlich investierende Unternehmen gefördert werden. Dies erlaubt eine starke Förderung von Investitionen bei vergleichsweise geringen Steuerausfällen, wie Simulationsstudien zeigen. Boie-Wegener et al. (2024) schätzen auf Basis einer dynamischen Mikrosimulation für

deutsche Unternehmen, dass die Einführung einer degressiven AfA von 33% auf mittlere Frist von fünf Jahren zu einem Wachstum der Bilanzsummen um etwa 2% führt. Verglichen mit einer Körperschaftsteuersenkung um fünf Prozentpunkte, die nach diesen Berechnungen in etwa zum gleichen Bilanzsummenwachstum führen sollte, sind die Steuerausfälle allerdings um etwa 80% kleiner. Die besonders starke Investitionswirkung steuerlicher Abschreibungen wird auch von Dorn et al. (2021) anhand eines gesamtwirtschaftlichen Modells sowie von Dyck et al. (2025) im Rahmen von mehreren Unternehmensbefragungen unterstrichen. Allerdings wirken sie vor allem bei Unternehmen, die steuerbare Gewinne haben.

Körperschaftsteuersenkung

Die im Investitionssofortprogramm vorgesehene schrittweise Absenkung des Körperschaftsteuersatzes ab 2028 (von derzeit 15% um jeweils einen Prozentpunkt pro Jahr bis auf 10% im Jahr 2032) setzt bei einem weiteren zentralen Hebel der Steuerpolitik an: dem Unternehmensteuersatz. Im Gegensatz zur degressiven AfA profitieren von einer Steuersatzsenkung alle steuerpflichtigen und profitablen Unternehmen, unabhängig davon, ob sie investieren oder Gewinne ausschütten. Dadurch ergeben sich höhere Mitnahmeeffekte. Dennoch zeigt eine Vielzahl empirischer Studien, dass Körperschaftsteuersenkungen reale Investitionen durchaus anregen.

Für Deutschland belegen Dobbins und Jacob (2016) diese Wirkung eindrücklich: Sie analysieren die große Steuerreform von 2008, bei der der effektive Körperschaftsteuersatz von rund 39 auf ca. 29% gesenkt wurde. In einem Differenz-von-Differenzen-Design vergleichen sie die Reaktion inländischer Kapitalgesellschaften mit ausländisch kontrollierten Unternehmen, die aufgrund von Gewinnverlagerung ohnehin geringere effektive Steuerbelastungen aufweisen. Sie zeigen, dass inländische Unternehmen ihre Investitionen nach der Reform um durchschnittlich 5,9% erhöhten – in etwa im gleichen Umfang, wie die Steuerzahlungen zurückgingen.

Ein etwas anderes Setting, ebenfalls in Deutschland, untersuchen Link et al. (2024). Sie analysieren mehr als 1 400 Gewerbesteuererhöhungen mit Daten sowohl zu geplanten als auch zu realisierten Investitionen von Industrieunternehmen. Sie dokumentieren, dass eine Anhebung des Hebesatzes um einen Prozentpunkt dazu führt, dass 2,3 bis 3,8% weniger investiert wird als ursprünglich geplant – ein Effekt, der sich in Rezessionen sogar verdoppelt. Investitionen reagieren also auch hier stark auf die Gewinnsteuerbelastung.

Dem Körperschaftsteuersatz kommt eine besondere Signalwirkung zu, wenn es um die Attrahierung ausländischer Direktinvestitionen geht. Feld und Heckemeyer (2011) zeigen in einer Meta-Studie auf Basis von 43 empirischen Studien, dass eine Senkung der effektiven Steuerbelastung um 10 % den Bestand ausländischer Direktinvestitionen (FDI) im Durchschnitt um 6 bis 7 % erhöht. Damit tragen niedrigere Steuersätze nicht nur zur Stärkung der inländischen Investitionstätigkeit bei, sondern sind auch ein zentraler Faktor für die internationale Wettbewerbsfähigkeit eines Standorts. Sie können aber auch positive Effekte jenseits von Investitions- und Wachstumssteigerung haben. So werden beispielsweise Anreize zur Gewinnverlagerung ins Ausland reduziert, wodurch der Bedarf an regulatorischen Gegenmaßnahmen sinkt.

