

# FÖRDERUNG DER E-MOBILITÄT: ZUSCHÜSSE UND STEUERLICHE ASPEKTE



E-Mobilität erscheint derzeit als Grundbaustein für die Energiewende, um die Umweltbelastung nachhaltig zu reduzieren. Das Spektrum reicht von E-Bikes, Elektro-Motorrädern über E-Autos sowie E-Bussen 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 letztlich die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verringert werden.

Der Gesetzgeber fördert deshalb mit Zuschüssen und steuerlichen Vergünstigungen einen Umstieg auf die E-Mobilität. Die wichtigsten Maßnahmen mit ihren Folgewirkungen stellen wir Ihnen nachfolgend vor.

## I. ZUSCHÜSSE

### 1. UMWELTBONUS UND INNOVATIONSPRÄMIE

Zum Erreichen der Klimaziele 2030 trat am 19. Februar 2020 eine angepasste [Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen \(Umweltbonus\)](#) 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 Elektrofahrzeuge<sup>1</sup>, Hybridelektrofahrzeuge<sup>2</sup> oder junge gebrauchte Elektrofahrzeuge<sup>3</sup> sein. Das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle hat eine [Aufstellung](#) der begünstigten Fahrzeugmodelle veröffentlicht. Die Förderung ist bis zum 31. Dezember 2025 befristet.

Am **8. Juli 2020** und am **16. November 2020** traten weitere Anpassungen zur o.g. Richtlinie in Kraft. Mit der ab 8. Juli 2020 wirksamen Änderung wurde die sog. Innovationsprämie eingeführt. Aufgrund der Anpassung am 16. November 2020 kann der Umweltbonus auch mit anderen Förderprogrammen kombiniert werden. Voraussetzung dafür ist, dass der jeweilige Fördermittelgeber eine Vereinbarung mit dem Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) abgeschlossen hat. Zudem ist vorgesehen, dass die Förderung beim Leasing abhängig von der Leasingdauer gestaffelt wird, wenn der Vertrag eine Laufzeit von weniger als 24 Monate vorsieht.<sup>4</sup>

#### a) Umweltbonus

Der Umweltbonus kann mit Zulassung ab 5. November 2019 bis einschließlich 3. Juni 2020 und - nach derzeitiger Kenntnis - ab 1. Januar 2022 bis einschließlich 31. Dezember 2025 beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle beantragt werden.

Für den Zeitraum 4. Juni 2020 bis 31. Dezember 2021 wird die unter b) dargestellte Innovationsprämie gezahlt.

<sup>1</sup> Reines Batterieelektrofahrzeug i.S.d. § 2 Nr. 2 EmoG oder Brennstoffzellenfahrzeug i.S.d. § 2 Nr. 4 EmoG.

<sup>2</sup> Extern aufladbares Hybridelektrofahrzeug i.S.d. § 2 Nr. 3 EmoG.

<sup>3</sup> Im Fall der Zweitzulassung darf das Fahrzeug max. 12 Monate erstzugelassen gewesen sein, eine Laufleistung von max. 15.000 km aufweisen und nachweislich nicht durch den Umweltbonus oder eine vergleichbare staatliche Förderung in einem anderen EU-Staat gefördert worden sein.

<sup>4</sup> Die nachfolgend genannten Beträge gelten für eine Leasingdauer von über 23 Monaten. Bei einer Leasingdauer von 6 bis 11 Monaten bzw. von 12 bis 23 Monaten werden jeweils andere, geringere Prämien gewährt.

## ÜBER BDO

BDO zählt mit über 2.000 Mitarbeitern an 27 Offices zu den führenden Gesellschaften für Wirtschaftsprüfung und prüfungsnahen Dienstleistungen, Steuerberatung und wirtschaftsrechtliche Beratung sowie Advisory in Deutschland.

