

Förderung der Elektromobilität

Neue Rahmenbedingungen und Förderanreize
für Unternehmen und Arbeitnehmer ab 2017



Mandanten-Info

Förderung der Elektromobilität

1 Förderung der Elektromobilität in Deutschland

1.1 Ziele der Bundesregierung

1.2 Bisher eingeleitete Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

2 Vorteile bei der Firmenwagenbesteuerung

3 Die neuen gesetzlichen Regelungen zur Förderung der Elektromobilität

3.1 Kaufprämie für Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybridelektrofahrzeuge

3.2 Verlängerung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer

3.3 Neue Steuerfreiheit für das elektrische Aufladen beim Arbeitgeber

3.4 Neue Lohnsteuerpauschalierung mit 25 % für die Übereignung von Ladevorrichtungen und Arbeitgeberzuschüsse

3.5 Finanzverwaltung trifft Klarstellungen zur steuerlichen Förderung

1 Förderung der Elektromobilität in Deutschland

1.1 Ziele der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2020 den CO²-Ausstoß in Deutschland gegenüber 1990 um mindestens 40 % zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, muss insbesondere der Verkehrssektor seine Emissionen mindern. Um die Attraktivität aus Sicht des Nutzers zu steigern und zeitnah aus umweltpolitischen Gründen einen zunehmenden Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen zu erreichen, ist es notwendig, die Elektromobilität intensiver als bisher zu fördern. Mit dem neuen und im Wesentlichen ab 01.01.2017 in Kraft getretenen „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“, schnürt die Bundesregierung ein Marktanzreizprogramm aus zeitlich befristeten Kaufanreizen für Unternehmen und Bürger. Die verschiedenen Fördermaßnahmen haben eine schnellere Verbreitung elektrisch betriebener Fahrzeuge zum Ziel.

1.2 Bisher eingeleitete Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Im Jahr 2007 hatte die Bundesregierung die Elektromobilität zu einem zentralen Baustein zur Erreichung ihrer Klimaschutzziele erklärt. Dafür wurde Ende 2008 der „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ geschaffen. Die vier für Elektromobilität zuständigen Ressorts der Bundesregierung (BMWi, BMVBS, BMU und BMBF) haben daraufhin zu Beginn des Jahres 2009 eine Reihe von Maßnahmen und neue Förderinstrumente auf das Thema Elektromobilität ausgerichtet. Im Mai 2010 wurde die „Nationale Plattform Elektromobilität“ (NPE) als Beratungsgremium für die Bundesregierung zur weiteren Förderung der Elektromobilität gegründet. Ziel der Plattform ist es, Deutschland bis 2020 zum Leitmarkt und zum Leitanbieter für Elektromobilität zu machen. Darüber hinaus wurde durch die Nationale Plattform das konkrete Ziel formuliert, bis 2020 1 Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen.

Nationales Ziel: 1 Mio. Elektro-Fahrzeuge bis 2020



In einem Zwischenbericht Ende 2011 stellte die NPE fest, dass sich das ehrgeizige Ziel von 1 Million Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2020 mit den beschlossenen Fördermaßnahmen nicht erreichen lässt und zusätzliche Anreize erfolgen müssen.

2 Vorteile bei der Firmenwagenbesteuerung

Um Elektro- und Hybridfahrzeuge insbesondere für Unternehmen als Firmenfahrzeuge attraktiver zu machen, wurde im Rahmen des Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetzes vom 29.06.2013 eine Sonderregelung für die Firmenwagenbesteuerung geschaffen. Auch für Elektro- und Hybridfahrzeuge gilt der Grundsatz, dass der geldwerte Vorteil aus der privaten Nutzung des Fahrzeugs monatlich pauschal mit 1 % zuzüglich 0,03 % pro Entfernungskilometer für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte des inländischen Bruttolistenpreises anzusetzen ist. Elektro- und Hybridfahrzeuge, die Arbeitnehmer als Firmenwagen nutzen, werden seit 2013 steuerlich gefördert, indem sowohl der maßgebliche Bruttolistenpreis bei Bewertung nach der 1 %-Methode als auch die Anschaffungskosten bei der sog. Fahrtenbuchmethode jeweils um die darin enthaltenen Kosten für das Batteriesystem in Form eines Pauschalbetrages vermindert werden können. Das führt bei Arbeitnehmern, denen ein elektrobetriebenes Firmenfahrzeug für Privatfahrten und für Fahrten zwischen Wohnung und Tätigkeitsstätte zur Verfügung steht, zu einer geringeren Nettobelastung im Vergleich zu einem konventionell angetriebenen Fahrzeug.

