



VBEW-Hinweis

Steuern, Förderung und THG-Quote bei E-Autos

Ausgabe: 12.2023

In Kooperation mit der Kanzlei



Inhaltsverzeichnis

1. Kfz-Steuer	3
2. Elektrofahrzeuge in der Einkommensteuer	5
3. Förderprogramm der Bundesregierung: Elektromobilität – „Umweltbonus“ (18.05.2016 bis 17.12.2023)	14
4. THG-Quotenberechtigung	15

Herausgeber

Verband der Bayerischen Energie- und Wasserwirtschaft e.V. – VBEW
Wilhelm-Wagenfeld-Straße 4
80807 München
E-Mail: vbew@vbew.de Internet: www.vbew.de

An der Erstellung dieser Version des Hinweises haben folgende Organisationen mitgewirkt:
ensight Ahrens Hill PartG mbB Rechtsanwälte Steuerberater



Änderungshistorie

Ausgabe	Datum	Änderungen zur vorherigen Version
04/2017	10.04.2017	Originalversion
04/2018	23.04.2018	Ergänzung 2.2. „Privates Laden eines Elektro-Dienstwagens“
01/2019	21.12.2018	Ergänzung 2.4. „0,5 % Regelung“, Aktualisierung der Zahlen
07/2019	24.06.2019	Verlängerung der Förderdauer des „Umweltbonus“
01/2020	07.01.2020	Ergänzung 2.1, 2.3, 2.4 und 2.6: Verlängerungen, 0,25 %-Regelung, Nutzfahrzeuge
02/2020	25.02.2020	Ergänzung 3. Anpassung und Verlängerung „Umweltbonus“
03/2020	09.03.2020	Aktualisierung „Umweltbonus“
07/2020	12.07.2020	Aktualisierung „Umweltbonus“, Erweiterung 0,25 % Regelung, Kfz-Steuer
10/2020	29.10.2020	Aktualisierung „Kfz-Steuer“
12/2021	21.12.2021	Verlängerung der Förderdauer der Innovationsprämie
01/2023	20.01.2023	Aktualisierung um neue Umweltbonus-Richtlinie ab 2023 und um THG-Quotenberechtigung
12/2023	19.12.2023	Entfall „Umweltbonus“ + kleinere Anpassungen

Dieser VBEW-Hinweis wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Da Fehler jedoch nicht auszuschließen sind und die Inhalte auch Änderungen unterliegen können, weisen wir auf Folgendes hin: Der VBEW e.V. übernimmt keine Gewähr für Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der in diesem Anwenderleitfaden bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen oder durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, ist eine Haftung des VBEW e.V. daher ausgeschlossen.

1. Kfz-Steuer

Elektrofahrzeuge sind in der Kfz-Steuer deutlich günstiger gestellt als die meisten Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

1.1. Steuerliche Behandlung in den ersten zehn Jahren nach Zulassung

Elektrofahrzeuge sind gemäß dem „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“¹ bis zu 10 Jahre komplett von der Kfz-Steuer befreit. Hierzu wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) mit Wirksamkeit zum 23.10.2020 wie folgt geändert:

§ 3d Absatz 1 Satz 2 KraftStG ist wie folgt gefasst:

*„Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2025 für **zehn Jahre** ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2030.“*

Nach § 3d Abs. 4 KraftStG erstreckt sich die Steuerbefreiung auch auf umgerüstete Fahrzeuge, wenn eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wurde:

„Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend für technisch umgerüstete Fahrzeuge, die ursprünglich zum Zeitpunkt der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung mit Fremdzündungsmotoren oder Selbstzündungsmotoren angetrieben wurden.“

Voraussetzung ist, dass das Fahrzeug in der Zeit vom 18. Mai 2016 bis zum 31. Dezember 2025 nachträglich zu einem Elektrofahrzeug im Sinne des § 9 Abs. 2 KraftStG umgerüstet wurde.

Neue „Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Personenkraftwagen (§ 10b)“

Hybridfahrzeuge, die auch durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, sowie Elektrofahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor als Reichweitenverlängerer (sog. Range-Extender), waren bisher in Bezug auf den Verbrennungsmotor nicht steuerbegünstigt.