Die positiven Wirkungen könnten jedoch teilweise durch Anpassungsreaktionen auf kommunaler Ebene abgeschwächt werden. Insbesondere die Gewerbesteuer liegt im Gestaltungsspielraum der Gemeinden, und niedrigere Erträge aus der Körperschaftsteuer könnten dazu führen, dass Kommunen ihre Hebesätze anheben. Trotz möglicher Reaktionen dürfte der Nettoeffekt der Steuersatzsenkung auf Investitionen aber positiv bleiben, insbesondere wenn der Bund nicht weitere Ausgabepflichten an die Gemeinden überträgt.

Die im Investitionssofortprogramm enthaltene Steuersatzsenkung ist aufgrund ihrer zeitlichen Ausgestaltung besonders und aus diesem Grund hinsichtlich ihrer Wirkungen schwer einzuschätzen. So tritt die Wirkung dieser Maßnahme nur schrittweise ein und auch erst mit einer zeitlichen Verzögerung von drei Jahren. Ihre volle Wirkung entfaltet sie erst im Jahr 2032, zum Ende der nächsten Legislaturperiode. Diese zeitliche Struktur kann sich als sinnvoll erweisen, da Unternehmen mit Neuinvestitionen doppelt profitieren. Während die zusätzlichen Abschreibungen noch zu den hohen Steuersätzen verrechnet werden können, unterliegen die Erträge aus diesen Investitionen möglicherweise bereits den reduzierten Sätzen. Dies erzeugt auch einen Anreiz, möglichst frühzeitig zu investieren. Andererseits ist nicht auszuschließen, dass Unternehmen eine mögliche Rücknahme der Steuersatzsenkung in Abhängigkeit vom Ausgang der nächsten Bundestagswahl in Erwägung ziehen und diese Option in ihre Entscheidungen einfließen lassen. Das könnte die intendierte investitionsstimulierende Wirkung abschwächen. Gallemore et al. (2024) zeigen am Beispiel des *Tax Cuts and Jobs Act* in den USA (2017), dass die Investitionswirkung von Steuersatzsenkungen in erheblichem Ausmaß davon abhängt, ob Unternehmen ein auch langfristig unternehmensfreundliches steuerpolitisches Umfeld erwarten. Dieser Effekt

dürfte umso ausgeprägter sein, je weiter die angekündigte Steuerreform in der Zukunft liegt.

Vermeidung von Compliance-Kosten und Bürokratie

Wie stark Unternehmen tatsächlich auf steuerliche Anreize reagieren, hängt auch von der Komplexität des Steuersystems ab. Amberger et al. (2025) zeigen anhand internationaler Unternehmensdaten, dass Investitionsreaktionen auf Steuersatzänderungen deutlich schwächer ausfallen, wenn das Steuersystem besonders komplex ist. Vereinfachungen im Steuerrecht könnten die Wirksamkeit von Entlastungsmaßnahmen daher zusätzlich erhöhen.

Im Investitionssofortprogramm wurde bewusst auf die Einführung von Investitionsprämien verzichtet, obwohl diese im Vorfeld politisch diskutiert wurden. Investitionsprämien gelten als besonders zielgerichtetes Instrument, da sie direkt an tatsächliche Investitionsausgaben geknüpft sind und auch Unternehmen zugutekommen, die aktuell keine steuerlichen Gewinne erzielen (etwa aufgrund von Verlustvorträgen). Damit erreichen sie auch Unternehmen, bei denen steuerliche Abschreibungen oder Steuersatzsenkungen zunächst keine Wirkung entfalten würden. Allerdings geht ihre Zielgenauigkeit regelmäßig mit einem deutlich höheren administrativen Aufwand einher. Sie erfordern ein Antragsverfahren und umfangreiche Missbrauchsverhinderungsmaßnahmen, da andernfalls die Gefahr besteht, dass z. B. Scheingründungen allein zur Erlangung der Prämie erfolgen. Die Erfahrungen mit den Corona-Hilfeprogrammen haben deutlich gezeigt, wie anfällig vergleichbare Instrumente für Missbrauch sein können. Vor diesem Hintergrund erscheint es folgerichtig, dass auf eine Investitionsprämie verzichtet wurde. Denn auch Komplexität und bürokratischer Aufwand gelten als zentrale Investitionshemmnisse, die es zu vermeiden gilt.

