

Standpunkt

Steuerliche Aspekte der Elektromobilität

Elektromobilität genießt staatlicherseits finanzielle Vorteile: Neben einer Kaufprämie bestehen auch mehrere steuerliche Vergünstigungen. Doch wie sind diese ausgestaltet und zu bewerten?

Kfz-Steuer

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz sieht spezielle Regelungen für reine Elektrofahrzeuge vor: Die Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen beträgt 10 Jahre bei Erstzulassung zwischen 18. Mai 2011 und 31. Dezember 2020. Sie beginnt grundsätzlich ab dem Erstzulassungsdatum des jeweiligen Fahrzeugs. Im Falle eines Halterwechsels innerhalb des steuerbefreiten Zeitraums wird dem neuen Fahrzeughalter die Steuerbefreiung für den noch verbleibenden Zeitraum gewährt. Nach Ablauf der Steuerbefreiung halbiert sich die zu zahlende Kraftfahrzeugsteuer auf 50 Prozent. Elektrofahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind Fahrzeuge, die ausschließlich mit Elektromotoren angetrieben werden, ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern (Batterien) oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern (wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen) gespeist werden. Hybridfahrzeuge, die neben einem Elektromotor auch durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden, gelten nicht als Elektrofahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Diese Fahrzeuge sind nicht steuerbegünstigt.

Dienstwagenbesteuerung

Die Dienstwagenbesteuerung ist Bestandteil des Einkommensteuerrechts und orientiert sich am Listenpreis eines Pkw: Entweder wird ein Prozent des Listenpreises monatlich pauschal besteuert oder eine Abrechnung über ein Fahrtenbuch nutzungsbezogen vorgenommen. Sonderregelung: Elektro- und Plug-In-Hybridfahrzeuge, die von Anfang 2019 bis Ende 2030 angeschafft oder geleast werden, können pauschal mit 0,5 Prozent des Listenpreises versteuert werden. Für Elektro- und Plug-In-Hybridfahrzeuge besteht aufgrund erhöhter Anschaffungskosten ein Nachteilsausgleich durch Minderung des anzusetzenden Listenpreises um einen Betrag in Abhängigkeit von der Ladekapazität des Batteriesystems.

Diese Förderung wird von Jahr zu Jahr verringert, da zum Zeitpunkt der Gesetzgebung von sinkenden Kosten der Batteriesysteme ausgegangen wurde. Dies hat sich bisher nicht bestätigt. Aufgrund der meist hohen Fahrleistungen haben Dienstwagen bisher häufig Dieselmotoren. Ob es bei einer Verdrängung durch Elektro- und Hybridfahrzeuge mittelfristig zu weniger CO₂-Emissionen kommt oder diese bei der Verbreitung von Benzin-Hybriden eher steigen, ist offen und hängt auch davon ab, ob Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride „grünen“ Strom laden.

Laden am Arbeitsplatz

Bezüglich des Ladens beim Arbeitgeber gibt es bis Ende 2030 eine pragmatische Lösung: Der am Arbeitsplatz genutzte Strom gilt nicht als geldwerter Vorteil und ist daher einkommensteuerfrei.

Fazit und Ausblick

Es bestehen mehrere steuerliche Vorteile für Elektrofahrzeuge. Ob diese für den jeweiligen Nutzer höhere Anschaffungskosten oder andere Einschränkungen (Lademöglichkeiten, Reichweite) aufwiegen, ist individuell abzuwägen. Zeitweise wird kritisiert, dass die finanzielle Förderung der Elektromobilität zu niedrig ausfällt. Der ADAC sieht eine Ausweitung skeptisch, wenn sie durch Mehrbelastung konventioneller Fahrzeuge gegenfinanziert werden soll. Das spezifische Steueraufkommen der Autofahrer ist bereits hoch und fließt Großteils in den allgemeinen Bundeshaushalt. Hieraus ließe sich eine Ausweitung der Förderung bei Bedarf finanzieren. Grundsätzlich unterstützt der ADAC eine Förderung umweltfreundlicher Fahrzeugkonzepte, bevorzugt dabei aber eine technologieneutrale Ausgestaltung. Letztlich ist die Verringerung von Schadstoffemissionen, CO₂-Ausstoß, Abhängigkeit von begrenzten Ressourcen etc. das Ziel, nicht Förderung einer konkreten Technik. Der Elektroantrieb kann hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten und hat noch große Potenziale.