Mit dem neuen § 10b wird für alle neu bis Ende 2024 zugelassenen besonders emissionsreduzierte Pkw, daher in vielen Fällen auch Hybridfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Range-Extender, bis Ende 2025 nun ein Bonus von 30 € pro Jahr gewährt:

- *Die Steuer für das Halten von besonders emissionsreduzierten Personenkraftwagen mit Fremd- oder Selbstzündungsmotor und Kohlendioxidemissionen bis zu 95 Gramm je Kilometer wird für fünf Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung zum Verkehr in Höhe von **jährlich 30 Euro** nicht erhoben, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom 12. Juni 2020 bis zum 31. Dezember 2024 erstmals zugelassen wird. (...)*
- *Die Steuervergünstigung ist jeweils begrenzt auf die Jahressteuer (...). Sie endet spätestens am 31. Dezember 2025.*

¹ Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil I Nr. 53, ausgegeben am 16. November 2016

1.2. Reguläre Kfz-Steuer eines Elektrofahrzeugs nach zehn Jahren der Erstzulassung

Die Kraftfahrzeugsteuer ist in Deutschland durch das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) geregelt. Nach Auslaufen der zehnjährigen Steuerbefreiung nach § 3d Abs. 1 Satz 2 gilt der reguläre Steuersatz nach § 9 KraftStG.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 KraftStG beträgt die Jahressteuer für

„andere Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg für je 200 kg Gesamtgewicht oder einen Teil davon von dem Gesamtgewicht

<i>bis zu 2.000 kg</i>	<i>11,25 €</i>
<i>über 2.000 kg bis zu 3.000 kg</i>	<i>12,02 €</i>
<i>über 3.000 kg bis zu 3.500 kg</i>	<i>12,78 €“</i>

Nach § 9 Abs. 2 KraftStG ermäßigt sich die Steuer „um 50 vom Hundert des Betrags, der sich nach Absatz 1 Nr. 3 (...) ergibt, für Fahrzeuge mit Antrieb **ausschließlich** durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden (Elektrofahrzeuge).“

Die zu entrichtende Steuer ist (...) auf volle Euro nach unten abzurunden (§ 11 Abs. 5 KraftStG).

Beispiele:

Zulässiges Gesamtgewicht des Elektrofahrzeugs	Kfz-Steuer pro Jahr
1.000 kg	28 €
1.400 kg	39 €
1.800 kg	50 €
2.200 kg	62 €

2. Elektrofahrzeuge in der Einkommensteuer

Grundsätzlich sind in Deutschland alle Einnahmen zu versteuern, die dem Arbeitnehmer im Rahmen seiner Tätigkeit durch den Arbeitgeber zufließen. Hierzu zählen alle Güter, die in Geld oder Geldeswert bestehen (§ 8 Abs. 1 EStG), d.h. auch Sachbezüge und geldwerte Vorteile. Elektrofahrzeuge genießen jedoch gewisse Vorteile im Einkommensteuerrecht.

2.1. Ladestrom Elektrofahrzeug: Steuerfreier geldwerter Vorteil im EStG

Im „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“² wurde eine Änderung des Einkommensteuergesetzes (EStG) mit aufgenommen, die bewirkt, dass das vom Arbeitgeber gewährte, kostenlose Laden eines Elektrofahrzeugs am Arbeitsplatz nicht mehr versteuert werden muss. Konkret wurde § 3 EStG (Steuerfreie Einnahmen) Nr. 46 ergänzt und wie folgt gefasst:

„Steuerfrei sind (...) zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs (...) an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (...) und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung.“

Nach § 52 Abs. 4 Satz 14 EStG ist § 3 Nr. 46 EStG erstmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem nach dem 31. Dezember 2016 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge nach dem 31. Dezember 2016 zugewendet werden, und letztmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem vor dem 1. Januar 2031 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2031 zugewendet werden.

2.2. Privates Laden eines Elektro-Dienstwagens

Lädt ein Arbeitnehmer ein ihm zur privaten Nutzung überlassenes Firmenfahrzeug (Dienstwagen) zu Hause auf, müsste er die Stromkosten hierfür aufzeichnen und dem Arbeitgeber in Rechnung stellen. Dies verursacht jedoch Aufwand und Kosten, z.B. für einen gesonderten und geeichten Zähler.

