



# Steuerliche Förderung der Elektromobilität

Am 31.7.2019 hat das Bundeskabinett den Entwurf eines „Gesetzes zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“ vorgelegt. In diesem Gesetzentwurf werden zahlreiche weitere gesetzliche Regelungen geändert, auf die in einem anderen Beitrag dieser Reihe eingegangen werden soll.

In Bezug auf das Thema Elektromobilität soll durch den Gesetzentwurf die Laufzeit bereits geltender Maßnahmen verlängert und vereinheitlicht werden. Außerdem werden neue Fördertatbestände eingeführt.

Mit Gesetz vom 11.12.2018 wurde bereits neu geregelt, dass der private Nutzungsanteil eines betrieblichen Elektro- und Hybridfahrzeuges monatlich mit einem Prozent des halbierten inländischen Bruttolistenpreises bewertet wird. Als Hybridfahrzeuge im Sinne dieser Regelung gelten Fahrzeuge, deren Kohlendioxidemissionen 50 Gramm je gefahrenen Kilometer nicht übersteigt, oder deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung des Elektroantriebes mindestens 40 Kilometer beträgt.

Diese Regelung ist bisher auf einen Zeitraum von drei Jahren, also Anschaffung oder Leasing eines solchen Fahrzeuges ab dem 1.1.2019 und bis zum 31.12.2021 begrenzt. Nunmehr soll diese in der Weise modifiziert werden, dass die Regelung entsprechend für den Zeitraum vom 1.1.2022 bis 31.12.2024 für Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 50 g/km oder einer Reichweite von 60 Kilometern rein elektrisch gilt. Für den Zeitraum vom 1.1.2025 bis zum 31.12.2030 soll die Regelung für Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 50 g/km oder einer Reichweite von mindestens 80 Kilometern rein elektrisch gelten.

Allerdings ist wohl damit zu rechnen, dass die technischen Mindestanforderungen bei Hybridfahrzeugen zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal angepasst werden. Dies ggf. dann, wenn das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) noch einmal modifiziert wird. Erreicht werden soll damit eine Vereinheitlichung der gesetzlichen Definitionen von Elektrofahrzeugen sowie deren technischer Anforderungen.

Bereits bisher gilt, dass beim Führen eines Fahrtenbuches die Halbierung der Bemessungsgrundlage auf die zu berücksichtigende Abschreibung bzw. auf die Leasingkosten übertragen wird.

Die im Moment außerdem noch gültige Förderung über einen pauschalen Abschlag von der Bemessungsgrundlage anhand der Leistung der Batterie und dem Jahr der Anschaffung des Fahrzeuges soll nicht verlängert werden. Diese Förderung läuft Ende 2022 aus.

Weiterhin soll die Steuerbefreiung für die private Nutzung eines betrieblichen Fahrrads oder Elektrofahrrads (gem. § 3 Nr. 37 EStG) verlängert werden. Diese Steuerbefreiung, die im Jahr 2018 eingeführt wurde und die die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährten Vorteile für die Überlassung eines Fahrrades oder Elektrofahrrades steuerfrei stellt, soll von derzeit Ende 2021 auf Ende 2030 verlängert werden. Als Elektrofahrrad gelten nur solche, die verkehrsrechtlich nicht als Kraftfahrzeug einzuordnen sind (25 km/h-Grenze).

Außerdem soll ebenfalls bis Ende 2030 die Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber zur Verfügung gestelltem Ladestrom verlängert werden. Diese Steuerbefreiung ist derzeit auf Ende 2020 befristet. Zu dieser Steuerbefreiung zählt auch die vom Arbeitgeber überlassene und zur privaten Nutzung verwendbare Ladevorrichtung. Hierzu gehört neben der Ladestation selbst auch deren Aufbau, die Installation, die Inbetriebnahme und deren Wartung. Wichtig für die Steuerbefreiung ist allerdings, dass die Ladestation nur überlassen, also nicht übereignet wird. Im Fall der Übereignung kann der Arbeitgeber die Lohnsteuer für diesen Sachbezug mit 25 % pauschalieren. Dies gilt auch, wenn der Arbeitnehmer die Ladestation selbst anschafft und der Arbeitgeber die Kosten hierfür übernimmt oder einen Teil davon zuschusst. Auch diese bisher bis Ende 2020 befristete Regelung soll bis Ende 2030 verlängert werden.

Eine weitere Neuregelung soll es beim sog. Jobticket geben. Bisher gilt (gem. § 3 Nr. 15 EStG), dass die unentgeltliche oder verbilligte Überlassung eines solchen Tickets steuerfrei gestellt wurde. Allerdings sind diese steuerfreien Leistungen auf die Entfernungspauschale anzurechnen, was für Arbeitnehmer, die öffentliche Verkehrsmittel

aufgrund ihres Wohnortes oder der Tätigkeitsstätte im ländlichen Bereich gar nicht oder nur eingeschränkt nutzen konnten, zu einem steuerlichen Nachteil führen kann.

Um für solche Arbeitnehmer die Akzeptanz für ein Jobticket zu erhöhen, soll zukünftig der Arbeitgeber anstelle der Steuerfreistellung die Lohnsteuer für solche Bezüge pauschal mit 25 % erheben. Im Gegenzug unterbleibt dann der Wegfall der Entfernungspauschale für den Arbeitnehmer. Ein weiterer Vorteil kann sein, dass diese neue Pauschalierung nicht nur für Bezüge gelten soll, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt, sondern mittels Gehaltsumwandlung erbracht werden. Auch in diesen Fällen kann die Pauschalierung der Lohnsteuer mit 25 % ein Anreiz für den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr darstellen, da keine Anrechnung auf die Entfernungspauschale durchgeführt wird.

Unverändert bleibt darüber hinaus die Pauschalierung mit 15 % (unter Anrechnung auf die Entfernungspauschale!) für folgende Arbeitgeberleistungen:

- Überlassung eines betrieblichen Fahrzeuges für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte und
- zusätzlich zum Arbeitslohn vom Arbeitgeber geleistete Zuschüsse für mit dem privaten Fahrzeug des Arbeitnehmers durchgeführte Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte.

## INFORMATION

### Nowak GmbH Steuerberatungsgesellschaft

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Eyk Nowak  
Wirtschaftsprüfer/Steuerberater  
Amalienbadstraße 41, 76227 Karlsruhe  
Tel.: 0721 915691-56  
info@nowak-steuerberatung.de  
www.nowak-steuerberatung.de



Infos zum Autor