

Dr. Heinrich Weiler

E-Mobilität im Fokus

Steuerliche Vorteile durch E-Autos



3. Auflage

DATEV eG, 90329 Nürnberg (Verlag)

© 2026 Alle Rechte, insbesondere das Verlagsrecht, allein beim Herausgeber.

Die Inhalte wurden mit größter Sorgfalt erstellt, erheben keinen Anspruch auf eine vollständige

Darstellung und ersetzen nicht die Prüfung und Beratung im Einzelfall.

Dieses Buch und alle in ihm enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung
der DATEV eG unzulässig.

Eine Nutzung für Zwecke des Text- und Datamining (§ 44b UrhG) sowie für Zwecke der Entwicklung, des
Trainings und der Anwendung (ggf. generativer) Künstlicher Intelligenz, wie auch die Zusammenfassung
und Bearbeitung des Werkes durch Künstliche Intelligenz, ist nicht gestattet.

Im Übrigen gelten die Geschäftsbedingungen der DATEV.

Printed in Germany

DATEV-High Quality Print, 90329 Nürnberg (Druck)

Angaben ohne Gewähr

Stand: Januar 2026

DATEV-Artikelnummer: 35235 / 2026-01-01

E-Mail: literatur@service.datev.de

Editorial

Die Elektromobilität steht weiter im Fokus. Aus technischer Sicht oder aus Klimagründen werden Argumente für und wider das E-Auto vorgebracht. Die Entscheidung, ob man ein E-Auto kaufen soll oder nicht, fällt schwer. Diese 3. Auflage des Kompaktwissens zur Elektromobilität will weitere Fakten vermitteln, nämlich aus steuerlicher Sicht, um den Entscheidungsprozess zu unterstützen. Dabei sollen alle Phasen beleuchtet werden, nämlich der Kauf, das Laden und die Nutzung, insbesondere auch die Nutzung eines Dienstautos.

Die Fakten haben sich seit der 2. Auflage deutlich geändert. Die Förderung des Kaufes eines E-Autos durch Prämien war zwischenzeitlich wegefallen. Mit Wirkung zum 01.01.2026 gibt es eine neue Prämie. Details dazu wurden am 19.01.2026 bekanntgegeben (*Kapitel 2*). Zusätzlich ist im unternehmerischen Bereich die Super-Afa des § 7 Abs. 2a EStG mit einer Abschreibung von 75 % im Erstjahr für eine beschränkte Zeit eingeführt worden. Lohnt sich eine solch hohe Abschreibung oder ist es besser, die ebenfalls verbesserte degressive Abschreibung nach § 7 Abs. 2 EStG in Anspruch zu nehmen?

Die Anschaffung einer Ladeeinrichtung und das Laden selbst unterliegt vielfältigen steuerlichen Regeln. Der Unternehmer kann seinem Arbeitnehmer eine Ladeeinrichtung überlassen oder übereignen; Steuerfolgen: Steuerfreiheit oder Steuerpauschalierung. Und wie sieht es mit den Steuerfolgen bei dem Ladevorgang aus? Das BMF äußert sich hierzu in einem neuen Schreiben vom 11.11.2025.

Bei der Nutzung des E-Autos sind verschiedene Fallbeilgrenzen zu beachten. Beim Vollelektrofahrzeuge wurde die Grenze des inländischen Brutto-Listenpreis-Listen auf 100.000 Euro erhöht; beim Plug-in-Hybrid-Elektroauto existieren eine CO₂-Grenze und drei Elektroreichweitengrenzen. Bei der neuen Prämie ab 01.01.2026 dürfen Privatpersonen bestimmte Einkommensgrenzen nicht überschreiten.

Die km-Pauschale ist angehoben worden mit Auswirkungen für die Fahrt zwischen Wohnung und erster Betriebsstätte und für die doppelte Haushaltsführung. Darüber hinaus sind weitere steuerliche Faktoren, wie die Kfz-Steuer – die Kfz-Steuerbefreiung für Vollektrofahrzeuge ist verlängert worden –, die Energiesteuern, die CO₂-Abgabe, aber auch Kostenfaktoren im Energiebereich zu beachten.