Bei Anschaffung des Firmenfahrzeugs bis 31.12.2013 konnten pauschal 500 Euro pro kWh der Batteriekapazität (max. 10.000 Euro) von dem maßgeblichen Bruttolistenpreis abgezogen werden. Diese Beträge vermindern sich bei Anschaffung in den Folgejahren um 50 Euro pro kWh bzw. um 500 Euro pro Jahr. Die steuerliche Begünstigung für Elektro- und Hybridfahrzeuge staffelt sich demnach bis zum 31.12.2022 wie folgt:

Anschaffung des Firmenwagens bis	Abzug pro kWh Batteriekapazität in Euro	Abzugshöchstbetrag in Euro
31.12.2015	400	9.000
31.12.2016	350	8.500
31.12.2017	300	8.000
31.12.2018	250	7.500
31.12.2019	200	7.000
31.12.2020	150	6.500
31.12.2021	100	6.000
31.12.2022	50	5.500

Beispiel: Ein Arbeitnehmer erhält von seinem Arbeitgeber im Jahr 2017 ein Firmenfahrzeug (Erstzulassung 2017) zur privaten Nutzung und für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte überlassen. Es handelt sich um ein Hybridelektrofahrzeug mit einem Bruttolistenpreis von 45.000 Euro. Die Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte beträgt 30 km. Das Fahrzeug besitzt einen Akkumulator mit einer Batteriekapazität von 20 kWh. Der geldwerte Vorteil wird nach der 1 %-Methode ermittelt.

Ergebnis: Die Kosten der Batterie sind für die Ermittlung des geldwerten Vorteils aus dem Bruttolistenpreis herauszurechnen. Zu kürzen sind 20 kWh x 300 Euro = 6.000 Euro. Der Bruttolistenpreis von 45.000 Euro darf somit um 6.000 Euro auf 39.000 Euro reduziert werden. Es ergibt sich der folgende monatlich anzusetzende lohnsteuer- und sozialversicherungspflichtige geldwerte Vorteil für das Hybridelektrofahrzeug:

Privatnutzung (1 %-Betrag):	390 Euro
Fahrten Wohnung – erste Tätigkeitsstätte (0,03 %-Betrag):	+ 351 Euro
Geldw. Vorteil Monat insg.	741 Euro

Ohne den Nachteilsausgleich würde sich für den Arbeitnehmer ein geldwerter Vorteil von monatlich insgesamt 855 Euro (450 Euro + 405 Euro) ergeben.

Wichtig:

Eine Minderung der Bemessungsgrundlage von 1 % ist nur dann zulässig, wenn der Listenpreis die Kosten des Batteriesystems beinhaltet. Wird das Batteriesystem des Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs nicht zusammen mit dem Kraftfahrzeug angeschafft, sondern ist für dessen Überlassung ein zusätzliches Entgelt, z. B. in Form von Leasingraten zu entrichten, kommt eine Minderung der Bemessungsgrundlage nicht in Betracht.

Bei Gebrauchtfahrzeugen richtet sich der Minderungsbetrag nach dem Jahr der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs. Der kWh-Wert der Batteriekapazität kann der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs entnommen werden. Wird bei einem Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug der geldwerte Vorteil für die private Nutzung eines Firmenwagens nach der individuellen Methode (sog. Fahrtenbuchmethode) ermittelt, ist die Bemessungsgrundlage für die Absetzung für Abnutzung in pauschaler Höhe – entsprechend den vorstehend beschriebenen Grundsätzen – um die Kosten für das Batteriesystem zu mindern.

