

Bachelorarbeit
im Bachelorstudiengang Betriebswirtschaft
an der Hochschule für angewandte Wissenschaften Neu-Ulm

Thema:
Steuerliche Förderung der Elektromobilität

Erstkorrektor: Prof. Dr. Christian Joos
Zweitkorrektor: Prof. Dr. Stefan Weber

Verfasser: Bianca Büchele (Matrikel-Nr.: 272265)

Thema erhalten: 30.06.2023
Arbeit abgeliefert: 27.10.2023

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	III
Abkürzungsverzeichnis	IV
1 Einleitung.....	1
1.1 Einordnung der Thematik	1
1.2 Inhalt und Aufbau.....	3
2 Steuerliche Förderung Elektroautos	4
2.1 Definition Elektroauto.....	4
2.2 Als Privatwagen	5
2.3 Als Dienstwagen	11
3 Steuerliche Förderung Plug-in-Hybride.....	17
3.1 Definition Plug-in-Hybrid	17
3.2 Als Privatwagen	18
3.3 Als Dienstwagen	20
4 Steuerliche Förderung Elektrofahrräder.....	23
4.1 Definition Elektrofahrräder	23
4.2 Gehaltsumwandlung	24
4.3 Gehaltsplus.....	25
5 Steuerliche Förderung E-Lastenfahrrad.....	26
5.1 Definition E-Lastenfahrrad	26
5.2 Erfüllungskriterien	27
5.3 Förderverfahren	29
5.4 Beispielrechnung	31
6 Fazit.....	32
7 Literaturverzeichnis.....	37
8 Eidesstattliche Erklärung	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auszug „Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge“	7
Abbildung 2: Auszug "Förderung von E-Lastenfahrzeugen"	28
Abbildung 3: Auszug "Förderung von E-Lastenfahrzeugen"	28
Abbildung 4: Eigene Darstellung in Anlehnung an kba	32

Abkürzungsverzeichnis

Akku	Akkumulator
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BEV	Battery Electric Vehicle
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EStG	Einkommensteuergesetz
kba	Kraftfahrt-Bundesamt
KFZ	Kraftfahrzeug
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle
PKW	Personenkraftwagen

1 Einleitung

1.1 Einordnung der Thematik

Damit Mobilität auch zukunftsfähig bleibt, empfindet es die Bundesregierung als essenziell, Antriebe von Fahrzeugen zu elektrifizieren. Gründe für die Förderung der Elektromobilität aus Sicht der Bundesregierung sind vielfältig. Wichtig ist dabei vor allem die Abhängigkeit von Erdöl zu minimieren und die Klimaziele zu erreichen.¹ Für das Erreichen dieser Ziele, ist es nötig die Emission von Treibhausgasen zu reduzieren. Dafür ist vor allem eine Umstellung im Bereich des Straßenverkehrs nötig.²

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren benötigen Rohöl in Form von Benzin. Deutschland ist dabei abhängig von Rohölexporten, Preise können dadurch von nicht vorhersehbaren Ereignissen bestimmt werden und starken Schwankungen unterliegen. Da Erdöl zu einem großen Teil für den Betrieb von Verbrennungsmotoren benötigt wird, sind hier die größten Einsparpotentiale. Die Mobilität auf Elektroantrieb umzustellen, bietet die Möglichkeit unabhängiger von Rohölexporten zu werden.³

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Nachhaltigkeit und die Reduzierung von Treibhausgasen. In Zusammenhang damit steht auch der Ausstoß von klimaschädlichen Gasen. Durch den Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird Kohlenstoffdioxid ausgestoßen. Da Elektrofahrzeuge emissionsfrei unterwegs sind, bietet ihr Einsatz vor allem in Großstädten die Möglichkeit die Luftbelastung zu reduzieren.⁴

Die steuerliche Förderung der Elektromobilität, soll dabei helfen Anreize zu schaffen und den Kauf von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu erleichtern.

Ziel der Bundesregierung ist es bis zum Jahr 2030 mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw auf Deutschlands Straßen vorzuweisen und damit die Anzahl an Verbrennern zu reduzieren. Mit Hilfe des sogenannten Umweltbonus möchte der Staat den Kauf von Elektrofahrzeugen erleichtern.⁵

¹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 2.

² Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 3.

³ Vgl. *Strathmann, T.*, Elektromobilität als disruptive Innovation, 2019, S. 24.

⁴ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 4 f.

⁵ Vgl. *Bundesregierung*, Neue Förderregeln für den Umweltbonus ab 2023, 2022.

Neben der Einführung von direkten Kaufprämien, wurden auch steuerliche Vorteile eingeführt. Um den Absatz von Elektrofahrzeugen zu steigern und auch den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid zu reduzieren wurden ertragsteuerliche Erleichterungen eingeführt. Vor allem Dienstwagenfahrer profitieren von Vergünstigungen.⁶

Die Bundesregierung erfüllt damit ihre Lenkungsfunction und schafft durch steuerliche Vorteile und die Einführung von Prämien, Anreize um die Elektromobilität voranzutreiben.⁷ Der Begriff Elektromobilität bezeichnet dabei alle Fahrzeuge, die durch elektrische Energie betrieben werden.⁸ Dazu zählen auch Elektrofahrräder, sowie -Lastenfahrräder, diese bieten besonders viel Potential für den Einsatz in Großstädten. Ihr Gebrauch reduziert dabei nicht nur Emissionen, sondern auch Lärm. Auch für diese Fahrzeuge bestehen oben genannte Förderungen.⁹

Durch das höhere Aufkommen von Elektrofahrzeugen steigt auch der Strombedarf. Damit auch die Stromerzeugung nachhaltig ist, muss die Produktion auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Durch den nationalen Entwicklungsplan wurde von der Bundesregierung festgelegt, dass regenerativ erzeugter Strom für die Elektromobilität verwendet werden muss. Nur durch die Nutzung von erneuerbaren Energien kann man die negativen Einflüsse auf die Umwelt reduzieren.¹⁰

Ziel dieser Arbeit ist es, alle Fördermaßnahmen aufzuzeigen, die die Politik eingeführt hat, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten.¹¹

Dabei wird hier nur auf die Förderungen für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen eingegangen. Die Bundesregierung unterstützt jedoch auch die Forschung und Entwicklung in diesem Bereich.

⁶ Vgl. *Graf, W./Nacke, A./Schalburg, M.*, Aktuelles Steuerrecht, 2023, S. 402.

⁷ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 257.

⁸ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 1.

⁹ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 5.

¹⁰ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 4.

¹¹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 5.

1.2 Inhalt und Aufbau

In dieser Bachelorarbeit werden ausführlich alle steuerlichen Maßnahmen, welche für die Förderung der Elektromobilität im aktuellen Steuerjahr existieren, aufgeführt.

Unter den Begriff Elektromobilität fallen dabei alle Fahrzeuge, die angetrieben werden durch elektrische Energie.¹² In dieser Arbeit werden dabei die wichtigsten Elektrofahrzeuge erwähnt. Darunter fallen Elektroautos, Plug-in-Hybride, E-Bikes und E-Lastenfahrräder. Elektrobusse und Elektromotorräder werden außenvor gelassen.

Dabei werden die unterschiedlichen Arten von Elektrofahrzeugen und deren spezifische Fördermöglichkeiten in einzelne Abschnitte unterteilt und dort zunächst mit Hilfe einer kurzen Definition beschrieben. Beginnend mit der Förderung für Elektroautos. Dort wird unterschieden, ob das Auto von einer Privatperson erworben wird oder ob es sich um einen Dienstwagen handelt. Der größte Teil dieser Arbeit befasst sich dabei mit den steuerlichen Förderungen für Elektroautos, da die Bundesregierung hier großzügige Förderungen bietet. Dabei unterscheiden sich die Förderungen für Privat- und Dienstfahrzeuge.

Vor allem Arbeitnehmer mit rein elektrischen Dienstwagen profitieren von ertragsteuerlichen Vorteilen.¹³ Aus Gründen der Vollständigkeit werden im darauffolgenden Abschnitt die Förderungen für Plug-in-Hybride als Privat- oder Geschäftswagen erwähnt und erläutert.

Folgend werden die Möglichkeiten des E-Bike Leasings für Arbeitnehmer aufgeführt. Arbeitgeber haben dabei die Wahl das Leasing als Gehaltsumwandlung oder Gehaltsplus anzubieten. Darauf folgt die steuerliche Förderung für E-Lastenfahrräder und -anhänger, untergliedert in die Erfüllungskriterien und das Förderverfahren.

Mit einem Fazit wird diese Bachelorarbeit geschlossen.

¹² Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 1.

¹³ Vgl. *Graf, W./Nacke, A./Schalburg, M.*, Aktuelles Steuerrecht, 2023, S. 402.

2 Steuerliche Förderung Elektroautos

2.1 Definition Elektroauto

In diesem Kapitel soll festgehalten werden, welche steuerlichen Förderungen für die Anschaffung von Elektroautos existieren und auch alle speziell für Dienstwagen bestehenden steuerliche Maßnahmen. Dieses Kapitel startet dabei zunächst mit der Definition.

Bei Elektroautos wird der Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor und der Tank durch einen Akku ausgetauscht. Dabei kommt eine spezielle Lithium-Ionen Batterie zum Einsatz, die deutlich schwerer ist als ein Kraftstofftank. Der Akku wird im Fahrzeugboden verbaut. Durch den tieferen Schwerpunkt kann mehr Fahrstabilität gewonnen werden.¹⁴

Der Elektroantrieb wandelt dabei die elektrische Energie in mechanische Antriebsenergie um. Durch Rekuperation können Elektromotoren die Bremsenergie nutzen, um den Akku aufzuladen. Elektroautos haben keine bis niedrige Verschleiß- und Wartungskosten aufgrund des einfachen Motoraufbaus.¹⁵ Bauteile wie Tank, Benzinpumpe, Öltank inklusive Öl, ein Auspuffsystem, Katalysator, sowie Anlasser und Lichtmaschine, werden nicht benötigt.¹⁶

Während der Fahrt produzieren Elektroautos kein Kohlenstoffdioxid. Sie sind also emissionsfrei und durch ihre besonders leise Fahrweise verursachen sie kaum Lärm.¹⁷

Für das Laden des Akkus ist ein Ladegerät nötig. Mittlerweile sind die Akkus und die dazu gehörenden Stecker größtenteils genormt und vereinheitlicht.¹⁸ Für das Gleichstrom-Schnellladen gibt es zwei unterschiedliche Ladesysteme. Japanische Hersteller verwenden dabei das CHAdeMO. Das Combined Charging System ist in Europa die beliebtere Variante.¹⁹ Andere Möglichkeiten den Akku aufzuladen sind das Laden über eine haushaltsübliche Steckdose, an einer Ladesäule oder über eine Wallbox.²⁰

¹⁴ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 10.

¹⁵ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 11 f.

¹⁶ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 13.

¹⁷ Vgl. *Strathmann, T.*, Elektromobilität als disruptive Innovation, 2019, S. 23.

¹⁸ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 19 f.

¹⁹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 103.

²⁰ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 104 f.

Für das Design von Elektrofahrzeugen haben sich die folgenden Varianten etabliert. Wird ein innovatives Design genutzt, um ein einzigartiges Modell zu entwickeln, spricht man von Purpose-Design. Ein Beispiel hierfür wäre unter anderem der Nissan Leaf oder der BMW i3. Verwenden Automobilfirmen bereits vorhandene Fahrzeugdesigns spricht man vom Conversion-Design. Hier werden bereits etablierte Fahrzeugmodelle umgerüstet, wie beispielsweise der E-Golf. Die Optik unterscheidet sich, wenn überhaupt, nur minimal. Statt mit einem Verbrennungsmotor, werden die Fahrzeuge mit Elektromotor ausgestattet.²¹

2.2 Als Privatwagen

Entscheidet man sich bei der Anschaffung eines neuen PKWs für den Kauf eines Elektroautos, kann man von verschiedenen steuerlichen Förderungen profitieren. Im Folgenden werden existierende Förderungen, die Privatpersonen in Anspruch nehmen können, aufgezeigt.