Die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist Gründungsmitglied von BDO International (1963), der mit heute über 91.000 Mitarbeitern in 167 Ländern einzigen weltweit tätigen Prüfungs- und Beratungsorganisation mit europäischen Wurzeln.  
[www.bdo.de](http://www.bdo.de)

## KONTAKT

BDO AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



**KATRIN DRIESCH**

Senior Managerin, Dipl.-Kffr.  
Steuerberaterin  
Telefon: +49 40 30293-153  
[katrin.driesch@bdo.de](mailto:katrin.driesch@bdo.de)



**ROLAND SPEIDEL**

Senior Manager  
Rechtsanwalt, Steuerberater  
Telefon: +49 40 30293-133  
[roland.speidel@bdo.de](mailto:roland.speidel@bdo.de)

Listenneupreis bis 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) Innovationsprämie

Für die Zeit vom 4. Juni 2020 bis zum 31. Dezember 2021 wird der Bundesanteil am Umweltbonus zeitlich begrenzt verdoppelt und als sog. Innovationsprämie ausgezahlt. Die erhöhte Prämie kann für folgende gekaufte oder geleaste Fahrzeuge beantragt werden:

- neue Fahrzeuge, die nach dem 3. Juni 2020 und bis einschließlich 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 bis 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



**HINWEIS:** Ob und inwieweit die Erhöhung des Bundesanteils am Umweltbonus über den 31. Dezember 2021 hinaus verlängert wird, ist derzeit noch nicht bekannt; eine Anpassung der Förderrichtlinie liegt jedenfalls noch nicht vor. Da die Förderung erst mit der Zulassung beantragt werden kann, können Neuwagenkäufer, die ihr Fahrzeug erst im Jahr 2022 geliefert bekommen, derzeit nur mit dem regulären Umweltbonus rechnen.

## 2. HANDELS- UND ERTRAGSTEUERRECHTLICHE BEHANDLUNG VON ZUSCHÜSSEN

Auch wenn es sich bei den Zuschüssen in Form des Umweltbonus resp. der Innovationsprämie i.d.R. um nicht rückzahlbare Zuschüsse des Staates handelt, haben empfangsberechtigte Unternehmen diese als Betriebseinnahme für handels- und steuerrechtliche Zwecke zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist zwischen Investitionszuschüssen und Aufwands- bzw. Ertragszuschüssen zu unterscheiden. Dabei wird ein Investitionszuschuss vorrangig für die Anschaffung bzw. Herstellung eines Wirtschaftsguts gewährt; ein Aufwands- bzw. Ertragszuschuss soll darüber hinaus auch sonstige Vorhaben, wie beispielsweise das Leasing bestimmter Elektrofahrzeuge, fördern.

Bei Investitionszuschüssen hat der Zuschussempfänger ein Wahlrecht: Er kann die Zuwendung sofort als Betriebseinnahme versteuern oder diese von den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten der Anlagegüter absetzen. Entscheidet er sich für die Sofortversteuerung, ist ertragsteuerlich - abweichend von der handelsrechtlichen Vorgehensweise - ein passiver Rechnungsabgrenzungsposten allerdings zu versagen.

Aufwands- und Ertragszuschüsse sind sofort zu berücksichtigende Betriebseinnahmen; eine Aktivierung kommt nicht in Betracht. Dabei ist jedoch eine periodengerechte Ertragsrealisation über den bewilligten Förderzeitraum mittels eines passiven Rechnungsabgrenzungspostens vorzunehmen. Dies gilt gleichermaßen für die Handels- und Steuerbilanz.

## II. STEUERLICHE FÖRDERUNGEN

Mit dem „Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“<sup>5</sup> traten im Dezember 2019 diverse steuerliche Förderungen in Kraft. Das BMF greift diese u.a. in seinem [Schreiben vom 5. November 2021](#) auf. Die Förderungen beziehen sich immer auf Elektrofahrzeuge, emissionsfreie Elektrofahrzeuge, Hybridelektrofahrzeuge und Elektrofahräder (E-Bikes). Deren vorgeschriebenen technischen Voraussetzungen sind bei nachfolgend genannten „Fahrzeugen“ jeweils zu berücksichtigen.

<sup>5</sup> BGBl. 2019 I, 2451.