Förderung der Elektromobilität

Darüber hinaus enthält der Gesetzentwurf zum Investitionssofortprogramm zwei steuerliche Regelungen zur Förderung der Elektromobilität, die auf die Nutzung elektrischer Fahrzeuge in Unternehmen abzielen. Zum einen umfasst der Entwurf eine arithmetisch-degressive Sonderabschreibung für neu angeschaffte Elektrofahrzeuge, die zwischen dem 1. Juli 2025 und dem 31. Dezember 2027 in das betriebliche Anlagevermögen übergehen. Zum anderen ist eine Anhebung der Bemessungsgrundlage für die Anwendung der 0,25%-Regelung im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung vorgesehen: Der bisherige Bruttolistenpreis-Grenzwert von 70 000 Euro soll auf 100 000 Euro erhöht werden. Während die Sonderabschreibung für die betriebliche Flotte im Allgemeinen gilt

und damit beispielsweise auch elektrische Transporter umfasst, betrifft die Änderung bei der Dienstwagenbesteuerung lediglich privat genutzte Dienstwagen und somit nur einen kleineren Teil der betrieblichen Flotte.

Die gezielte Förderung betrieblicher Elektromobilität ist angesichts der Bedeutung des gewerblichen Fahrzeugmarkts relevant: Im Jahr 2024 entfielen laut Kraftfahrt-Bundesamt 67,5 % aller Pkw-Neuzulassungen auf gewerbliche Halter (Kraftfahrzeug-Bundesamt 2024). Gleichzeitig bleibt der Verkehrssektor ein zentraler Hebel zur Erreichung der Klimaziele: Während die Treibhausgasemissionen in Deutschland insgesamt seit 1990 zurückgegangen sind, hat sich der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen von rund 13 auf etwa 22 % im Jahr 2023 erhöht. Die Pkw-Fahrleistung lag zuletzt rund 7,5 % über dem Niveau von 1995, so dass technologische Effizienzgewinne teilweise durch eine Zunahme des Verkehrsaufkommens wieder aufgehoben wurden (Umweltbundesamt 2025).

Arithmetisch-degressive Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge

Die erste Maßnahme zur Förderung von Elektromobilität im betrieblichen Kontext ist eine zeitlich befristete arithmetisch-degressive Sonderabschreibung für neu angeschaffte Elektrofahrzeuge. Demnach kann ein Großteil der Anschaffungskosten (75 %) bereits im ersten Jahr der Anschaffung steuerlich geltend gemacht werden. Der Gesetzgeber möchte damit die Investitionsbereitschaft in Elektromobilität erhöhen (BMF 2025). Ähnlich wie die degressive AfA erhöht auch die befristete Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge den Kapitalwert, indem sie eine frühere Berücksichtigung der Investitionskosten ermöglicht. Zudem kann sie durch ihre zeitliche Begrenzung Investitionen in Elektrofahrzeuge zeitlich vorziehen.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Sonderabschreibung ist, dass das Elektrofahrzeug zwischen dem 1. Juli 2025 und dem 31. Dezember 2027 angeschafft wird und dem Anlagevermögen eines Unternehmens zugeordnet ist. Die Zuordnung zum Anlagevermögen ist ausschließlich der Fall, wenn das Unternehmen das Fahrzeug selbst erwirbt und somit wirtschaftlicher Eigentümer wird. Bei Leasingmodellen hingegen verbleibt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber, weshalb diesem auch das Recht zur Sonderabschreibung zusteht. Für leasingnehmende Unternehmen bedeutet das konkret, dass sie nicht unmittelbar von der steuerlichen Förderung profitieren können. Sie sind darauf angewiesen, dass der Leasinggeber den Abschreibungsvorteil bei der Kalkulation der Leasingraten berücksichtigt und diesen an sie weitergibt.

Im Jahr 2024 lag der Leasinganteil bei privaten und gewerblichen Neuzulassungen bei 48,4 % (Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen 2024). Daraus lässt sich schließen, dass rund die Hälfte der Unternehmen, die Elektrofahrzeuge nutzen, nicht direkt von der Regelung profitieren. Insbesondere dann, wenn Leasinggeber die steuerlichen Vorteile nicht weitergeben, könnte die Reform dazu führen, dass sich Unternehmen verstärkt für den direkten Erwerb eines Elektrofahrzeugs anstelle eines Leasings entscheiden.