Begonnen wird dabei mit der Förderung, die das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle anbietet. Dort wird der Kauf eines Elektroautos durch eine Prämie unterstützt, welche auch als Umweltbonus bezeichnet wird. Seit dem 3. Juni 2020 zahlt das BAFA eine Innovationsprämie aus. Neuzulassungen nach diesem Tag erhalten den doppelten Betrag des Umweltbonus. Ausgezahlt wird die Innovationsprämie nur dann, wenn der Fahrzeughersteller einen Herstelleranteil in Höhe des Umweltbonus trägt. Der Umweltbonus und somit auch der Herstelleranteil beträgt 2.250 Euro. Die Innovationsprämie ist der verdoppelte Umweltbonus. Der Bundesanteil wird durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ausgezahlt und entspricht der Summe von 4.500 Euro.²²

Der Bundesanteil ist abhängig vom BAFA-Listenpreis. Nur Fahrzeuge mit einem Preis von maximal 40.000 Euro erhalten die gesamte Prämie in Höhe von 4.500 Euro. Elektrofahrzeuge, deren BAFA-Listenpreis die 40.000 Euro überschreiten, aber nicht den Preis von 65.000 Euro, werden mit einer reduzierten Fördersumme bezuschusst. Die Höhe der Innovationsprämie reduziert sich bei diesen Fahrzeugen auf 3.000 Euro. Hochpreisige

²¹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 8 f.

²² Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023, S. 6.

Elektrofahrzeuge, deren Listenpreise über 65.000 Euro liegen, erhalten keine Innovationsprämie.²³

Der hier erwähnte BAFA-Listenpreis, ist der Nettolistenpreis den die Hersteller dem BAFA mitteilen. Berechnungsgrundlage ist dabei das Basismodell, Sonderausstattungen werden außer Acht gelassen. Es gilt der Preis, der am Tag der Markteinführung, innerhalb Deutschlands, aufgerufen wurde. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zieht von diesem Betrag den Anteil, welcher vom Hersteller getragen werden muss, ab. Nur wenn die Förderung von Automobilhersteller oder Händler auch wirklich gewährt wurde, wird vom BAFA die Innovationsprämie ausgezahlt.²⁴

Dabei sind nicht alle Elektroautos förderfähig. Eine Auflistung aller förderfähigen Fahrzeuge ist zu finden auf der offiziellen Internetseite des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Nur Fahrzeugmodelle aus der Liste der förderfähigen Fahrzeuge können von der Förderung profitieren.²⁵

Die Anzahl an Modellen und Herstellern steigt stetig. Aktuell umfasst die Liste eine Auswahl von über 2.000 Modellen.²⁶

Auf die Liste der förderfähigen Fahrzeuge schaffen es nur Hersteller, die bereit sind den Umweltbonus auszuführen. Schon heute gibt es eine große Auswahl an verschiedenen Herstellern, die den Kauf unterstützen und den Herstelleranteil übernehmen. Allein Volkswagen hat 46 unterschiedliche Fahrzeugmodelle, die von der Förderung Gebrauch machen können. Die meisten haben dabei sogar einen BAFA-Listenpreis von unter 40.000 Euro und können damit die volle Umweltprämie veranschlagen.²⁷

Anbei ein kleiner Auszug aus der aktuellen Aufstellung der Fahrzeuge des Herstellers VW, die von einer Förderung profitieren.

²³ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023, S. 6.

²⁴ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Einzelantrag stellen.

²⁵ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Einzelantrag stellen.

²⁶ *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge.

²⁷ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge.

Nr.	Hersteller	Modell	BAFA- Nettolistenpreis (EUR)
2249	Volkswagen	ABT e-Caddy Trendline	31800,00
2250	Volkswagen	ABT e-Caravelle 6.1 (120 km/h)	56623,00
2251	Volkswagen	ABT e-Caravelle 6.1 (90 km/h)	56475,00
2252	Volkswagen	ABT e-Transporter 6.1 Kastenwagen (120 km/h)	45137,00
2253	Volkswagen	ABT e-Transporter 6.1 Kastenwagen (90 km/h)	44990,00
2254	Volkswagen	ABT e-Transporter 6.1 Kombi (120 km/h)	49771,00
2255	Volkswagen	ABT e-Transporter 6.1 Kombi (90 km/h)	49623,00
2256	Volkswagen	e-Crafter	53900,00
2257	Volkswagen	e-Golf	29327,73
2258	Volkswagen	e-Golf (Modell 2017)	30168,07
2259	Volkswagen	e-load up!	23097,00
2260	Volkswagen	e-up!	22605,04
2261	Volkswagen	ID.4 Pro 210 kW 2024 (E213RN)	38936,97
2262	Volkswagen	ID.4 Pro 4MOTION 210 kW 2024 (E213QN)	41193,28
2263	Volkswagen	ID.4 GTX 250 kW 2024 (E219VN)	44752,10

Abbildung 1: Auszug „Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge“

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle „Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge“

Auch beim Kauf eines gebrauchten Elektroautos kann unter Umständen noch von der Innovationsprämie profitiert werden. Das BAFA fördert diese Gebrauchtwagen mit einer Fördersumme in Höhe von 3.000 Euro. Wie bei den Neufahrzeugen gilt auch hier, dass die Prämie nur ausgezahlt wird, wenn zuvor der Herstelleranteil berücksichtigt wurde.²⁸

Wie auch bei Neuwagen muss bei gebrauchten Fahrzeugen ebenfalls der Onlineantrag beim BAFA eingereicht werden. Das Fahrzeug muss nachfolgende Kriterien erfüllen, um die Förderung zu erhalten. Antragsberechtigt sind nur Gebrauchtwagen, die auf der Liste der förderfähigen Fahrzeuge stehen. Das Fahrzeug darf maximal 15.000 Kilometerlaufleistung haben, was durch ein Sachverständigen bestätigt werden muss. Wichtig ist dabei, dass die Prüforganisation oder der Sachverständiger amtlich anerkannt sind. Anerkannt wird auch

²⁸ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023, S. 7.

die Durchführung durch einen Sachverständiger für Kfz-Bewertung, welcher öffentlich vereidigt und bestellt ist.²⁹

Falls alle Anforderungen erfüllt sind, kann die Rechnung des Neufahrzeuges oder der Nachweis des Listenpreises hochgeladen werden. Dies kann auch in Form eines Gutachtens erfolgen. Hier gilt, wie bei den Neufahrzeugen auch, dass hochpreisige Modelle, deren Listenpreis 65.000 Euro überschreitet, nicht förderbar sind. Fahrzeugmodelle die Infrage kommen, stehen auf der Liste der förderfähigen Fahrzeuge.³⁰

Da der Wertverlust der gebrauchten Autos zu berücksichtigen ist, können nur 80 Prozent des Listenpreises angesetzt werden. Der anzusetzende Wert wird dabei wie folgt berechnet. Der Bruttolistenpreis des Basismodells wird mit den Kosten der Sonderausstattungen addiert und ergibt die Gesamtsumme. Es werden dann auf Grund des Wertverlustes von Gebrauchtfahrzeugen 80 Prozent dieser Kosten herangezogen.³¹

Nicht nur der Kauf, sondern auch das Leasing eines Elektrofahrzeuges kann durch die Innovationsprämie gefördert werden. Im Falle von Leasing müssen der Leasingvertrag, die verbindliche Bestellung, eine Kalkulation der Leasingrate und zusätzlich muss bestätigt werden, dass die Angaben wahrheitsgemäß ausgefüllt wurden.³²

Entscheidet man sich für das Leasing eines Elektroautos ist die Höhe der Innovationsprämie abhängig von der Haltedauer. Einen Antrag stellen kann nur, wer eine Leasingdauer von mindestens zwölf Monaten hat. Bei einem Leasingvertrag von über 23 Monaten und ein Fahrzeug mit einem BAFA-Listenpreis von unter 40.000 Euro, erhält man ,wie beim Kauf auch, die volle Innovationsprämie von 4.500 Euro.³³

Für Leasingfahrzeuge mit einem Listenpreis zwischen 40.000 Euro und bis maximal 65.000 Euro, sowie auch für das Leasing von jungen Gebrauchten, wird eine Innovationsprämie

²⁹ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Einzelantrag stellen.

³⁰ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023, S. 6.

³¹ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023, S. 8.

³² Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Einzelantrag stellen .

³³ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023, S. 6.

von 1.500 Euro bei einer Leasingdauer von zwölf bis 23 Monate und 3.000 Euro für Verträge mit einer Mindesthaltedauer von über 23 Monaten gezahlt.³⁴

Sollte die Mindesthaltedauer nicht eingehalten werden, wird das BAFA den bereits gezahlten Umweltbonus zurückfordern.³⁵

Seit dem ersten September 2023 können diese Anträge nur noch von Privatpersonen getätigt werden. Es gilt weiterhin, dass das Fahrzeug für mindestens ein Jahr auf die Person, die den Antrag gestellt hat, zugelassen ist. Unternehmen haben seit diesem Tag keine Möglichkeit mehr, einen Antrag für den Umweltbonus zu stellen.³⁶

Für Elektrofahrzeuge gelten Sonderregeln für die Kfz-Steuer. Bei der Kfz-Steuer handelt es sich um eine Abgabe, die jeder Fahrzeugbesitzer jährlich entrichten muss. Diese Bundessteuer bringt jedes Jahr Steuereinnahmen in Höhe von etwa neun Milliarden Euro. Die Höhe des Betrags ist dabei abhängig vom Fahrzeug und wird anhand des Hubraums und der EURO-Normeinstufung festgesetzt.³⁷

Elektrofahrzeuge sind dabei bis zu zehn Jahre von der Zahlung der Kfz-Steuer befreit.³⁸ Gemäß § 3d Abs. 1 KraftStG sind Elektrofahrzeuge, die in § 9 Abs. 2 KraftStG definiert sind, für die ersten zehn Jahre nach der Erstzulassung von der Kfz-Steuer befreit. Dies ist aktuell bis zum 31. Dezember 2030 befristet. Wer also ein Neufahrzeug im aktuellen Steuerjahr zulässt, kann die zehn Jahre nicht mehr auskosten und profitiert nur von sieben Jahren Steuerbefreiung.³⁹

Die Kfz-Steuerbefreiung gilt für Fahrzeuge, welche erstmalig zwischen dem 18.05.2011 und dem 31.12.2025 zugelassen wurden. Also kann auch beim Kauf von gebrauchten

³⁴ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023, S. 6 f.

³⁵ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Einzelantrag stellen.

³⁶ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Einzelantrag stellen.

³⁷ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 282.

³⁸ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 190.

³⁹ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 282 f.

Elektrofahrzeugen noch von der Steuerbefreiung profitiert werden, wenn die Erstzulassung innerhalb der letzten zehn Jahre stattfand.⁴⁰

Bei reinen Elektrofahrzeugen wird noch bis zum 31.12.2030 von der Kfz-Steuerbefreiung profitiert, doch auch nach dem Ablauf der Steuerbefreiung ist der Steuerbetrag für Elektrofahrzeuge vergleichsweise günstig.⁴¹

Wer als Arbeitnehmer mit dem eigenen Elektroauto den Arbeitsweg antritt, kann die dadurch entstehenden Kosten in der Steuererklärung geltend machen.

