



## VBEW-Hinweis

## Elektromobile

**Steuern (Kfz-Steuer, ESt)  
und Förderung**

**Ausgabe: 01.2020**

In Kooperation mit der Kanzlei



## Inhaltsverzeichnis

1. Kfz-Steuer .....	3
2. Elektrofahrzeuge in der Einkommensteuer .....	4
3. Förderprogramm der Bundesregierung: Elektromobilität - „Umweltbonus“ .....	12

Herausgeber

Verband der Bayerischen Energie- und Wasserwirtschaft e.V. – VBEW

Akademiestraße 7

80799 München

E-Mail: [vbew@vbew.de](mailto:vbew@vbew.de)      Internet: [www.vbew.de](http://www.vbew.de)

An der Erstellung dieser Version des Hinweises haben folgende Organisationen mitgewirkt:

Kanzlei Fey Hill Bunnemann 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, Ergänzung 3. Anpassung und Verlängerung „Umweltbonus“

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“<sup>1</sup> in den ersten 10 Jahren komplett von der Kfz-Steuer befreit. Die Kfz-Steuerbefreiung gilt rückwirkend zum 01. Januar 2016 (Neuzulassung bis 31.12.2020). Hierzu wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) am 07. November 2016 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 2020 für **zehn Jahre** ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt.“*

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 2020 nachträglich zu einem Elektrofahrzeug im Sinne des § 9 Abs. 2 KraftStG umgerüstet wurde.

#### **Wichtig:**

Hybridfahrzeuge, die auch durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, sowie Elektrofahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor als Reichweitenverlängerer (sog. Range-Extender) sind in Bezug auf den Verbrennungsmotor **nicht steuerbegünstigt**. Diese Fahrzeuge profitieren aber regelmäßig aufgrund ihres niedrigen Norm-CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von besonders niedrigen Steuertarifen (z. B. BMW i3 mit Range-Extender: 14 Euro/Jahr).

### 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).“

<sup>1</sup> Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil I Nr. 53, ausgegeben am 16. November 2016

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“<sup>2</sup> 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 2021 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2021 zugewendet werden.

In Kraft<sup>3</sup> ist eine Verlängerung der Vorteile, die in einem vor dem 1. Januar 2031 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2031 zugewendet werden.

<sup>2</sup> Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil I Nr. 53, ausgegeben am 16. November 2016

<sup>3</sup> Bundesgesetzblatt Jahrgang 2019 Teil I Nr. 48, ausgegeben am 17. Dezember 2019

## 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 zugelassen<sup>4</sup>. Die monatlichen Pauschalen sind vorerst gültig von 2017 bis 2020 und 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

## 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 wird um folgende Nummer 6 ergänzt:

*„(... 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 2021 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2021 zugewendet werden.

In Kraft<sup>5</sup> ist eine Verlängerung 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 Firmenwagen

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

<sup>4</sup> Informationsschreiben Bundesministerium der Finanzen, 26.10.2017

<sup>5</sup> Bundesgesetzblatt Jahrgang 2019 Teil I Nr. 48, ausgegeben am 17. Dezember 2019

### **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. Da sich die 1 %-Regelung auf den Bruttolistenpreis bezieht, ergibt sich ein Nachteil für Elektrofahrzeuge.

Um diesen Nachteil auszugleichen, wurde mit § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 2.HS EStG eine Sonderregelung geschaffen:

*„bei der privaten Nutzung von Fahrzeugen mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden (Elektrofahrzeuge), oder von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, ist der Listenpreis dieser Kraftfahrzeuge um die darin enthaltenen Kosten des Batteriesystems im Zeitpunkt der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs wie folgt zu mindern: für bis zum 31. Dezember 2013 angeschaffte Kraftfahrzeuge um 500 Euro pro Kilowattstunde der Batteriekapazität, dieser Betrag mindert sich für in den Folgejahren angeschaffte Kraftfahrzeuge um jährlich 50 Euro pro Kilowattstunde der Batteriekapazität; die Minderung pro Kraftfahrzeug beträgt höchstens 10.000 Euro; dieser Höchstbetrag mindert sich für in den Folgejahren angeschaffte Kraftfahrzeuge um jährlich 500 Euro.“*

Es ergeben sich folgende Abzugsmöglichkeiten:

<b>Erstzulassung</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Pro kWh Batteriekapazität	350 €	300 €	250 €	200 €	150 €	100 €	50 €
Höchstbetrag	8.500 €	8.000 €	7.500 €	7.000 €	6.500 €	6.000 €	5.500 €

### **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. Sein Firmenfahrzeug mit einem Bruttolistenpreis von 50.000 € muss er demnach als geldwerten Vorteil von 300 € monatlich versteuern.