Für die laufende Bearbeitung der Besteuerung von Nutzungen von Fahrzeugen für Privatfahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte/erster Tätigkeitsstätte, Familienheimfahrten sowie Geschäfts- und Dienstreisen kommen erschwerend die Beachtung der verschiedenen zeitlichen Aspekte der Anschaffung oder erstmaligen Überlassung hinzu. Anhand vielfältiger Beispiele wird versucht, einen Weg durch das Besteuerungsdickicht aufzuzeigen.

Zur Erleichterung der Lesbarkeit sind die Fundstellen im Text nur mit einem Kurzhinweis angegeben; die genauen Angaben zu den Fundstellen sind in *Kapitel 10* zu finden.

Bonn, im Januar 2026

Dr. Heinrich Weiler

Hinweis

In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit in der Regel das generische Maskulinum verwendet. Die verwendete Sprachform bezieht sich auf alle Menschen, hat ausschließlich redaktionelle Gründe und ist wertneutral.

Der Inhalt im Überblick

1	Einordnung der Fahrzeuge.....	9
1.1	Vielfältige Eingruppierungskriterien.....	9
1.2	Unterscheidung nach Antriebsart.....	9
1.2.1	E-Kennzeichen.....	9
1.2.2	Vollelektrokraftfahrzeug	10
1.2.3	Plug-in-Hybridelektrokraftfahrzeuge	11
1.3	Unterscheidung nach Preis.....	12
1.4	Unterscheidung nach Vermögensart.....	13
1.4.1	Geschäftswagen.....	13
1.4.2	Privatwagen.....	13
2	Förderung des Erwerbs von Elektrokraftfahrzeugen und Abschreibungen	14
2.1	Frühere Prämien	14
2.2	Die neue Prämie für E-Autos ab 01.01.2026.....	14
2.2.1	Konzept der neuen Prämie.....	14
2.2.2	Begünstigte E-Autos.....	15
2.2.3	Mindesthaltedauer.....	15
2.2.4	Begünstigte Privatpersonen	15
2.2.5	Höhe der Prämie	16

2.2.6	Gesamtförderung	17
2.2.7	Antragsweg	18
2.3	Super-Abschreibung	18
2.3.1	Begünstigte Elektrofahrzeuge	18
2.3.2	Voraussetzungen	19
2.3.3	Abschreibungssätze	19
2.3.4	Vorteilhaftigkeitsüberlegungen	20
2.3.5	Alternative: Degressive AfA nach § 7 Abs. 2 EStG	20
2.3.6	Ergänzung: Abschreibung nach § 7g EStG	21
3	Förderung von Ladestationen	22
3.1	Vielfältige Fördermöglichkeiten	22
3.2	Nichtöffentliche Ladestationen	23
3.2.1	Standort	23
3.2.2	Steckdose	23
3.2.3	Wallbox	24
3.2.4	Förderung	25
3.3	Öffentlich zugängliche Ladestationen	26
3.4	Schnellladesäulen	26
3.5	Steuerliche Förderung	27
3.5.1	Überlassung einer Ladeeinrichtung: Steuerfreiheit	27
3.5.2	Übereignung einer Ladeeinrichtung: Pauschalbesteuerung	28

4	Förderung des Aufladens	30
4.1	Steuerfreiheit des Aufladens	30
4.1.1	Regelung des § 3 Nr. 46 EStG	30
4.1.2	Zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn.....	30
4.1.3	Elektrofahrzeuge.....	30
4.1.4	Ladeort: Ortsfeste betriebliche Einrichtung des Arbeitgebers.....	31
4.1.5	Anzahl und Umfang	31
4.1.6	Berücksichtigung bei der Besteuerung der Privatnutzung.....	32
4.2	Laden an einem nicht betrieblichen Aufladeort	33
4.2.1	Keine Steuerfreiheit	33
4.2.2	Erstattung für Aufladen eines Privatwagens	33
4.2.3	Erstattung für Aufladen eines Dienstwagens.....	34
4.3	Pauschalbesteuerter Zuschuss für Erwerb und Nutzung einer privaten Ladevorrichtung	36
4.4	Zusammenfassung	37
5	Bemessungsgrundlage für private Nutzung betrieblicher Elektrokraftfahrzeuge	38
5.1	Anwendungsbereiche	38
5.2	Begünstigung von Elektrokraftfahrzeugen	39
5.3	Inländischer Brutto-Listenpreis	39
5.4	Minderung der Bemessungsgrundlage	41