Zu beachten ist weiterhin, dass bei der Ermittlung der umsatzsteuerlichen Bemessungsgrundlage für die entgeltliche Überlassung eines Firmenwagens zur privaten Nutzung an Mitarbeiter, der Abschlag für das enthaltene Batteriesystem nicht zulässig ist. D. h. für die Ermittlung der Umsatzsteuer aus der privaten Nutzung von Firmenfahrzeugen darf der Nachteilsausgleich nicht angewendet werden. Die unterschiedliche Behandlung bei Lohnsteuer und Umsatzsteuer erschwert die Anwendung der Regelung für den Arbeitgeber, da zwei unterschiedliche Bemessungsgrundlagen ermittelt werden müssen.

Beispiel: Einem Mitarbeiter wird vom Arbeitgeber im Kalenderjahr 2017 ein Hybrid-elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 18 Kilowattstunden (kWh) zur privaten Nutzung überlassen. Es handelt sich um ein Gebrauchtfahrzeug (Erstzulassung 2015). Der Bruttolistenpreis beträgt 45.000 Euro. Der Arbeitgeber ermittelt den geldwerten Vorteil nach der pauschalen 1 %-Methode.

Ergebnis: Für die Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der 1 %-Regelung ist der Bruttolistenpreis um 7.200 Euro zu mindern ($18 \text{ kWh} \times 400 \text{ Euro}$). Maßgeblich ist der Minderungsbetrag je kWh zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs (Jahr 2015). Der maßgebliche Bruttolistenpreis beträgt somit 37.800 Euro. Für die Nutzung zu Privatfahrten ergibt sich nach der 1 %-Methode ein lohnsteuerpflichtiger geldwerter Vorteil von 378 Euro pro Monat. Die Umsatzsteuer ist dagegen aus dem ungeminderten Bruttowert von 450 Euro (anstelle von 378 Euro) zu ermitteln.

3 Die neuen gesetzlichen Regelungen zur Förderung der Elektromobilität

3.1 Kaufprämie für Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybridelektrofahrzeuge

Einen wesentlichen Punkt der neuen Förderung stellt die Gewährung einer Kaufprämie für reine Elektrofahrzeuge und für Plug-In-Hybridelektrofahrzeuge dar. Die eigenständige Förderrichtlinie zur Umsetzung der Kaufprämie (Umweltbonus) ist bereits am 01.07.2016 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden und gilt für alle förderfähigen, elektrisch betriebenen Fahrzeuge, die ab dem 18.05.2016 erworben wurden. Förderfähig ist der Erwerb (Kauf oder Leasing) eines neuen, erstmals zugelassenen, elektrisch betriebenen Fahrzeuges, sofern es sich um ein

- reines Batterieelektrofahrzeug,
- von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (Plug-In Hybrid) oder
- Brennstoffzellenfahrzeug

handelt.

Der Umweltbonus beträgt für reine Batterieelektrofahrzeuge 4.000 Euro und für von außen aufladbare Plug-In-Hybridelektrofahrzeuge 3.000 Euro. Der Bundesanteil am Umweltbonus beträgt hiervon 50 % (2.000 Euro bzw. 1.500 Euro). Der Umweltbonus wird somit jeweils zur Hälfte von der Bundesregierung und von den Automobilherstellern finanziert. Der Eigenanteil des Automobilherstellers ist unmittelbar im Kauf- oder Leasingvertrag in Abzug zu bringen und muss mindestens die Hälfte des Umweltbonus betragen. Der Bundesanteil wird nur dann gewährt, wenn der Automobilhersteller dem Käufer mindestens den gleichen Anteil vom Nettolistenpreis des Basismodells als Nachlass gewährt. Der Nettolistenpreis des Basismodells darf 60.000 Euro netto nicht überschreiten. Etwaige Sonderausstattungen und Extras sowie die Mehrwertsteuer werden nicht berücksichtigt. Für Tageszulassungen, Jahreswagen oder Gebrauchtwagen wird der Umweltbonus nicht gewährt. Es muss sich um ein Neufahrzeug handeln, das erstmalig auf den Antragsteller zugelassen wird.

