

ELEKTROMOBILITÄT INTERNATIONAL

LÄNDERDOSSIER SÜDKOREA

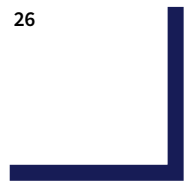
BESCHREIBUNGEN
ZUM STAND DER
ELEKTROMOBILITÄT
MIT BATTERIE UND
BRENNSTOFFZELLE
IM JAHR 2024

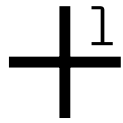


Inhalt



+¹	Überblick	3
+²	Batterieelektromobilität	5
	2.1 Marktentwicklung	5
	2.1.1 PHEV- und BEV-Fahrzeuge	5
	2.1.2 Förderung für PHEV- und BEV-Fahrzeuge	7
	2.1.3 Ziele	10
	2.2 Ladeinfrastruktur	11
	2.2.1 Entwicklung Ladeinfrastruktur	11
	2.2.2 Förderung für Ladeinfrastruktur	12
	2.2.3 Ziele	13
+³	Wasserstoffmobilität	14
	3.1 Marktentwicklung	14
	3.1.1 Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge	14
	3.1.2 Förderung für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge	16
	3.1.3 Ziele	18
	3.2 Betankungsinfrastruktur	20
	3.2.1 Entwicklung Wasserstofftankstellen	20
	3.2.2 Förderung für Betankungsinfrastruktur	21
	3.2.3 Ziele	22
+⁴	Erneuerbare Energien und Wasserstoffproduktion	23
	4.1 Strommix in Südkorea	23
	4.2 Wasserstoffproduktion in Südkorea	24
	Appendix	25
	Abkürzungsverzeichnis	25
	Literaturverzeichnis	26





Überblick

Die vorliegende Publikation gibt einen Überblick über den aktuellen Stand der Elektromobilität mit Batterie und Brennstoffzelle in Südkorea im Jahr 2024 und beleuchtet dabei den Status Quo des Markthochlaufs, staatliche Förderinitiativen sowie die langfristigen Ziele der koreanischen Regierung.

Laut dem Global Hydrogen Review 2022 der Internationalen Energieagentur zählt Südkorea weltweit zu den Vorreitern bei der Entwicklung und Nutzung von Wasserstofftechnologien (IEA 2022). Die südkoreanische Regierung verfolgt mit der „Hydrogen Economy Roadmap“ ambitionierte Pläne, stark in die Wasserstoffmobilität zu investieren. Diese Strategie sieht zum Beispiel vor, bis 2040 eine umfassende Wasserstoffwirtschaft aufzubauen, die sowohl die Produktion als auch die Nutzung von Wasserstoff, insbesondere im Mobilitätssektor, fördert (ME 2023b). Weitere Details zu den Zielen werden in Kapitel 3 erläutert.

Tabelle 1

Übersicht Elektromobilität Südkorea und Deutschland

Stand 2023	Südkorea (MoLIT 2024)	Deutschland (KBA 2024)
Anzahl zugelassene Fahrzeuge	25.949.201	60.680.636
Anzahl und Anteil zugelassene BEV und PHEV gesamt	543.900 ^[1] (2,09%)	2.413.927 (3,98%)
Anzahl zugelassene BEV- und PHEV-Pkw	412.750	2.330.458
Anzahl zugelassene BEV- und PHEV-Nutzfahrzeuge	124.485	80.718
Anzahl zugelassene BEV- und PHEV-Busse	8.155	2.751
Anzahl und Anteil zugelassene FCEV gesamt	34.258 (0,01%)	2.536 (0,004%)
Anzahl zugelassene FCEV-Pkw	33.587	2.236
Anzahl zugelassene FCEV-Nutzfahrzeuge	16	186
Anzahl zugelassene FCEV-Busse	665	114
Anzahl Ladepunkte	305.309 (KECO 2024)	> 1.000.000 ^[2]
Anzahl und Anteil öffentlich zugänglicher Ladepunkte	n. a. ^[3]	122.052 (NLL 2024a)
Anzahl und Anteil Schnellladepunkte an öffentlich zugänglichen Ladepunkten	n. a.	22.210 (18,2%)
BEV pro öffentlich zugänglichem Ladepunkt	n. a.	11,5
Anzahl Wasserstofftankstellen	300 (ME 2024)	91 (H2.LIVE 2024)
FCEV pro Wasserstofftankstelle	215,46	27,9

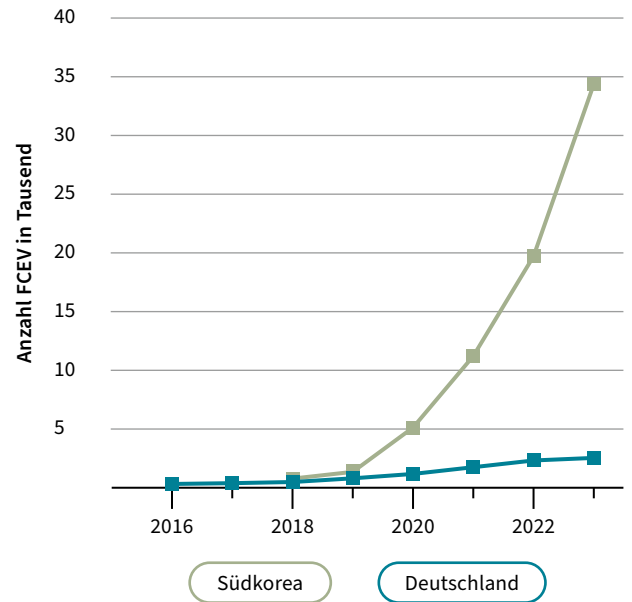
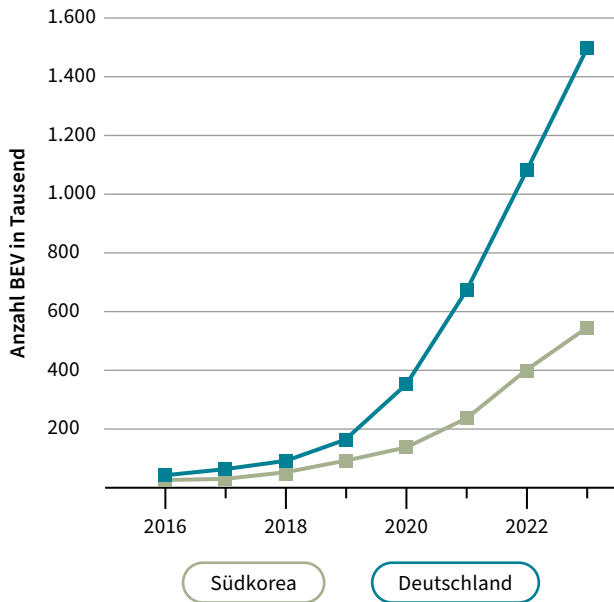
[1] Für Südkorea bezieht sich die Anzahl auf BEV, da offiziellen Zahlen zu PHEV nicht verfügbar sind

[2] Derzeit besteht in Deutschland keine Übersicht über den Bestand der nicht öffentlichen Ladepunkte in Deutschland. Allerdings wurden allein im Rahmen von Förderprogrammen des Bundes bereits rund 850.000 Ladepunkte errichtet (Bundesnetzagentur 2024, NLL 2024b)

[3] Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsbedingungen und Zugangsregelungen ist es schwierig, die öffentliche Zugänglichkeit von Ladepunkten zu bewerten.

Abbildung 1

Bestand BEV und FCEV in Deutschland und Südkorea



Quellen: MoLIT 2024, KBA 2024



Südkorea ist, neben Japan, eines der wenigen Länder, deren Automobilhersteller wasserstoffbetriebener Fahrzeuge (Fuel Cell Electric Vehicles, FCEV) in Serie produzieren. Mit dem Nexo hat Hyundai eines der erfolgreichsten Modelle auf dem Weltmarkt etabliert ([Fuel Cells Works 2024](#)). Wie in Abbildung 1 dargestellt, steigen die FCEV-Zulassungszahlen in Südkorea seit dem Jahr 2019 im Vergleich zu den Zahlen in Deutschland kontinuierlich an. Darüber hinaus verfügt das Land über eines der weltweit größten Netzwerke von Wasserstofftankstellen ([Statista 2022](#)), das bis 2030 auf 600 Tankstellen erweitert werden soll. Bis dahin strebt die südkoreanische Regierung auch an, den Bestand an FCEV auf 300.000 Fahrzeuge zu erhöhen, davon 21.000 im öffentlichen Verkehr.

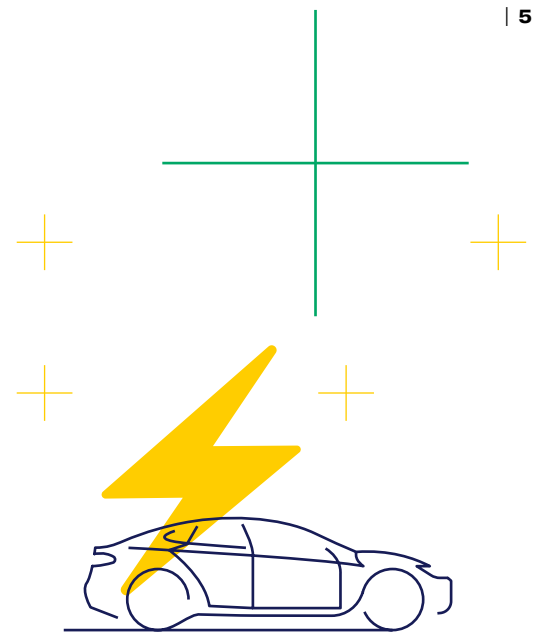
Im Bereich der batterieelektrischen Mobilität bleibt Südkorea im internationalen Vergleich zurück. Trotz eines kontinuierlichen Anstiegs der Bestandszahlen von batterieelektrischen Fahrzeugen (Battery Electric Vehicles, BEV), wie ebenfalls in Abbildung 1 dargestellt, bleibt der Ausbau der Ladeinfrastruktur eine Herausforderung. Zwar wird der südkoreanische Markt durch staatliche Förderungen und Steuererleichterungen unterstützt, doch die schleppende Erweiterung der Ladeinfrastruktur behindert die flächendeckende Nutzung von BEV. Die südkoreanische Regierung plant, die Zahl der Ladepunkte bis 2030 erheblich zu steigern ([2050CNC 2023](#)). Zudem soll der BEV-Anteil durch eine Mischung aus staatlichen Förderungen und Anreizen für Unternehmen, insbesondere in der Forschung und Entwicklung von Batterietechnologien, weiter erhöht werden ([ME 2021](#)). Weitere Details zu diesen Plänen werden im Kapitel 2 behandelt.