Zur Vereinfachung der Abrechnung des steuer- und beitragsfreien Auslagenersatzes des Ladestroms beim Mitarbeiter werden seitens der Finanzverwaltung mit Erlass vom 26.10.2017 auch Pauschalen zugelassen³. Die monatlichen Pauschalen von 2017 bis 2020 betragen:

Mit zusätzlicher Lademöglichkeit beim Arbeitgeber	Ohne zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber
20 €/Monat für Elektrofahrzeuge	50 €/Monat für Elektrofahrzeuge
10 €/Monat für Hybridelektrofahrzeuge	25 €/Monat für Hybridelektrofahrzeuge

Mit Erlass vom 29. September 2020⁴ hat die Finanzverwaltung die monatlichen Pauschalen ab 2021 bis 2030 wie folgt angehoben:

² Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil I Nr. 53, ausgegeben am 16. November 2016

³ Informationsschreiben Bundesministerium der Finanzen, 26.10.2017

⁴ Informationsschreiben Bundesministerium der Finanzen, 29.09.2020 - IV C 5 - S 2334/19/10009 :004

Mit zusätzlicher Lademöglichkeit beim Arbeitgeber	Ohne zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber
30 €/Monat für Elektrofahrzeuge	70 €/Monat für Elektrofahrzeuge
15 €/Monat für Hybridelektrofahrzeuge	35 €/Monat für Hybridelektrofahrzeuge

2.3. Pauschalbesteuerung einer bezuschussten Ladevorrichtung

Vom Arbeitgeber geleistete Zuschüsse für die Errichtung einer Ladevorrichtung können pauschal mit 25 % besteuert werden (anstelle mit dem persönlichen Einkommensteuersatz). Hierzu wurde ein neuer Fall in § 40 EStG (Pauschalierung der Lohnsteuer in besonderen Fällen) mit aufgenommen.

§ 40 Abs. 2 Satz 1 Nummer 6 EStG sieht vor:

*„(... Der Arbeitgeber kann die Lohnsteuer mit einem **Pauschsteuersatz von 25 %** erheben, soweit er) den Arbeitnehmern zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn unentgeltlich oder verbilligt die **Ladevorrichtung für Elektrofahrzeuge** oder **Hybridelektrofahrzeuge** (...) übereignet. Das Gleiche gilt für Zuschüsse des Arbeitgebers, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und die Nutzung dieser Ladevorrichtung gezahlt werden.“*

Nach § 52 Abs. 37c EStG ist § 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 in der (...) erstmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem nach dem 31. Dezember 2016 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge nach dem 31. Dezember 2016 zugewendet werden, und letztmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem vor dem 1. Januar 2031 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2031 zugewendet werden.

2.4. Besteuerung eines Elektrofahrzeugs als Dienstwagen

Grundsätzlich werden in Deutschland Firmenwagen, die dem Arbeitnehmer auch für private Zwecke zur Verfügung stehen (Dienstwagen) und für die kein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch geführt wird, nach der sogenannten 1 %-Regelung versteuert.

1 %-Regelung für einen privat genutzten Firmenwagen

Nach der 1 %-Regelung wird nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 1.HS EStG der monatliche geldwerte Vorteil wie folgt bestimmt:

„Die private Nutzung eines Kraftfahrzeugs, das zu mehr als 50 Prozent betrieblich genutzt wird, ist für jeden Kalendermonat mit 1 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer anzusetzen;“

Beispiel:

Für ein Fahrzeug mit einem Bruttolistenpreis von 50.000 € sind monatlich 500 € zu versteuern, was je nach persönlichem Steuersatz eine monatliche Steuerzahlung (Lohnsteuer, „Reichensteuer“, Solidaritätszuschlag, Kirchensteuer) von bis zu 255,38 € bedeuten kann.

Nachteilsausgleich für Elektrofahrzeuge

Elektrofahrzeuge haben besonders aufgrund des teuren Akkus höhere Anschaffungskosten als Benzin- oder Dieselfahrzeuge. Der sog. „Nachteilsausgleich“ war eine Sonderregelung für Elektro-Dienstwagen mit Anschaffung bis 31. Dezember 2018, nach der ein fiktiver Anteil für die Batteriekosten vom steuerrelevanten Fahrzeugpreis abgezogen werden konnte. Für Anschaffungen ab 01. Januar 2019 hatte der Nachteilsausgleich praktisch keine Bedeutung mehr, da mit der 0,5 %- und 0,25 %-Regelung noch vorteilhaftere Optionen geschaffen wurden (siehe Beispiele unten).