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 EStG kann für die Strecke zwischen dem Wohn- und Arbeitsort eine Entfernungspauschale von 30 Cent pro Entfernungskilometer berechnet werden. Dabei dürfen nur die Kilometer angesetzt werden, welche der Strecke des kürzesten und direkten Weg entsprechen. Im Gesetz wird dabei der Begriff „erster Tätigkeitsstätte“ verwendet. Dabei meint der Gesetzgeber den Ort, der vom Arbeitgeber festgelegt und dem Arbeitnehmer schriftlich oder mündlich mitgeteilt wurde.⁴²

Seit 2021 gilt eine Sonderregelung für Arbeitswege mit einer Entfernung von über 20 Kilometern. Im aktuellen Steuerjahr können Arbeitnehmer ab dem 20. Kilometer 38 Cent für jeden weiteren gefahrenen Kilometer geltend machen.⁴³

Arbeitgeber können ihren Arbeitnehmern ermöglichen ihr Fahrzeug am Arbeitsort über eine betriebliche Ladevorrichtung zu laden. Dabei kann angeboten werden, das private Fahrzeug verbilligt oder sogar kostenlos im Unternehmen aufzuladen. Dies ist zwar als geldwerter Vorteil einzuordnen, ist aber gemäß § 3 Nr. 46 EStG steuerfrei.⁴⁴

⁴⁰ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 283.

⁴¹ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 283.

⁴² Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 703.

⁴³ Vgl. *Beck'sche Textausgabe*, Aktuelle Steuertexte 2023, 2023, S. 627.

⁴⁴ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

2.3 Als Dienstwagen

Überlässt ein Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern ein Fahrzeug, welches überwiegend betrieblich genutzt wird, ist dies dem notwendigen Betriebsvermögen zuzuordnen. Hierbei gibt es zwei Möglichkeiten, dies steuerlich zu behandeln.⁴⁵

Die Überlassung eines Firmenwagens gehört zu den Einnahmen aus nichtselbstständiger Arbeit. Diese Sachbezüge erzeugen einen geldwerten Vorteil, diese unterliegen der Besteuerung. Die private Nutzung des PKW muss deshalb versteuert werden. Dafür kann die 1 %-Regelung oder die Fahrtenbuchmethode angewendet werden.⁴⁶

Für Elektroautos existieren dabei günstigere Steuersätze als für Dienstwagen mit Verbrennungsmotor.⁴⁷

Bei der Besteuerung durch die 1 %-Regelung, wird monatlich ein Prozent des inländischen Listenpreises inklusive Umsatzsteuer, angesetzt. Falls Kosten für Sonderausstattungen angefallen sind müssen diese hinzugerechnet werden. Dabei wird bei Elektrofahrzeuge von Sonderregelungen profitiert.⁴⁸

Erleichterungen für Elektroautos sind im § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 1 bis 5 EStG vermerkt.⁴⁹ Erfüllt das KFZ alle Anforderungen des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG, kann von der höchsten steuerlichen Ersparnis Gebrauch machen. Fahrzeuge, die rein elektrisch betrieben werden, während der Fahrt keine Emissionen verursachen und deren Bruttolistenpreis nicht über 60.000 Euro liegt, dürfen mit monatlich einem Prozent des geviertelten Listenpreises angesetzt werden. Erfüllt das Elektroauto diese Bedingungen, reduziert sich die Bemessungsgrundlage um 75 Prozent und nur 25 Prozent des Listenpreises müssen angesetzt werden.⁵⁰

Auch für rein elektrische Dienstfahrzeuge, deren Bruttolistenpreis über 60.000 Euro liegt, gelten vergünstigte Steuersätze. Bei hochpreisigen Fahrzeugen greift § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 EStG. Zur Berechnung ist nur die Hälfte der Kosten heranzuziehen. Versteuert

⁴⁵ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 49.

⁴⁶ Vgl. *Grashoff, D./Mach, H.*, Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67.

⁴⁷ Vgl. *Paulsen, T.*, E-Auto als Firmenwagen: Geldwerter Vorteil und Ladekosten, 2023.

⁴⁸ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 51.

⁴⁹ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 275.

⁵⁰ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 52 f.

werden muss also nur ein Prozent des halbierten inländischen Listenpreises inklusive Umsatzsteuer und falls vorhanden Kosten für Sonderausstattung.⁵¹

Für Dienstfahrzeuge, die nach der 1 %-Regelung besteuert werden, gelten Sonderregeln für den Arbeitsweg, also die Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort, sowie für Familienheimfahrten.⁵²

Darf der Dienstwagen auch für den Arbeitsweg genutzt werden, ist dies ebenso als geldwerter Vorteil zu versteuern. Diese fallen unter die Einnahmen gemäß § 8 Abs. 2 Satz 3 EStG. Für jeden Kalendermonat muss 0,03 Prozent der Bemessungsgrundlage mit der Kilometeranzahl zwischen Wohnsitz und Arbeitsort verrechnet werden. Auch hier profitieren Elektroautos von den reduzierten Steuersätzen. Wie unter § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG vermerkt, gelten für reine Elektrofahrzeuge Sonderregeln. Für Fahrzeuge gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG darf nur ein Viertel des Listenpreises für die Berechnung herangezogen werden und für Fahrzeuge gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 EStG der halbierte Listenpreises.⁵³

Im Falle einer doppelten Haushaltsführung gilt gemäß § 8 Abs. 2 Satz 5 EStG, dass 0,002 Prozent der Bemessungsgrundlage für die Strecke zwischen dem Arbeitswohnsitz und dem Ort des eigenen Hausstands versteuert wird. Die Bemessungsgrundlage ist wieder nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG zu berechnen und für Elektrofahrzeuge gelten die reduzierten Ansatzregeln der Nummer 3 und 4.⁵⁴

Arbeitnehmer, die von ihren Arbeitgebern ein Elektroauto als Dienstwagen zur Verfügung gestellt bekommen, müssen dadurch weniger Steuern bezahlen und können durch die reduzierte Bemessungsgrundlage sparen.⁵⁵

Eine andere Variante, die private Nutzung zu versteuern, ist das Führen eines Fahrtenbuchs.⁵⁶

Fällt die Entscheidung auf die Nutzung der Fahrtenbuchmethode, greift § 6 Abs.1 Nr. 4 Satz 3 EStG. Alle Aufwendungen, die durch eine private Nutzung entstehen, müssen durch Belege und die Eintragungen im Fahrtenbuch nachweisbar sein. Dabei muss jede Fahrt

⁵¹ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 53.

⁵² Vgl. *Grashoff, D./Mach, H.*, Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67.

⁵³ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

⁵⁴ Vgl. *Graf, W./Nacke, A./Schalburg, M.*, Aktuelles Steuerrecht, 2023, S. 249.

⁵⁵ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

⁵⁶ Vgl. *Grashoff, D./Mach, H.*, Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67.

dokumentiert werden. Auch die Kosten, die der Arbeitgeber trägt müssen ausgewiesen werden. Folglich müssen alle Aufwendungen, die durch das Fahrzeug entstehen durch Belege ausweisbar sein. Darunter fallen unter anderem Tankbelege und Rechnungen für Reparaturen. Dabei muss jeder gefahrene Kilometer nachweisbar sein. Schätzungen sind nicht erlaubt. Die Rechtsprechung besteht bei der Dokumentation der Fahrten auf die Eintragung in ein Fahrtenbuch, welches zwingend gebunden, nicht abänderbar und in sich geschlossen sein muss. Das Eintragen in eine Exceltabelle oder das Aufschreiben auf einzelnen Blättern, die dann eingeordnet werden, ist nicht zulässig. Das Führen von elektronischen Fahrtenbüchern wird nur genehmigt, falls diese nicht im Nachhinein verändert werden können. Damit ein Fahrtenbuch akzeptiert wird ist es wichtig, sich an die Vorgaben zu halten.⁵⁷

Damit das Fahrtenbuch anerkannt wird, müssen alle Richtlinien befolgt werden. Bevor das Fahrzeug gefahren wird, muss zunächst der aktuelle Kilometerstand eingetragen werden. Am Ende der Fahrt muss noch der neue Kilometerstand eingetragen werden. Zusätzlich sind noch der Zweck der Reise und Angaben zum Zielort einzutragen, beispielsweise Angaben zu den besuchten Geschäftspartnern. Für Berufsgruppen, die dem Berufsgeheimnis unterliegen gibt es keine Ausnahmen. Darunter fallen unter anderem Ärzte, Steuerberater und Rechtsanwälte, die trotz Berufsgeheimnis Angaben zu aufgesuchten Patienten oder Mandanten machen müssen.⁵⁸

Weiterhin gilt, dass Privatfahrten als geldwerter Vorteil zu behandeln sind und damit der Besteuerung unterliegen. Handelt es sich um eine Fahrt für rein private Zwecke, sind keine Gründe der Fahrt oder des Zielorts zu nennen, lediglich der Anfangs- und Endkilometerstand sind auszufüllen.⁵⁹

Grundsätzlich anerkannt wird nur ein Fahrtenbuch, welches den Richtlinien entspricht.⁶⁰ Das bedeutet, dass die Anzahl der gefahrenen Kilometer mit den gemachten Angaben im Fahrtenbuch übereinstimmen müssen. Sollte es zu Unstimmigkeiten kommen, weil der Kilometerstand nicht zu den Einträgen im Fahrtenbuch passt oder es sich um fehlerhafte Angaben handeln könnte, wie zum Beispiel ein Geschäftstermin an einem Feiertag, kann

⁵⁷ Vgl. Zenthöfer, W./Grobshäuser, U., Einkommensteuer, 2021, S. 439.

⁵⁸ Vgl. Zenthöfer, W./Grobshäuser, U., Einkommensteuer, 2021, S. 439 f.

⁵⁹ Vgl. Zenthöfer, W./Grobshäuser, U., Einkommensteuer, 2021, S. 440.

⁶⁰ Vgl. Grashoff, D./Mach, H., Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67.

das negative Folgen für die Anerkennung des Fahrtenbuches haben. Bei Aberkennung der Fahrtenbuchmethode muss die 1 %-Regelung angewendet werden. Minimale Abweichungen stellen dabei meist kein Problem dar und werden akzeptiert, sofern alle Daten vollständig und richtig sind.⁶¹

Ein beliebiger Wechsel von der Fahrtenbuchmethode zur 1 %-Methode ist dabei während des Veranlagungszeitraums nicht möglich. Nur falls ein Wechsel des Dienstwagens erfolgt, kann auch die Methode innerhalb des Veranlagungszeitraums gewechselt werden. Falls der Steuerpflichtige mehr als ein Fahrzeug für private Zwecke nutzen darf, gibt es die Möglichkeit zu wählen, welches Fahrzeug mit einer der zwei Methoden besteuert wird.⁶²

Auch für das Laden von elektrischen Dienstfahrzeugen existieren steuerliche Begünstigungen. Nach § 3 Nr. 46 EStG kann der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern die Möglichkeit bieten, sein Elektrofahrzeug steuerfrei im Unternehmen aufzuladen. Hierbei muss es sich um eine ortsfeste Ladeeinrichtung handeln, auch die Einrichtung eines verbundenen Unternehmens kann genutzt werden.⁶³

Arbeitgeber können ihren Mitarbeitern auch eine Ladevorrichtung überlassen, auch dies ist nach § 3 Nr. 46 EStG steuerfrei. So können Arbeitnehmer auch an ihrem Wohnort den elektrischen Dienstwagen laden. Damit das Laden steuerfrei bleibt, muss die Ladevorrichtung Eigentum des Unternehmens bleiben und nur zur Verfügung gestellt werden. Die Übereignung dagegen ist nicht steuerfrei. Private Elektrofahrzeuge an dieser Ladevorrichtung aufzuladen, bleibt steuerfrei.⁶⁴

Nach § 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 EStG existiert auch eine Steuerbegünstigung für Ladevorrichtungen, die Arbeitnehmer, zusätzlich zum Arbeitslohn, für die private Nutzung zu Hause überlassen werden.⁶⁵

⁶¹ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 440.

⁶² Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 440.

⁶³ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

⁶⁴ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 278.

⁶⁵ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 278.