Batterieelektromobilität

2.1 Marktentwicklung

2.1.1 PHEV- und BEV-Fahrzeuge



Die Bestandszahlen von BEV in Südkorea haben in den letzten fünf Jahren beachtliche Wachstumsraten verzeichnet. Seit dem Jahr 2020 stieg die Bestandszahl der BEV jährlich um mindestens 100.000 Fahrzeuge (siehe Abbildung 1). Ende 2023 gab es segmentübergreifend insgesamt 543.900 BEV in Südkorea, davon 162.605 Neuzulassungen (ME 2024a).

Die Wachstumsdynamik des südkoreanischen Marktes scheint sich allerdings abzuschwächen. So zeigt eine Analyse der Korean Automobile Manufacturers Association (KAMA), dass die Verkaufszahlen von BEV von Januar bis Mai 2024 mit 49.617 Einheiten um 22,6 Prozent im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Vorjahr (64.088 Einheiten) gesunken sind (KAMA 2024).

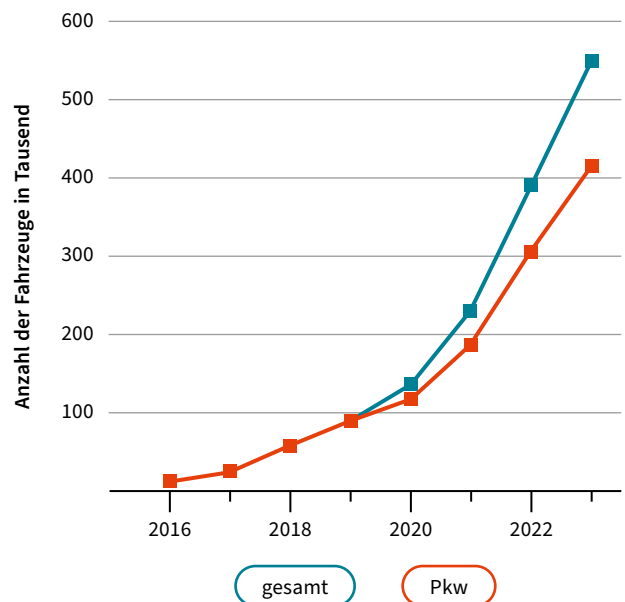
Laut Korea Industry Alliance Forum (KIAF) lässt sich das verlangsamte Wachstum von BEV in Südkorea auf die Reduzierung der staatlichen Förderung für BEV, die unzureichende Ladeinfrastruktur und Batteriesicherheitsprobleme zurückführen (KIAF 2024). Diese Einschätzung wird durch die 2024 Global Automotive Consumer Study bestätigt: Demnach sind die lange Ladezeit (48 Prozent der Befragten) und Sicherheitsbedenken (45 Prozent der Befragten) bezüglich der Batterietechnologie die beiden größten Sorgen koreanischer Verbraucherinnen und Verbraucher (Deloitte 2024).

Pkw

Rund 75 Prozent der BEV in Südkorea sind BEV-Pkw (MoLIT 2024). Die Bestandszahl der BEV-Pkw ist in den letzten Jahren von 10.771 Fahrzeugen im Jahr 2016 auf 411.084 im Jahr 2023 stark gestiegen, wie in Abbildung 2 dargestellt. Allerdings zeigt sich auch hier seit 2023 eine Verlangsamung des Wachstums. Laut dem südkoreanischen Ministry of Environment (ME) wurden im Jahr 2023 115.817 BEV-Pkw neu zugelassen, das entspricht 7 Prozent weniger Neuzulassungen als im Vorjahr (123.920 Neuzulassungen) (ME 2024a).

Abbildung 2

Bestand BEV Pkw in Südkorea



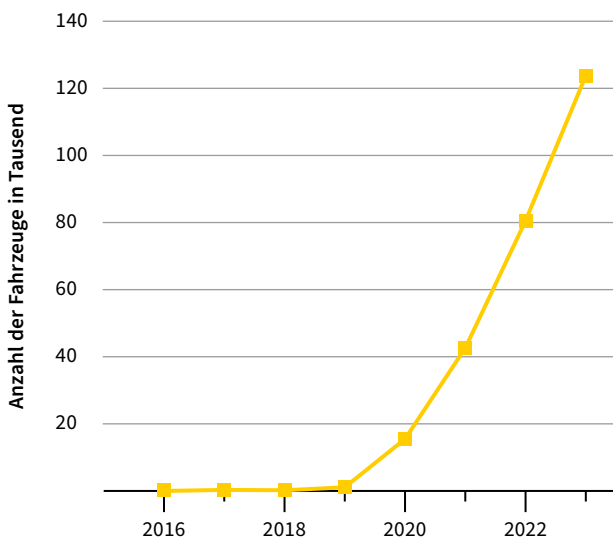
Quelle: MoLIT 2024

Nutzfahrzeuge

Auch die Bestandszahlen der BEV-Nutzfahrzeuge haben in den letzten sieben Jahren ein großes Wachstum erlebt, wobei im Jahr 2016 nur 32 BEV-Nutzfahrzeuge auf den Straßen in Korea zugelassen waren. Die Neuzulassungszahlen von BEV-Nutzfahrzeugen sind seit dem Jahr 2019 kontinuierlich gestiegen, sodass im Jahr 2023 insgesamt 43.940 Einheiten neu zugelassen wurden (ME 2024a).

Abbildung 3

Bestand BEV Nutzfahrzeuge in Südkorea



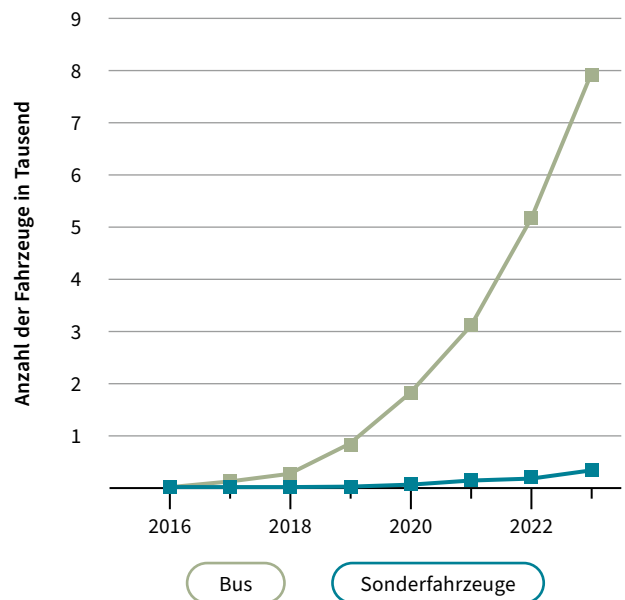
Quelle: MoLIT 2024

Busse und Sonderfahrzeuge

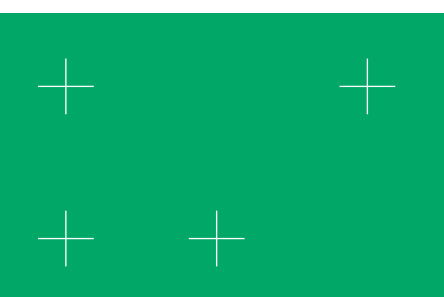
Ähnlich wie bei den BEV-Nutzfahrzeugen zeigen auch die Bestandszahlen der BEV-Busse ein substanzielles Wachstum. Während der Bestand an BEV-Bussen im Jahr 2016 in Südkorea lediglich bei 52 Bussen lag, sind die Neuzulassungen seither stetig gestiegen. Wie in Abbildung 4 dargestellt, gab es im Jahr 2023 2.820 Neuzulassungen (ME 2024a). Im selben Jahr waren bereits 7.992 BEV-Busse in Südkorea im Betrieb. Ein Nischenprodukt der batterieelektrischen Mobilität in Südkorea sind Sonder- und Einsatzfahrzeuge, die mit einem Anteil von 0,06 Prozent den geringsten Anteil an allen BEV ausmachen (MoLIT 2024). Unter die Kategorie BEV-Sonderfahrzeuge fallen beispielsweise kleine batterieelektrische Feuerwehrfahrzeuge und batterieelektrische Straßenreinigungsfahrzeuge. Im Jahr 2023 waren 361 BEV-Sonderfahrzeuge in Südkorea im Einsatz.

Abbildung 4

Bestand BEV Busse und Sonderfahrzeuge in Südkorea



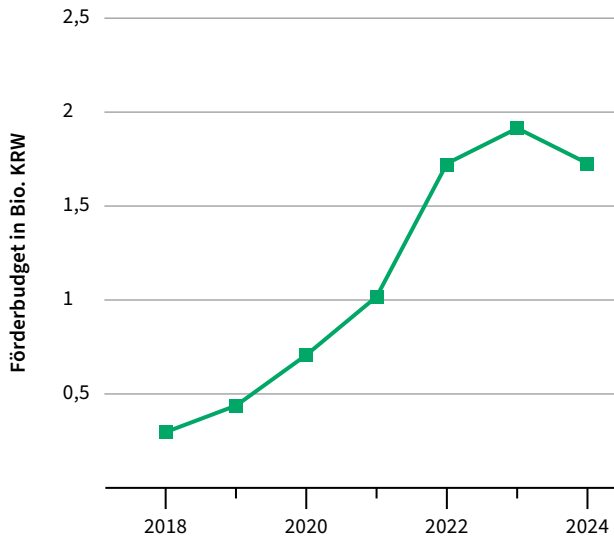
Quelle: MoLIT 2024



2.1.2 Förderung für PHEV- und BEV-Fahrzeuge

Abbildung 5

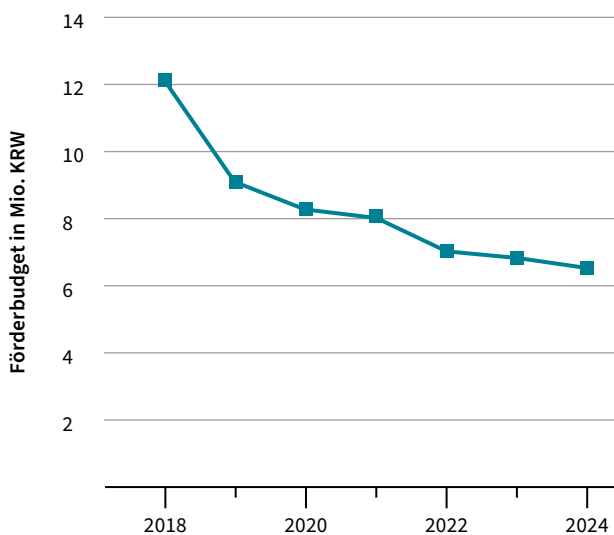
Entwicklung des Förderbudgets BEV



Quelle: ME 2018-2024

Abbildung 6

Entwicklung der maximalen staatlichen Förderung pro BEV-Pkw



Quelle: ME 2018-2024

EINE STAATLICHE FÖRDERUNG FÜR BEV GIBT ES IN SÜDKOREA SEIT 2013 IN FORM VON KAUFPRÄMIEN UND STEUERLICHEN VORTEILEN.