## 1. EINKOMMENSTEUER

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

Die Sonderabschreibung nach § 7c EStG kann erstmalig für nach dem 31. Dezember 2019 und vor dem 1. Januar 2031 angeschaffte neue Elektronutzfahrzeuge oder elektrisch betriebene Lastenfahrräder genutzt werden, nicht jedoch für Hybridelektronutzfahrzeuge. Vorausgesetzt wird die Anschaffung von Neufahrzeugen, die bislang nicht genutzt worden sind; gebrauchte Elektronutzfahrzeuge und elektrisch betriebene Lastenfahrräder sind also nicht begünstigt. Darüber hinaus muss das jeweilige Fahrzeug bzw. Lastenfahrrad zum Anlagevermögen gehören; die Sonderabschreibung kann damit nur im Bereich der Gewinneinkünfte geltend gemacht werden, nicht bei den Überschusseinkünften.



**HINWEIS:** Die Regelung tritt allerdings insgesamt erst nach Abschluss des von der EU-Kommission durchgeführten Beihilfverfahrens in Kraft, weshalb § 7c EStG derzeit noch kein geltendes Recht darstellt.

Als Förderung können im Jahr der Anschaffung neben der linearen Regel-Abschreibung (§ 7 Abs. 1 EStG) 50 % der tatsächlichen Anschaffungskosten als Sonderabschreibung geltend gemacht werden. Eine betragsmäßige Begrenzung sieht das Gesetz nicht vor. Jedoch sind (nachträgliche) Minderungen der Bemessungsgrundlage (z. B. Umweltbonus) zu berücksichtigen.

Die Sonderabschreibung kommt nur im Jahr der Anschaffung in Betracht. 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, wie beispielsweise jene zur Förderung kleiner und mittlerer Betriebe i.S.d. § 7g Abs. 5 EStG, in Anspruch genommen werden; die Inanspruchnahme des Investitionsabzugsbetrags i.S.d. § 7g Abs. 1 EStG ist hingegen nicht ausgeschlossen.

Dem Finanzamt sind die Anschaffungskosten sowie die Angaben zu den Voraussetzungen nach amtlich vorgeschriebenen Datensätzen durch Datenfernübertragung zu übermitteln.

### b) Privatnutzung betrieblicher Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge

Bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Elektro- und extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge wurden in den vergangenen Jahren bereits einige Vergünstigungen eingeführt (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG). Diese wurden zwischenzeitlich verlängert oder teilweise sogar verbessert. Die Förderung kommt Freiberuflern und Gewerbetreibenden, aber auch Arbeitnehmern mit Dienstwagengestellung 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 Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge wird der Bruttolistenpreis bei Ermittlung des geldwerten Vorteils pauschal um die darin enthaltenen Kosten für das Batteriesystem gemindert; dies gilt korrespondierend auch für die Fahrtenbuchmethode.<sup>6</sup> Seit 2019 - und nach derzeitiger Rechtslage bis zum Jahr 2030 - erfolgt die Förderung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen grundsätzlich nicht mehr durch die zuvor beschriebene pauschale Minderung, sondern durch eine Halbierung des Bruttolistenpreises.<sup>7</sup>

Nur wenn die Voraussetzungen für eine Halbierung der Bemessungsgrundlage nicht vorliegen, ist der Bruttolistenpreis für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2023 angeschafft wurden bzw. werden, ggf. um die Kosten für das Batteriesystem zu mindern. Die dabei zu verwendenden Minderungs- und Höchstbeträge richten sich nach dem Anschaffungsjahr des Fahrzeugs. Werden Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge gebraucht erworben, richtet sich der Minderungsbetrag nach dem Jahr der Erstzulassung. Es besteht folgende Staffelung:

Anschaffungsjahr	Minderungsbetrag je kWh Speicherkapazität EUR	Höchstbetrag EUR
2013 oder früher	500 EUR	10.000 EUR
2014	450	9.500
2015	400	9.000
2016	350	8.500
2017	300	8.000
2018	250	7.500
2019	200	7.000
2020	150	6.500
2021	100	6.000
2022	50 EUR	5.500 EUR

<sup>6</sup> Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz vom 26. Juni 2013, BGBl. 2013 I, 1809.

<sup>7</sup> Gesetz zur Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 (BGBl. 2016 I, 2498), Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2018 (BGBl. 2018 I, 2338) und Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 (BGBl. 2019 I, 2451) sowie Zweites Corona-Steuerhilfegesetz vom 29. Juni 2020 (BGBl. 2020 I, 1512).

