

Elektro-Dienstwagen genießen extrem attraktive Steuervorteile

FAZ

Nutzer sollten aber auch mit Zusatzkosten rechnen

Sa. 7.8.21

mfe. FRANKFURT. Wer ein Elektroauto fährt, der muss deutlich weniger Steuern zahlen. Die Wirtschaftswissenschaftlerin Karina Sopp und Marcus Gast von der Technischen Universität Bergakademie Freiberg haben die zahlreichen Förderprogramme für Elektromobilität untersucht. Starke finanzielle Anreize bieten demnach vor allem die Steuerregeln für elektrische Dienstwagen, die Umweltprämie für die Anschaffung von privaten und betrieblichen Elektroautos oder die Sonderabschreibung für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge.

Auch die Ecovis-Steuerberaterin Katrin Grothe aus Pritzwalk bezeichnet die steuerlichen Anreize für Elektro- und Hybridautos als sehr attraktiv. „Wer einen E-Dienstwagen für Privatfahrten nutzt, der muss bei der Berechnung des steuerpflichtigen Privatanteils nur einen Bruchteil des Ausgangsbetrags ansetzen“, so Grothe. Wie können Steuerzahler profitieren?

Weil ein Dienstwagen auch privat gefahren werden kann, ist die private Nutzung als geldwerter Vorteil zu versteuern. Wer kein Fahrtenbuch führen will, der versteuert jeden Monat pauschal ein Prozent des Bruttolistenpreises für das Auto. Fahrer von Elektroautos dürfen für diese Berechnung den Bruttolistenpreis erheblich kürzen, sodass sich deutlich niedrigere zu versteuernde Beträge ergeben. Welche Reduzierung gilt, hängt laut Steuerberaterin Grothe vom Antrieb und weiteren Kriterien ab.

So ist im Einzelfall das Jahr der Anschaffung entscheidend, der Kohlendioxidausstoß sowie weitere technische Merkmale. Da die Details ziemlich kompliziert sind, hier nur die Quintessenz: Für die pauschale Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstautos mit Hybridantrieb sind statt einem Prozent nur 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises anzusetzen, für reine Elektroautos sogar nur 0,25 Prozent. Auch Dienstwagenfahrer, die ein Fahrtenbuch führen, müssen für Hybridantriebe nur die Hälfte der Anschaffungskosten ansetzen und für Elektroantriebe nur ein Viertel.

Steuerberaterin Grothe rechnet das am Beispiel von Dienstwagen mit Anschaffungskosten zu 42.000 Euro und unterschiedlichen Antrieben durch, die jeweils zu 20 Prozent privat genutzt werden. Demnach sind für einen Verbrennungsmotor jährlich 1800 Euro zu versteuern, für einen reinen Elektroantrieb dagegen nur 750 Euro, also weit weniger als die Hälfte. Für Plug-in-Hybride sind in diesem Beispiel 1100 Euro im Jahr anzusetzen. Der Vergleich zeigt, warum Elektroautos steuerlich so attraktiv sind.

Nach Einschätzung der Steuerwissenschaftlerin Sopp und Gast kompensiert der Staat mit den Steuervorteilen auch die Nachteile von Elektroautos, wie die langen Ladezeiten und kürze-

ren Reichweiten. Elektro-Privilegien gelten nicht nur für Dienstwagen. BWL-Professorin Sopp rechnet das am Beispiel der Kraftfahrzeugsteuer auf zwei VW-Modelle mit ähnlicher Größe und Leistung, aber unterschiedlichem Antrieb vor. So sind für den elektrischen ID.3 67,91 Euro Kfz-Steuer zu zahlen, für den Golf 8 mit Verbrennungsmotor aber 98,44 Euro. Was aber für Elektroauto-Käufer noch wichtiger ist: Sie sind bis Ende des Jahres 2030 vollständig von der Kfz-Steuer befreit, wenn sie das Auto bis zum 31. Dezember 2025 erstmals zulassen.

Für Unternehmer interessant ist die Sonderabschreibung für Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb. Diese gilt für neue Autos, die der Beförderung von Gütern dienen, nicht von Personen. Schon im Jahr der Anschaffung kann die Hälfte der Kosten abgesetzt werden – zusätzlich zur regulären Abschreibung.

Trotz aller Steuervorteile sollten Elektroautonutzer die Anschaffung ganzheitlich durchrechnen. Dafür müssen sie auch die laufenden Kosten für das regelmäßige Laden der Batterie berücksichtigen sowie für die Einrichtung der dafür nötigen Infrastruktur zu Hause. Für viele Nutzer von Verbrenner-Dienstwagen übernimmt der Arbeitgeber die Spritkosten.

Elektrodienstwagen dagegen können zwar auch in der Firma geladen werden, doch wird die Batterie während eines üblichen Arbeitstags nicht voll. Auch über Nacht klappt das mit der normalen Haushaltssteckdose in der eigenen Garage nicht. Wer den Dienstwagen täglich nutzt, braucht daher eine Wallbox, die zwischendurch Strom aus dem Netz speichert und ein schnelleres Laden ermöglicht. Die Anschaffung einer solchen Wallbox kostet einige Tausend Euro, wird aber durch ein Programm der Förderbank KfW bezuschusst.



An der Ladesäule