Kaufprämien

Die Förderung in Form von Kaufprämien stieg seit 2013 schrittweise, bis sie im Jahr 2024 wieder reduziert wurde. Beispielsweise stand im Jahr 2023 ein Budget von 1,92 Billionen südkoreanische Won (circa 1,28 Milliarden Euro^[4]) zur Verfügung, mit welchen 215.200 batterieelektrische Pkw, 3.000 batterieelektrische Busse und 55.100 batterieelektrische Nutzfahrzeuge gefördert wurden. Für das Jahr 2024 wurde das Budget um knapp 10 Prozent auf 1,734 Billionen Won (circa 1,16 Milliarden Euro) reduziert, was einer maximalen Förderung von 6,5 Millionen Won (circa 4362 Euro) pro BEV-Fahrzeug entspricht (Abbildung 6). Die im Jahr 2024 geltende staatliche Förderhöhe sowie die Förderkriterien sind in Tabelle 2 nach Fahrzeugklassen aufgelistet.



Tabelle 2

Kaufprämien von BEV nach Fahrzeugklasse (2024)

Fahrzeugklasse	Maximale staatliche Förderung	Kriterien Bemessungen Förderhöhe	Sonstiges
Pkw	Kleinwagen 5,5 Mio. KRW (3.691 EUR)	fahrzeugseitigen Faktoren (z. B. Reichweite, Batteriesicherheit, Batterieleistung und Ausstattung)	Zusätzlicher Zuschuss für einkommensschwache Haushalte (20% der staatlichen Förderung) ^[5]
	Mittel -und Oberklassewagen 6,5 Mio. KRW (4.362 EUR)	herstellerspezifischen Faktoren (z. B. Beitrag zum Ladeinfrastrukturausbau)	
Busse	Midibus (bis 35 Sitzplätze) 50 Mio. KRW (3.355 EUR)	fahrzeugseitigen Faktoren (z. B. Reichweite, Batteriesicherheit, Batterieleistung und Ausstattung)	Zusätzlicher Zuschuss für batterieelektrische Schulbusse (20% der staatlichen Förderung)
	Reisebus (ab 35 Sitzplätze) 70 Mio. KRW (4.697 EUR)		
Nutzfahrzeuge	LKW bis 3 Tonnen 11 Mio. KRW (7.382 EUR)	fahrzeugseitigen Faktoren (z. B. Reichweite, Batteriesicherheit, Batterieleistung und Ausstattung)	Zusätzlicher Zuschuss für batterieelektrische Nutzfahrzeuge für Lieferzwecke (10% der staatlichen Förderung)

Quelle: ME 2024b

[4] 1 Euro = 1490 südkoreanische Won

[5] 30% für Menschen im Alter zwischen 19 und 34 aus einkommensschwachen Haushalten, die ihr erstes Fahrzeug erwerben

Steuererleichterungen

Neben staatlicher Kaufprämien gibt es steuerliche Vorteile beim Kauf von BEV. Tabelle 3 bietet eine Übersicht über die steuerlichen Vorteile im Jahr 2024. Zu den wichtigsten Steuern zählen die Sonderverbrauchssteuer, die Bildungssteuer und die Erwerbsteuer.

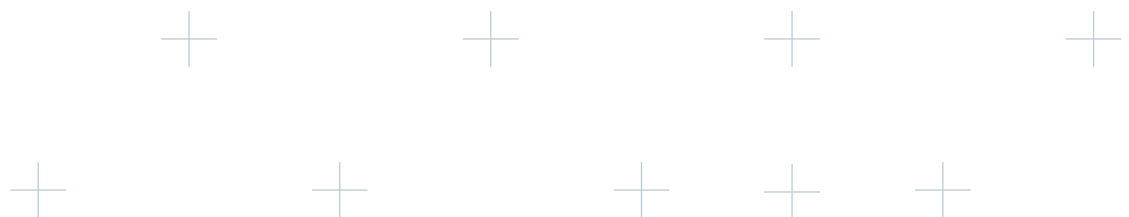
Zusätzlich zu den staatlichen Kaufprämien und den dargestellten Steuererleichterungen bieten 17 koreanische Metropolregionen unterschiedliche regionale Fördermittel an. Eine umfassende Darstellung dieser Maßnahmen kann im Rahmen dieses Länderdossiers nicht erfolgen.

Tabelle 3

Steuerliche Vorteile für BEV (2024)

Steuerart	Beschreibung	Vorteile für BEV
Sonderverbrauchssteuer	Die Sonderverbrauchssteuer wird basierend auf dem C.I.F.-Wert (Cost, Insurance, Freight) und dem Motorenhubraum eines Fahrzeugs berechnet und kann bis zu 10% betragen.	Beim Kauf von BEV können bis zu 3 Mio. KRW (2.013 EUR) von der Sonderverbrauchssteuer befreit werden.
Bildungssteuer (Education Tax)	30% der zu zahlenden Sonderverbrauchssteuer werden als Bildungssteuer erhoben.	Da die Sonderverbrauchssteuer für Elektrofahrzeuge ermäßigt wird, verringert sich auch die Bildungssteuer entsprechend.
Mehrwertsteuer	Auf die Gesamtsumme des Fahrzeugpreises, der Sonderverbrauchssteuer und der Bildungssteuer wird eine Mehrwertsteuer von 10% erhoben.	Für BEV sinkt die Steuerlast aufgrund der Ermäßigungen bei der Sonderverbrauchssteuer und Bildungssteuer.
Besitzsteuer	Die jährliche Kfz-Steuer basiert auf dem Motorenhubraum des Fahrzeugs.	Für BEV zur privaten Nutzung beträgt die Besitzsteuer maximal 100.000 KRW (67 EUR), da sie keinen Verbrennungsmotor haben und unter die Kategorie „andere Fahrzeuge“ fallen.
Erwerbsteuer (Acquisition Tax)	Die koreanische Regierung erhebt eine Zulassungssteuer von 7% des Verkaufspreises (vor Mehrwertsteuer), eine Erwerbsteuer von 2% des Verkaufspreises (vor Mehrwertsteuer) und sog. „Urban Railroad Bonds“ zwischen 9 und 20% des Kaufpreises (basierend auf dem Hubraum).	BEV sind von der Erwerbsteuer bis zu 1,4 Mio. KRW (939 EUR) befreit. Ermäßigungen bei Zulassungssteuer und Urban Railroad Bonds sind ebenfalls möglich.

Quelle: MoGL 2024a



2.1.3 Ziele

Die südkoreanische Regierung verfolgt ambitionierte Ziele bezüglich des batterieelektrischen Straßenverkehrs. Bis 2025 solle ein Bestand von 1,13 Millionen BEV erreicht werden. Bis 2030 sollen insgesamt 4,2 Millionen BEV auf koreanischen Straßen fahren (Office for Government Policy Coordination 2021, 2050CNC, 2023).

Die verstärkte Einführung von BEV soll einen wesentlichen Beitrag zur nationalen Strategie zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. In ihren nationalen Klimabeiträgen (Nationally Determined Contributions) hat sich die südkoreanische Regierung verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 37 Prozent im Vergleich zum Business-As-Usual-Szenario zu senken (ME 2018). Der Verkehrssektor spielt dabei eine zentrale Rolle, da er knapp 15 Prozent der nationalen Treibhausgasemissionen ausmacht (ME 2023a).

Um den Anteil von BEV zu steigern, setzt die südkoreanische Regierung auf eine Kombination aus staatlichen Fördermitteln und Anreizen für private Unternehmen, insbesondere im Bereich Forschung und Entwicklung von Batterietechnologien. Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie ist der „K-Battery-Entwicklungsplan“, der darauf abzielt, die Innovationskraft der heimischen Batterieindustrie zu stärken und Südkorea als globalen Marktführer in der Batterietechnologie zu positionieren (ME 2021). Im Rahmen dieses Plans wurde bereits im Jahr 2022 ein Fonds in Höhe von 200 Milliarden Won (circa 134 Millionen Euro) von führenden Unternehmen wie Samsung SDI, LG Energy Solution, SK Innovation und der südkoreanischen Regierung eingerichtet, um die Entwicklung neuer Technologien wie Festkörper- und Lithium-Schwefel-Batterien in kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern (MoTIE 2022). Darüber hinaus hat die koreanische Regierung Steuererleichterungen von bis zu 50 Prozent für Forschungs- und Entwicklungsausgaben und bis zu 20 Prozent für Investitionen in Anlagen zur Entwicklung von Batterietechnologien bereitgestellt. Ziel ist es, Festkörperbatterien bis 2027 und Lithium-Schwefel-Batterien bis 2025 zur Marktreife zu bringen. Zudem sollen Batterie-Recyclingverfahren reformiert werden, um die Wiederverwendung von Rohstoffen wie Lithium und Nickel aus Altbatterien zu fördern.



2.2 Ladeinfrastruktur

2.2.1 Entwicklung Ladeinfrastruktur

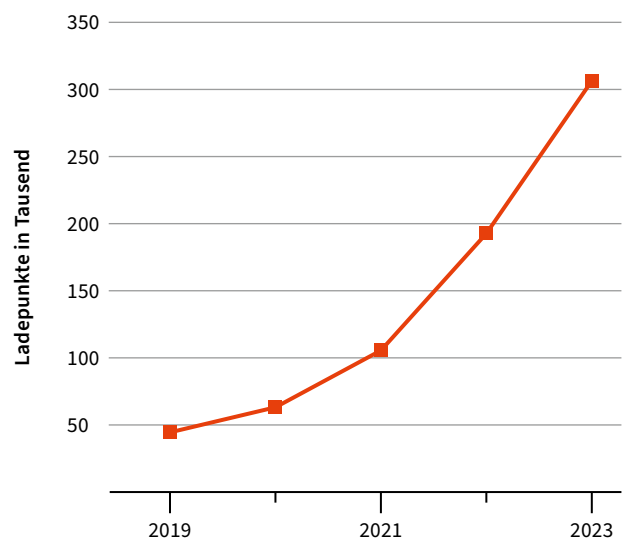
Die Entwicklung der Ladeinfrastruktur in Südkorea zeigt einen ähnlichen Wachstumstrend wie die der BEV. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 305.309 Ladepunkte gezählt und damit erstmals die Marke von 300.000 Ladepunkten überschritten. Das entspricht einem Anstieg von 63,5 Prozent gegenüber 2022. Dieses Wachstum ist damit auf dem höchsten Stand seit 2018 (Abbildung 7). Dabei handelte es sich um 270.923 Normalladepunkte (88 Prozent) und 34.386 Schnellladepunkte (12 Prozent).

Durch den kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur ist das Verhältnis von BEV zu der Gesamtzahl der Ladepunkte weiter gesunken. 2018 lag der Wert bei etwa zwei Fahrzeugen pro Ladepunkt, 2022 bei 1,9 und 2023 Jahr bei knapp unter 1,8.