Entscheidet sich der Arbeitgeber dazu, seinen Angestellten eine monatliche Pauschale für die Ladekosten des Dienstwagens auszuzahlen, sind die Folgenden Möglichkeiten steuerfrei. Stellt das Unternehmen eine kostenlose oder verbilligte betriebliche Ladevorrichtung zur Verfügung sind 30 Euro steuerfrei pro Fahrzeug und Monat. Dieser Betrag ist auch für Ladekarten steuerfrei.⁶⁶

Falls der Arbeitgeber seinen Mitarbeitern keine Möglichkeit bietet, den Dienstwagen im Unternehmen zu laden, ist ein höherer Betrag von 70 Euro monatlich steuerfrei.⁶⁷

Um die Versteuerung des geldwerten Vorteils anschaulich zu gestalten, folgt ein fiktives Beispiel für die Anwendung der 1 %-Methode. Die Entfernung zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsplatz beträgt 15 Kilometer und es liegt keine doppelte Haushaltsführung vor. Voraussetzung ist die betriebliche Nutzung von mindestens 50 Prozent.⁶⁸

Der inländische Listenpreis, inklusive Sonderausstattung und Umsatzsteuer, für das rein elektrische Dienstfahrzeug beträgt 46.000 Euro und wurde zum 01.01.2023 angeschafft. Somit findet § 6 Abs.1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG Anwendung und für die Berechnung wird ein Viertel des Listenpreises herangezogen.⁶⁹

Darf der Dienstwagen auch für den Arbeitsweg genutzt werden, greift § 8 Abs. 2 Satz 3 EStG und 0,03 Prozent des Listenpreises wird mit der Kilometeranzahl verrechnet.⁷⁰

Berechnung des zu versteuernden geldwerten Vorteils:

1 % des geviertelten Bruttolistenpreises: $1\% * \frac{1}{4} * 46.000 \text{ Euro} = 115 \text{ Euro}$

Ohne steuerliche Bevorzugung: $1\% * 46.000 \text{ Euro} = 460 \text{ Euro}$

Monatliche Ersparnis: $460 \text{ Euro} - 115 \text{ Euro} = 345 \text{ Euro}$

Für die Besteuerung des Arbeitswegs:

$0,03\% * \frac{1}{4} * 46.000 \text{ Euro} * 15 \text{ km} = 51,75 \text{ Euro}$

$0,03\% * 46.000 \text{ Euro} * 15 \text{ km} = 207 \text{ Euro}$

Monatliche Ersparnis: $207 \text{ Euro} - 51,75 \text{ Euro} = 155,25 \text{ Euro}$

⁶⁶ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 279.

⁶⁷ Vgl. *Paulsen, T.*, E-Auto als Firmenwagen: Geldwerter Vorteil und Ladekosten, 2023.

⁶⁸ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 51.

⁶⁹ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 52 f.

⁷⁰ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

Gesamtersparnis für den Zeitraum Januar bis Dezember 2023:

Berechnung für das Jahr 2023 (12 Monate): $12 * 345 \text{ Euro} + 12 * 155,25 \text{ Euro} = 6.003 \text{ Euro}$

Durch die Anwendung von § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG hat der Arbeitnehmer eine jährliche Ersparnis von 6.003 Euro.

3 Steuerliche Förderung Plug-in-Hybride

3.1 Definition Plug-in-Hybrid

Bei Plug-in-Hybriden handelt es sich um Fahrzeuge, welche zwei unterschiedliche Motoren besitzen und die dazu passenden Energiespeicher. Zum einen den Verbrennungsmotor mit dem benötigten Benzintank und zusätzlich einen Elektromotor mit dazugehörigem Akku. Mit Hilfe dieser Kombination sollen die Vorteile beider Antriebsarten genutzt werden. Durch den Verbrennungsmotor garantieren diese Fahrzeuge hohe Reichweiten. Der Elektromotor bietet auch bei Plug-in-Hybriden die Möglichkeit der Rekuperation, also die Umwandlung von Bremsenergie in Antriebsenergie.⁷¹

Hybride besitzen dabei zwei Antriebsarten und lassen sich in unterschiedliche Klassen einteilen. Konventionelle Hybride laden den Akku über den Verbrennungsmotor und die dadurch erzeugte Energie, sie können nicht extern geladen werden. Im Gegensatz zu den Plug-in-Hybriden, die wie reine Elektroautos extern geladen werden können.⁷²

Den Namen Plug-in-Hybrid haben diese Fahrzeuge, weil sie von außen aufladbar sind. Der Akku wird dabei extern über einen Stecker, ins Englische übersetzt Plug, geladen.⁷³

Um die Vorteile des Elektromotors effizient zu nutzen, muss der Fahrer darauf achten, den Akku regelmäßig zu laden, um so oft wie möglich von der rein elektrischen Fahrweise Gebrauch zu machen. Durch die häufige Nutzung des Elektroantriebs kann über 50 Prozent des Kraftstoffes eingespart werden. Dabei kommt es auch auf die Kapazität des Akkus an.⁷⁴

Durch die zwei verschiedenen Antriebskonzepte entstehen auch Nachteile, wie das zusätzliche Gewicht und der benötigte Platz für beide Motoren inklusive Speicher. Außerdem die Komplexität beider Motoren und die damit verbundenen Aufwendungen für Steuerung und Betrieb. Da bei Plug-in-Hybriden zusätzlich zum Verbrennungsmotor auch noch ein Elektromotor verbaut wird, sind die Anschaffungskosten höher als bei Fahrzeugen, die ausschließlich einen Verbrennungsmotor besitzen. Der Kaufpreis von Plug-in-Hybriden ist somit höher als der eines normalen Verbrenners.⁷⁵

⁷¹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 21.

⁷² Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 22.

⁷³ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 24.

⁷⁴ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 24.

⁷⁵ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 21.

3.2 Als Privatwagen

Im Folgenden wird aus Gründen der Vollständigkeit die Anschaffung eines Plug-in-Hybriden für rein private Zwecke ausgeführt. Die Meinung zur Umweltfreundlichkeit dieser Fahrzeuge ist gespalten. So ist es auch möglich, diese Fahrzeuge nur mit ihrem Verbrennungsmotor zu fahren, der Schadstoffausstoß ist dadurch ähnlich hoch wie bei normalen Verbrennern. Nur wer regelmäßig von der rein elektrischen Fahrweise Gebrauch macht und den Akku dementsprechend lädt, ist nachhaltig unterwegs und minimiert den Ausstoß von Treibhausgasen. Durch diese Gründe wird die Kaufprämie für Plug-in-Hybride schon lange kontrovers betrachtet.⁷⁶

Lange profitierten auch Hybridautos von der staatlichen Förderung durch die Umweltprämie. Die Förderung für Plug-in-Hybride ist Ende 2022 ausgelaufen. Seit dem 01. Januar 2023 werden nur noch rein elektrische Fahrzeuge bezuschusst. Privatpersonen, die sich im Jahr 2023 einen Plug-in-Hybriden zulegen möchten, haben keinen Anspruch mehr auf den Umweltbonus. Nur Käufer von reinen Elektrofahrzeugen sind antragsberechtigt und können von der Förderung profitieren.⁷⁷

Im Gegensatz zu den reinen Elektroautos sind Plug-In-Hybride nicht von der Kfz-Steuer befreit. Da sich der Betrag für diese Steuer jedoch am CO₂-Ausstoß bemisst, profitieren auch Hybridfahrzeuge. Die Kosten der Kfz-Steuer sind für Plug-in-Hybride niedriger als für Fahrzeuge, die nur einen Verbrennungsmotor besitzen.⁷⁸

Die Kfz-Steuer bemisst sich aus Hubraum des Fahrzeugs und deren Emissionen. Erst ab einem Wert von 95 g CO₂/km fallen Kosten in Höhe von zwei Euro an. Diese erhöhen sich gestaffelt und orientieren sich an den Emissionen. Der Höchstbetrag ist vier Euro, bei Emissionen von über 195 g/km. Um die Größe des Hubraums zu berechnen, muss zunächst unterschieden werden, ob der Motor mit Benzin oder Diesel betrieben wird. Dieselmotoren werden höher besteuert. Für sie fallen Kosten in Höhe von 9,50 Euro für jede 100 cm³ Hubraum an. Benzinmotoren dagegen haben niedrigere Gebühren, hier fallen zwei Euro je 100 cm³ Hubraum an.⁷⁹

⁷⁶ Vgl. Karle, A., Elektromobilität, 2022, S. 230 f.

⁷⁷ Vgl. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Einzelantrag stellen.

⁷⁸ Vgl. Kroher, T./Rudschies, W., Plug-in-Hybrid: Modelle, Reichweiten, Kosten, Verbrauch, 2023.

⁷⁹ Vgl. Schulze, O., Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 283.

Gemäß § 10b Abs. 1 KraftStG gilt für Fahrzeuge, die emissionsarm unterwegs sind und deren Zulassung erstmalig vor dem 31.12.2024 erfolgt, eine Sonderregelung. Sie profitieren von einem jährlichen Steuerfreibetrag von 30 Euro, dieser ist beschränkt auf fünf Jahre nach der Erstzulassung. Plug-in-Hybride die den Grenzwert von 95 g CO₂/km nicht überschreiten, können also fünf Jahre lang von den jährlich 30 Euro Steuerfreibetrag profitieren. Es ergibt sich eine Gesamtersparnis von 150 Euro.⁸⁰

Wie bereits im Gliederungspunkt „steuerliche Förderung von Elektroautos als Privatwagen“ erwähnt, können Arbeitnehmer, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 EStG die Entfernungspauschale in ihrer Steuererklärung geltend machen. Da diese Pauschale unabhängig von dem Verkehrsmittel ist, können auch Fahrer eines Plug-in-Hybriden davon Gebrauch machen.⁸¹ Die definierte Entfernungspauschale § 9 Abs. 1 Nr. 4 EStG entspricht dabei 30 Cent für jeden Kilometer der Strecke zwischen Wohnsitz und Arbeitsort. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 Satz 8 EStG erhöht sich die Entfernungspauschale auf 38 Cent, für jeden Kilometer, der die Entfernung von 20 Kilometer überschreitet.⁸²

Falls der Arbeitgeber eine betriebliche Ladevorrichtung am Arbeitsort installiert hat, kann er diese den Arbeitnehmern auch für das Laden von privaten Fahrzeugen zur Verfügung stellen. Dies gilt auch für Ladevorrichtungen von verbundenen Unternehmen. Das Laden im Betrieb ist dann gemäß § 3 Nr. 46 EStG steuerbefreit. Dieser geldwerte Vorteil ist jedoch nur steuerfrei, wenn die Benutzung der Ladevorrichtung keinen Einfluss auf den Lohn des Arbeitnehmers hat. Die Möglichkeit, sein privates Fahrzeug am Arbeitsplatz zu laden, darf keinen Einfluss auf den Arbeitslohn haben, dann bleibt das Aufladen steuerfrei.⁸³

Das Fahrzeug im Unternehmen aufzuladen ist für Fahrer von Plug-in-Hybriden ein großer Vorteil. Da diese Fahrzeuge regelmäßig aufgeladen werden müssen, um von der rein elektrischen Fahrweise profitieren zu können. Dazu sind Lademöglichkeiten am Arbeitsort wichtig. Dadurch können Fahrer von Plug-in Hybriden während der Arbeitszeit den Akku ihres Fahrzeugs aufladen und haben so die Möglichkeit nach Feierabend, den Heimweg

⁸⁰ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 284.

⁸¹ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 703.

⁸² Vgl. *Beck'sche Textausgabe*, Aktuelle Steuertexte 2023, 2023, S. 627.

⁸³ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277 f.

rein elektrisch zurückzulegen. Der Arbeitnehmer verursacht durch die rein elektrische Fahrweise lokal keine Emissionen und durch das Aufladen im Betrieb entstanden für den Fahrer keine Stromkosten.⁸⁴

3.3 Als Dienstwagen

Im Gegensatz zur Einstellung der Umweltprämie, bestehen weiterhin steuerliche Förderungen für Plug-in-Hybride, die als Dienstwagen genutzt werden. In diesem Abschnitt wird die Versteuerung eines Plug-in-Hybriden aufgezeigt.