Versteuerung der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte

Für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte muss der Arbeitnehmer in der Regel einen weiteren geldwerten Vorteil versteuern, der mit der 1 %-Regelung noch nicht abgegolten ist. Denn für diese Fahrten darf nur die übliche Pendlerpauschale (nach § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 Satz 2 bis 6 EStG) geltend gemacht werden.

In § 8 Abs. 2 Satz 3 EStG werden die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte als Einnahmen definiert:

*„Kann das Kraftfahrzeug auch für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte sowie Fahrten nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3 genutzt werden, erhöht sich der Wert in Satz 2 für jeden **Kalendermonat** um **0,03 Prozent** des Listenpreises im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 **für jeden Kilometer** der Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte sowie der Fahrten nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3.“*

Als 1. Alternative ist es für den Arbeitnehmer möglich, ein Fahrtenbuch zu führen und lediglich den privat gefahrenen Anteil der tatsächlich entstandenen Kosten zu versteuern.

Als 2. Alternative ist es auch möglich, die tatsächlich zwischen Wohnung und Arbeitsstätte durchgeführten Fahrten mit 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer und jede Einzelfahrt anzusetzen. Dies lohnt sich, wenn weniger als 15 Fahrten pro Monat durchgeführt werden. Es gelten besondere Aufzeichnungsanforderungen.

Beispiel:

Ein Arbeitnehmer hat einen Fahrweg von 20 km einfach, um von der Wohnung in die Arbeit zu gelangen. Für sein Firmenfahrzeug mit einem Bruttolistenpreis von 50.000 € muss er demnach als geldwerten Vorteil 300 € monatlich zusätzlich für den Arbeitsweg versteuern.

Im Gegenzug lassen sich nur etwa 110 € pro Monat als Entfernungspauschale im Rahmen der Werbungskosten aus nichtselbstständiger Arbeit absetzen, von denen bei einem jährlichen Werbungskostenpauschbetrag von 1.000 € ohnehin 83 € als Werbungskostenpauschbetrag anerkannt worden wären.

Für den selbstständigen Unternehmer mit Gewinnermittlung nach § 4 Abs. 5 Nr. 6 Satz 3 EStG:

„Bei der Nutzung eines Kraftfahrzeugs dürfen die Aufwendungen in Höhe des positiven Unterschiedsbetrags zwischen 0,03 Prozent des inländischen Listenpreises im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 des Kraftfahrzeugs im Zeitpunkt der Erstzulassung je Kalendermonat für jeden Entfernungskilometer und dem sich nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 bis 6 oder Absatz 2 ergebenden Betrag sowie Aufwendungen für Familienheimfahrten in Höhe des positiven Unterschiedsbetrags zwischen 0,002 Prozent des inländischen Listenpreises im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 für jeden Entfernungskilometer und dem sich nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 Satz 5 bis 7 oder Absatz 2 ergebenden Betrag den Gewinn nicht mindern;“

Pauschalbesteuerung als Alternative zur Entfernungspauschale

Den Nutzungswert für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte darf der Arbeitgeber wie einen Fahrtkostenzuschuss mit einem Steuersatz von 15 % oder 25 % pauschal besteuern. Dies ist geregelt in § 40 Abs. 2 Satz 2 EStG:

„Der Arbeitgeber kann die Lohnsteuer mit folgenden Pauschsteuersätzen erheben:

- 1. mit einem Pauschsteuersatz von 15 Prozent für die nicht nach § 3 Nummer 15 steuerfreien*

a) Sachbezüge in Form einer unentgeltlichen oder verbilligten Beförderung eines Arbeitnehmers zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte sowie Fahrten nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3 oder

b) Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte oder Fahrten nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn geleistet werden,

soweit die Bezüge den Betrag nicht übersteigen, den der Arbeitnehmer nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 und § 9 Absatz 2 als Werbungskosten geltend machen könnte, wenn die Bezüge nicht pauschal besteuert würden; diese pauschal besteuerten Bezüge mindern die nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 und § 9 Absatz 2 abziehbaren Werbungskosten oder

2. mit einem Pauschsteuersatz von 25 Prozent anstelle der Steuerfreiheit nach § 3 Nummer 15 einheitlich für alle dort genannten Bezüge eines Kalenderjahres, auch wenn die Bezüge dem Arbeitnehmer nicht zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt werden; für diese pauschal besteuerten Bezüge unterbleibt eine Minderung der nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 und § 9 Absatz 2 abziehbaren Werbungskosten.“

Der pauschal besteuerte Betrag ist dann nicht im Bruttolohn enthalten, sondern wird in der Lohnsteuerbescheinigung gesondert ausgewiesen. Ist der Nutzungswert höher als der pauschal besteuerte Betrag, muss die Differenz als Gehalt versteuert werden.