In Südkorea befinden sich über die Hälfte aller Ladepunkte in Mehrfamilienhäusern (180.384 Ladepunkte (KECO 2024a)), insbesondere in Apartments, wo sie gemeinschaftlich von den Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt werden. In einigen dieser Apartments können auch Nicht-Anwohnerinnen und Anwohner ihre Elektrofahrzeuge laden, da die Bezahlung direkt an den Ladesäulen per Karte oder QR-Code erfolgt, unabhängig vom Wohnstatus der Nutzerinnen und Nutzer. Dennoch gibt es viele Wohnanlagen, in denen die Ladepunkte ausschließlich den Bewohnerinnen und Bewohnern vorbehalten sind. Ähnlich verhält es sich in öffentlichen Einrichtungen wie Behörden und Schulen, wo der Zugang zu den Ladepunkten je nach den internen Richtlinien der Einrichtung variiert und in einigen Fällen nur für das Personal zugänglich ist. Diese unterschiedlichen Nutzungsbedingungen und Zugangsregelungen machen es schwierig, die öffentliche Zugänglichkeit der Ladepunkte in Südkorea eindeutig zu bewerten. Laut KECO gab es im Februar 2024 insgesamt 1.645 öffentlich zugängliche Ladepunkte an Raststätten im ganzen Land (KECO 2024a).

Abbildung 7

Anzahl der Ladepunkte in Südkorea



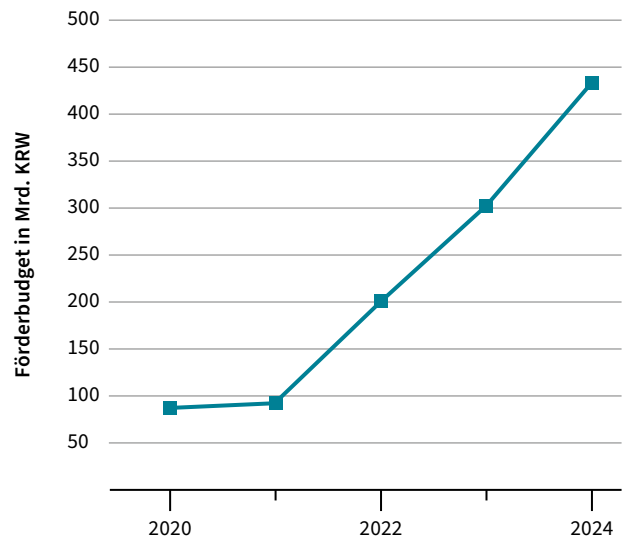
Quelle: ME 2024a

2.2.2 Förderung für Ladeinfrastruktur

Bei der Förderung der Ladeinfrastruktur zeigt sich ein gegenläufiger Trend im Vergleich zur Förderung für BEV (Abbildung 8). Im Jahr 2024 wurde das Förderbudget für den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Vergleich zum Vorjahr von 302,5 Milliarden Won (circa 203 Millionen Euro) auf 436,5 Milliarden Won (circa 292 Millionen Euro) erhöht, was einem Anstieg von 44,3 Prozent entspricht. Dieser Anstieg ist darauf zurückzuführen, dass die koreanische Regierung die unzureichende Ladeinfrastruktur als eine der größten Hürden für die Verbreitung von BEV identifiziert hat ([ME 2023c](#)).

Abbildung 8

Entwicklung des nationalen Budgets zur Förderung für Ladeinfrastruktur



Quelle: ME 2018-2024

Die Fördermittel für Ladeinfrastruktur im Jahr 2024 sind wie folgt verteilt:

- **Normalladepunkte (AC-Ladegeräte):** Für Normalladepunkte wird eine Förderung von mindestens 350.000 Won (circa 234 Euro) bis maximal 5 Millionen Won (circa 3.355 Euro) gewährt. Die Höhe der Förderung orientiert sich an der Ladeleistung und an der Anzahl der installierten Ladepunkte. Um die Förderung zu erhalten, müssen die Ladepunkte in Mehrfamilienhäusern, Geschäftsräumen oder auf großen Parkplätzen installiert und gemeinschaftlich genutzt werden. Auch Ladepunkte mit Zugangsbeschränkungen können gefördert werden, wenn sie in Mehrfamilienhäusern oder Schuleinrichtungen installiert werden und ihre Installation zuvor mit dem ME vereinbart wurde ([KECO 2024b](#)).
- **Schnellladepunkte (DC-Ladegeräte):** Die Förderung für Schnellladepunkte deckt bis zu 50 Prozent der Installationskosten, wobei der maximale Förderbetrag bei 75 Millionen Won (circa 50.335 Euro) pro Ladepunkt liegt. Dabei müssen die Ladepunkte öffentlich zugänglich sein ([KECO 2024b](#)).^[6] Auch hier hängt die Höhe der Förderung von der Ladeleistung ab.

[6] Ladepunkte, die in Depots für elektrische Nutzfahrzeuge (Busse und Nutzfahrzeuge), Logistikzentren und ähnlichen Orten installiert sind, können ausnahmsweise gefördert werden, auch wenn sie nicht öffentlich zugänglich sind.

2.2.3 Ziele

Die koreanische Regierung hat im Juni 2023 mit dem Programm „Maßnahmen zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur für Batterieelektrofahrzeuge und zur Stärkung der Sicherheit“ langfristige Pläne für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge bis 2030 vorgestellt (ME 2023c).

Um das Ziel von 4,2 Millionen batterieelektrischen Fahrzeugen im Jahr 2030 zu erreichen, plant die Regierung bis 2030 1,23 Millionen Ladepunkte finanziell zu unterstützen (Tabelle 4). Dabei liegt der Fokus auf öffentlichen Parkplätzen, Taxistationen und Depots für Nutzfahrzeuge.

Tabelle 4

Geplante Anzahl an Ladepunkten bis 2030

Jahr	2025	2027	2030
Schnellladepunkte (DC)	69.000	99.000	145.000
Normalladepunkte (AC)	520.000	746.000	1.085.000
gesamt	590.000	850.000	1.230.000

Quelle: ME 2023c

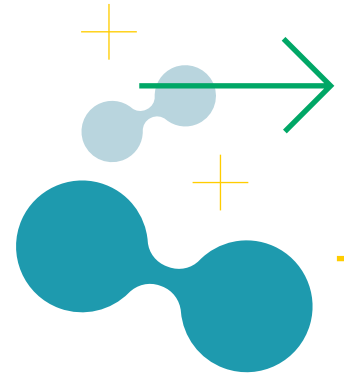




Wasserstoffmobilität

3.1 Marktentwicklung

3.1.1 Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge



Die Bestandszahlen von FCEV in Südkorea haben in den letzten Jahren ebenfalls ein bemerkenswertes Wachstum verzeichnet. Im Jahr 2016 lag der Bestand an FCEV nur bei 87 Fahrzeugen, seitdem stiegen die Bestandszahlen kontinuierlich an. Bis 2023 erreichte der Gesamtbestand an FCEV knapp 35.000 Fahrzeuge, wobei wasserstoffbetriebene Pkw dabei den größten Anteil (98 Prozent) ausmachen.

Pkw

Die Neuzulassungszahlen der FCEV-Pkw erreichten 2022 nach starkem Wachstum in den Vorjahren einen Höhepunkt, und verlangsamten sich ab dem Jahr 2023 (Newspim 2024). Nach Angaben des ME lag die Neuzulassungszahl von FCEV-Pkw im Jahr 2023 bei 4.294 Fahrzeugen, während sie im Jahr 2022 noch bei 10.104 Fahrzeugen lag (ME 2024). Zwischen Januar und April 2024 wurden laut KAMA insgesamt 853 FCEV-Pkw auf dem südkoreanischen Markt verkauft, weniger als die Hälfte der Verkaufszahlen im gleichen Zeitraum des Vorjahres (2.212 Fahrzeuge) (KAMA 2024).

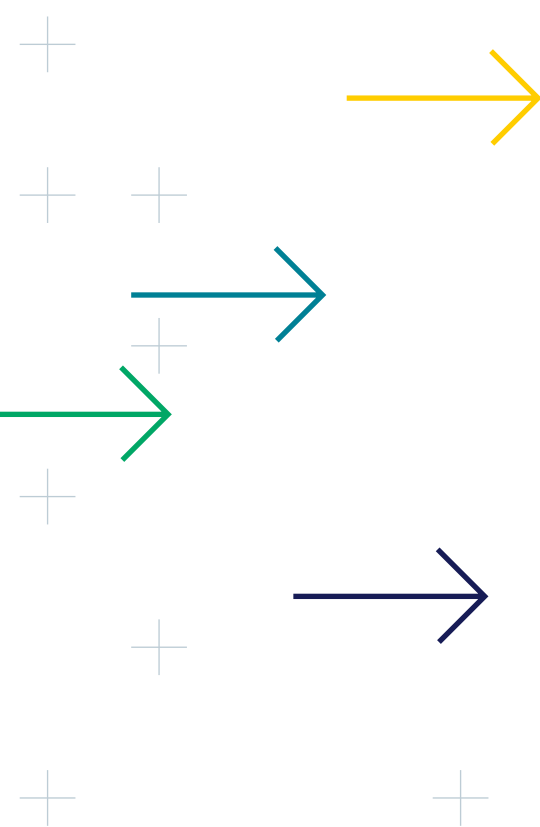
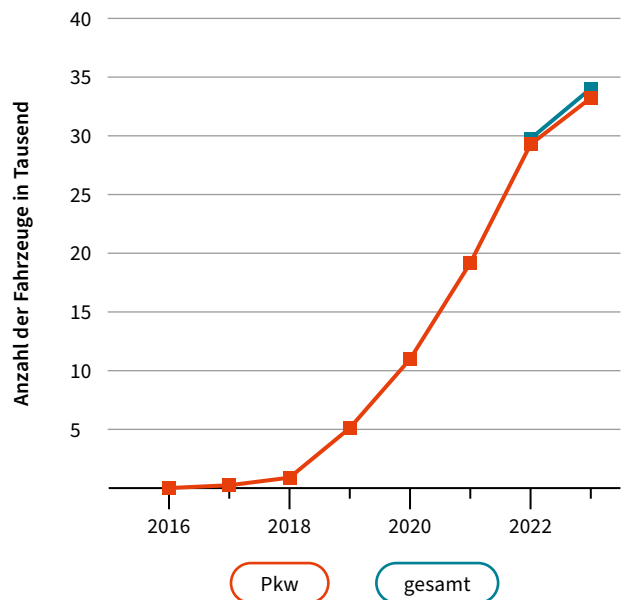