Im Gegenzug lassen sich nur etwa 110 € pro Monat als Entfernungspauschale im Rahmen der Werbungskosten aus nicht selbstständiger 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 % pauschal besteuern. Dies ist geregelt in § 40 Abs. 2 Satz 2 EStG:

*„Der Arbeitgeber kann die Lohnsteuer mit einem Pauschsteuersatz von 15 Prozent für Sachbezüge in Form der unentgeltlichen oder verbilligten Beförderung eines Arbeitnehmers zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte sowie Fahrten nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3 und für zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn geleistete Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte sowie Fahrten nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3 erheben, soweit diese Bezüge den Betrag nicht übersteigen, den der Arbeitnehmer nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 und Absatz 2 als Werbungskosten geltend machen könnte, wenn die Bezüge nicht pauschal besteuert würden.“*

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**

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 €
<b>Fahrt zur Arbeit</b>			
Einfache Fahrtstrecke	20 km		
Zu versteuernder Betrag	0,03 % je km		258 €
<b>Insgesamt als geldwerter Vorteil zu versteuern</b>			<b>688 €</b>
<b>Abzug Werbungskosten</b>			
Pendlerpauschale für einfache Fahrtstrecke	30 ct je km		
Arbeitstage pro Jahr	220 Tage		- 110,00 €
ggf. Werbungskostenpauschbetrag	1.000 € pro Jahr		83,33 €
<b>Effektiv (nach Abzug der Pendlerpauschale) zu versteuernder Betrag</b>			<b>661,33 €</b>
Einkommensteuer (bei 42 % Grenzsteuersatz)			277,76 €
Solidaritätszuschlag (5,5 %)			15,28 €
<b>Steuer gesamt</b>			<b>293,04 €</b>

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 Hybridelektrofahrzeuge, 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. Analog zum vorherigen Beispiel wird in nachfolgender Tabelle die Berechnung der Steuer nach der 0,5 %-Regelung dargestellt. Die monatliche Steuer verringert sich von 293,04 € auf dann nur noch 165,42 €, 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 €
<b>Fahrt zur Arbeit</b>			
Einfache Fahrtstrecke	20 km		
Zu versteuernder Betrag (50 %)	0,03 % je km		150 €
<b>Insgesamt als geldwerter Vorteil zu versteuern</b>			<b>400 €</b>
<b>Abzug Werbungskosten</b>			
Pendlerpauschale für einfache Fahrtstrecke	30 ct je km		
Arbeitstage pro Jahr	220 Tage		-110,00 €
ggf. Werbungskostenpauschbetrag	1.000 € pro Jahr		83,33 €
<b>Effektiv (nach Abzug der Pendlerpauschale) zu versteuernder Betrag</b>			<b>373,33 €</b>
Einkommensteuer (bei 42 % Grenzsteuersatz)			156,80 €
Solidaritätszuschlag (5,5 %)			8,62 €
<b>Steuer gesamt</b>			<b>165,42 €</b>

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 gCO<sub>2</sub>/km emittieren oder die rein elektrische Reichweite muss mindestens 40 km betragen,
- bei Anschaffung bis 31. Dezember 2024: das Fahrzeug darf maximal 50 gCO<sub>2</sub>/km emittieren oder die rein elektrische Reichweite muss mindestens 60 km betragen,
- bei Anschaffung bis 31. Dezember 2030: das Fahrzeug darf maximal 50 gCO<sub>2</sub>/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 40.000 € auf nur noch 0,25 %. 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 Hybriddelektrofahrzeuge ist die 0,25 %-

Regelung wegen des bei diesen grundsätzlich noch vorhandenen CO<sub>2</sub>-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 €
<b>Fahrt zur Arbeit</b>			
Einfache Fahrtstrecke	20 km		
Zu versteuernder Betrag (25 %)	0,03 % je km		60 €
<b>Insgesamt als geldwerter Vorteil zu versteuern</b>			<b>160 €</b>
<b>Abzug Werbungskosten</b>			
Pendlerpauschale für einfache Fahrtstrecke	30 ct je km		
Arbeitstage pro Jahr	220 Tage		-110,00 €
ggf. Werbungskostenpauschbetrag	1.000 € pro Jahr		83,33 €
<b>Effektiv (nach Abzug der Pendlerpauschale) zu versteuernder Betrag</b>			<b>133,33 €</b>
Einkommensteuer (bei 42 % Grenzsteuersatz)			56,00 €
Solidaritätszuschlag (5,5 %)			3,08 €
<b>Steuer gesamt</b>			<b>59,08 €</b>

### **Zeitpunkt der Anschaffung**

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

Nach dem Schreiben des Bundesfinanzministeriums BMF v. 19.12.2018 - IV C 5 - S 2334/14/10002-07 kann auch ein vom Arbeitgeber vor 2019 angeschafftes, hergestelltes oder geleastes Fahrzeug in den Anwendungsbereich fallen, wenn es erstmals nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 01. Januar 2022 zur privaten Nutzung überlassen wurde. Angesichts der gesetzlichen Neuregelung dürfte sich der Zeitraum auf eine erstmalige Überlassung nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 01. Januar 2031 erweitern.