Die betriebliche Nutzung muss dabei über 50 Prozent betragen und der Anteil der privaten Fahrten somit unter 50 Prozent bleiben. Diese Fahrzeuge stellen notwendiges Betriebsvermögen dar. Darf der Arbeitnehmer seinen Dienstwagen auch privat nutzen, entsteht ein geldwerter Vorteil, welcher versteuert werden muss.⁸⁵

Wie auch bei den rein elektrischen Dienstwagen, kann die private Nutzung extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge entweder mit Hilfe der Fahrtenbuchmethode oder der 1 %-Methode versteuert werden.⁸⁶

Für Plug-In-Hybride gilt ebenfalls ein verminderter Steuersatz. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 und Satz 3 Nr. 4 EStG wird der geldwerte Vorteil mit dem halbierten Bruttolistenpreis berechnet. Satz 2 gilt für die Anwendung der 1 %-Methode und Satz 3 für die Fahrtenbuchmethode.⁸⁷ Dabei muss eine der beiden Voraussetzungen erfüllt sein. Entweder das Fahrzeug emittiert pro Kilometer höchstens 50 Gramm Kohlenstoffdioxid oder es hat eine elektrisch gefahrene Mindestreichweite von 60 Kilometern. Dies sind die Richtlinien für das aktuelle Steuerjahr, die eben erwähnte Reichweite erhöht sich ab 31. Dezember 2024 auf 80 km.⁸⁸

Die meisten PHEV-Fahrzeuge verfügen auch heute schon über eine rein elektrische Reichweite von 80 km. Wenige Modelle stechen mit einer rein elektrischen Reichweite von bereits über 120 km heraus.⁸⁹

⁸⁴ Vgl. Kroher, T./Rudschies, W., Plug-in-Hybrid: Modelle, Reichweiten, Kosten, Verbrauch, 2023.

⁸⁵ Vgl. Zenthöfer, W./Grobshäuser, U., Einkommensteuer, 2021, S. 437.

⁸⁶ Vgl. Zenthöfer, W./Grobshäuser, U., Einkommensteuer, 2021, S. 50.

⁸⁷ Vgl. Zenthöfer, W./Grobshäuser, U., Einkommensteuer, 2021, S. 52.

⁸⁸ Vgl. Schulze, O., Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 276.

⁸⁹ Vgl. Kroher, T./Rudschies, W., Plug-in-Hybrid: Modelle, Reichweiten, Kosten, Verbrauch, 2023.

Entscheidet man sich für die Anwendung der 1 %-Regelung greift § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG. Die private Nutzung des Dienstwagens entsteht dem Arbeitnehmer ein geldwerter Vorteil. Dieser wird jeden Monat mit einem Prozent des Listenpreises, inklusive der Umsatzsteuer, angesetzt.⁹⁰

Gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 EStG gilt, wenn das Fahrzeug die oben genannten Anforderungen erfüllt, reduziert sich die Bemessungsgrundlage. Für Plug-in-Hybride muss nur ein Prozent des halbierten Bruttolistenpreises angesetzt werden. Für die Berechnung wird nur die Hälfte des Preises berücksichtigt.⁹¹

Wenn zu den privaten Fahrten auch der Arbeitsweg zählt, unterliegt dieser geldwerte Vorteil gemäß § 8 Abs. 2 Satz 3 EStG der Besteuerung. Für die Berechnung werden monatlich die Anzahl der Kilometer zwischen Wohnsitz und erster Tätigkeitsstätte mit 0,03 Prozent des Listenpreises verrechnet. Bei Plug-in-Hybride ist gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 EStG nur die Hälfte des inländischen Listenpreises der Besteuerung zu unterwerfen.⁹²

Im Falle einer doppelten Haushaltsführung muss die Überlassung des Fahrzeugs für diese Strecke ebenso versteuert werden. Für Familienheimfahrten gilt die Versteuerung nach § 8 Abs. 2 Satz 5 EStG. Die Kilometeranzahl zwischen Wohnort und Arbeitsstätte wird mit 0,002 Prozent des Listenpreises angesetzt. Für Plug-in-Hybride gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 EStG gilt, dass nur die Hälfte des Bruttolistenpreises für die Berechnung herangezogen werden muss.⁹³

Die andere Möglichkeit den geldwerten Vorteil zu berechnen ist die Fahrtenbuchmethode. Hier greift § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 EStG, Berechnungsgrundlage ist der halbierte Listenpreis. Bei dieser Variante müssen alle Fahrten in einem Fahrtenbuch dokumentiert werden. Wie bereits im vorangegangenen Kapitel beschrieben muss das Fahrtenbuch bestimmte Voraussetzungen erfüllen.⁹⁴

⁹⁰ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 275.

⁹¹ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 53.

⁹² Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

⁹³ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

⁹⁴ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 439.

Nach § 3 Nr. 46 EStG können Arbeitgeber ihren Arbeitnehmern auch eine Ladevorrichtung steuerfrei überlassen. Diese muss allerdings Teil des Betriebsvermögens bleiben und die Überlassung darf den Arbeitslohn nicht mindern. So kann der Arbeitgeber seinen Mitarbeitern ermöglichen ihren Dienstwagen an ihrem Wohnort zu laden.⁹⁵

Stromkosten, die der Arbeitnehmer für das Laden des Firmenfahrzeugs trägt, stellen einen steuerfreien Auslagenersatz dar gemäß § 3 Nr. 50 EStG. Dazu braucht es einen eindeutigen Nachweis der Stromkosten, die nur für das Laden des Plug-in-Hybriden angefallen sind. Da dies oft schwierig ist, erlaubt die Finanzverwaltung die Auszahlung von Pauschalbeträgen. Dabei gelten für Plug-in-Hybride niedrigere Erstattungen als für reine Elektrofahrzeuge. Ein Arbeitgeber, der seinen Mitarbeitern keine Lademöglichkeit am Arbeitsort bietet, kann jeden Monat einen Pauschalbetrag in Höhe von 35 Euro auszahlen. Falls Arbeitnehmer die Möglichkeit haben das Dienstfahrzeug am Arbeitsplatz aufzuladen, durch eine betriebliche Ladevorrichtung, erhalten diese einen geringeren Betrag in Höhe von 15 Euro monatlich.⁹⁶

Mit Hilfe eines Beispiels wird die Versteuerung eines Plug-in-Hybriden erläutert. Der Bruttolistenpreis beträgt 36.000 Euro und der Arbeitsweg ist 15 Kilometer.

Berechnung des zu versteuernden geldwerten Vorteils:

1 % des halbierten Listenpreises: $1 \% * \frac{1}{2} * 36.000 \text{ Euro} = 180 \text{ Euro}$

Ohne steuerliche Bevorzugung: $1 \% * 36.000 \text{ Euro} = 360 \text{ Euro}$

Monatliche Ersparnis: $360 \text{ Euro} - 180 \text{ Euro} = 180 \text{ Euro}$

Für die Besteuerung des Arbeitswegs nach § 8 EStG:

$0,03 \% * \frac{1}{2} * 36.000 \text{ Euro} * 15 \text{ km} = 81 \text{ Euro}$

$0,03 \% * 36.000 \text{ Euro} * 15 \text{ km} = 162 \text{ Euro}$

Monatliche Ersparnis: $162 \text{ Euro} - 81 \text{ Euro} = 81 \text{ Euro}$

Berechnung für das Jahr 2023 (12 Monate): $12 * 180 \text{ Euro} + 12 * 81 \text{ Euro} = 3.132 \text{ Euro}$

Durch die Anwendung von § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 EStG hat der Arbeitnehmer eine jährliche Ersparnis von 3.132 Euro.

⁹⁵ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 278.

⁹⁶ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 279.

4 Steuerliche Förderung Elektrofahrräder

4.1 Definition Elektrofahrräder

Unter den Begriff Elektrofahrrad fallen E-Bikes, Pedelecs und schnelle Pedelecs. Strenggenommen sind Schnell-Pedelecs Kraftfahrzeuge, da sie eine Motorunterstützung bis zu 45 km/h besitzen. Für diese Fahrzeuge wird ein Kennzeichen, sowie ein Führerschein benötigt. Normale Pedelecs und E-Bikes dagegen schalten die Motorunterstützung ab, wenn die Geschwindigkeit von 25 km/h erreicht wurde. Diese gelten rechtlich als Fahrräder, benötigen somit kein Kennzeichen und auch keinen Führerschein.⁹⁷

Das Aussehen von Elektrofahrrädern und normalen Fahrrädern unterscheidet sich kaum. Elektrofahrräder besitzen einen Elektromotor, sowie einen Akku und die benötigte Steuerungselektronik. Dadurch kann der Fahrer je nach Energiebedarf die Unterstützung anpassen.⁹⁸

Dabei gibt es die Möglichkeit, den Motor eines Elektrorades auf drei unterschiedliche Arten zu verbauen. Der Frontmotor befindet sich im Vorderrad und ist dem Nabendynamo ähnlich, allerdings ist er deutlich größer und wiegt in etwa zwei Kilogramm. Diese Position hat keine negativen Einflüsse auf den Kettenantrieb oder die Schaltung, auch die Rücktrittsbremse wird nicht beeinflusst. Eine weitere Möglichkeit ist der Heckmotor, der sich am Hinterrad befindet. Beim sogenannten Hinterradnabenmotor kann, wie bei den Elektroautos auch, die Methode der Rekuperation angewandt werden. Bei diesem Motor ist der Einbau einer Rücktrittsbremse ausgeschlossen.⁹⁹ Die letzte und häufigste Variante ist der Mittelmotor. Dieser verleiht dem Rad besonders viel Stabilität durch die mittige und tiefe Positionierung zwischen den Pedalen.¹⁰⁰

Unterschiedliche Faktoren beeinflussen die Reichweite eines Elektrofahrrades. Je nach Rad kann mit einer Akkuladung eine Strecke zwischen 50 bis 100 Kilometern zurückgelegt werden. Dies ist auch abhängig von der Fahrweise und der Wahl der elektrischen Unterstützung. Die Bedingungen der Fahrbahn haben auch Auswirkungen auf die Reichweite. Negativ wirken sich beispielsweise Steigungen und schlechte Straßenbeläge aus.¹⁰¹

⁹⁷ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 34.

⁹⁸ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 34.

⁹⁹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 34 f.

¹⁰⁰ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 36.

¹⁰¹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 37.

Da Elektrofahrräder eine große Beliebtheit innerhalb der Bevölkerung genießen¹⁰², steigt auch die Zahl der Leasingangebote. Durch das Anbieten eines Dienstrad-Leasings können Unternehmen Anreize für zukünftige Mitarbeiter, sowie für bestehendes Personal, schaffen.¹⁰³

Der Arbeitgeber entscheidet dabei, ob er das Rad als Gehaltsumwandlung oder Gehaltsplus anbietet, für beide Varianten bestehen steuerliche Vorteile.¹⁰⁴

Im Folgenden sollen die zwei Möglichkeiten des Dienstradleasings und deren Besteuerung aufgezeigt werden. Dabei findet zunächst die Gehaltsumwandlung Berücksichtigung. Nachfolgend wird die Variante Gehaltsplus erläutert.

4.2 Gehaltsumwandlung

Viele Arbeitgeber bieten ihren Angestellten die Möglichkeit, ein Fahrrad mit Hilfe eines Mitarbeiterleasings zu erhalten. Entscheidet sich der Arbeitgeber, dies über eine Gehaltsumwandlung anzubieten, muss der Arbeitnehmer den geldwerten Vorteil, welcher durch die Überlassung für private Zwecke entsteht, versteuern¹⁰⁵.