Hinweis

Die Antragstellung zur Gewährung der Kaufprämie (Bundesanteil) hat ausschließlich über das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und über das auf der Internetseite www.bafa.de zur Verfügung gestellte elektronische Antragsformular zu erfolgen. Per Post eingeschickte oder unvollständige Anträge werden vom BAFA nicht bearbeitet. Sprechen Sie Ihren Steuerberater darauf an.

Das Neufahrzeug muss mindestens sechs Monate auf den Antragsteller in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sein. Änderungen, wie z. B. die Veräußerung innerhalb des Sechsmonatszeitraums, müssen dem BAFA unverzüglich angezeigt werden. Eine Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge ist auf der BAFA-Internetseite veröffentlicht. Ausschließlich die dort gelisteten Elektrofahrzeuge können gefördert werden. Für die Eintragung in die Liste ist der Automobilhersteller verantwortlich, der sich damit auch verpflichtet, den Eigenanteil am Umweltbonus zu leisten. Der Erwerb (Kauf oder Leasing) sowie die Erstzulassung müssen ab dem 18.05.2016 erfolgt sein. Maßgeblich ist das Datum des Kauf- oder Leasingvertrages bzw. der verbindlichen Bestellung. Antragsberechtigt sind neben Privatpersonen auch Unternehmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine, auf die ein Neufahrzeug zugelassen wird.

Bei Antragstellung ist eine Kopie des Kauf- oder Leasingvertrages bzw. der verbindlichen Bestellung hochzuladen, die folgende Mindestangaben enthalten muss:

- Eindeutige Modellbezeichnung mit Bezug auf die Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge;
- Eigenanteil in Höhe von mindestens 1.500 Euro bzw. 2.000 Euro netto des Automobilherstellers;
- Netto-Kaufpreis für das Basis-Fahrzeugmodell ohne Sonderausstattung;
- Gesondert aufgelistete Sonderausstattung oder Zusatzausstattung.

Sofern für die Antragstellung anstelle des Kaufvertrags eine Rechnung vorgelegt wird, muss diese sämtliche aufgeführte Angaben enthalten. Für Fahrzeuge, die geleast werden, muss darüber hinaus im Leasingvertrag oder in einer beigefügten Anlage zusätzlich die Berechnung der monatlichen Leasingrate ohne Umweltbonus ausgewiesen sein. Der unmittelbare Vergleich der Leasingraten (mit und ohne Umweltbonus) über die Laufzeit des Vertrages ergibt die Höhe des an den Antragsteller (Leasingnehmer) weitergegebenen Umweltbonus.

Nach vollständiger Antragstellung und positiver Prüfung durch das BAFA ergeht ein Zuwendungsbescheid. Nach Zugang des Zuwendungsbescheides hat der Antragsteller neun Monate Zeit (Bewilligungszeitraum), den Erwerb abzuschließen und das Fahrzeug im Inland auf sich zuzulassen. Nach der erfolgten Zulassung ist eine unterschriebene Verwendungsnachweiserklärung per Post oder als eingescanntes PDF-Dokument an das BAFA zu senden. Erst mit Eingang der unterschriebenen Verwendungsnachweiserklärung kann der Vorgang abschließend bearbeitet werden. Die Auszahlung des Bundesanteils am Umweltbonus erfolgt auf das vom Antragsteller angegebene eigene Bankkonto.