Der Arbeitgeber darf die Pauschalsteuer wiederum vom Lohn abziehen, so dass sie für den Arbeitgeber kostenneutral ist. Für den Arbeitnehmer kann sich die Pauschalsteuer vor allem dann lohnen, wenn der Werbungskostenpauschbetrag nicht durch andere Werbungskosten ausgeschöpft ist.

Beispiel für die Gesamtbesteuerung eines „elektrischen“ Firmenwagens mit Nachteilsausgleich (für Fahrzeuganschaffung in 2018)

In nachfolgendem Beispiel werden die Gesamtkosten zusammengefasst, die für den Arbeitnehmer entstehen können, wenn er ein Elektroauto mit einem Bruttolistenpreis von 50.000 € als Firmenwagen vom Arbeitgeber erhält und diesen privat nutzt. Die Möglichkeit, die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeit pauschal zu besteuern, wird nicht genutzt, stattdessen wird die Pendlerpauschale verwendet.

Fahrzeugwert nach 1 %-Regel		Monatlich	
Brutto-Listenpreis inkl. Sonderausstattung (auf volle Hundert abgerundet)	50.000 €		
Abzgl. Batteriespeicher (28 kWh * 250 €)	7.000 €		
Zu versteuernder Betrag	43.000 €	1 %	430 €
Fahrt zur Arbeit			
Einfache Fahrtstrecke	20 km		
Zu versteuernder Betrag	0,03 % je km		258 €
Insgesamt als geldwerter Vorteil zu versteuern			688 €
Abzug Werbungskosten			
Pendlerpauschale für einfache Fahrtstrecke	30 ct je km		
Arbeitstage pro Jahr	220 Tage		- 110,00 €
ggf. Werbungskostenpauschbetrag (für 2023)	1.230 € pro Jahr		102,50 €
Effektiv (nach Abzug der Pendlerpauschale) zu versteuernder Betrag			680,50 €
Einkommensteuer (bei 42 % Grenzsteuersatz)			285,81 €
Ggf. Solidaritätszuschlag *)			- €
Steuer gesamt			285,81 €

*) Unterhalb der sog. „Milderungszone“ 0,0 %, innerhalb 11,9 %, darüber 5,5 % der Einkommensteuer. Es ist zu beachten, dass außer der Einkommensteuer und des Solidaritätszuschlags eventuell auch noch Sozialversicherungsbeiträge (falls unter der Beitragsbemessungsgrenze), „Reichensteuer“ und Kirchensteuer zu entrichten sind.

0,5 %-Regelung für einen Elektro-Firmenwagen (2019-2030)

Gemäß dem sog. Jahressteuergesetz 2018 sinkt die Steuer für elektrisch betriebene Firmenwagen bei Neuanschaffungen ab 2019 deutlich. Die Bemessungsgrundlage für die 1 %-Regelung wird halbiert, so dass der geldwerte Vorteil nur noch halb so hoch ist. Das gilt auch für den Fahrtweg zur Arbeit. Faktisch wird aus der 1 %-Regelung so eine 0,5 %-Regelung.

Die Neuregelung ist für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge⁵, die extern aufladbar sind, anzuwenden, die im Zeitraum vom 01. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2021 angeschafft oder geleast werden. In Kraft ist eine Verlängerung der 0,5 %-Regelung auf Anschaffungen bis zum 31. Dezember 2030.

⁵ Voraussetzungen: Extern aufladbar, nicht mehr als 50 g/km CO₂-Ausstoß oder elektrische Reichweite mindestens 60 km, ab 2025 mindestens 80 km

Analog zum vorherigen Beispiel wird in nachfolgender Tabelle die Berechnung der Steuer nach der 0,5 %-Regelung dargestellt. Die monatliche Steuer verringert sich von 285,81 € auf dann nur noch 164,85 €, so dass ein deutlicher Kaufanreiz für Elektro- und Hybridfahrzeuge besteht.

