

FÖRDERUNG DER E-MOBILITÄT: ZUSCHÜSSE UND STEUERLICHE ASPEKTE



E-Mobilität erscheint derzeit als Grundbaustein für umweltverträgliche Mobilität, die vielfältig einsetzbar ist. Das Spektrum reicht von E-Bikes, Elektro-Motorrädern über E-Autos sowie E-Busse bis hin zu E-Trucks. Mit regenerativen Lösungen für Elektroenergie soll die E-Mobilität emissionsarm werden, die verkehrsbedingten Emissionen und Luftschadstoffe sowie Lärm könnten sinken und die Abhängigkeit von Erdölimporten werden verringert. Der Gesetzgeber fördert deshalb auch mit Zuschüssen und steuerlichen Vergünstigungen einen Umstieg auf die E-Mobilität. Die wichtigsten Maßnahmen stellen wir vor.

I. ZUSCHÜSSE

1. KAUFPRÄMIE / UMWELTBONUS / INNOVATIONSPRÄMIE

Zum Erreichen der Klimaziele 2030 trat am 19. Februar 2020 die dritte Änderung der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Kraft. Der sog. Umweltbonus ist ein gemeinsamer Beitrag von Bundesregierung und Herstellern, mit dem der Absatz elektrisch betriebener Fahrzeuge gestärkt werden soll. Förderfähig können gekaufte oder geleaste Elektrofahrzeuge¹, Hybridelektrofahrzeuge² oder junge gebrauchte Elektrofahrzeuge³ sein. Das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle hat eine Aufstellung⁴ der begünstigten Fahrzeugmodelle veröffentlicht. Die Förderung ist bis zum 31. Dezember 2025 befristet.

Die Höhe des Zuschusses variiert nach dem Zeitraum der Erstzulassung und dem Listenpreis:

a) Zulassung ab dem 5. November 2019 bis einschließlich 3. Juni 2020

Listenneupreis unter EUR 40.000:	Bundesanteil	Herstelleranteil	Kaufprämie
Batterieelektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge	3.000 EUR	3.000 EUR	6.000 EUR
Von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug	2.250 EUR	2.250 EUR	4.500 EUR

Listenneupreis bis EUR 65.000:	Bundesanteil	Herstelleranteil	Kaufprämie
Batterieelektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge	2.500 EUR	2.500 EUR	5.000 EUR
Von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug	1.875 EUR	1.875 EUR	3.750 EUR

b) Die Förderrichtlinie zur „Innovationsprämie“ wurde jüngst noch einmal geändert und der Bundesanteil – zeitlich begrenzt – verdoppelt. Die erhöhte Prämie kann – auch rückwirkend ab

1 Reines Batterieelektro- oder Brennstoffzellenfahrzeug § 2 Nr. 1 EmoG, Fahrzeugklasse M1, N1 oder N 2 (mit Fahrerlaubnis Klasse B).
 2 CO²-Emission je gefahrenen Kilometer max. 50 Gr. mit einer bestimmten Mindestreichweite von 40 km, nach dem 31. Dezember 2021 60 km und ab 2025 80 km.
 3 Erstzulassung max. 12 Monate, Laufleistung max. 15.000 km, bisher keine Förderung mit Kaufprämie oder vergleichbare Förderung in einem anderen EU-Staat.
 4 **Liste** der förderfähigen Fahrzeuge.

ÜBER BDO

BDO zählt mit über 1.900 Mitarbeitern an 27 Standorten zu den führenden Gesellschaften für Wirtschaftsprüfung und prüfungsnahen Dienstleistungen, Steuerberatung und wirtschaftsrechtliche Beratung sowie Advisory Services in Deutschland.