Arbeitgeber können dabei zwischen verschiedenen Leasinganbietern wählen. Hat sich ein Unternehmen für einen Leasingpartner und eine Leasingvariante entschieden, können die Mitarbeiter sich ein Fahrrad aussuchen. Bei der Gehaltsumwandlung trägt der Arbeitnehmer die Leasinggebühren, die Rate wird monatlich vom Gehalt abgezogen.¹⁰⁶

Die Gehaltsumwandlung fällt dabei nicht unter § 3 Nr. 37 EStG, die private Nutzung ist nicht steuerfrei. Arbeitnehmer müssen ihr E-Bike nach der 1 %-Methode versteuern.¹⁰⁷

Für den Sonderfall der Gehaltsumwandlung unterliegt die Besteuerung gemäß § 8 Abs. 2 Satz 10 EStG Durchschnittswerten, welche durch die Finanzbehörde festgesetzt wurden. Hier findet § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 2 EStG Anwendung.¹⁰⁸

¹⁰² Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 33.

¹⁰³ Vgl. *BusinessBike GmbH*, Locker leicht leasen: Dienstrag-Leasing für Unternehmen, S. 2.

¹⁰⁴ Vgl. *Grashoff, D./Mach, H.*, Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67.

¹⁰⁵ Vgl. *Graf, W./Nacke, A./Schalburg, M.*, Aktuelles Steuerrecht, 2023, S. 403.

¹⁰⁶ Vgl. *BusinessBike GmbH*, Locker leicht leasen: Dienstrag-Leasing für Unternehmen, S. 7.

¹⁰⁷ Vgl. *Grashoff, D./Mach, H.*, Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67.

¹⁰⁸ Vgl. *Grashoff, D./Mach, H.*, Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67 f.

Wie auch Dienstwagen unterliegen diese E-Bikes, welche auch privat genutzt werden dürfen, einer speziellen Versteuerung. Der daraus entstehende geldwerte Vorteil ist mit der 0,25 % Regel anzusetzen. Die Berechnungsgrundlage ist also ein Prozent des geviertelten Bruttolistenpreises, dieser darf auf volle 100 Euro abgerundet werden.¹⁰⁹

Dabei gibt es aus Vereinfachungsgründen die Möglichkeit die 1 %-Regelung für Kraftfahrzeuge anzuwenden. Hier gibt es im Gegensatz zu den Dienstwagen kein Wahlrecht zwischen der 1 %-Methode und der Fahrtenbuchmethode. Die private Nutzung eines Fahrrads kann nicht mit Hilfe eines Fahrtenbuchs ermittelt werden, da die Überprüfung nur schwer möglich ist. Deshalb ist hier die Fahrtenbuchmethode nicht zulässig.¹¹⁰

Unabhängig vom Verkehrsmittel können Arbeitnehmer die Entfernungspauschale in ihrer Steuererklärung geltend machen.¹¹¹ Wer also mit seinem Dienstrad den Arbeitsweg zurücklegt kann wie unter § 9 Abs. 1 Nr. 4 EStG 0,30 Euro für die ersten 20 Kilometer und ab dem Jahr 2022 , zunächst bis 2026, sogar 0,38 Euro ab dem 21. Kilometer geltend machen.¹¹²

4.3 Gehaltsplus

Entscheidet sich ein Unternehmen das Fahrradleasing als Gehaltsplus anzubieten, trägt allein der Arbeitgeber die Kosten und der Arbeitnehmer erhält das Fahrrad zusätzlich zum Arbeitslohn.¹¹³

Erhält ein Arbeitnehmer das E-Bike als Gehaltsplus, fällt für ihn keine Versteuerung des dadurch entstandenen geldwerten Vorteils an. Hierbei trägt der Arbeitgeber allein die Leasingrate, zusätzlich zum Arbeitslohn. Bei dieser Variante ist die private Nutzung nach § 3 Nr. 37 EStG steuerfrei. Dies gilt für alle Fahrräder, die kein Kraftfahrzeug sind, das heißt E-Bikes dürfen höchstens eine Motorunterstützung bis 25 km/h haben.¹¹⁴

¹⁰⁹ Vgl. *BusinessBike GmbH*, Locker leicht leasen: Dienstrag-Leasing für Unternehmen, S. 7.

¹¹⁰ Vgl. *Graf, W./Nacke, A./Schalburg, M.*, Aktuelles Steuerrecht, 2023, S. 403.

¹¹¹ Vgl. *Zenthöfer, W./Grobshäuser, U.*, Einkommensteuer, 2021, S. 703.

¹¹² Vgl. *Beck'sche Textausgabe*, Aktuelle Steuertexte 2023, 2023, S. 627.

¹¹³ Vgl. *BusinessBike GmbH*, Locker leicht leasen: Dienstrag-Leasing für Unternehmen, S. 7.

¹¹⁴ Vgl. *Grashoff, D./Mach, H.*, Grundzüge des Steuerrechts, 2023, S. 67.

5 Steuerliche Förderung E-Lastenfahrrad

5.1 Definition E-Lastenfahrrad

Um Unternehmen für den Transport von Gütern die Möglichkeit zu erleichtern, ein E-Lastenfahrrad anstelle eines Verbrenners zu nutzen, wurden Subventionen, die die Anschaffung unterstützen, eingeführt.¹¹⁵ In diesem Kapitel wird die steuerliche Förderung, die für Lastenfahrräder existiert aufgezeigt. Dazu wird zunächst definiert, was sich hinter dem Begriff E-Lastenfahrrad verbirgt.

Wie auch bei den normalen Elektrofahrrädern, besitzen auch E-Lastenfahrräder eine Tretunterstützung durch Elektromotor, Akku und Steuerungselektronik. Hierbei kommt es wieder darauf an, bis wie viel km/h der Motor unterstützt. Die Antriebsunterstützung muss sich ab 25 km/h automatisch abschalten, dann gehören diese Fahrzeuge rechtlich zu den Fahrrädern und gelten nicht als Kraftfahrzeug.¹¹⁶

S-Pedelecs gehören zu den sogenannten Schnell-Pedelecs, besitzen eine Motorunterstützung bis zu 45 km/h und zählen damit als Kleinkraftfahrzeuge. Diese benötigen ein Versicherungskennzeichen und ihre Fahrer müssen einen gültigen Führerschein besitzen.¹¹⁷

Lastenfahrräder haben dabei die unterschiedlichsten Formen und besitzen meist zwei bis drei Räder. Fällt ein Rad in die Kategorie Schwertransporter kann es auch vier Räder besitzen. Auf die verschiedenen Bauformen wird unter dem Gliederungspunkt „Erfüllungskriterien“ nochmal genauer eingegangen.¹¹⁸

Besonders für den gewerblichen Verkehr bieten Lastenfahrräder einige Vorteile. Unter anderem lassen sich durch ihren Einsatz der Ausstoß von Treibhausgasen, sowie Feinstaub und Lärm einsparen. Dadurch kann vor allem die Lebensqualität in Großstädten verbessert werden. Der Umstieg auf ein Lastenfahrrad ermöglicht auch einen leichteren Transport in Innenstädten und Fußgängerzonen. Dies sind Gründe, weshalb das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle Unternehmen bei der Anschaffung von E-Lastenfahrrädern, sowie -anhängern unterstützen.¹¹⁹

¹¹⁵ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Die Förderung von E-Lastenfahrrädern des Bundes.

¹¹⁶ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 4.

¹¹⁷ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 34.

¹¹⁸ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 4.

¹¹⁹ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Die Förderung von E-Lastenfahrrädern des Bundes.

5.2 Erfüllungskriterien

Antragsberechtigt sind dabei nur Unternehmen, keine Privatpersonen. Unternehmen bedeutet hier wer ein E-Lastenfahrrad oder -anhänger für die Beförderung von Gütern anschaffen möchte und in der Industrie, Dienstleistungen, Handel, Gewerbe oder im kommunalen Bereich tätig ist.¹²⁰

Dabei müssen die E-Lastenfahrradanhänger und E-Lastenfahrräder bestimmte Bedingungen erfüllen, um von der Förderung zu profitieren. Es muss sich um serienmäßige und fabrikneue Gefährte handeln. Die Fahrzeuge müssen über eine Nutzlast von 120 kg verfügen. Nutzlast entspricht dabei dem Wert des zulässigen Gesamtgewichtes abzüglich des Eigengewichtes des Fahrrades/Anhängers. Dabei soll ein Verbrenner mit einem E-Lastenfahrrad oder -anhänger ersetzt werden. Um den Gegenstand der Förderung zu erfüllen, muss das Fahrrad eine Transportmöglichkeit besitzen. Die Fahrzeuge benötigen eine Ladefläche oder eine sonstige Ladevorkehrung, die für den Transport von Gütern genutzt werden kann. Dieses Kriterium schließt die Förderung eines herkömmlichen E-Bikes aus, da ein herkömmlicher Gepäckträger nicht als Transportmöglichkeit ausreicht.¹²¹ Der Tatbestand Fabrikneu ist dabei zwingend erforderlich. Gebrauchte, wie auch Fahrzeuge die Mehrheitlich aus bereits verwendeten Bauteilen bestehen, werden von der Förderung ausgeschlossen. Des Weiteren sind auch Prototypen, sowie Sonderanfertigungen und auch Fahrzeuge mit einem nachträglich eingebauten Motor, nicht förderfähig. Auch dann nicht, wenn eine Werkstatt oder ein Händler die Montage übernommen hat.¹²²

Die Förderung unterstützt dabei nur den Kauf von E-Lastenfahrrädern mit einer elektrischen Antriebsunterstützung von höchstens 250 Watt. Zusätzlich ist eine automatische Motorabstellung beim Erreichen von 25 km/h, sowie bei Tretstopp, notwendig.¹²³

Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle fördert dabei nur Fahrzeuge, die den unten aufgezeigten Bauformen entsprechen.¹²⁴ Diese Aufzählung ist in dem Merkblatt „Förderung von E-Lastenfahrrädern“ einzusehen.

Förderfähig sind Lastenräder die den nachfolgenden Bauarten entsprechen.

¹²⁰ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 6.

¹²¹ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 4.

¹²² Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 5.

¹²³ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 4.

¹²⁴ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 4.

Long John

Einspuriges Lastenrad mit verlängertem Radstand und tiefer Ladefläche vorne. Indirekte Lenkung des kleineren Vorderrads über Schubstange oder Seilzug. Länger, aber nicht unbedingt breiter als klassisches Fahrrad.

Trike

Dreirädriges (mehrspuriges) Lastenrad mit tiefer Ladefläche vorne. Breiter als klassische Fahrräder.

Schwertransporter

Drei- oder vierrädriges (mehrspuriges) Lastenrad für große Zuladung. Ladefläche meist hinten und teilweise kompatibel mit Europaletten. Deutlich breiter und länger als klassische Fahrräder.

Longtail

Einspuriges Lastenrad mit verlängertem Radstand und Ladefläche vor dem Hinterrad; kein (verlängerter) Gepäckträger. Hinten länger, aber nicht breiter als klassisches Fahrrad.

Abbildung 2: Auszug "Förderung von E-Lastenfahrrädern"

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Merkblatt „Förderung von E-Lastenfahrrädern“ Seite 4

Nicht nur die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern, sondern auch die Anschaffung von Anhängern, die über eine elektrische Antriebsunterstützung verfügen, ist förderbar.¹²⁵

Anhänger

Mit elektrischer Antriebsunterstützung ausgestatteter Anhänger.