Checkliste: Beantragung des Umweltbonus

- Das Fahrzeugmodell muss sich auf der vom BAFA (www.bafa.de) veröffentlichten Liste befinden, mit der sich die Automobilhersteller zu einer Beteiligung an der Finanzierung des Umweltbonus verpflichten.
- Der Erwerb des Fahrzeugs beim Fahrzeughändler muss am 18.05.2016 oder später erfolgt sein. Als maßgebliches Erwerbsdatum gilt der Abschluss eines Kauf- bzw. Leasingvertrags.
- Die Zulassung des Fahrzeugs muss im Inland auf den Antragsteller am 18.05.2016 oder später erfolgt sein.
- Das Fahrzeug muss zum ersten Mal zugelassen sein.
- Antragsberechtigt sind Privatpersonen und Unternehmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine.
- Das Fahrzeug muss mindestens sechs Monate auf den Antragsteller in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sein (Haltedauer). Eine kürzere Haltedauer ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Das gilt entsprechend auch für Leasingfahrzeuge.
- Der Bundesanteil am Umweltbonus wird ausschließlich für elektrisch betriebene Fahrzeuge und von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge gewährt, deren Netto-Listenpreis des Basismodells maximal 60.000 Euro beträgt.
- Die Finanzierung des Umweltbonus (insg. 4.000/3.000 Euro) erfolgt je zur Hälfte durch den Automobilhersteller und zur anderen Hälfte durch einen Bundeszuschuss.
- Der Bundesanteil am Umweltbonus beträgt 2.000 Euro für ein reines Batterieelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug und 1.500 Euro für ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug.

Aktuelle Zwischenbilanz zum Umweltbonus zum 31.01.2017¹

Anträge auf Umweltbonus nach Fahrzeugart

Bauart	Anzahl
reine Batterieelektrofahrzeuge	6.117
Plug-In Hybride	4.716
Brennstoffzellenfahrzeuge	2
Gesamt	10.835

Anträge auf Umweltbonus nach Antragsteller

Antragsteller	Anzahl
Privatperson	5.105
Unternehmen	5.525
Stiftung	10
Körperschaft	87
Verein	34
Kommunaler Betrieb	70
Kommunaler Zweckverband	4

3.2 Verlängerung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer

Bundesweit sind derzeit rund 61,5 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen. Für diese Fahrzeuge fällt – je nach Art – in unterschiedlicher Höhe die Kraftfahrzeugsteuer an. Das jährliche Gesamtaufkommen der Kfz-Steuer beträgt rund 8,5 Milliarden Euro. Als weitere Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität wird die seit dem Jahr 2016 geltende fünfjährige Steuerbefreiung bei erstmaliger Zulassung von reinen Elektrofahrzeugen auf zehn Jahre verlängert. Die längere Steuerbefreiung kann bereits rückwirkend zum 01.01.2016 angewendet werden. Die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge wird zudem auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Umrüstungen zu reinen Elektrofahrzeugen ausgeweitet.

¹ Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

Die Kfz-Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen beträgt 10 Jahre bei Erstzulassung zwischen dem 18.05.2011 und dem 31.12.2020. Erstzulassungen bis 17.05.2011 sind für fünf Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Die Steuerbefreiung 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.

Elektrofahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind Fahrzeuge, welche ausschließlich mit Elektromotoren angetrieben werden, die 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. Dazu gehören auch Elektrofahrzeuge, die mit einem Verbrennungsmotor als Reichweitenverlängerer ausgestattet sind (sog. Range-Extender-Fahrzeug).

Hinweis

Für die Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge ist kein Antrag zu stellen. Die Feststellung, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein begünstigtes Elektrofahrzeug im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes handelt, wird aufgrund der von den Zulassungsbehörden übermittelten fahrzeugspezifischen Daten getroffen

Durch das „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ sind auch Umrüstungen von Bestandsfahrzeugen zu reinen Elektrofahrzeugen steuerlich begünstigt. Sofern in der Zeit vom 18.05.2016 bis 31.12.2020 solche Bestandsfahrzeuge nachträglich zu einem reinen Elektrofahrzeug umgerüsteten Fahrzeug werden (unabhängig vom Datum der Erstzulassung), werden auch diese Fahrzeuge für die Dauer von 10 Jahren von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Die Steuerbefreiung beginnt an dem Tag, an dem die Zulassungsbehörde die Voraussetzungen als erfüllt feststellt (Tag der Umrüstung).