Ab dem Veranlagungszeitraum 2020 kommt es für reine Elektrofahrzeuge sogar zur **Viertelung** des Bruttolistenpreises, wenn das im Anschaffungszeitraum vom 1. Januar 2019 bis 31. Dezember 2030 erworbene Fahrzeug keine Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer hat und der Bruttolistenpreis des Fahrzeugs nicht mehr als EUR 60.000 beträgt; bei einem Bruttolistenpreis von mehr als EUR 60.000 bleibt es bei der Halbierung des Bruttolistenpreises.

Für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge kommt ausschließlich die **Halbierung** des Bruttolistenpreises zum Tragen, wenn das Fahrzeug eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 g CO<sup>2</sup>/km hat oder die Mindestreichweite 40 Kilometer beträgt.<sup>8</sup> Ab dem Jahr 2022 werden an die zu erreichende Mindestreichweite stufenweise höhere Anforderungen gestellt:

- 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2024: Reichweite von mindestens 60 Kilometern
- 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2030: Reichweite von mindestens 80 Kilometern

Die Vorgaben hinsichtlich des Schadstoffausstoßes von höchstens 50 g CO<sup>2</sup>/km bleiben allerdings unverändert.

Wie bisher ist bei der Ermittlung des geldwerten Vorteils die gesetzlich vorgesehene Kostendeckelung zu beachten, d.h. die pauschalen Wertansätze sind höchstens mit dem Betrag der Gesamtkosten des Fahrzeugs anzusetzen.

Stromkosten sind bei Anwendung der 1 %-Methode bereits abgegolten.

Bei der Fahrtenbuchmethode werden die Aufwendungen, z. B. Miete, Leasingkosten, etc., zur Ermittlung des geldwerten Vorteils nur zu 50 % bzw. 25 % berücksichtigt. Außerdem sind die Kosten für den vom Arbeitgeber steuerfrei gestellten Ladestrom aus den Gesamtkosten herauszurechnen; die Kosten für die Ladevorrichtung bleiben ebenfalls unberücksichtigt.

Die Änderungen in den technischen Voraussetzungen sowie den Berechnungen der 1 %- oder der Fahrtenbuchmethode sind auch auf verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeuge einzuordnende Elektrofahräder<sup>9</sup> anzuwenden.

Für umsatzsteuerliche Zwecke darf keine Kürzung des Bruttolistenpreises für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge vorgenommen werden. Ebenso erfolgt im Rahmen der Fahrtenbuchmethode keine Kürzung der insgesamt entstandenen Aufwendungen um Aufwendungen, die auf das Batteriesystem bei Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen entfallen.

### c) Steuerbefreiung für das elektrische Aufladen (§ 3 Nr. 46 EStG)

Der vom Arbeitgeber gewährte Vorteil für das elektrische Aufladen eines privaten Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens ist von der Einkommensteuer befreit, wenn die Lademöglichkeit zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erfolgt. Dies gilt auch für dem Arbeitnehmer zur privaten Nutzung zeitweise überlassenen betrieblichen Ladevorrichtungen. Mit dem [BMF-Schreiben vom 29. September 2020](#) erstreckt die Finanzverwaltung diese Steuerbefreiung nun auch auf das kostenfreie oder verbilligte Laden von Elektrokleinstfahrzeugen.<sup>10</sup>

Die Regelung gilt seit dem 1. Januar 2017 und ist derzeit bis zum 31. Dezember 2030 anzuwenden.

Die Begünstigung gilt jedoch nicht für das Aufladen bei einem Dritten (z.B. Stromtankstellen); in diesem Fall kann allerdings die Sachbezugsfreigrenze i.H.v. EUR 44 (ab 1. Januar 2022: EUR 50) in Anspruch genommen werden, soweit sie nicht bereits ausgeschöpft ist. Genauso kann die Steuerbefreiung nicht auf das Nutzen von Ladevorrichtungen durch Geschäftsfreunde oder Kunden ausgeweitet werden.

Für eine verbilligte oder unentgeltliche Überlassung einer Ladevorrichtung oder damit zusammenhängenden Zuschüssen an seine Arbeitnehmer kann der Arbeitgeber eine Pauschalbesteuerung nach § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG i.H.v. 25 % wählen.