Abbildung 9

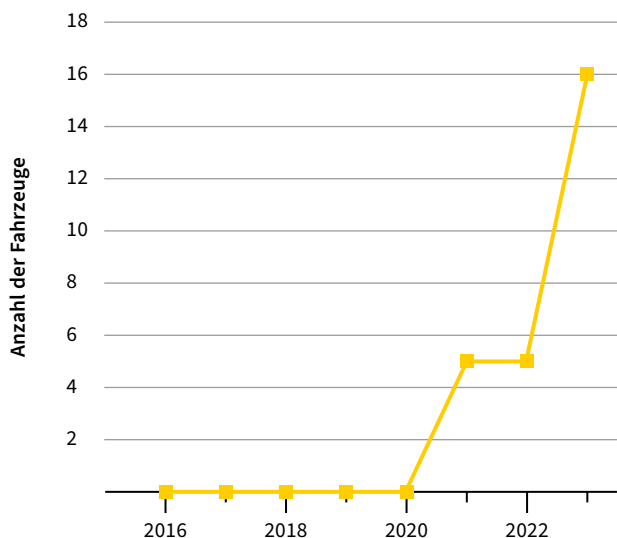
Bestand FCEV-Pkw in Südkorea



Quelle: MoLIT 2024

Abbildung 10

Bestand FCEV-Nutzfahrzeuge in Südkorea



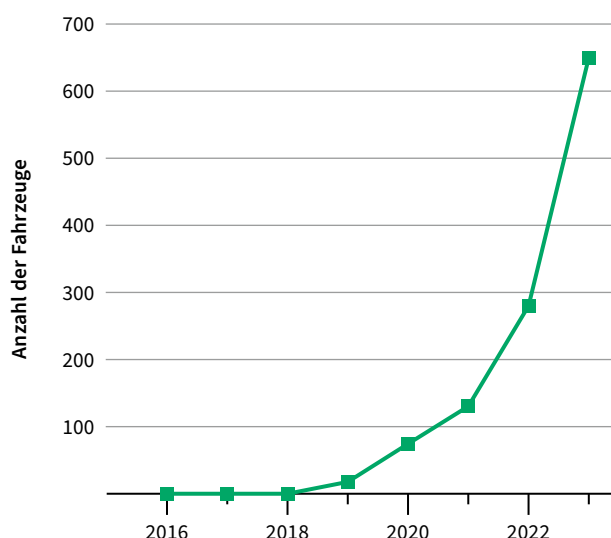
Quelle: MoLIT 2024

Nutzfahrzeuge

FCEV-Nutzfahrzeuge sind in Südkorea ein noch stärkeres Nischenprodukt als in Deutschland. Erst seit 2021 fahren FCEV-Nutzfahrzeuge auf südkoreanischen Straßen, angefangen bei fünf Fahrzeugen. Die Bestandszahl der FCEV-Nutzfahrzeuge erreichte im Jahr 2023 16 Fahrzeuge.

Abbildung 11

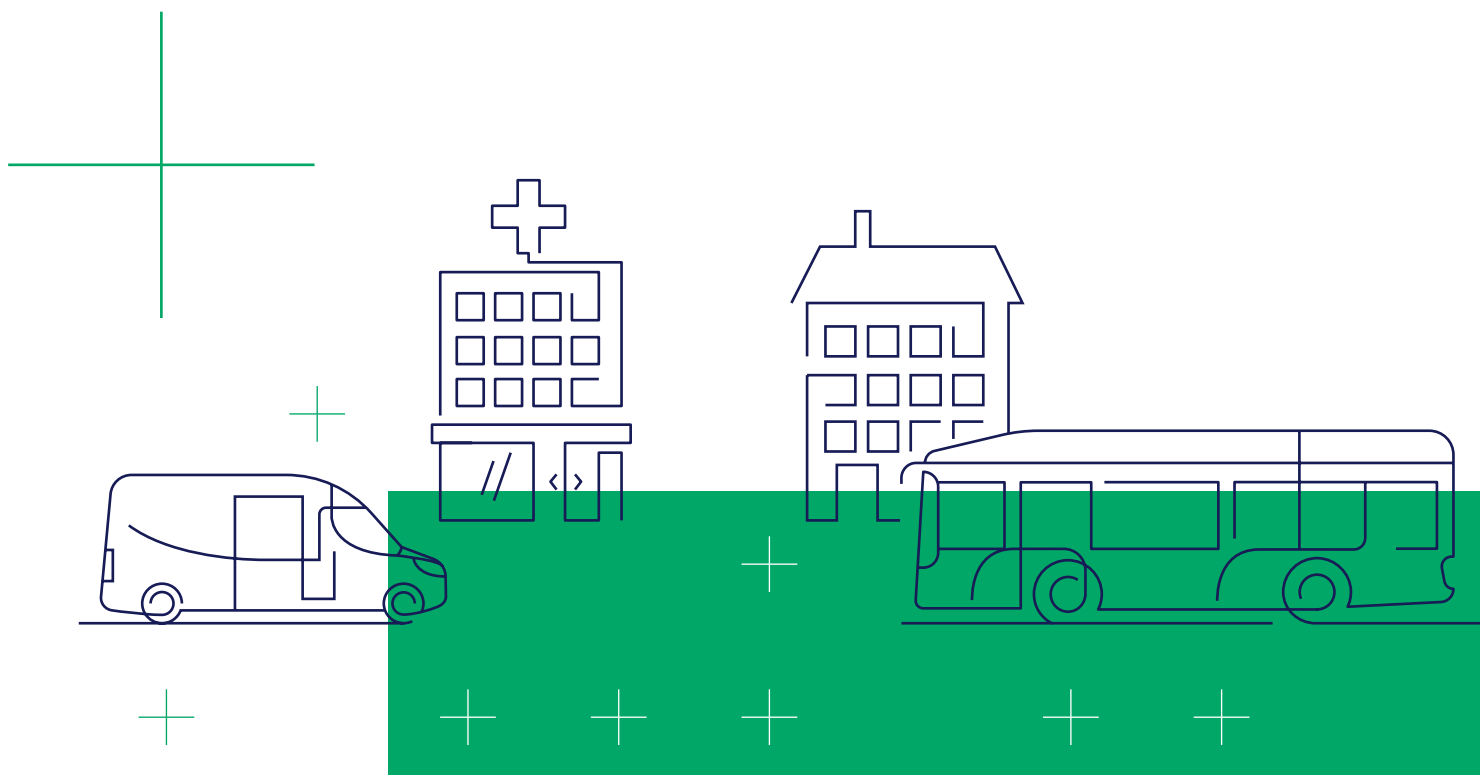
Bestand FCEV-Busse in Südkorea



Quelle: MoLIT 2024

Busse

Die Bestandszahlen bei FCEV-Bussen verzeichneten in den vergangenen fünf Jahren ein starkes Wachstum. Bis 2018 gab es nur zwei Fahrzeuge. Aufgrund des Förderprogramms der südkoreanischen Regierung stiegen die Bestandszahlen in den darauffolgenden Jahren deutlich an ([Energy-news 2020](#)). Im Jahr 2023 waren insgesamt 651 FCEV-Busse in Südkorea im Einsatz.



3.1.2 Förderung für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge

IN SÜDKOREA GIBT ES EINE STAATLICHE FÖRDERUNG FÜR FCEV IN FORM VON KAUFPRÄMIEN UND STEUERVORTEILEN, ÄHNLICH DER SÜDKOREANISCHEN FÖRDERUNG FÜR BEV.

Kaufprämien

Im Gegensatz zur Förderung von BEV gibt es in Südkorea derzeit keine detaillierten Kriterien zur Bemessung der Förderhöhe für FCEV. Die südkoreanische Regierung plant jedoch, ein ähnliches System wie bei der Förderung von BEV im kommenden Jahr einzuführen, um sicherzustellen, dass FCEV mit höherer Leistung entsprechend höhere Fördermittel erhalten (ME 2023b). In den vergangenen Jahren stieg das Förderbudget für Kaufprämien von FCEV von insgesamt 3,5 Milliarden Won (circa 2,3 Millionen Euro) im Jahr 2018 auf insgesamt 633,4 Milliarden Won (circa 425 Millionen Euro) im Jahr 2023 (Abbildung 12).

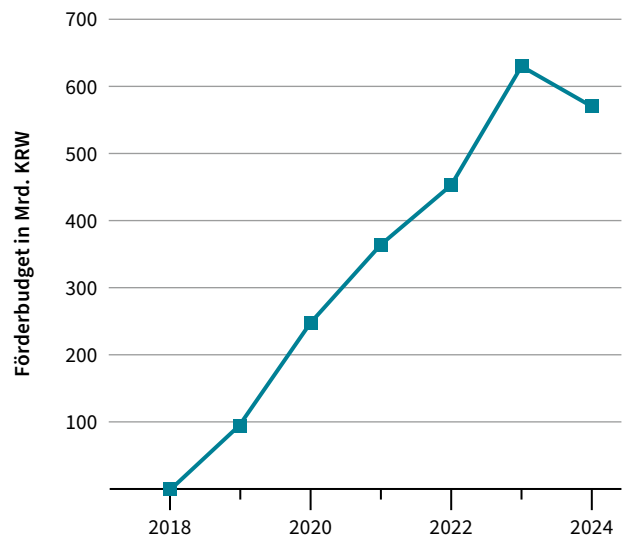
Im Jahr 2024 wurde das Förderbudget allerdings wieder um 10 Prozent auf 569,3 Milliarden Won (circa 382 Millionen Euro) reduziert. Mit diesem Budget sollen nun 6.800 wasserstoffbetriebene Pkw, 1.720 wasserstoffbetriebene Busse, 15 wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge und 15 wasserstoffbetriebene Reinigungsfahrzeuge über Kaufprämien gefördert werden. Diese Entwicklung ähnelt der der Förderung von BEV, wo nach einem erheblichen Anstieg ebenfalls eine Kürzung des Budgets erfolgte.

Im Jahr 2024 blieben die Förderrichtlinien und die maximale Kaufprämie für die jeweilige Fahrzeugklasse unverändert, während sich die Anzahl der geförderten FCEV im Vergleich zu 2023 unterscheidet.