3.3 Neue Steuerfreiheit für das elektrische Aufladen beim Arbeitgeber

Durch das „Gesetz zur Förderung der Elektromobilität“ wurde mit Wirkung ab 01.01.2017 der neue § 3 Nr. 46 EStG in das Einkommensteuergesetz eingefügt. Dadurch werden vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten und betrieblichen Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 AktG) und für die zur privaten Nutzung zeitweise überlassene betriebliche Ladevorrichtung steuerbefreit. Nach der Gesetzesbegründung ist unter Ladevorrichtung die gesamte Ladeinfrastruktur einschließlich Zubehör und hierzu erbrachter Dienstleistungen (z. B. Installation oder Inbetriebnahme) zu verstehen. Die Steuerbefreiung kann in Anspruch genommen werden, wenn der gewährte Vorteil zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt wird. Hierdurch werden Arbeitsentgeltumwandlungen von der Steuerbefreiung ausgenommen. Für Dienstfahrzeuge entsteht weder bei

Anwendung der pauschalen 1 %-Methode, noch bei der Bewertung nach der sog. Fahrtenbuchmethode ein zusätzlicher geldwerter Vorteil für lohnsteuerfreie Leistungen (§ 3 Nr. 46 EStG) beim Arbeitnehmer.

Hinweis

Die neuen Regelungen im Einkommensteuergesetz gelten befristet für den Zeitraum vom 01.01.2017 bis 31.12.2020. Zu beachten ist, dass die neue Lohnsteuerfreiheit nur für Fahrzeuge gilt. Nicht einbezogen sind daher Fahrräder bzw. Elektrofahrräder, die verkehrsrechtlich als Fahrräder und nicht als Fahrzeuge eingestuft werden. Die Steuerbefreiung gilt somit ausschließlich für sog. S-Pedelecs. Das sind zulassungspflichtige Elektrofahrräder, die schneller als 25 Stundenkilometer fahren.

Beispiel:

Ein Arbeitgeber richtet auf seinem Firmengelände eine Ladestation für betriebliche Elektro-/Hybridfahrzeuge und für elektrisch betriebene Privatfahrzeuge ein. Der Arbeitgeber gestattet neben den Nutzern von elektrisch betriebenen Firmenfahrzeugen auch Arbeitnehmern ihr privates Elektrofahrzeug an der betrieblichen Ladestation aufzuladen. Die Strombetankungen an der betrieblichen Ladestation werden je Fahrzeug einzeln erfasst. Der Arbeitgeber bezieht den Strom zu einem Preis von 28 Ct/kW. Bei Umrechnung der festen Grundgebühr errechnet sich ein abschließender Strompreis von 35 Ct/kW. Ein Arbeitnehmer lädt sein Privatfahrzeug laut den aufgezeichneten Zählerständen mit 180 kW im Monat.

Ergebnis: Die monatliche Strombetankung der elektrisch betriebenen Firmenfahrzeuge ist lohnsteuerfrei. Es ergibt sich kein zusätzlicher geldwerter Vorteil für die Firmenwagennutzer. Für das Privatfahrzeug des Arbeitnehmers beträgt der Vorteil 63 Euro (180 kW x 0,35 Euro), der ebenfalls nach der neuen Steuerfreiheit lohnsteuerfrei bleibt. Der Vorteil aus der kostenlosen Aufladung unterliegt allerdings der Umsatzsteuer.

Aus Vereinfachungsgründen ist der Arbeitgeber nicht verpflichtet, die steuerfreien Vorteile im Sinne des § 3 Nr. 46 EStG im Lohnkonto des Arbeitnehmers aufzuzeichnen. Da die neue Lohnsteuerfreiheit erst ab dem 01.01.2017 anwendbar ist, handelt es sich bei Strombetankungen von privaten Arbeitnehmerfahrzeugen durch den Arbeitgeber bis 31.12.2016 um steuerpflichtigen Arbeitslohn. Allerdings sollte geprüft werden, ob der Vorteil für das Aufladen im Rahmen der monatlichen 44 Euro-Sachbezugsfreigrenze (§ 8 Abs. 2 Satz 11 EStG) lohnsteuerfrei bleiben kann.

Hinweis

Ob es sich bei dem Fahrzeug um ein entsprechend gefördertes Elektrofahrzeug handelt, ergibt sich aus dem Codierungscode in der Zulassungsbescheinigung. Sofern dort im Feld 10 die Codierung 0004 oder 0015 eingetragen ist, handelt es sich um ein Elektrofahrzeug. Ist eine Codierung von 0016 bis 0019 bzw. 0025 bis 0031 eingetragen, liegt ein ebenfalls steuerlich begünstigtes Plug-In-Hybridelektrofahrzeug vor.