Regulär werden Personenkraftwagen über sechs Jahre linear abgeschrieben – das entspricht einer jährlichen Abschreibung von 16,67 % (BMF 2000). Die arithmetisch-degressive Sonderabschreibung sieht im Jahr der Anschaffung eine Abschreibung von 75 % vor, im Jahr zwei erfolgt eine Abschreibung von 10 %, in den Jahren drei und vier beträgt die Abschreibung 5 %, im Jahr fünf 3 % und im letzten Jahr 2 %. Abbildung 1 stellt beide Abschreibungsarten grafisch gegenüber. An der Dauer der Abschreibung ändert sich somit nichts. Unternehmen erhalten durch die Sonderabschreibung allerdings im Jahr der Anschaffung einen deutlichen Liquiditätsvorteil.

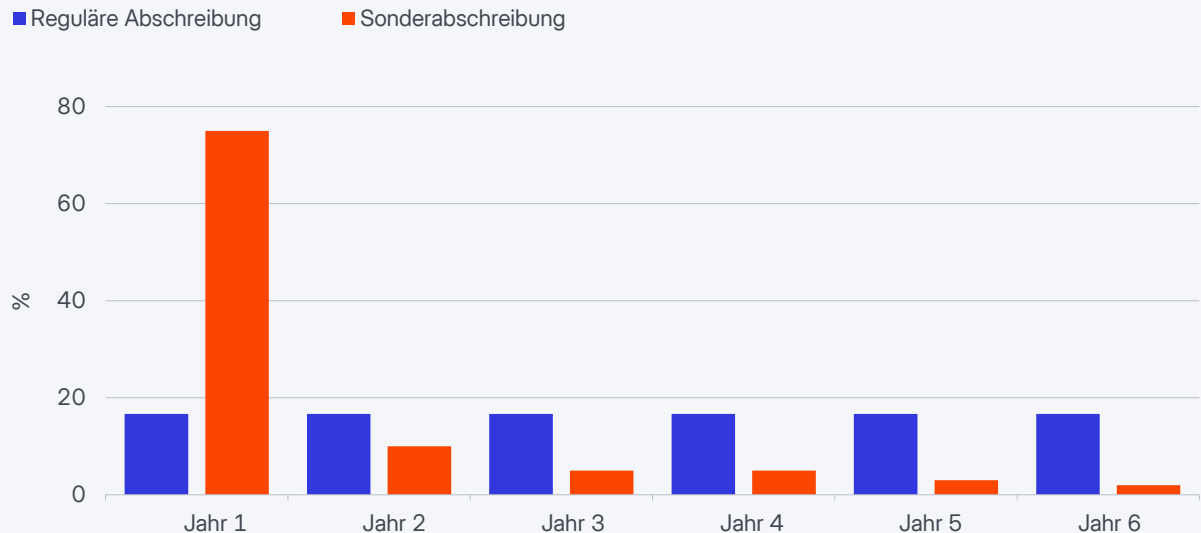
Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass sich die neue Sonderabschreibung ausschließlich auf rein elektrische Fahrzeuge bezieht und Plug-in-Hybride nicht einschließt. Eine aktuelle Studie zur begünstigten Dienstwagenbesteuerung (Giese und Holtmann 2025) zeigt, dass steuerliche Anreize zwar die Nachfrage nach vermeintlich klimafreundlichen Firmenwagen deutlich steigern können, dabei aber nur dann effektiv und kosteneffizient sind, wenn sie gezielt auf emissionsfreie Technologien abzielen. Insbesondere Plug-in-Hybride werden in der Praxis häufig überwiegend mit Verbrennungsmotor betrieben, so dass ihre tatsächliche CO₂-Einsparung gering ausfällt. Um steuerliche Maßnahmen klimawirksam und wirtschaftlich zu gestalten, empfehlen wir daher, die Förderung auf rein elektrische Fahrzeuge zu konzentrieren. Die jetzt eingeführte Sonderabschreibung folgt diesem Ansatz und trägt somit zu einer gezielteren und effizienteren Förderung der Elektromobilität bei.