Wir sind Gründungsmitglied von BDO International (1963), der mit über 88.000 Mitarbeitern in 167 Ländern einzigen weltweit tätigen Prüfungs- und Beratungsorganisation mit europäischen Wurzeln.

www.bdo.de

KONTAKT

BDO AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Kerstin Robohm-Scholl
Partnerin, Steuerberaterin
Telefon: +49 511 33802-55
kerstin.robohm-scholl@bdo.de

dem 1. Juli 2020 – für folgende gekaufte oder geleaste Fahrzeuge beantragt werden:

- neue Fahrzeuge, die nach dem 3. Juni 2020 und bis einschließlich zum 31. Dezember 2021 erstmalig zugelassen werden, sowie
- junge gebrauchte Fahrzeuge, deren Erstzulassung nach dem 4. November 2019 und die Zweitzulassung zwischen dem 3. Juni 2020 und dem 31. Dezember 2021 erfolgt.

Listenneupreis unter EUR 40.000:	Bundesanteil	Herstelleranteil	Kaufprämie
Batterieelektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge	6.000 EUR	3.000 EUR	9.000 EUR
Von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug	4.500 EUR	2.250 EUR	6.750 EUR

Listenneupreis bis EUR 65.000:	Bundesanteil	Herstelleranteil	Kaufprämie
Batterieelektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge	5.000 EUR	2.500 EUR	7.500 EUR
Von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug	3.750 EUR	1.875 EUR	5.625 EUR

II. STEUERLICHE FÖRDERUNGEN

Mit dem Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften traten im Dezember 2019 zahlreiche Änderungen in Kraft getreten. Die Anwendungen beziehen sich immer auf Elektrofahrzeuge, emissionsfreie Elektrofahrzeuge, Hybridelektrofahrzeuge und Elektrofahräder (E-Bikes). Sind bei den verschiedenen Förderungen „Fahrzeuge“ genannt, liegen die jeweiligen gesetzlichen Voraussetzungen vor.

1. EINKOMMENSTEUER

a) Betriebliche Elektronutzfahrzeuge bzw. -lastenfahrräder: Sonderabschreibung nach § 7c EStG

Die Sonderabschreibung kann erstmalig für nach dem 31. Dezember 2019 angeschaffte neue Elektronutzfahrzeuge⁵ oder elektrisch betriebene Lastenfahrräder genutzt werden, nicht jedoch für Hybridelektronutzfahrzeuge. Die Regelung ist (derzeit) auf Anschaffungen bis einschließlich 2030 befristet.

Die Förderung besteht darin, dass im Jahr der Anschaffung neben der normalen Abschreibung 50 % der tatsächlichen Anschaffungskosten als Sonderabschreibung geltend gemacht werden können. Eine betragsmäßige Begrenzung sieht das Gesetz nicht vor. Jedoch sind (nachträgliche) Minderungen der Bemessungsgrundlage (z. B. Umweltbonus) zu berücksichtigen.

Die Sonderabschreibung kann nur im Jahr der Anschaffung geltend gemacht werden. Es ist nicht möglich, diese über mehrere Jahre zu verteilen, diese nachzuholen oder vom Satz von 50 % abzuweichen. Bei Inanspruchnahme der Abschreibung nach § 7c EStG kann für das gleiche Wirtschaftsgut keine weitere Sonderabschreibung im Rahmen eines Investitionsabzugsbetrages nach § 7g EStG geltend gemacht werden. Ebenso ist zu beachten, dass die Anschaffungskosten sowie die Angaben zu den Voraussetzungen dem Finanzamt nach amtlich vorgeschriebenen Datensätzen durch Datenfernübertragung übermittelt werden. Die elektronische Übermittlung ist damit eine zwingende Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Sonderabschreibung.

b) Privatnutzung von Elektrofahrzeugen

Für die Versteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung von betrieblichen Elektrofahrzeugen⁶ wurden in den vergangenen Jahren bereits einige Vergünstigungen eingeführt. Diese wurden zwischenzeitlich verlängert oder teilweise sogar verbessert. Die Förderung kommt Freiberuflern und Gewerbetreibenden, aber auch Arbeitnehmern mit Dienstwagen zu Gute. Je nach Zeitpunkt der Erstzulassung sind im Rahmen der 1 %-Methode oder der Fahrtenbuchmethode unterschiedliche Ermittlungsvarianten für die Bemessungsgrundlage anzuwenden:

Für alle von 2013 bis 2018 angeschafften Elektrofahrzeuge findet eine Förderung durch den sog. Nachteilsausgleich statt. Diese Regelung ist nicht verlängert worden und soll planmäßig Ende 2022 auslaufen. Bei dem Nachteilsausgleich wird der Bruttolistenpreis pauschal um die Beträge für das Batteriesystem gekürzt. Bei einer Anschaffung im Jahr 2020 um EUR 150 pro kWh Batteriekapazität, höchstens um EUR 6.500. Bei einem Kauf in 2021 sind es nur noch EUR 100 pro kWh Batteriekapazität, max. EUR 6.000.

Seit 2019 und nach derzeitiger Rechtslage bis zum Jahr 2030 erfolgt die Förderung durch eine Halbierung des Bruttolistenpreises. Ebenfalls können die Aufwendungen, z. B. Miete, Leasingkosten, etc. bei der Fahrtenbuchberechnung zu 50 % berücksichtigt werden. Unverändert ist bei der Ermittlung des geldwerten Vorteils die gesetzlich vorgesehene Kostendeckelung zu beachten.

Die Erneuerung und Berechnung der 1 %-Methode oder Fahrtenbuchmethode sind ebenso anzuwenden für verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeuge einzuordnende Elektrofahräder⁷.

⁵ Kleine, mittlere und große Nutzfahrzeuge der EG-Klassen N1, N2 und N3 sind auch sog. batterieelektrische Fahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge.

⁶ § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 Halbsatz 2 EStG.

⁷ Geschwindigkeit über 25 km/h; Haftpflichtversicherung und Zulassung notwendig; z.B. S-Pedelec oder E-Bikes.

c) Privatnutzung von Hybridelektrofahrzeugen

Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen⁸ ist bei der Bemessungsgrundlage für den steuerpflichtigen geldwerten Vorteil ebenfalls eine Halbierung vorzunehmen. Ab einer Anschaffung im Jahr 2022 verschärfen sich die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Begünstigung: Die Fahrzeuge müssen dann

- eine Mindestreichweite mit reinem Elektroantrieb von 60 km haben, bei Anschaffung in 2025 bis 2030 eine Mindestreichweite von 80 km oder
- eine Höchstemission von 50 g CO²/km aufweisen.

Für Fahrzeuge, die die Voraussetzungen nicht erfüllen, kann weiterhin der oben erläuterte Nachteilsausgleich in Anspruch genommen werden.

d) Privatnutzung für bestimmte emissionsfreie Elektrofahrzeuge

Als Bemessungsgrundlage des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung bestimmter emissionsfreier Elektrofahrzeuge⁹ kann rückwirkend ab 2019 der Bruttolistenpreis nur zu 25 % berücksichtigt werden. Folgende Voraussetzungen sind zu beachten:

- Anschaffung nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2031,
- keine Kohlendioxidemission und
- der Bruttolistenpreis darf bei Anschaffung bis Dezember 2019 nicht mehr als EUR 40.000, bei Anschaffung ab Januar 2020 nicht mehr als EUR 60.000 betragen.

Übersteigt der Bruttolistenpreis diese Höchstbeträge, kann als Förderung die Bemessungsgrundlage nur halbiert werden.

e) Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 46 EStG

Der vom Arbeitgeber gewährte Vorteil des elektrischen Aufladens eines Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers ist von der Einkommensteuer befreit. Dies gilt auch bei dem Arbeitnehmer zur privaten Nutzung zeitweise überlassenen betrieblichen Ladevorrichtungen.