Fahrzeugwert nach 0,5 %-Regel		Monatlich	
Brutto-Listenpreis inkl. Sonderausstattung (auf volle Hundert abgerundet)	50.000 €		
Kein Abzug Batteriespeicher!	- €		
Zu versteuernder Betrag (50 %)	25.000 €	1 %	250 €
Fahrt zur Arbeit			
Einfache Fahrtstrecke	20 km		
Zu versteuernder Betrag (50 %)	0,03 % je km		150 €
Insgesamt als geldwerter Vorteil zu versteuern			400 €
Abzug Werbungskosten			
Pendlerpauschale für einfache Fahrtstrecke	30 ct je km		
Arbeitstage pro Jahr	220 Tage		-110,00 €
ggf. Werbungskostenpauschbetrag (für 2023)	1.230 € pro Jahr		102,50 €
Effektiv (nach Abzug der Pendlerpauschale) zu versteuernder Betrag			392,50 €
Einkommensteuer (bei 42 % Grenzsteuersatz)			164,85 €
Ggf. Solidaritätszuschlag *)			- €
Steuer gesamt			164,85 €

Es ist zu beachten, dass Hybridfahrzeuge nur unter folgenden Voraussetzungen in den Genuss der 0,5 %-Regel kommen (insoweit weichen künftig die Anforderungen an Hybridfahrzeuge von der Definition des § 3 Abs. 2 Elektromobilitätsgesetz ab):

- Das Fahrzeug muss extern aufladbar sein (Plug-in-Hybrid), und
- bei Anschaffung bis 31. Dezember 2021: das Fahrzeug darf maximal 50 gCO₂/km emittieren oder die rein elektrische Reichweite muss mindestens 40 km betragen,
- bei Anschaffung bis 31. Dezember 2024: das Fahrzeug darf maximal 50 gCO₂/km emittieren oder die rein elektrische Reichweite muss mindestens 60 km betragen,
- bei Anschaffung bis 31. Dezember 2030: das Fahrzeug darf maximal 50 gCO₂/km emittieren oder die rein elektrische Reichweite muss mindestens 80 km betragen.

0,25 %-Regelung für einen reinen Elektro-Firmenwagen (2019-2030)

Nach der Neuregelung des § 6 Abs. 1 EStG reduziert sich die Bemessungsgrundlage für Fahrzeuge ohne Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer (damit rein batterie-elektrisch angetriebene Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge) mit einem Bruttolistenpreis von nicht mehr als 60.000 € auf nur noch 0,25 %. Die Grenze für den Bruttolistenpreis lag zunächst bei 40.000 € und wurde im Rahmen des Konjunkturpakets Ende Juni 2020 auf 60.000 € angehoben. Für den 01. Januar 2024 ist eine weitere Anhebung der Obergrenze auf 70.000 € geplant, als Teil des sog. „Wachstumschancengesetzes“. Da sich dieses zum Stand Dezember 2023 noch im

Vermittlungsausschuss befand, gilt bis zu einer Verabschiedung des Gesetzes weiterhin die 60.000 € Bruttolistenpreis-Grenze.

Die 0,25 %-Regelung gilt für alle Neuzulassungen nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 01. Januar 2031, auch ein Fahrzeug mit einem Bruttolistenpreis von 60.000 € und Neuzulassung im Frühjahr 2019 profitiert daher von der geringeren Bemessungsgrundlage. Der geldwerte Vorteil aus der Überlassung eines solchen Kfz ist damit nur noch ein Viertel so hoch wie etwa bei einem Verbrenner-Fahrzeug. Die 0,25 %-Regelung gilt auch für den Fahrtweg zur Arbeit. Für Hybridelektrofahrzeuge ist die 0,25 %-Regelung wegen des bei diesen grundsätzlich noch vorhandenen CO₂-Ausstoßes nicht anzuwenden, auch wenn diese extern aufladbar sind.

Die 0,25 %-Regelung greift für im Zeitraum vom 01. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2030 angeschaffte oder geleaste Fahrzeuge. Damit soll ein erhöhter steuerlicher Anreiz zur Anschaffung von günstigen kohlendioxidemissionsfreien Fahrzeugen geschaffen werden.