Anhebung der Bruttopreisgrenze für die steuerliche Förderung elektrischer Dienstwagen

Grundlage der steuerlichen Behandlung privat genutzter Dienstwagen ist die sogenannte 1 %-Regelung. Demnach ist die private Nutzung eines betrieblichen Fahrzeugs grundsätzlich mit 1 % des Bruttolistenpreises pro Monat als geldwerter Vorteil zu versteuern (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG). Im Rahmen der steuerlichen Förderung der Elektromobilität gelten seit dem 1. Januar 2019 Sonderregelungen für Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge: Für diese wurde der

Abb. 1

Reguläre Abschreibung und Sonderabschreibung im Vergleich



Quelle: BMF (2025).

© ifo Institut

monatlich anzusetzende geldwerte Vorteil auf 0,5% des Bruttolistenpreises reduziert. Für rein batterieelektrische Fahrzeuge mit einem Listenpreis von bis zu 60 000 Euro – ab 2020 auf 70 000 Euro angehoben – gilt sogar ein reduzierter Satz von 0,25%. Plug-in-Hybride können von der 0,5%-Regelung profitieren, sofern sie bestimmte Anforderungen an elektrische Reichweite und CO₂-Ausstoß erfüllen. Die Anwendung dieser pauschalen Bewertungsvorschriften ist unabhängig davon, ob das Fahrzeug geleast oder gekauft wurde. Mit der nun vorgesehenen Anhebung der Preisgrenze auf 100 000 Euro wird der Kreis der Fahrzeuge, die von der 0,25%-Regelung erfasst werden, deutlich erweitert.

Vor Anhebung der Bemessungsgrenze auf 100 000 Euro erfüllten 359 von insgesamt 479 verfügbaren Elektroautomodellen¹ die Voraussetzungen für die Anwendung der 0,25%-Regelung, dies entspricht einer Quote von rund 75%. Mit der geplanten Ausweitung steigt diese Zahl auf 405 Modelle, was einem Zuwachs von etwa 13% entspricht. Auch wenn weiterhin viele Plug-in-Hybride mit dem reduzierten Satz von 0,5% gefördert

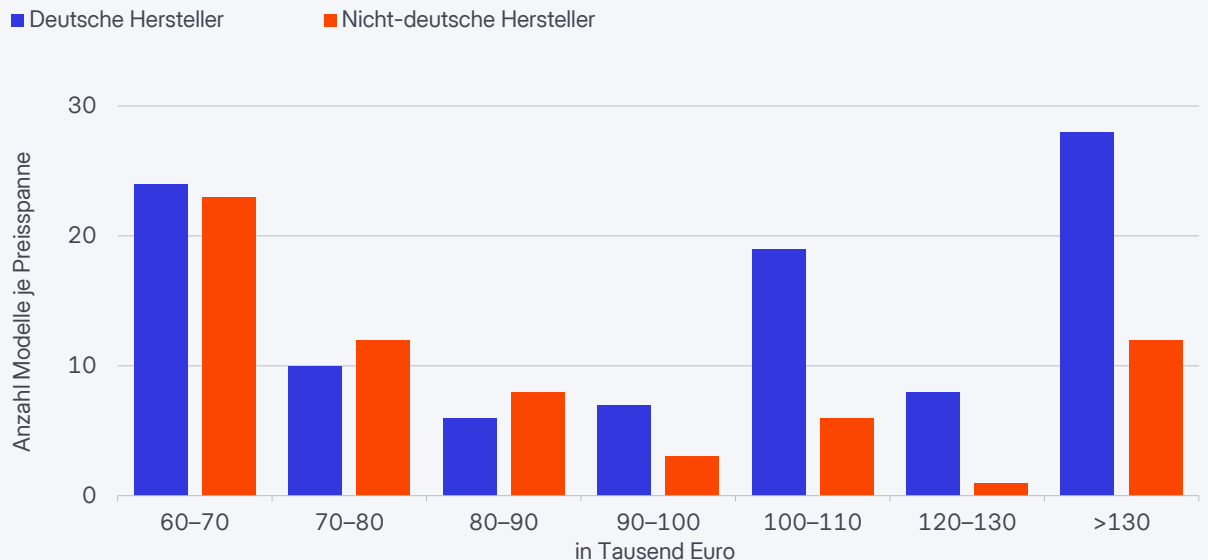
werden, markiert die Anhebung der Preisgrenze für die 0,25%-Regelung bei batterieelektrischen Fahrzeugen eine stärkere Differenzierung zugunsten emissionsfreier Antriebe. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse von Giese und Holtmann (2025) ist die Maßnahme daher grundsätzlich positiv zu bewerten: Sie stellt einen Schritt in Richtung zielgenauere Förderung dar, indem sie batterieelektrische Fahrzeuge stärker begünstigt als bisher – auch wenn Plug-in-Hybride weiterhin von steuerlichen Vorteilen profitieren. Dadurch könnte sie sowohl ökologisch wirksamer als auch kosteneffizienter ausgestaltet sein. Allerdings sind höherpreisige Fahrzeuge häufig größer und schwerer, was sich negativ auf Energieverbrauch und CO₂-Bilanz auswirken kann. Eine alleinige Anhebung der Preisgrenze trägt daher nicht zwangsläufig zu einer tatsächlichen Emissionsminderung bei.