3.4 Neue Lohnsteuerpauschalierung mit 25 % für die Übereignung von Ladevorrichtungen und Arbeitgeberzuschüsse

Unentgeltliche oder verbilligte Übereignung der Ladevorrichtung

Neben der neuen Lohnsteuerfreiheit erhält der Arbeitgeber ab 01.01.2017 zudem die Möglichkeit, geldwerte Vorteile aus der unentgeltlichen oder verbilligten Übereignung der Ladevorrichtung und Zuschüsse für den Erwerb und Nutzung pauschal mit 25 % (zuzüglich Solidaritätszuschlag und Kirchensteuer) der Lohnbesteuerung zu unterwerfen. Durch die zulässige Lohnsteuerpauschalierung unterliegen diese Leistungen nicht dem Sozialversicherungsabzug. Während der neue § 3 Nr. 46 EStG die zeitweise Nutzung (Rückgabe an den Arbeitgeber erforderlich) von betrieblichen Ladevorrichtungen steuerlich begünstigt, ermöglicht die neue Lohnsteuerpauschalierung nach § 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 EStG auch eine dauerhafte Übereignung von Ladeeinrichtungen an den Arbeitnehmer. Auch hier setzt die Pauschalierung der Lohnsteuer voraus, dass die Übereignung und die Zuschüsse zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erfolgen. Eine Entgeltumwandlung ist damit ebenfalls ausgeschlossen.

Zuschüsse des Arbeitgebers

Trägt der Arbeitnehmer die Aufwendungen für den Erwerb und die Nutzung (z. B. für die Wartung und den Betrieb, die Miete für den Starkstromzähler, nicht jedoch für den Ladestrom) einer privaten Ladevorrichtung selbst, kann der Arbeitgeber die Aufwendungen des Arbeitnehmers entweder vollständig übernehmen oder bezuschussen. Auch im Fall einer ggf. laufenden Bezuschussung der privaten Ladeeinrichtung ist die Lohnsteuerpauschalierung mit 25 % zulässig. Pauschale Zuschüsse des Arbeitgebers für die Nutzung einer privaten Ladevorrichtung des Arbeitnehmers, können pauschal besteuert werden, wenn die Aufwendungen für die Nutzung regelmäßig wiederkehren und soweit der Arbeitnehmer die entstandenen Aufwendungen für einen repräsentativen Zeitraum von drei Monaten im Einzelnen nachweist. Sofern die tatsächlich entstehenden Aufwendungen für einen Dreimonatszeitraum nachgewiesen, aufgezeichnet und zum Lohnkonto des Arbeitnehmers genommen werden, ist die Lohnsteuerpauschalierung auf Grundlage des durchschnittlichen nachgewiesenen Betrags so lange zulässig, bis sich die Verhältnisse wesentlich ändern.

Hinweis

Sofern der Arbeitgeber die Lohnsteuer mit 25 % pauschal erhebt, sind die Aufwendungen des Arbeitgebers für den Erwerb der Ladevorrichtung, die Zuschüsse des Arbeitgebers und die bezuschussten Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und die Nutzung der Ladevorrichtung nachzuweisen. Der Arbeitgeber hat diese Unterlagen als Belege zum Lohnkonto aufzubewahren.

3.5 Finanzverwaltung trifft Klarstellungen zur steuerlichen Förderung

Die Finanzverwaltung weist bezüglich der Steuerbefreiung der zeitweisen unentgeltlichen oder verbilligten Überlassung einer betrieblichen Ladevorrichtung an den Arbeitnehmer darauf hin, dass der von betrieblichen Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge bezogene Ladestrom nicht unter die Steuerbefreiung fällt. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um einen Stromanschluss des Arbeitgebers handelt oder ob der Arbeitgeber die Stromkosten des Arbeitnehmers bezuschusst. Bei privaten Elektrofahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen des Arbeitnehmers stellt die Erstattung der vom Arbeitnehmer selbst getragenen Stromkosten steuerpflichtigen Arbeitslohn dar.