Wird der geldwerte Vorteil nach der 1 %-Methode ermittelt, ist die Überlassung des Stroms darin bereits abgegolten und die Steuerbefreiung wirkt sich nicht mehr aus. Wird der geldwerte Vorteil jedoch anhand eines Fahrtenbuchs ermittelt, bleiben die Kosten für den Ladestrom außer Ansatz (steuerfrei). Die Begünstigung kann nicht für das Aufladen bei einem Dritten genutzt werden. Genauso kann die Steuerbefreiung nicht auf das Nutzen von Ladevorrichtungen durch Geschäftsfreunde oder Kunden ausgeweitet werden. Ebenso ist zu beachten, dass der Arbeitgeber eine Pauschalbesteuerung nach § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG i.H.v. 25 % für die verbilligte oder unentgeltliche Überlassung wählen kann.

f) Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 37 EStG

Handelt es sich um ein elektrisches Fahrrad, welches jedoch nicht die Voraussetzungen eines Kraftfahrzeugs erfüllt, ist es wie jedes gängige Fahrradmodell einzustufen. Übernimmt der Arbeitsgeber die Kosten für das Rad zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn, ist der Vorteil steuer- und sozialversicherungsfrei. Ebenso entfällt die Anrechnung auf die Entfernungspauschale. Wird jedoch das Fahrrad durch eine anteilige Gehaltsumwandlung des Arbeitnehmers mitfinanziert, entfällt eine Steuerbefreiung. Zusätzlich ist eine private Nutzung mit einem Durchschnittswert zu berücksichtigen. Bei der Gestellung eines gängigen Fahrradmodells ist die Pauschalbesteuerung nach § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 7 EStG i.H.v. 25 % zu beachten.

2. GEWERBESTEUER

Die Förderung der Elektromobilität enthält auch eine Vergünstigung bei den Gewerbesteuer-Hinzurechnungen i.S.d. § 8 Nr. 1 Buchstabe d) GewStG. Werden reine Elektrofahrzeuge gemietet oder geleast, brauchen die Aufwendungen mit nur 10 % (bisher bzw. bei anderen Wirtschaftsgütern 20 %) bei der Ermittlung des Gewerbeertrags hinzugerechnet werden. Die Vergünstigung ist allerdings nur für Entgelte anwendbar, die auf ab 2020 abgeschlossenen Verträgen beruhen.


3. KRAFTFAHRZEUGSTEUER

Durch das Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz dahingehend geändert, dass für Elektrofahrzeuge¹⁰ bei erstmaliger Zulassung zwischen dem 18. Mai 2011 und dem 31. Dezember 2020 für zehn Jahre eine Steuerbefreiung in Anspruch genommen werden kann (§ 3d Abs. 1 Satz 2 KraftStG). Hybridelektrofahrzeuge sind von der Begünstigung ausgenommen.

8 Eine Höchstemission von 50 g CO²/km oder eine elektrische Mindestfahrleistung von 40 km, § 3 Abs. 2 Nr. 1 oder Nr. 2 EmoG, besitzt mind. zwei Energiewandler, mit zumindest einer elektr. Antriebsmaschine § 2 Nr. 3 EmoG

9 Reines Batterieelektrofahrzeug; mit einem Antrieb ausschließlich durch elektrische Maschinen; Energiespeicher ist zumindest von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar, § 2 Nr. 2 EmoG, z.B. Fahrzeug mit Brennstoffzellen.

10 Dies gilt nur für Elektromotoren, die ganz oder teilweise aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden.



BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Fuhrentwiete 12
20355 Hamburg

www.bdo.de

Die Informationen in dieser Publikation haben wir mit der gebotenen Sorgfalt zusammengestellt. Sie sind allerdings allgemeiner Natur und können im Laufe der Zeit naturgemäß ihre Aktualität verlieren. Demgemäß ersetzen die Informationen in unseren Publikationen keine individuelle fachliche Beratung unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalls. BDO übernimmt demgemäß auch keine Verantwortung für Entscheidungen, die auf Basis der Informationen in unseren Publikationen getroffen werden, für die Aktualität der Informationen im Zeitpunkt der Kenntnisnahme oder für Fehler und/oder Auslassungen.

BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts, ist Mitglied von BDO International Limited, einer britischen Gesellschaft mit beschränkter Nachschusspflicht, und gehört zum internationalen BDO Netzwerk voneinander unabhängiger Mitgliedsfirmen. BDO ist der Markenname für das BDO Netzwerk und für jede der BDO Mitgliedsfirmen.

Copyright © BDO 2020