Abbildung 3: Auszug "Förderung von E-Lastenfahrrädern"

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Merkblatt „Förderung von E-Lastenfahrrädern“ Seite 5

¹²⁵ Vgl. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 5.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Räder, die für den Transport von Personen eingesetzt werden, wie beispielsweise Rikschas. Fahrzeuge, die für private Zwecke angeschafft werden, wie Einkauf oder Arbeitsweg, als Werbe-, Verkaufs- oder Informationsstand dienen oder für Dritte angeschafft werden. Des Weiteren sind auch S-Lastenpedelecs, also Fahrräder, die eine Motorunterstützung von über 25 km/h besitzen, sowie normale E-Bikes die nur über einen Gepäckträger und nicht über eine zusätzliche Transportmöglichkeit verfügen, nicht förderfähig.¹²⁶

Die Fahrzeuge können auch über einen Ratenkauf oder einen Mietkauf finanziert werden. Förderbar ist dies jedoch nur dann, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Der Finanzierungsvertrag des Ratenkaufs muss klar erkennbar machen, dass es sich um den bewilligten Gegenstand handelt. Des Weiteren darf die Summe der Rate nicht den Wert des Förderbetrags unterschreiten.¹²⁷

Beim Mietkauf muss spätestens drei Jahre nach der Inbetriebnahme des E-Lastenrads der Eigentumsübergang stattfinden. Dies muss auch explizit im Mietkaufvertrag verankert sein. Auch hier muss, wie beim Ratenkauf, wieder klar ersichtlich sein, dass der Vertrag sich auf die bewilligten Fahrzeuge bezieht und die Rate nicht geringer ist als der Förderbetrag.¹²⁸

Das Leasing ist keine förderbare Finanzierung, da bei einem Leasingvertrag nur die Nutzung des Fahrzeugs gewährt wird, aber der Leasingnehmer nicht Eigentümer wird. Dabei ist auch die voraussichtliche Kaufoption am Ende eines Leasingvertrags nicht ausreichend.¹²⁹

5.3 Förderverfahren

Gestellt werden muss der Antrag, bevor das Fahrzeug bei einem Händler oder Hersteller in Auftrag gegeben wurde. Bestellt werden darf erst nach dem Erhalt eines Zuwendungsbescheides.¹³⁰

¹²⁶ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 4 f.

¹²⁷ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 8.

¹²⁸ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 8.

¹²⁹ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 8.

¹³⁰ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 9.

Der Antrag kann dabei nur online auf der Internetseite des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle eingereicht werden. Den Antrag stellen kann dabei nur die Person, welche Rechnungsempfänger, also Träger der Ausgaben und somit Eigentümer wird. Dem Antrag muss ein aktuelles Angebot, eine Projektbeschreibung, als auch ein Produktdatenblatt beigelegt werden.¹³¹

In der Projektbeschreibung muss der Antragsteller eine detaillierte Angabe über den Nutzungszweck des Lastenfahrrades machen, diese muss alle Informationen zu den Transportgütern, Ort der beliefert werden soll und Grund des Transports beinhalten.¹³²

Ausgezahlt wird der Zuschuss erst nach der Prüfung des Antrages durch das BAFA.¹³³

Von den Ausgaben, die für den Erwerb anfallen werden 25 Prozent bezuschusst. Die Förderung ist jedoch begrenzt auf 2.500 Euro. Dabei kann nicht nur der Kaufpreis sondern auch die entstehenden Kosten, die direkt mit der Anschaffung in Zusammenhang stehen, abgerechnet werden. Dazu zählt auch die Sicherheitsausstattung, also der Kauf von Sicherungsschloss, Rückspiegel, eine höherwertige Beleuchtung und ein Fahrradhelm.¹³⁴

Bestimmte Upgrades gehören zu den projektbezogenen Kosten. Darunter fallen unter anderem die Umrüstung von Griffen, Sattel, Reifen und auch des Akkus. Ein Zweit-Akku oder ein Akku mit stärkerer Leistung zählen ebenso zu den Ausgaben, welche geltend gemacht werden dürfen. Wie auch ein GPS-Tracker, eine Pritsche und Versand inklusive Verpackung.¹³⁵

Sonderlackierungen und Folien, dazu zählen auch Beklebungen, können nicht zu den förderfähigen Kosten hinzugerechnet werden. Auch die Anschaffung von Energieerzeugungsanlagen, wie beispielsweise Photovoltaik-Module, Service-/Wartungskosten, Ersatz- und Verschleißteile werden nicht berücksichtigt. Sowie Universalzubehör und die Ausstattung für den Fahrer, wie Rucksack und spezielle Kleidung.¹³⁶

¹³¹ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 9.

¹³² Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 3.

¹³³ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 3.

¹³⁴ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 7.

¹³⁵ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 7.

¹³⁶ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023, S. 7.

5.4 Beispielrechnung

Im Folgendem soll ein Beispiel für die Erleichterung, die durch die Förderung entsteht, dargelegt werden.

Es gilt 25 Prozent der Anschaffungskosten sind förderfähig, aber es gibt ein Maximalförderbetrag von 2.500 Euro je E-Lastenfahrzeug oder E-Lastenanhänger.¹³⁷

Falls der Antragsteller berechtigt ist die Vorsteuer abzuziehen, verwendet das BAFA für die Berechnung den Nettobetrag. Liegt keine Berechtigung zum Vorsteuerabzug vor, wird der Bruttobetrag herangezogen.¹³⁸

Das erste Beispiel legt eine fiktive Anschaffung dar, in der die vollen 25 Prozent ausgeschöpft werden.

Unternehmen A möchte fünf E-Lastenfahrzeuge zu je 8.000 Euro anschaffen.

Das entspricht Anschaffungskosten von 40.000 Euro, davon sind 25 Prozent förderfähig. Der Förderbetrag beträgt demnach 10.000 Euro.

Im nächsten Beispiel wird die Anschaffung hochpreisiger E-Lastenfahrzeuge aufgezeigt. Hier überschreiten die 25 Prozent den Förderbetrag von maximal 2.500 Euro.

Unternehmen B möchte sich drei E-Lastenfahrzeuge zu je 10.500 Euro anschaffen. Berechnet man nun die Fördersumme die 25 Prozent von 31.500 Euro entspricht, kommt man auf den Betrag 7.875 Euro. Förderbar sind in diesem Beispiel aber maximal 7.500 Euro.¹³⁹

¹³⁷ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrzeugen, 2023, S. 7.

¹³⁸ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrzeugen, 2023, S. 7.

¹³⁹ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Förderung von E-Lastenfahrzeugen, 2023, S. 7.

6 Fazit

Abschließend eine Zusammenfassung der vorangegangenen Ausführung der steuerlichen Förderungen für die Elektromobilität und eine Einschätzung über deren Einfluss.

Die Bundesregierung möchte die Anzahl von 15 Millionen Elektroautos bis zum Jahr 2030 erreichen.¹⁴⁰ Zu Beginn des aktuellen Jahres war der Stand der reinen Elektrofahrzeuge bei 1.013.009.¹⁴¹ Wie in dem unterstehendem Diagramm zu sehen wurden seit Januar bis August diesen Jahres 355.575 Elektroautos zugelassen. Damit sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht einmal zehn Prozent des gesteckten Zieles erreicht.

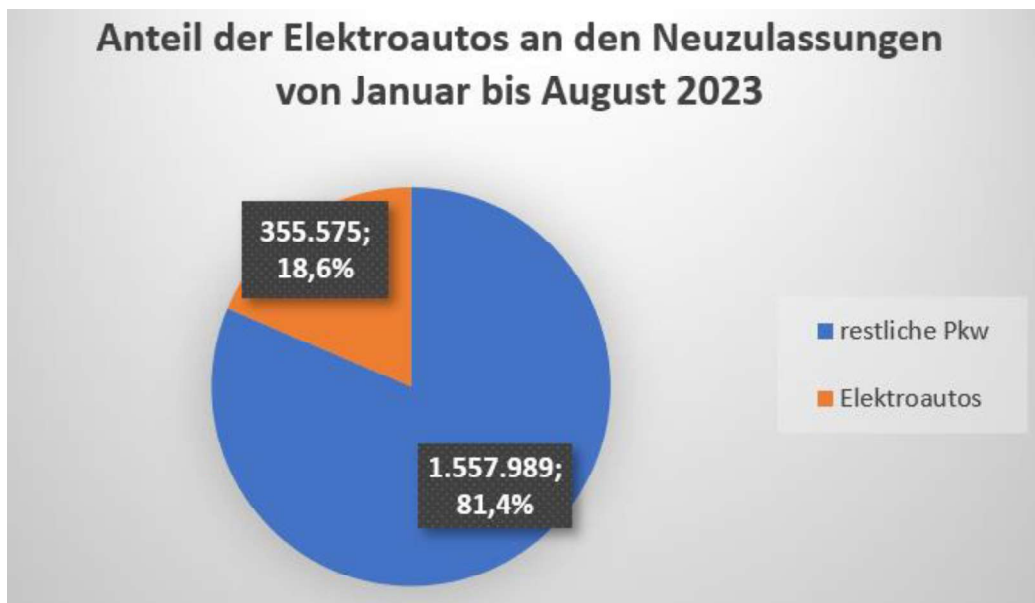


Abbildung 4: Eigene Darstellung in Ahnlehnung kba

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt „Neuzulassungen von Personenkraftwagen insgesamt Januar bis August 2023 sowie mit Elektro (BEV)“

Die Subventionen bieten keinen ausreichenden Kaufanreiz, trotz Innovationsprämie und auch andere Förderungen sind die Preise für Elektrofahrzeuge deutlich höher als für vergleichbare konventionelle Fahrzeuge. Trotz Einsparungspotential durch geringere Betriebskosten, sind die hohen Anschaffungskosten erstmals abschreckend.¹⁴²

Elektroautos haben weiterhin höhere Anschaffungspreise als Verbrenner. Die Kosten sind in etwa 10.000 Euro höher. Die Förderung entspricht nicht direkt dem Wert der

¹⁴⁰ Vgl. *Bundesregierung*, Neue Förderregeln für den Umweltbonus ab 2023, 2022.

¹⁴¹ Vgl. *Kraftfahrt-Bundesamt*, Jahresbilanz 2023.

¹⁴² Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 4.

Mehrkosten.¹⁴³ Vor allem die Einführung von der direkten Förderung in Form der Innovationsprämie hatte eine positive Auswirkung auf den Absatz von Elektroautos. Durch die Erhöhung ist auch die Zahl der neu zugelassenen Elektroautos deutlich gestiegen.¹⁴⁴ Im nächsten Jahr wird der Basislistenpreis gesenkt. Ab dem 1. Januar 2024 können Anträge nur bis zu einem maximal Preis von 45.000 Euro gestellt werden, auch die Fördersumme reduziert sich. Im Jahr 2024 wird die Innovationsprämie für Neufahrzeuge 3.000 Euro betragen, das sind 1.500 Euro weniger als 2023.¹⁴⁵ Die direkte Kaufprämie wird nur noch bis zum Ende des Jahres 2025 ausbezahlt und die Förderhöhe reduziert sich bis dahin jährlich. Es ist abzuwarten, ob die Zahl der Elektroautos ab 2026 ohne diese Prämie weiterhin steigt.¹⁴⁶

Ob die gesteckten Ziele der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 erfüllt werden können, ist ungewiss. Es könnte auch sein, dass mit der Einstellung der Kaufprämie die Nachfrage zurück geht.

Für Unternehmen wurde die Kaufprämie bereits im September eingestellt.

Seit September 2023 können nur noch Privatpersonen den Antrag auf den Umweltbonus stellen. Unternehmen haben seit diesem Zeitpunkt keinen Anspruch mehr auf eine direkte Kaufprämie. Es existieren weiterhin steuerliche Begünstigungen für Dienstwagenfahrer. Arbeitnehmer profitieren von den steuerlichen Vorteilen des § 6 EStG. Der durch die private Nutzung entstehende geldwerte Vorteil, muss bei reinen Elektrofahrzeugen mit einem Bruttolistenpreis unter 60.000 Euro nur zu einem Viertel angesetzt werden. Fraglich ist jedoch, ob ein Elektroauto das geeignete Fahrzeug ist, da die Reichweiten eventuell nicht ausreichend sind für Geschäftsleute, die große Strecken zurücklegen.