Eine Besonderheit gilt für betriebliche Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge des Arbeitgebers, die dem Arbeitnehmer auch zur privaten Nutzung überlassen werden (sog. Dienstwagen). Danach stellt die Erstattung der vom Arbeitnehmer selbst getragenen Stromkosten für das Strombetanken eines Dienstfahrzeugs im Privathaushalt des Arbeitnehmers einen steuerfreien Auslagenersatz nach § 3 Nr. 50 EStG dar. Das bedeutet, dass ein entsprechender Einzelnachweis der entstandenen Auslagen des Arbeitnehmers für einen lohnsteuerfreien Auslagenersatz (nach § 3 Nr. 50 EStG) benötigt wird, da ein pauschaler Auslagenersatz von der Finanzverwaltung regelmäßig nicht anerkannt wird. Dieser Verpflichtung zur Führung von Einzelaufzeichnungen dürfte in der Praxis i. d. R. nur durch einen gesonderten Stromzähler im Privathaushalt des Arbeitnehmers nachgekommen werden können.

Beispiel: Ein Arbeitgeber überlässt einigen Arbeitnehmern im Jahr 2017 erstmals betriebliche Elektrohybridfahrzeuge auch zur privaten Nutzung. Der Arbeitgeber richtet an seinem Betriebssitz entsprechende Ladestationen ein. Darüber hinaus überlässt er an seine Arbeitnehmer zeitweise betriebliche Ladestationen für das Aufladen der Dienstfahrzeuge in den Privathaushalten der Mitarbeiter. Neben den betrieblichen Ladestationen übernimmt der Arbeitgeber die Kosten für den Einbau der Ladestationen in den Privathaushalten. Die Ladestationen werden zudem mit einem eigenen Stromzähler versehen, die den Stromverbrauch in den Privathaushalten der Arbeitnehmer für das Aufladen der Dienstfahrzeuge gesondert erfassen.

Ergebnis: Das Aufladen der Dienstfahrzeuge am Betriebsitz des Arbeitgebers ist lohnsteuerfrei. Es ergibt sich hierdurch kein zusätzlicher geldwerter Vorteil für die Arbeitnehmer. Die zeitweise Überlassung der betrieblichen Ladeeinrichtungen in den Privathaushalten sowie die Aufwendungen des Arbeitgebers für den Einbau inklusive der Stromzähler stellen ebenfalls keinen lohnsteuerpflichtigen Arbeitslohn dar. Darüber hinaus kann der Arbeitgeber, die vom Arbeitnehmer anhand des separaten Stromzählers nachgewiesenen privat getragenen Stromkosten für das Aufladen des Dienstfahrzeugs als Auslagenersatz lohnsteuerfrei erstatten.

Hinweis

Sofern ein Einzelnachweis vom Arbeitnehmer für die privat getragenen Aufwendungen für das Strombetanken eines Dienstfahrzeugs erbracht werden kann, ist die bestehende Vereinfachungsregelung zum Auslagenersatz in R 3.50 Abs. 2 Satz 2 LStR 2015 anwendbar. Wenn danach der Arbeitnehmer die entstandenen Aufwendungen für einen repräsentativen Zeitraum von drei Monaten im Einzelnen nachweist, kann aufgrund dieses Nachweises ein pauschaler Auslagenersatz grundsätzlich und ohne weitere Einzelnachweise so lange steuerfrei bleiben, bis sich die Verhältnisse wesentlich ändern. Sprechen Sie hierzu mit Ihrem Steuerberater.

Die Finanzverwaltung weist darauf hin, dass der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer Fahrtkosten anlässlich einer beruflichen Auswärtstätigkeit mit dem Privatfahrzeug auch dann in Höhe der pauschalen Kilometersätze als Reisekosten lohnsteuerfrei erstatten kann, wenn der Arbeitnehmer steuerfreie Vorteile (§ 3 Nr. 46 EStG) oder pauschal besteuerte Leistungen und Zuschüsse vom Arbeitgeber für dieses private Elektrofahrzeug oder Hybridelektrofahrzeug erhält.