Abbildung 12

Entwicklung des Förderbudgets für FCEV



Quelle: ME 2018-2024

Tabelle 5

Vergleich der Anzahl geförderter FCEV zwischen 2023 und 2024 nach Fahrzeugklasse

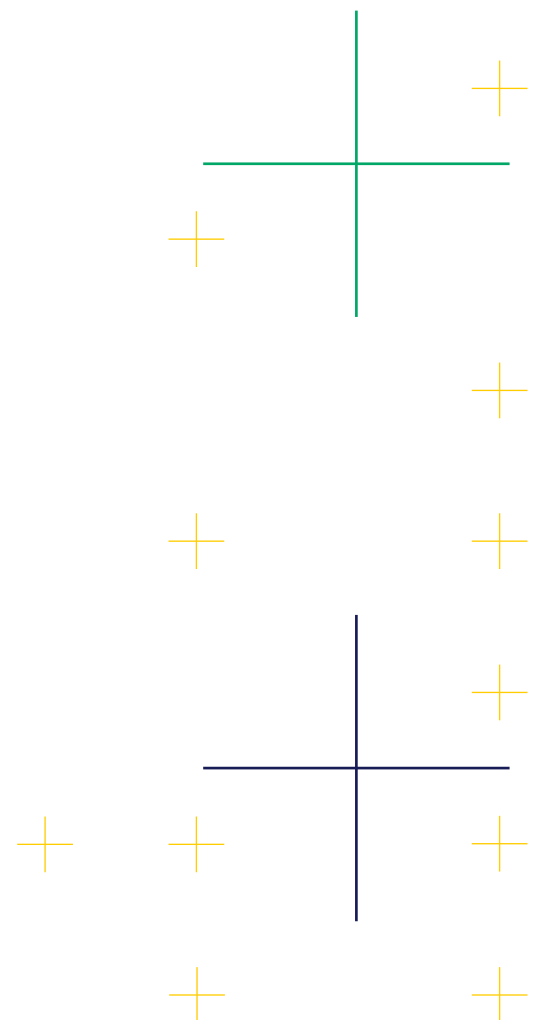
Fahrzeugklasse	Maximale Förderhöhe	2023	2024
Pkw	22,5 Mio. KRW (ca. 15.100 EUR)	16.000 Fahrzeuge	6.800 Fahrzeuge
Busse	260 Mio. KRW (ca. 174.496 EUR)	700 Fahrzeuge	1.720 Fahrzeuge
Nutzfahrzeuge	250 Mio. KRW (ca. 167.785 EUR)	100 Fahrzeuge	15 Fahrzeuge
Sonderfahrzeuge	720 Mio. KRW (ca. 483.221 EUR)	120 Fahrzeuge	15 Fahrzeuge

Quelle: ME 2018-2024

Steuervorteile

Für den Kauf von FCEV gelten die gleichen steuerlichen Vorteile wie für den Kauf von BEV, die in Tabelle 3 aufgeführt sind. Der einzige Unterschied bei den steuerlichen Vorteilen betrifft die Sonderverbrauchssteuer: Beim Kauf eines FCEV können bis zu 4 Millionen Won (circa 2.684 Euro) von der Sonderverbrauchssteuer befreit werden, während beim Kauf eines BEV bis zu 3 Millionen Won (circa 2.013 Euro) befreit werden können (MoGL 2024b).

Zusätzlich zu den steuerlichen Vorteilen erhalten wasserstoffbetriebene Taxis, Busse und Nutzfahrzeuge seit 2021 eine Kraftstoffsubvention von 3.500 Won (circa 2,34 Euro) pro Kilogramm Wasserstoff. Zukünftig sollen diese Kraftstoffsubventionen überarbeitet werden, um den Wasserstoffkraftstoffpreis im Vergleich zu alternativen Kraftstoffen und die Fahrzeugeffizienz zu berücksichtigen (MoLIT 2021).



3.1.3 Ziele

Im Jahr 2019 stellte das Ministry of Trade, Industry and Energy Südkoreas (MoTIE) die Hydrogen Economy Roadmap vor, die ehrgeizige Pläne zur Förderung der Wasserstoffmobilität beinhaltet. Bis 2040 sollen insgesamt 2,9 Millionen FCEV auf den Straßen Südkoreas unterwegs sein (Abbildung 13).

Im Dezember 2023 konkretisierte die Regierung ihre Ziele und kündigte an, bis 2030 insgesamt 300.000 FCEV zur Erreichung ihrer nationalen Klimabeiträge einzusetzen (ME 2023b). Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der schnellen Ersetzung konventioneller Busse durch wasserstoffbetriebene Busse. So soll die Zahl der wasserstoffbetriebenen Busse von 582 Bussen im Jahr 2023 auf 21.200 Busse im Jahr 2030 erhöht werden. Das entspricht einer Steigerung um das 36-fache. Um dieses Ziel zu erreichen, ist geplant:

- laufende Pilotprojekte zur Einführung von wasserstoffbetriebenen Bussen im Nahverkehr mehrerer Städte bis 2025 fortzusetzen,
- die Zusammenarbeit mit lokalen Behörden zu verstärken,
- die Förderrichtlinien bis Ende 2024 anzupassen, wobei sich die Subventionshöhe nach der Leistung der FCEV-Busse richtet und die Kaufprämie für den Umstieg von diesel- auf wasserstoffbetriebene Busse erhöht, sowie
- den Erwerb von wasserstoffbetriebenen Schulbussen prioritär zu fördern.

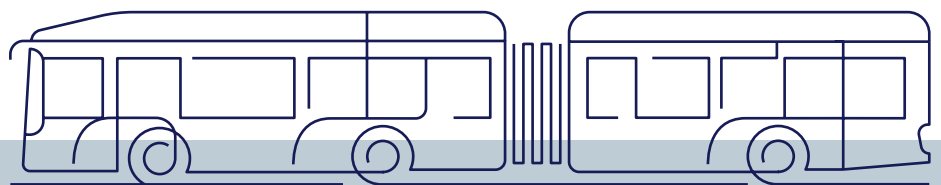
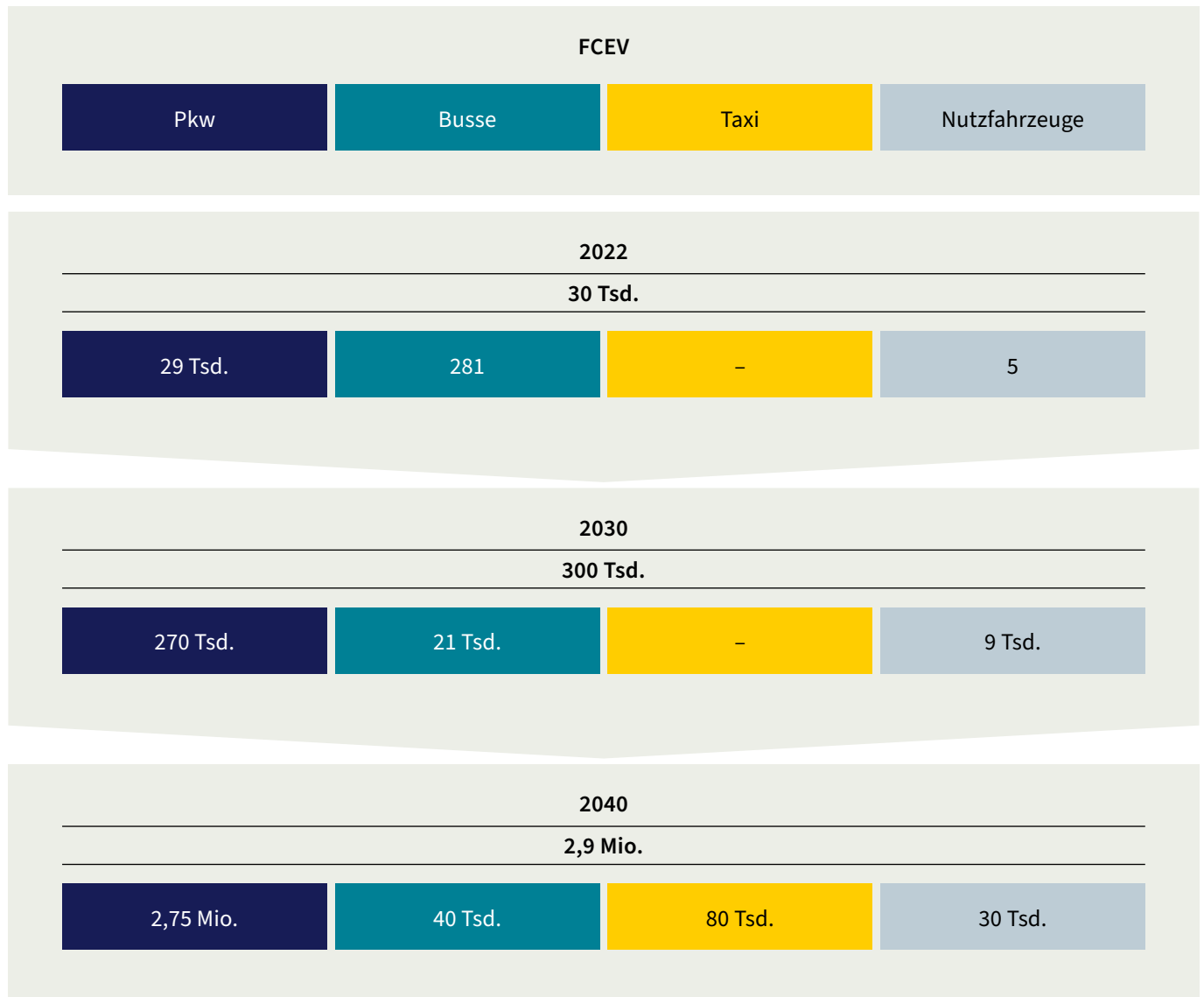


Abbildung 13

Überblick der Hydrogen Economy Roadmap



Maßnahmen

- | | |
|----------------------|---|
| Pkw | <ul style="list-style-type: none"> + Massenproduktion (100.000 Einheiten pro Jahr) + Preisgestaltung für FCEV auf dem Niveau von Verbrenner bis 2025 |
| Busse | <ul style="list-style-type: none"> + Entwicklung von Bussen mit einer Laufleistung von über 800.000 km + FCEV-Schulbusse fördern + Pilotprojekte |
| Taxi | <ul style="list-style-type: none"> + Ausweitung der Wasserstofftaxis auf das ganze Land + Pilotprojekte |
| Nutzfahrzeuge | <ul style="list-style-type: none"> + Lokalisierung der Schlüsselkomponenten |