### d) Steuerbefreiung für ein elektrisches Fahrrad (§ 3 Nr. 37 EStG)

Ein elektrisches Fahrrad, das nicht die Voraussetzungen eines Kraftfahrzeugs erfüllt,<sup>11</sup> ist wie jedes gängige nicht motorbetriebene Fahrrad einzustufen. Übernimmt der Arbeitgeber die Kosten für ein Rad zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn, ist der Vorteil steuer- und sozialversicherungsfrei. Dieser Vorteil mindert nach dem Willen des Gesetzgebers, umweltfreundliches Engagement zu fördern, auch nicht die Aufwendungen des Arbeitnehmers für seine Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte; es erfolgt also keine Anrechnung auf die sog. Entfernungspauschale.

Die Steuerbefreiung entfällt jedoch, wenn das Fahrrad durch eine anteilige Gehaltsumwandlung des Arbeitnehmers mitfinanziert wird. Zusätzlich ist eine private Nutzung mit der 1 %-, 0,03 %- oder Fahrtenbuchmethode 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.

Die Regelungen waren zunächst bis 2021 befristet, wurden aber durch das „Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“ vom 12. Dezember 2019<sup>12</sup> bis zum Ablauf des Jahres 2030 verlängert.

### e) Auslagenersatz für Stromkosten (§ 3 Nr. 50 EStG)

Werden Stromkosten für ein privates Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug des Mitarbeiters vom Arbeitgeber erstattet, handelt es sich um steuerpflichtigen Arbeitslohn. Werden jedoch Kosten für ein betriebliches Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug erstattet, welches dem Mitarbeiter zur privaten Nutzung überlassen wurde, liegt ein steuer- und sozialversicherungsfreier Auslagenersatz vor.

<sup>8</sup> § 3 Abs. 2 Nr. 1 oder 2 Elektromobilitätsgesetz.

<sup>9</sup> Geschwindigkeit über 25 km/h; Haftpflichtversicherung und Zulassung notwendig; z.B. S-Pedelec oder E-Bikes.

<sup>10</sup> Fahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h, z.B. Tretroller oder Segways.

<sup>11</sup> Keine Kraftfahrzeuge sind u. A. Fahrräder, die mit einem elektrischen Hilfsantrieb von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind und die keine Geschwindigkeit von 25 km/h oder mehr erreichen.

<sup>12</sup> BGBl. 2019 I, 2451.

Bereits das [BMF-Schreiben vom 26. Oktober 2017](#) ließ festgelegte Pauschalen zur Vereinfachung des Auslagenersatzes zu. Mit BMF-Schreiben vom 29. September 2020 wurden die Pauschalen für das Aufladen eines Dienstwagens ab dem 1. Januar 2021 wie folgt angehoben:

	Lademöglichkeit beim Arbeitgeber		Keine Lademöglichkeit beim Arbeitgeber	
	01.01.2017 bis 31.12.2020	01.01.2021 bis 31.12.2030	01.01.2017 bis 31.12.2020	01.01.2021 bis 31.12.2030
Elektrofahrzeug	20 EUR	30 EUR	50 EUR	70 EUR
Hybridelektrofahrzeug	10 EUR	15 EUR	25 EUR	35 EUR

Sollten die Kosten für das private Laden des Dienstwagens höher als die Pauschalen sein, können die über einen gesonderten Stromzähler (stationär oder mobil) nachgewiesenen tatsächlichen Kosten steuer- und sozialversicherungsfrei erstattet werden. Zum Nachweis des betrieblichen Nutzungsanteils an den ansonsten privaten Stromkosten werden Aufzeichnungen für einen repräsentativen Zeitraum von drei Monaten als ausreichend angesehen. Neben dem Einkaufspreis für die verbrauchten Kilowattstunden Strom ist auch ein zu zahlender Grundpreis anteilig zu berücksichtigen.