Als Beispiel für die Berechnung der Steuer nach der 0,25 %-Regelung anbei die Berechnung für ein rein elektrisches Fahrzeug mit einem maximalen Bruttolistenpreis von € 40.000:

Fahrzeugwert nach 0,25 %-Regel		Monatlich	
Brutto-Listenpreis inkl. Sonderausstattung (auf volle Hundert abgerundet)	40.000 €		
Kein Abzug Batteriespeicher!	- €		
Zu versteuernder Betrag (25 %)	10.000 €	1 %	100 €
Fahrt zur Arbeit			
Einfache Fahrtstrecke	20 km		
Zu versteuernder Betrag (25 %)	0,03 % je km		60 €
Insgesamt als geldwerter Vorteil zu versteuern			160 €
Abzug Werbungskosten			
Pendlerpauschale für einfache Fahrtstrecke	30 ct je km		
Arbeitstage pro Jahr	220 Tage		-110,00 €
ggf. Werbungskostenpauschbetrag (für 2023)	1.230 € pro Jahr		102,50 €
Effektiv (nach Abzug der Pendlerpauschale) zu versteuernder Betrag			152,50 €
Einkommensteuer (bei 42 % Grenzsteuersatz)			64,05 €
Ggf. Solidaritätszuschlag *)			- €
Steuer gesamt			64,05 €

Zeitpunkt der Anschaffung

Grundsätzlich kommt es auf den Zeitpunkt der Anschaffung an, nicht auf den Zeitpunkt der Erstzulassung.

2.5. Besteuerung eines Arbeitgeberzuschusses bei Erwerb eines Elektrofahrzeuges

Arbeitgeber, die den Kauf eines Elektrofahrzeuges ihrer Mitarbeiter zum privaten Zwecke bezuschussen möchten, können nach § 37b Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 1 EStG diese betrieblich veranlasste einmalige Sachzuwendung pauschal mit 30 % versteuern. Dies gilt, solange die Aufwendung je Empfänger und Wirtschaftsjahr bzw. je einzelner Zuwendung 10.000 € nicht übersteigen.

Da die nach § 37b EStG pauschal versteuerten Sachzuwendungen jedoch dem Arbeitsentgelt des Arbeitnehmers im Sinne der Sozialversicherung zuzurechnen sind, unterliegen diese in der Sozialversicherung der Beitragspflicht.

Ein Muster für eine entsprechende unternehmensinterne Regelung hält der VBEW für Mitgliedsunternehmen bereit. Es empfiehlt sich jedoch, vor der Maßnahme eine Anrufungsauskunft nach § 42e EStG beim für den Betrieb zuständigen Finanzamt zu stellen.

2.6. Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge

Im Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften ist ab 01. Januar 2020 eine Sonderabschreibung für gewerbliche Elektronutzfahrzeuge und elektrisch betriebene Lastenfahrräder (§ 7c EStG) neu eingeführt worden, die aber erst mit beihilferechtlicher Genehmigung durch die EU-Kommission wirksam werden konnte.

Diese Sofortabschreibung für Elektronutzfahrzeuge und elektrisch betriebene Lastenfahrräder in Deutschland wurde von der EU-Kommission als verbotene Beihilfe eingestuft (Stand: 16.06.2022). Damit ist derzeit diese gesetzliche Regelung nicht in Kraft getreten.

3. Förderprogramm der Bundesregierung: Elektromobilität – „Umweltbonus“ (18.05.2016 bis 17.12.2023)

Der sog. „Umweltbonus“, zeitweise noch ergänzt durch eine „Innovationsprämie“, war ein staatliches Förderprogramm der Bundesregierung mit dem Ziel, den bis dato noch schleppenden Absatz von Elektrofahrzeugen anzukurbeln. Das Programm, welches zeitweilig eine staatliche Prämie beim Kauf eines Elektroautos von bis zu 6.000 € vorsah, wenn die Voraussetzung eines Herstellerrabatts von mindestens 3.000 € netto gegeben war, war die bekannteste und meistgenutzte Fördermaßnahme für Elektrofahrzeuge in Deutschland.

Mit Stand 01. Dezember 2023 gingen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) 2.233.702 Förderanträge im Rahmen des Umweltbonus ein, davon entfielen etwa 64 % auf reine Elektrofahrzeuge. Im Zuge der Verhandlungen zum Klima- und Transformationsfonds, in welchem sich aufgrund eines Urteils des Bundesverfassungsgerichts eine Finanzierungslücke von 60 Mrd. € ergab, wurde der Umweltbonus Elektromobilität durch die Bundesregierung vorzeitig zum 17.12.2023 beendet, statt wie zunächst geplant erst Ende 2024 auszulaufen.