Quelle: MSIT 2019

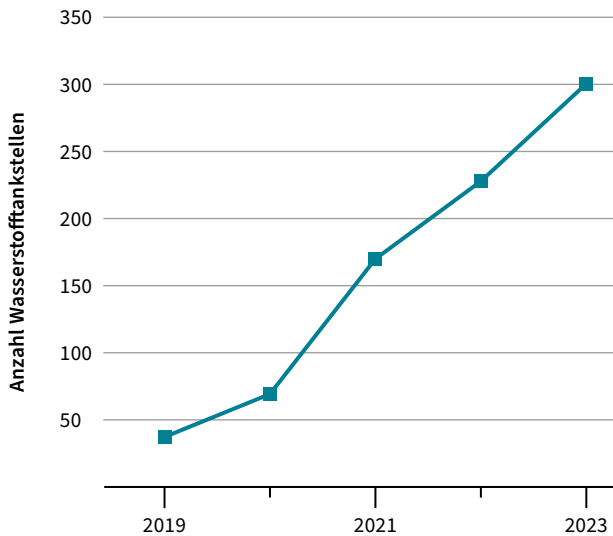
3.2 Betankungsinfrastruktur

3.2.1 Entwicklung Wasserstofftankstellen

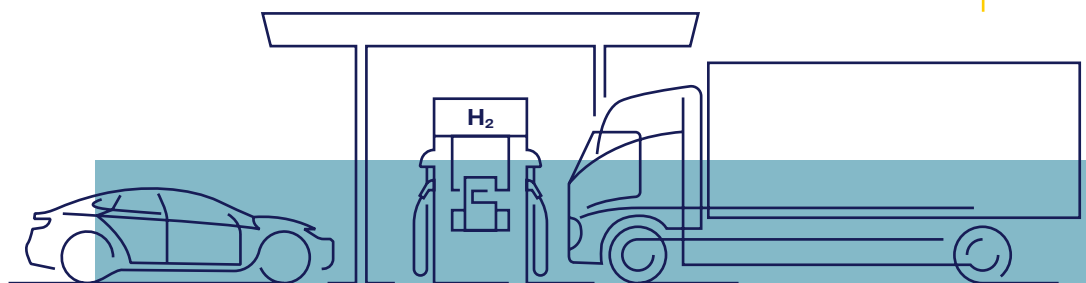
Die Anzahl der Wasserstofftankstellen in Südkorea hat in den letzten Jahren einen erheblichen Zuwachs verzeichnet, von 36 Tankstellen im Jahr 2019 auf 300 Tankstellen im Jahr 2023. Damit hat sich die Anzahl der Tankstellen innerhalb von vier Jahren fast verzehnfacht. Der Ausbau des Tankstellennetzes spiegelt die Notwendigkeit wider, einen wachsenden FCEV-Bestand bedienen zu können.

Abbildung 14

Anzahl Wasserstofftankstelle in Südkorea



Quelle: ME 2024a

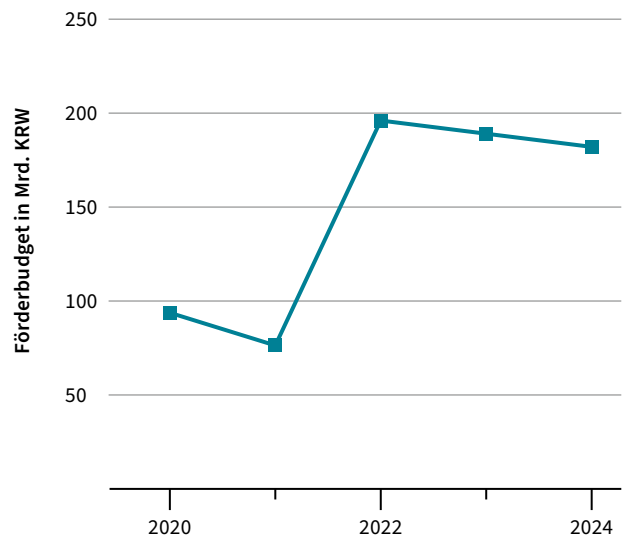


3.2.2 Förderung für Betankungsinfrastruktur

Das Förderbudget für die Wasserstoffbetankungsinfrastruktur in Südkorea hat in den letzten Jahren Schwankungen erlebt. Während das Budget im Jahr 2020 bei etwa 100 Milliarden Won (circa 67,11 Millionen Euro) lag, gab es 2021 einen leichten Rückgang. 2022 stieg das Förderbudget wieder deutlich auf knapp 200 Milliarden Won (circa 134,22 Millionen Euro) an und nahm in den darauffolgenden Jahren 2023 und 2024 dann erneut leicht ab, sodass es im Jahr 2024 bei 181,7 Milliarden Won (circa 121,94 Millionen Euro) liegt. In Tabelle 6 ist zusammengefasst, wofür diese Fördermittel im Jahr 2024 vorgesehen sind.

Abbildung 15

Entwicklung des nationalen Budgets zur Förderung für Wasserstoffbetankungsinfrastruktur



Quelle: ME 2018-2024

Tabelle 6

Fördermaßnahmen für die Betankungsinfrastruktur 2024

Typ	Installationsart	Maximale Förderhöhe	Anmerkung
Tankstellen für alle Fahrzeugklassen (Gasförmiger Wasserstoff)	Neuinstallation	5 Mrd. KRW (3,35 Mio. EUR) für zwei Zapfsäulen	Die Förderung erfolgt durch eine Mischung aus 70% nationaler Unterstützung und 30% Beiträgen lokaler Behörden
	Erweiterung	2 Mrd. KRW (1,34 Mio. EUR) für eine Zapfsäule	
Tankstellen für schwere Nutzfahrzeuge (Gasförmiger Wasserstoff)	Neuinstallation	6 Mrd. KRW (4,02 Mio. EUR) für zwei Zapfsäulen	
	Erweiterung	2,5 Mrd. KRW (1,67 Mio. EUR) für eine Zapfsäule	
Tankstellen für alle Fahrzeugklassen (flüssiger Wasserstoff)	Neuinstallation	10 Mrd. KRW (6,71 Mio. EUR) für vier Zapfsäulen	
	Erweiterung	4 Mrd. KRW (2,68 Mio. EUR) für zwei Zapfsäulen	

Quelle: MSIT 2019

3.2.3 Ziele

Die koreanische Regierung plant einen erheblichen Ausbau der Betankungsinfrastruktur, um eine flächendeckende Verfügbarkeit von Wasserstoff sicherzustellen. Das Netz der Wasserstofftankstellen soll bis 2025 auf 450 und bis 2030 auf 660 Stationen erweitert werden.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Errichtung von Flüssigwasserstoff-Tankstellen, die ab 2024 massiv ausgebaut werden sollen. Dies ist auf die Kostenvorteile zurückzuführen, die durch die deutlich höhere volumetrische Energiedichte von Flüssigwasserstoff im Vergleich zu gasförmigem Wasserstoff, sowohl beim Transport als auch bei der Lagerung, entstehen ([KDB Bank 2021](#)). Diese Kostenvorteile sind besonders relevant, da sich Südkorea bei der Wasserstoffversorgung bis 2050 voraussichtlich zu 90 Prozent auf importierten Wasserstoff verlassen wird ([Tongsangnews 2024](#)). Während es Ende 2023 noch keine Flüssigwasserstoff-Tankstellen in Südkorea gab, plant die Regierung bis Ende 2024 den Bau von 40 Stationen, bis 2030 sogar den Bau von 280 Stationen. Zur Unterstützung dieses Ausbaus soll die Korea Environment Corporation (KECO) einen speziellen Service anbieten, der bei der Identifikation potenzieller Standorte für Wasserstofftankstellen unterstützt, sowie die Beratung bei Genehmigungsprozessen übernimmt ([ME 2023b](#)).

Gleichzeitig plant die Regierung, an wichtigen Verkehrsknotenpunkten sogenannte „Hydrogen Mobility Hubs“ zu errichten, die nicht nur über Wasserstoff-Tank- und Lager-systeme, sondern auch über Wasserstoffproduktionsanlagen, Parkplätze und weitere Funktionalitäten verfügen sollen. Bis 2025 sollen 27 dieser Hubs an neun Standorten entstehen. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und Sicherheit von Wasserstofftankstellen ergriffen. Dazu zählen die Einführung von Selbstbedienungssäulen^[7], die Anpassung der Betriebszeiten an die Bedürfnisse des Schwerlastverkehrs sowie Pilotprojekte zur Senkung der Nachttarife. Für die Sicherheit sollen neue Standards für Wasserstofftankstellen entwickelt und bestehende Sicherheitsvorschriften, wie etwa Abstandsregeln in städtischen Gebieten, überarbeitet werden ([ME 2023b](#)).

[7] Tankvorgänge in Südkorea können bis jetzt nur von geschultem Personal durchgeführt werden.

4

Erneuerbare Energien und Wasserstoffproduktion

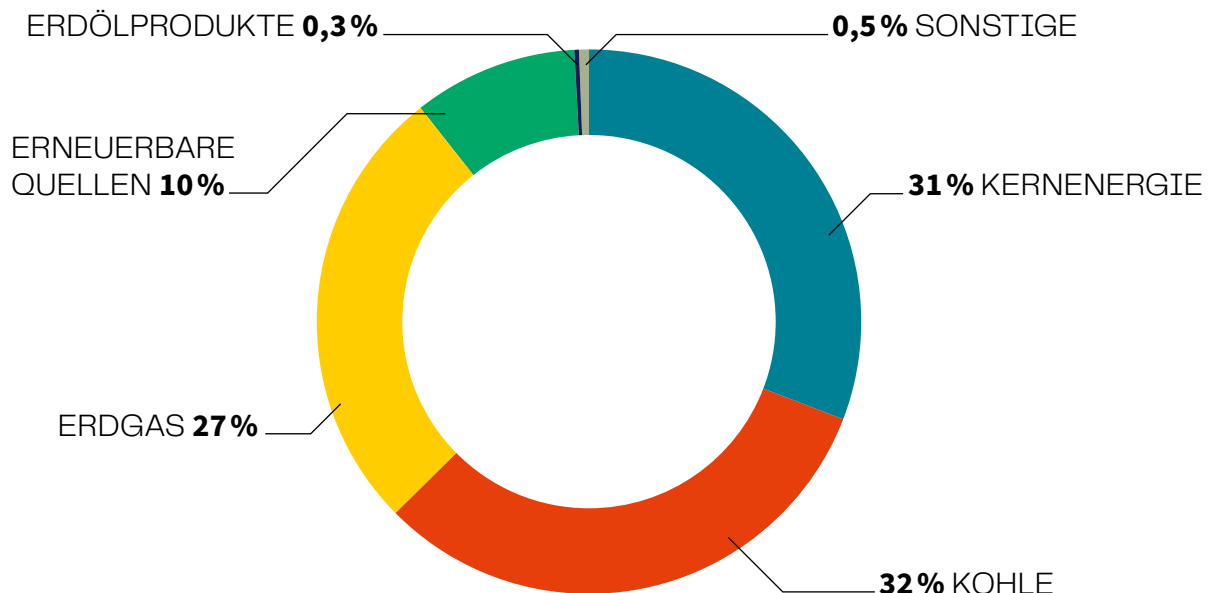
4.1 Strommix in Südkorea

Der Anteil von Strom aus erneuerbaren Quellen am südkoreanischen Strommix ist nach wie vor gering. Im Jahr 2023 wurden lediglich 56 Terawattstunden (TWh) Strom aus erneuerbaren Quellen erzeugt, was bei einer Gesamtstromerzeugung von 588 TWh einem Anteil von 9,6 Prozent entspricht. Im Jahr 2014 lag der Anteil bei nur 3 Prozent. Die größten Quellen für erneuerbaren Strom sind Photovoltaik (51 Prozent) und Biomasse (34 Prozent), gefolgt von Wind (6 Prozent) und Wasserkraft (6 Prozent). (KOSTAT 2023) Die

wichtigsten Stromerzeugungstechnologien im Land bleiben in Summe jedoch Kohle, Kernenergie und Erdgas (siehe Abbildung 16). Bis 2030 soll der Anteil des Stroms aus erneuerbaren Quellen auf 21,6 Prozent und bis 2036 auf 30,6 Prozent des gesamten Stromverbrauchs steigen (MoTIE 2023a). Das bedeutet, dass auch in absehbarer Zukunft fossile Energieträger einen erheblichen Anteil an der Stromerzeugung haben werden, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanzen von BEV und FCEV.