Ein weiteres Ziel der Maßnahme ist die Unterstützung der deutschen Automobilindustrie. Vor diesem Hintergrund ist es relevant, wie viele der nun begünstigten Fahrzeuge von deutschen Herstellern stammen. Ein Vergleich der vor und nach der Reform begünstigten Modelle zeigt einen deutlichen Anstieg: Der Anteil deutscher Hersteller unter den förderfähigen Fahrzeugen lag vor der Reform bei etwa 55% und stieg nach der Ausweitung auf 68%. In absoluten Zahlen entspricht dies einem Anstieg von 94 auf 117 Modelle, also rund 24%. Dies liegt deutlich über dem allgemeinen Zuwachs von 13% und deutet auf

¹ Die Daten basieren auf Angaben von Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) (https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/autosuche/?newCarsOnly=true&fuelType=Strom&pageNumber=1&sort=ALPHABETIC_ASC, Stand: 1. Juli 2025). Dabei beschränken wir uns für jedes Modell auf die jeweils günstigste Ausstattungsvariante und beziehen nur solche Modelle in unsere Analyse ein, für die eine Preisinformation vorliegt.

Abb. 2

Elektrofahrzeugmodelle deutscher und nicht-deutscher Hersteller im Vergleich



Quelle: ADAC (2025).

© ifo Institut

einen überproportionalen Anstieg deutscher Modelle im förderfähigen Preissegment hin. Dieser legt nahe, dass die Maßnahme vor allem höherpreisige Modelle deutscher Hersteller begünstigt – und damit in der Praxis einen industriepolitischen Effekt entfaltet, der mit den politischen Zielsetzungen ausdrücklich im Einklang steht. Abbildung 2 verdeutlicht diesen Effekt und zeigt, dass deutsche Hersteller insbesondere im höheren Preissegment stark vertreten sind. Sie profitieren somit überproportional von der Anhebung der Fördergrenze, was den industriepolitischen Gehalt der Maßnahme unterstreicht.

Fazit und Ausblick

Insgesamt ist das Investitionssofortprogramm der Bundesregierung aus unserer Sicht ein Schritt in die richtige Richtung. Die hohe degressive Abschreibung beinhaltet einen starken Investitionsanreiz, der zu zusätzlichen Investitionen bei vergleichsweise geringen Steuerausfällen führen wird. Mit der angekündigten Steuersatzsenkung wird sich die Position Deutschlands im internationalen Steuerwettbewerb verbessern – auch wenn die angestrebten 25 % Gesamtbelastung auf Kapitalgesellschaftsgewinne unverändert oberhalb der EU- und OECD-Durchschnitte liegt. Die Änderungen bei der Dienstwagenförderung für Elektrofahrzeuge wurden so ausgestaltet, dass insbesondere die Modelle deutscher Hersteller profitieren.

Wichtig ist allerdings, dass diese Maßnahmen nur dann ihre volle Wirkung entfalten können, wenn auch an anderer Stelle nachgebessert wird. So hängt die Wirkung von Abschreibungsanreizen auch von den Möglichkeiten zur Verrechnung steuerlicher Verluste ab. Deutschland hat in der jüngeren Vergangenheit Beschränkungen beim Verlustvortrag und Verlustrücktrag entschärft, die Regelungen zur konzerninternen Verlustverrechnung (Organschaft) sind mit dem Erfordernis eines Ergebnisabführungsvertrags aber unverändert restriktiv und komplex. Die Investitionswirkung von Steuersatzsenkungen hängt zudem (negativ) von der Komplexität des Steuersystems und (positiv) von den längerfristigen Erwartungen der Unternehmen hinsichtlich der zukünftigen Ausgestaltung der Steuerpolitik ab. In beiden Aspekten – also der Komplexitätsreduktion und des Schaffens von Vertrauen in eine nachhaltig investitionsfördernde Steuerpolitik – besteht in Deutschland gegenwärtig noch Nachholbedarf. •