4. THG-Quotenberechtigung

Mit der 38. BimSchV hat der Gesetzgeber öffentlich zugängliche Ladepunkte und reine Elektroautos (über eine Fiktion einer pauschalen, über einen privaten Ladepunkt geladenen Strommenge) zur Inanspruchnahme von THG-Quotenrechten befähigt.

4.1. Öffentlich zugängliche Ladepunkte

Ein Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur (LIS) im Sinne von § 2 Nummer 5 der Ladesäulenverordnung (LSV) kann für den über die LIS gelieferten Strom am THG-Quotenhandel partizipieren. Dabei kommt es nicht darauf an, an welche Art von E-Fahrzeug der Strom geliefert wurde (BEV, PHEV nach EmoG oder auch extern aufladbare Hybride unter den Schwellenwerten nach § 3 Abs. 2 EmoG).

Der Betreiber muss nicht zwingend Eigentümer des Ladepunkts sein, es gilt § 2 Nr. 8 LSV. Ob die Ladepunkte den Strom entgeltlich oder unentgeltlich abgeben, ist irrelevant. Sowohl die teilweise kostenfrei zur Verfügung gestellte LIS etwa im Handel als auch die LIS von kommerziellen Anbietern berechtigt zum THG-Quotenhandel, wenn die LIS öffentlich zugänglich ist.

4.2. Halter eines BEV

Ein Halter eines rein elektrisch betriebenen Fahrzeugs (BEV) kann auch für den (vom Gesetz fingierten) privaten Ladepunkt mit einem festen Schätzwert für den geladenen Strom am THG-Quotenhandel partizipieren. Der Schätzwert für die Halter von BEV wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Bundesanzeiger bekannt gegeben⁶. Der Nachweis erfolgt durch Einreichung der Zulassungsbescheinigung.

4.3. Verfahren

Der Betreiber oder eine von ihm bestimmte Person ist berechtigt, dem Umweltbundesamt (UBA) Strommengen mitzuteilen und das Ausstellen einer Bescheinigung zu beantragen. Für die Anrechnung des nicht-öffentlichen Ladens gilt der Halter des BEV als Ladepunktbetreiber.

Die Mitteilung hat bis zum 28. Februar des Folgejahres unter Vorlage von Unterlagen zu erfolgen. Das UBA stellt dem Antragsteller bei Vorliegen der Anrechnungsvoraussetzungen eine Bescheinigung über die energetische Menge elektrischen Stroms aus. Erlöse für die daraus errechneten THG-Emissionen können erzielt werden, wenn ein entsprechender Vertrag mit dem Ziel der Übertragung der Erfüllung der Quotenverpflichtung geschlossen wird. Die Vermarktung obliegt dem Rechteinhaber und erfolgt nicht durch das UBA. Für private Halter empfiehlt sich die Inanspruchnahme eines Dienstleisters für die Vermarktung der Quotenrechte.

⁶ Für 2022: BAnz AT 16.12.2021 B3. Ab 2022: 2.000 kWh generell, 3.000 kWh für Fahrzeuge Klasse N1 und 72.000 kWh für Klasse M3 (Busse)

4.4. Steuer

Die Erlöse sind nach Ansicht des Landesamts für Steuern Rheinland-Pfalz⁷ für private Halter grundsätzlich ertrags- und umsatzsteuerfrei. Auf die Freigrenze von bis zu 256 € je Kalenderjahr kommt es daher nicht an. Für Fahrzeuge im Betriebsvermögen gelten die allgemeinen Regelungen. Das BMF hat per Pressemitteilung vom 16. Mai 2022 die private Ertragssteuerfreiheit bestätigt⁸.

⁷ Kurzinformation Besteuerung von Prämien aus der Treibhausgasminderungs-Quote, Aktenzeichen: S 2240/S 2256/S 2257 A - St 32 1, St 32 3, St 31 5, https://www.lfst-rlp.de/fileadmin/user_upload/Steuer/Steuerfachliche_Themen/Einkommensteuer/2022/20220329_THG-Quote_AIS_KI20220329140544St321_WWW.pdf

⁸

<https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Steuerarten/Einkommensteuer/steuerpflicht-von-praemien-aus-der-thg-quote.html>