Abbildung 16

Anteil der Stromerzeugung nach Energiequelle in Südkorea 2023



Quelle: KOSTAT 2023

4.2 Wasserstoffproduktion in Südkorea

Derzeit basiert die Wasserstoffproduktion in Südkorea überwiegend auf der Dampfreformierung von Erdgas (95 Prozent) (Seoulz 2023).

Die Wasserstoffproduktion ist ein zentraler Bestandteil der südkoreanischen Energiestrategie, insbesondere im Hinblick auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors und der Schwerindustrie. Bis 2030 soll der Anteil von „sauberen“ Wasserstoff auf 75 Prozent der gesamten Wasserstoffproduktion von 3,9 Millionen Tonnen gesteigert werden. „Saubere“ Wasserstoff ist dabei definiert als Wasserstoff bei dessen Herstellung, Konvertierung und Transport weniger als 4 Kilogramm CO₂-Äquivalent (kgCO₂e) pro Kilogramm Wasserstoff ausgestoßen werden. Langfristig verfolgt Südkorea das Ziel, eine führende Rolle in der globalen Wasserstoffwirtschaft einzunehmen und bis 2040 jährlich 5,26 Millionen Tonnen Wasserstoff zu produzieren.

Um diese Ziele zu erreichen, hat die südkoreanische Regierung im Dezember 2023 beschlossen ein Zertifizierungssystem für Wasserstoff einzuführen. Zudem fördert die südkoreanische Regierung die Entwicklung von Schlüsseltechnologien wie der Wasserstoff-Elektrolyse. Zu diesem Zweck wurde das Budget für Forschung und Entwicklung im Bereich Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie von 28,2 Milliarden Won (circa 18,92 Millionen Euro) im Jahr 2023 auf 477,8 Milliarden Won (circa 320 Millionen Euro) im Jahr 2024 erhöht (MoTIE 2023b).



Appendix

Definition der Fahrzeugklassen in Südkorea

	Definition	Äquivalenz in Deutschland
Personenkraftwagen	Ein Kraftfahrzeug, das zur Beförderung von bis zu 10 Personen geeignet hergestellt wurde	M1, M2 (teilweise)
Busse	Kraftfahrzeuge für Personen und Fracht; Ein Kraftfahrzeug, das zur Beförderung von 11 Personen oder mehr geeignet hergestellt wurde	M2(teilweise), M3
Nutzfahrzeuge	Ein Kraftfahrzeug, das mit einem Lade-raum ausgestattet ist, der das Fahrzeug für den Transport von Fracht geeignet macht und bei dem das Bruttogewicht der Fracht im Laderaum schwerer ist als das der Passagiere, wenn alle Passagiere, außer dem Fahrer, im Fahrgastraum an Bord sind.	N1, N2, N3
Sonderfahrzeuge	Ein Kraftfahrzeug, das zur Abschleppung anderer Kraftfahrzeuge oder für Rettungsarbeiten oder andere Verwendungen geeignet hergestellt wurde und das weder ein Personenkraftwagen noch ein Kraftfahrzeug für Personen und Fracht oder ein Lastkraftwagen ist	

Quelle: KLRI 2022

Abkürzungsverzeichnis

BEV	Battery Electric Vehicle	NLL	Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle	Nfz	Nutzfahrzeuge
ICEV	Internal Combustion Engine Vehicle	ME	Ministry of Environment
KAMA	Korean Automobile Manufacturers Association	MoGL	Ministry of Government Legislation
KBA	Kraftfahrtbundesamt	MoLIT	Ministry of Land, Infrastructure and Traffic
KECO	Korea Environment Corporation	MoTIE	Ministry of Trade, Industry and Energy
KIAF	Korea Industry Alliance Forum	MSIT	Ministry of Science and ICT
KLRI	Korea Legislation Researche Institute	PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle
KOSTAT	Korea Statistics	Pkw	Personenkraftwagen
KRW	Südkoreanische Won		

Literaturverzeichnis

- 01 **2050CNC 2023** 국가 탄소중립 녹색성장 기본계획 National Carbon Neutrality and Green Growth Basic Plan, Sejong, 2023.
- 02 **Bundesnetzagentur 2024** Elektromobilität Öffentliche Ladeinfrastruktur, Bonn, 2024.
- 03 **Deloitte 2024** Global Automotive Consumer Study, New York, 2024.
- 04 **Energy news 2020** 2025년까지 전기버스 충전기 534기 구축한다 Plan to Install 534 Electric Bus Chargers by 2025, Seoul, 2020.
- 05 **Fuel Cells Works 2024** Hyundai's Hydrogen Rises, Montreal, 2024.
- 06 **H2.LIVE 2024** Aus Datenschnittstelle mit H2.LIVE (Stand: 04. Januar 2024).
- 07 **IEA 2022**, International Energy Agency Global Hydrogen Review 2022, Paris, 2022.
- 08 **KDB Bank 2021**, Weekly KDB Report, Seoul, 2021.
- 09 **KAMA 2024** Korea Automobile Manufacturers Association 자동차 산업 동향 Automotive Industry Trends, Seoul, 2024.
- 10 **KECO 2024b** Korea Environment Corporation 2024년 전기자동차 완속충전시설 보조사업 Subsidy Program for Electric Vehicle Slow-Charging Facilities in 2024, Incheon, 2024b.
- 11 **KECO 2024a** Korea Environment Corporation 가까운 충전소 찾기 Finding Nearby Charging Stations, Incheon, 2024a.
- 12 **KIAF 2024** Korea Industry Alliance Forum 제 47회 산업발전포럼 47th Industrial Development Forum, Seoul, 2024.
- 13 **KLRI 2022** Korea Legislation Researche Institute Motor Vehicle Management Act, Article 3, Sejong, 2022.
- 14 **KBA 2024** Kraftfahrtbundesamt Datenauswertungen, Berlin, 2024.
- 15 **NLL 2024a** Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur ö-LIS-Report, Berlin, 2024a.
- 16 **NLL 2024b** Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur FörderMONITORING, Berlin, 2024b.
- 17 **ME 2023a** Ministry of Environment 2022년 온실가스 잠정배출량 Preliminary Estimates of Greenhouse Gas Emission Volumes and Associated Data for the Year 2022 , Sejong, 2023a.
- 18 **ME 2018** Ministry of Environment 국가 온실가스 감축목표 달성 전략 Strategic Plan for Achieving the National Goals of Reducing Greenhouse Gas Emissions to Targeted Levels by 2030, Sejong, 2018.
- 19 **ME 2021** Ministry of Environment 2030 이차전지 산업발전 전략 Strategy for the Development of the Secondary Battery Industry by 2030, Sejong, 2021.
- 20 **ME 2023b** Ministry of Environment 수소전기자동차 보급 확대 방안 Plan for Expanding the Distribution of Hydrogen Electric Vehicles, Sejong, 2023b.

- 21 **ME 2024a** Ministry of Environment 전기·수소차 보급 및 충전인프라 구축 현황 Status of Electric and Hydrogen Vehicle Distribution and Charging Infrastructure, Sejong, 2024a.
- 22 **ME 2024b** Ministry of Environment 전기차 성능 및 환경성 제고를 위한 보조금 전면개편 Comprehensive Reform of Subsidies to Improve Electric Vehicle Performance and Environmental Benefits, Sejong, 2024b.
- 23 **ME 2023c** Ministry of Environment 전기차 쉽게 충전하고 안전 관리 강화한다 Expansion and Safety Enhancement of Electric Vehicle Charging Infrastructure, Sejong, 2023c.
- 24 **ME 2018-2024** Ministry of Environment 환경부 예산 개요 Overview of the Ministry of Environment Budget,, Sejong, 2018-2024.
- 25 **MoGL 2024a** Ministry of Government Legislation 전기자동차 세금감면 Electric Vehicle Tax Deductions, Sejong, 2024a.
- 26 **MoGL 2024b** Ministry of Government Legislation 수소전기자동차 세금 감면 Hydrogen Electric Vehicle Tax Deductions, Sejong, 2024b.
- 27 **MoLIT 2021** Ministry of Land, Infrastructure and Transport 전국 친환경 수소버스에 연료보조금 지급 Subsidies for Eco-friendly Hydrogen Buses Nationwide, Sejong, 2021.
- 28 **MoLIT 2024** Ministry of Land, Infrastructure and Transport 국토교통 통계누리 National Transport Statistics, Sejong, 2024.
- 29 **MSIT 2019** Ministry of Science and ICT 수소경제 활성화 로드맵 Roadmap for Promoting the Hydrogen Economy, Sejong, 2019.
- 30 **MoTIE 2023a** Ministry of Trade, Industry and Energy 제 10차 전력수급기본계획 10th Basic Power Supply Plan (2022~2036), Sejong, 2023a.
- 31 **MoTIE 2023b** Ministry of Trade, Industry and Energy 제6차 수소경제위원회 The 6th Hydrogen Economy Committee, Sejong, 2023b.
- 32 **MoTIE 2022** Ministry of Trade, Industry and Energy 2차 전지 혁신 펀드 Battery Innovation Fund, Sejong, 2022.
- 33 **Newspim 2024** 상반기 수소차 판매량 반토막 Hydrogen Vehicle Sales Halved in the First Half of the Year Seoul, 2024.
- 34 **Office for Government Policy Coordination 2021** 제 4차 친환경자동차 기본계획 4th Basic Plan for Eco-friendly Vehicles, Sejong, 2021.
- 35 **Seoulz 2023** The Hydrogen Industry in Korea - Next Clean Energy Revolution, Seoul, 2023.
- 36 **Statista 2022** Number of Hydrogen Fueling Stations, Hamburg, 2022.
- 37 **KOSTAT 2023** Korea Statistics e-나라지표 e-National Indicators, Daejeon, 2023.
- 38 **Tongsangnews 2024** 2024 01 월호 VOL.140 2024 Edition VOL.140, Sejong, 2024.



IMPRESSUM

Herausgeber

NOW GmbH
Fasanenstraße 5
10623 Berlin

Kontakt

NOW GmbH, Bereich Internationales
international.cooperation@now-gmbh.de

Veröffentlichung

Februar 2025

[now-gmbh.de](https://www.now-gmbh.de)