Referenzen

Amberger, H., J. Gallemler und J. Wilde (2025), "Corporate Tax System Complexity and Investment Sensitivity to Tax Policy Changes", SSRN Working Paper, verfügbar unter: <https://ssrn.com/abstract=4607146>.

Boie-Wegener, M., R. Koch, A. Oestreicher und L. Schön (2024), „Die fiskalische Wirkung von Steuersatzsenkungen und Abschreibungsvergünstigungen in Krisenzeiten – Eine quantitative Analyse in Bezug auf deutsche Kapitalgesellschaften“, *Steuer und Wirtschaft* 101(2), 104–123.

Bundesministerium der Finanzen – BMF (2025), Regierungsentwurf zum steuerlichen Investitionssofortprogramm, verfügbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_IV/21_Legislaturperiode/2025-06-04-steuerliches-Investitionssofortprogramm/1-Regierungsentwurf.pdf.

Bundesministerium der Finanzen – BMF (2020), AfA-Tabelle für die allgemein verwendbaren Anlagegüter, verfügbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Weitere_Steuerthemen/Betriebsprüfung/AfA-Tabellen/Ergaenzende-AfA-Tabellen/AfA-Tabelle_AV.pdf

Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen – BDL (2024), Leasing in Deutschland, verfügbar unter: <https://bdl.leasingverband.de/leasing/marktzahlen/leasing-markt#c524>.

Dobbins, L. und M. Jacob (2016), "Do Corporate Tax Cuts Increase Investments?", *Accounting and Business Research* 46(7), 731–759.

Dorn, F., C. Fuest, F. Neumeier und M. Stimmelmayer (2021), „Wie beeinflussen Steuerentlastungen die wirtschaftliche Entwicklung und das Steueraufkommen? Eine quantitative Analyse mit einem CGE-Modell“, *ifo Schnelldienst* 74(10), 3–11.

Dyck, D., F. Hechtner, R. Maiterth und C. Sureth-Sloane (2025), „Abschreibungen als Mittel der Investitionsförderung in Deutschland – Möglichkeiten, Grenzen und Perspektiven evidenzbasierter Analysen“, *Steuer und Wirtschaft* 102, S26–S44.

Eichfelder, S., J. Knaisch und K. Schneider (2023), "How Does Bonus Depreciation Affect Real Investment? Effect Size, Asset Structure, and Tax Planning", arqus Discussion Paper 278.

Feld, L. P. und J. H. Heckemeyer (2011), "FDI and Taxation: A Meta-Study", *Journal of Economic Surveys* 25(2), 233–272.

Gallemler, J., S. Hollander, M. Jacob und X. Zheng (2025), "Tax Policy Expectations and Investment", *Journal of Accounting Research* 63, 363–412.

Giese, H. und S. Holtmann (2025), "Towards Green Driving? Income Tax Incentives for Company Cars", SSRN Working Paper, verfügbar unter: <https://ssrn.com/abstract=4394968>.

Kraftfahrt-Bundesamt (2024), Pressemitteilung zur Jahresbilanz 2024: Pkw-Neuzulassungen 2024 – Anstieg bei Elektrofahrzeugen, verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2025/pm01_2025_n_12_24_pm_komplett.html.

Link, S., M. Menkhoff, A. Peichl und P. Schüle (2024), "Downward Revision of Investment Decisions After Corporate Tax Hikes", *American Economic Journal: Economic Policy* 16(4), 194–222.

Ohrn, E. (2019), "The Effect of Tax Incentives on U.S. Manufacturing: Evidence from State Accelerated Depreciation Policies", *Journal of Public Economics* 180, 104084.

Umweltbundesamt (2025), Emissionen des Verkehrs – Pkw fahren heute klima- und umweltverträglicher, verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraeglicher>.

Zwick, E. und J. Mahon (2017), "Tax Policy and Heterogeneous Investment Behavior", *American Economic Review* 107(1), 217–248.