### **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 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.

Danach wird für neue, rein elektrisch betriebene Lieferfahrzeuge (sog. Elektronutzfahrzeuge) im Anlagevermögen sowie elektrisch betriebene Lastenfahrräder im Anlagevermögen das Wahlrecht zu einer Sonderabschreibung von 50 Prozent im Jahr der Anschaffung geschaffen. Die reguläre lineare AfA nach § 7 Abs. 1 EStG ist parallel neben der Sonderabschreibung vorzunehmen. Gemäß § 52 Abs. 15b EStG wird die Sonderabschreibung für vom 01. Januar 2020 bis 31. Dezember 2030 angeschaffte neue Elektronutzfahrzeuge gelten.

Als Elektronutzfahrzeuge sind nach § 7c Abs. 2 EStG Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 definiert, die rein elektrisch angetrieben werden (keine Hybride). Elektrisch betriebene Lastenfahrräder sind nach § 7c Abs. 3 EStG Schwerlastfahrräder mit einem Mindest-Transportvolumen von 1 m<sup>3</sup> und einer Nutzlast von mindestens 150 kg, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb angetrieben werden.

Gemäß § 7c Abs 4 EStG ist weitere Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Sonderabschreibung die Übermittlung der Angaben nach amtlich vorgeschriebenen Datensätzen durch Datenfernübertragung. Das Finanzamt kann in Härtefällen Ausnahmen zulassen.

### 3. Förderprogramm der Bundesregierung: Elektromobilität - „Umweltbonus“

Mit dem Förderprogramm Elektromobilität hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, den bis dato noch schleppenden Absatz von Elektrofahrzeugen anzukurbeln. Im Rahmen des sog. Umweltbonus stellt der Bund 600 Mio. Euro **bis Ende 2025** (solange der Fördertopf nicht vorher leer ist) bereit, um den Kauf von mindestens 300.000 Elektrofahrzeugen zu bezuschussen.

#### Art und Höhe der Förderung

Die Förderung wird je zur Hälfte als Bundeszuschuss und zur Hälfte als Industrieanteil (Preisnachlass) gezahlt.

Die Fördersummen betragen:

- 4.000 € für ein reines Elektroauto (davon 2.000 € als Bundeszuschuss)
- 3.000 € für ein Plug-In Hybridfahrzeug (davon 1.500 € als Bundeszuschuss)
- 100 € zusätzlich für den Einbau eines akustischen Warnsystems zum Schutz von blinden und sehbehinderten Menschen

Der Netto-Listenpreis des Basismodells darf bisher 60.000 Euro netto nicht überschreiten.

Der Umweltbonus soll nach einer Pressemitteilung der Bundesregierung durch die 3. Änderung der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen bis 2025 verlängert und zudem wie folgt erhöht werden:

Die geänderten Fördersummen betragen:

- 6.000 € für ein reines Elektroauto bis zu einem maximalen Nettolistenpreis von 40.000 € (davon 3.000 € als Bundeszuschuss)
- 5.000 € für ein reines Elektroauto bis zu einem maximalen Nettolistenpreis von 65.000 € (davon 2.500 € als Bundeszuschuss)
- 4.500 € für ein Plug-in Hybridfahrzeug bis zu einem maximalen Nettolistenpreis von 40.000 € (davon 2.250 € als Bundeszuschuss)
- 3.750 € für ein Plug-in Hybridfahrzeug bis zu einem maximalen Nettolistenpreis von 65.000 € (davon 1.625 € als Bundeszuschuss)
- 100 € zusätzlich für den Einbau eines akustischen Warnsystems zum Schutz von blinden und sehbehinderten Menschen

Die geänderte Förderrichtlinie wird am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und am 31. Dezember 2025 außer Kraft treten. Neu gefördert werden sollen auch junge Gebrauchte, die bisher keine Förderung erhalten haben. Konkrete Details sind noch nicht bekannt.

Anträge für den Umweltbonus können direkt beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gestellt werden. Hier findet sich neben wichtigen detaillierten Informationen zum Antragsverfahren auch eine Liste der aktuell förderfähigen Elektrofahrzeuge.

Mit Stand 01. Dezember 2019 gingen beim BAFA 156.295 Förderanträge im Rahmen des Umweltbonus ein, davon entfallen etwa zwei Drittel auf reine Elektrofahrzeuge.