Das Thema Reichweite ist ein weiterer negativer Aspekt vieler Elektroautos und betrifft zum großen Teil Menschen die viel im Auto unterwegs sind, wie beispielsweise Pendler und Vertreter. Auch die Unzuverlässigkeit von Lademöglichkeiten schreckt noch viele ab ein Elektroauto zu kaufen. Aus diesen Gründen entsteht ein deutlicher Nachteil für Fernfahrten, auch wenn es Ladesäulen unterwegs gäbe, dauert das Aufladen deutlich länger als die Tankfüllung bei einem Verbrenner.¹⁴⁷

¹⁴³ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 14.

¹⁴⁴ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 215.

¹⁴⁵ Vgl. *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*, Einzelantrag stellen.

¹⁴⁶ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 273.

¹⁴⁷ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 4.

Trotz steuerlichen Vorteilen, kann ein Elektroauto als Dienstwagen nicht die geeignete Wahl sein. Eine Option hier wäre ein Plug-in-Hybrid, der auch von ertragssteuerlichen Vorteilen Gebrauch machen kann.

Plug-in-Hybride profitieren dank ihres Verbrennungsmotors auch von hohen Reichweiten und könnten so besser geeignet sein für Arbeitnehmer, die große Strecken mit dem Geschäftswagen zurück legen müssen. Bei kürzeren Strecken besteht die Möglichkeit, diese rein elektrisch zurückzulegen. Die meisten Fahrzeuge besitzen Akkus die mit einer Ladung Reichweiten von über 50 Kilometern zurücklegen können. Für Plug-in-Hybride gelten ebenfalls Steuerbegünstigen. Der geldwerte Vorteil wird mit der Hälfte des Bruttolistenpreises berechnet. Die Anschaffungskosten dieser Fahrzeuge sind oftmals höher als die für reine Elektroautos, da hier zwei Motoren verbaut sind.¹⁴⁸

Für Arbeitgeber sind die Anschaffungskosten höher als für vergleichbare Verbrenner, da das Thema Nachhaltigkeit aber auch immer mehr Bedeutung für Firmen hat ist die Umrüstung des Fuhrparks ein wichtiger Bestandteil. Den größten Vorteil bieten diese Fahrzeuge jedoch für die Arbeitnehmer, da für sie die Besteuerung des geldwerten Vorteils deutlich geringer ist im Vergleich zu normalen Verbrennern.

Vor allem Fahrer eines Dienstwagens können von den steuerlichen Vorteilen profitieren. Da in jedem Fall die private Nutzung versteuert werden muss. Arbeitnehmer die ein Elektroauto oder einen Plug-in-Hybrid als Dienstfahrzeug haben, müssen nur ein Viertel oder die Hälfte versteuern. Die Erleichterungen für elektrisch betriebene Dienstfahrzeuge sind der größte Anreiz für Arbeitnehmer.¹⁴⁹

Die Reduzierung von Treibhausgasen ist dabei kritisch zu hinterfragen. Nicht nur die Emissionen während der Nutzungsphase sind entscheidend, auch die Herstellung der Fahrzeuge, sowie die Verwertung müssen berücksichtigt werden. Es sollte schon während der Herstellung darauf geachtet werden, Ressourcen und Energie zu schonen. Benötigte Rohstoffe sollten möglichst nachhaltig sein. Wichtig ist es auch, dass ausgediente Fahrzeuge recycelt werden können, also dass viele Teile wieder Verwendung finden. Nur wenn wenig, bestenfalls nichts, entsorgt werden muss, ist die Verwertungsphase nachhaltig. Während

¹⁴⁸ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 231.

¹⁴⁹ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 277.

ihrer Nutzungsphase überwiegen die positiven Eigenschaften der Elektrofahrzeuge. Sie fahren leise, verursachen keinen Lärm und während der Fahrt stoßen sie keine Luftschadstoffe aus.¹⁵⁰

Doch auch Elektrofahrzeuge sind für Luftschadstoffe verantwortlich. Darunter fallen die Verursachung von Feinstaub, durch Reifenabrieb und das Aufwirbeln von Straßenstaub. Allerdings in viel geringeren Mengen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.¹⁵¹

Es spielt dabei auch eine Rolle wie der Strom für das Laden der Elektrofahrzeuge erzeugt wird. Wichtig wäre eine nachhaltige Stromproduktion durch erneuerbare Energien wie Photovoltaik, Windenergie, Biomasse oder Wasserkraft.¹⁵² Wird Erdöl statt für Benzin und Diesel für die Stromproduktion genutzt, bleibt Deutschland weiterhin abhängig von Öl Exporten aus dem Ausland und verursacht weiterhin Treibhausgase. Nur wenn für die Stromproduktion erneuerbare statt fossile Energiequellen herangezogen werden, kann Elektromobilität helfen das Klima zu schonen.¹⁵³

Die Förderung für E-Lastenfahrräder und die steuerlichen Sonderregeln für E-Bikes die über ein Mitarbeiterleasing genutzt werden, können einen positiven Einfluss auf das Klima haben. Durch den Umstieg auf das Rad statt auf ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor werden Treibhausgase vermieden. Profitieren können davon vor allem Ballungsräume. Großstädte können ihre Luftqualität verbessern, sowie Lärm minimieren.¹⁵⁴ Des Weiteren ist Bewegung durch das Treten der Pedale gut für die Gesundheit und Staus die durch den vielen Autoverkehr entstehen können vermieden oder zumindest verringert werden. Vor allem Lieferanten in Innenstädten können so einfacher Güter transportieren. Negativ ist dabei, dass ein Lastenfahrrad sehr viel weniger Stauraum hat als ein Transporter. Ein Ausbau von Radwegen die groß genug sind für Lastenfahrräder wäre ein weiterer Punkt um den Umstieg zu erleichtern.

¹⁵⁰ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 178 f.

¹⁵¹ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 180.

¹⁵² Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 154.

¹⁵³ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 155.

¹⁵⁴ Vgl. *Schulze, O.*, Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022, S. 5.

In Zukunft könnte sich der Absatz von Elektrofahrzeugen trotz genannter Schwierigkeiten positiv entwickeln. Durch technische Verbesserungen und Fortschritte in der Entwicklung können in der Zukunft leistungsstärkere Akkus die Reichweiten erhöhen und gleichzeitig ist es möglich, dass die Kosten sinken. Zusätzlich wird immer mehr in den Ausbau von Ladeinfrastruktur investiert, damit erhöht sich die Zuverlässigkeit der Lademöglichkeiten.¹⁵⁵

Auch das Marktgeschehen hat einen großen Einfluss auf die Kaufentscheidung. Neben Anreizen die durch die steuerlichen Förderungen geschaffen werden haben weitere Einflussfaktoren Auswirkungen. Beispielsweise die Entwicklung der Strompreise im Vergleich zu den Benzinpreisen, Inflation und internationale Geschehnisse.¹⁵⁶

Es lässt sich festhalten, dass die Bundesregierung eine Vielzahl an Förderungen zur Verfügung stellt und damit den Weg für eine zukunftsfähige Mobilität unterstützt.

¹⁵⁵ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 230.

¹⁵⁶ Vgl. *Karle, A.*, Elektromobilität, 2022, S. 232.

7 Literaturverzeichnis

Beck'sche Textausgabe (Aktuelle Steuertexte 2023, 2023): Aktuelle Steuertexte 2023: Textausgabe, 2. Auflage, München: C.H.Beck, 2023

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Die Förderung von E-Lastenfahrrädern des Bundes): Die Förderung von E-Lastenfahrrädern des Bundes, Infoblatt, https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html (Zugriff: 2023-10-15)

— (Einzelantrag stellen): Einzelantrag stellen,

https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html (Zugriff: 2023-09-26)

— (Förderung von E-Lastenfahrrädern, 2023): Förderung von E-Lastenfahrrädern: Merkblatt zur E-Lastenfahrrad-Richtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2023),

https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/elr_merkblatt.pdf;jsessionid=F5302B3B3CC8ACF89CE1EB262C50CBD5.intranet262?__blob=publicationFile&v=2 (Zugriff: 2023-08-08)

— (Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, 2023): Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen: Merkblatt für zwischen dem 1. Januar 2023 und 31. August 2023 gestellten Anträge nach der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 17. November 2022,

https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob_merkblatt_2023_bis_August.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Zugriff: 2023-08-09)

— (Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge): Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge: Stand: 21.09.2023, https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob_liste_foerderfaehige_fahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile&v=19 (Zugriff: 2023-09-26)

Bundesregierung (Neue Förderregeln für den Umweltbonus ab 2023, 2022): Neue Förderregeln für den Umweltbonus ab 2023, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/eenergie-und-mobilitaet/faq-umweltbonus-1993830> (Zugriff: 2023-08-17)

BusinessBike GmbH (Locker leicht leasen: Dienstrag-Leasing für Unternehmen): Locker leicht leasen: Dienstrag-Leasing für Unternehmen: Die 10 wichtigsten Fragen zur Einführung,

https://assets.ctfassets.net/focmz63cn6j9/6PWGBjppooV8xtqixXq2pY/779f9c98e814e25ce9cedec02e742528/20230524_BusinessBike_Kompendium_Web.pdf (Zugriff: 2023-10-25)

Graf, Wolfgang/Nacke, Alois/Schalburg, Martin (Aktuelles Steuerrecht, 2023): Aktuelles Steuerrecht: Steuererklärungen 2022, [München]: fas, Fachakademie für die Fortbildung der steuer- und rechtsberatenden Berufe GmbH, 2023

Grashoff, Dietrich/Mach, Holger (Grundzüge des Steuerrechts, 2023): Grundzüge des Steuerrechts: Alle wichtigen Steuerarten, Internationales Steuerrecht, Verfahrensrecht : Gesetzesstand 15. März 2023, 16. Auflage, München: C.H.Beck, 2023

Karle, Anton (Elektromobilität, 2022): Elektromobilität: Grundlagen und Praxis, 6., aktualisierte und erweiterte Auflage, München: Hanser, Carl, 2022

Kraftfahrt-Bundesamt (Jahresbilanz 2023): Jahresbilanz 2023: Zahlen, Daten, Fakten,

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html (Zugriff: 2023-10-18)

Kroher, Thomas/Rudschies, Wolfgang (Plug-in-Hybrid: Modelle, Reichweiten, Kosten, Verbrauch, 2023): Plug-in-Hybrid: Modelle, Reichweiten, Kosten, Verbrauch, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/auto/plug-in-hybrid/> (Zugriff: 2023-08-25)

Paulsen, Thomas (E-Auto als Firmenwagen: Geldwerter Vorteil und Ladekosten, 2023): E-Auto als Firmenwagen: Geldwerter Vorteil und Ladekosten, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/elektroauto-firmenwagen-steuern/> (Zugriff: 2023-08-14)

Schulze, Olaf (Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer, 2022): Elektromobilität - ein Ratgeber Für Entscheider, Errichter, Betreiber und Nutzer: Facetten Zu Ladeinfrastruktur, Subventionsregeln, Kosten und Handling, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, 2022

Strathmann, Timo (Elektromobilität als disruptive Innovation, 2019): Elektromobilität als disruptive Innovation: Herausforderungen und Implikationen für etablierte Automobilhersteller, Wiesbaden: Springer Gabler, 2019

Zenthöfer, Wolfgang/Grobshäuser, Uwe (Einkommensteuer, 2021): Einkommensteuer, 14. völlig neu bearbeitete und aktualisierte Auflage 2021, Stuttgart: Schäffer-Poeschel, 2021

8 Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit selbständig angefertigt, nicht anderweitig für Prüfungszwecke vorgelegt, alle benutzten Quellen und Hilfsmittel angegeben, sowie wörtliche und sinngemäße Zitate als solche gekennzeichnet habe.

Neu-Ulm, 27.10.2023

Ort, Datum

Bianca Büchele

Unterschrift