#### f) Zusätzlichkeitskriterium

Alle o.g. Vergünstigungen können nur in Anspruch genommen werden, wenn die genannten Leistungen zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt werden. Gehaltsumwandlungen sind ausgeschlossen. Hierzu verwies das BMF auf das Schreiben vom 5. Februar 2020. Danach war das Zusätzlichkeitskriterium nur erfüllt, wenn

- ▶ die Leistung nicht auf den Anspruch auf Arbeitslohn angerechnet wird,
- ▶ der Anspruch auf Arbeitslohn nicht zugunsten der Leistung herabgesetzt wird,
- ▶ die verwendungs- oder zweckgebundene Leistung nicht anstelle einer bereits vereinbarten künftigen Erhöhung des Arbeitslohns gewährt wird und
- ▶ bei Wegfall der Leistung der Arbeitslohn nicht erhöht wird.

Mit dem JStG 2020 vom 21. Dezember 2020<sup>13</sup> wurde das Zusätzlichkeitskriterium mit genau diesem Wortlaut in einem neuen § 8 Abs. 4 EStG zur Absicherung der Rechtslage gesetzlich geregelt.

## 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 bzw. extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (Kohlendioxidemission von höchstens 50 g je gefahrenen Kilometer oder Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 60 km<sup>14</sup>) gemietet oder geleast, brauchen die Aufwendungen mit nur 10 % (bisher bzw. bei anderen Wirtschaftsgütern 20 %) bei der Ermittlung des Gewerbeertrags hinzugerechnet werden. Dies gilt auch für Fahrräder, die keine Kraftfahrzeuge sind. Die Vergünstigung ist allerdings nur für Entgelte anwendbar, die auf ab dem Jahr 2020 abgeschlossenen Verträgen beruhen.

Die damit verbundenen Aufwendungen sollten daher auf einem separaten Buchhaltungskonto (SKR 03: 4575; SKR 04: 6565) erfasst werden.

## 3. UMSATZSTEUER

Bei dem Umweltbonus o.ä. handelt es sich um einen echten Zuschuss gem. Abschnitt 10.2 Abs. 7 UStAE, da dieser unabhängig von einer bestimmten Leistung gewährt und im überwiegend öffentlich-rechtlichen Interesse gezahlt wird (Förderung umweltpolitischer Aspekte). Ein echter Zuschuss ist umsatzsteuerlich nicht steuerbar und damit auch nicht steuerpflichtig.

Gewerbliche Leasingnehmer können den Anspruch an den Bundesanteil am Umweltbonus an den Leasinggeber oder den Händler abtreten. Bei Abtretung an den Leasinggeber stellt der Umweltbonus eine umsatzsteuerpflichtige Leasingsonderzahlung dar. Bei Abtretung an den Händler liegt ein durchgeleitetes Entgelt vor. In beiden Konstellationen steht dem Leasingnehmer der Vorsteuerabzug grundsätzlich zu.

## 4. KRAFTFAHRZEUGSTEUER


Elektrofahrzeuge i. S. d. § 9 Abs. 2 KraftStG<sup>15</sup> sind derzeit für die Dauer von zehn Jahren ab dem Tag der erstmaligen Zulassung von der Kraftfahrzeugsteuer befreit (§ 3d KraftStG). Dies gilt für erstmalige Zulassungen vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2025.<sup>16</sup> Die Steuerbefreiung gilt längstens bis zum 31. Dezember 2030. Auch für Fahrzeuge, die zwischen dem 18. Mai 2016 und dem 31. Dezember 2025 zu einem Elektroauto gem. § 9 Abs. 2 KraftStG umgerüstet wurden, gilt die Regelung entsprechend. Hybridelektrofahrzeuge sind von der Begünstigung ausgenommen. Nach Ablauf der zehn Jahre bzw. nach dem 31. Dezember 2030 kann eine 50 %ige Steuerbefreiung der eigentlich zu entrichtenden Kraftfahrzeugsteuer in Anspruch genommen werden.

<sup>13</sup> BGBl. 2020 I, 3096.

<sup>14</sup> Bei Verträgen ab dem 1. Januar 2025 wird eine Reichweite von 80 km gefordert, vgl. § 36 Abs. 4 GewStG.


<sup>15</sup> Dies gilt nur für Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden (§ 9 Abs. 2 KraftStG).

<sup>16</sup> Siebtes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 16. Oktober 2020, BGBl. 2020 I, 2184.



BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Fuhrentwiete 12  
20355 Hamburg

[www.bdo.de](http://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.

© BDO