5.5	Bruchteilansatz der Bemessungsgrundlage	43
5.5.1	Anwendungszeitpunkt und Wirkungszeitraum	43
5.5.2	Höhe des Listenpreises bei Vollelektrokraftfahrzeugen	47
5.5.3	CO_2 -Emission und Elektroreichweite bei Plug-in-Hybridelektrokraftfahrzeugen	49
5.6	Fahrtenbuchmethode	51
5.6.1	Grundsatz	51
5.6.2	Verminderung der Bemessungsgrundlage	51
5.6.3	Bruchteilansatz der Bemessungsgrundlage	52
5.7	Kostendeckelung	53
6	Begünstigung der Fahrten mit Elektrokraftfahrzeugen	55
6.1	Grundsatz: Besteuerung der privaten Nutzung	55
6.1.1	Nutzungsentnahme durch den Unternehmer	55
6.1.2	Kfz-Überlassung an Arbeitnehmer	56
6.2	Begünstigung der Privatnutzung für Elektrokraftfahrzeuge	58
6.3	Begünstigung für Fahrten Wohnung und erste Tätigkeitsstätte	59
6.4	Erhöhung der Entfernungspauschale	60
6.5	Familienheimfahrten	61
6.6	Einzelfahrten	62
6.7	Gelegentliche Überlassung	63
6.8	Kostendeckelung	64

6.9	Zuzahlungen des Arbeitnehmers.....	64
6.9.1	Laufende Zuzahlungen.....	64
6.9.2	Zuzahlungen zu den Anschaffungskosten.....	65
6.10	Reisekosten bei Nutzung eines privaten Elektrofahrzeugs.....	66
7	Kostenfaktoren.....	68
7.1	Gegenwart und Entwicklung.....	68
7.2	Kraftfahrzeugsteuer.....	68
7.2.1	Emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer	68
7.2.2	Sockelbetrag	69
7.2.3	CO ₂ -Komponente.....	69
7.2.4	Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge verlängert	70
7.2.5	Kraftfahrzeugsteuer für Elektrokraftfahrzeuge nach der Befreiung	71
7.3	Energiesteuer.....	72
7.3.1	Mineralölsteuer	72
7.3.2	Bemessungsgrundlage Energiesteuer.....	73
7.3.3	Entlastung für die Stromerzeugung.....	73
7.3.4	Stromsteuer.....	73
7.4	CO ₂ -Bepreisung/CO ₂ -Steuer	74
7.5	Verkauf von CO ₂ -Zertifikaten (THG-Bonus).....	75
7.6	Versicherung für Elektrokraftfahrzeuge	75
7.6.1	Nachlass bei Kfz-Haftpflichtversicherung	75
7.6.2	Kaskoversicherung	76

8	Umsatzsteuer	77
9	Gesamtbeispiel	78
10	Quellen	84

1 Einordnung der Fahrzeuge

1.1 Vielfältige Eingruppierungskriterien

Kraftfahrzeuge lassen sich nach vielfältigen Kriterien gruppieren, sei es nach der Art der Form, sei es nach der Zahl der Türen oder anderen Ausstattungsdetails. Steuerlich bedeutsam sind andere Einteilungskriterien. In dieser Broschüre werden Unterscheidungskriterien bezüglich der Förderung der Elektro-Mobilität herangezogen. Dazu gehört die Unterscheidung nach Vermögensart, also Betriebs- oder Privatvermögen, aber wesentlich ist die Unterscheidung nach der Antriebsart mit weiteren Merkmalen betreffend Schadstoffausstoß/Mindestelektroreichweite sowie diversen Preisgrenzen.

1.2 Unterscheidung nach Antriebsart

1.2.1 E-Kennzeichen

Im Alltagsleben sieht man als Unterscheidungsmerkmal für Elektrokraftfahrzeuge das so genannte E-Kennzeichen an, also der Großbuchstabe E als letztes Zeichen auf einem maximal achtstelligen Kfz-Kennzeichen. Das E-Kennzeichen ist jedoch für Elektrokraftfahrzeuge nicht verpflichtend, sondern wird nur auf Antrag als äußeres Zeichen für ein Elektrokraftfahrzeug vergeben. Hieraus lassen sich bestimmte Vorteile im Straßenverkehr, z. B. Parkplatzberechtigung, Nutzung der Busspur oder ähnliches, ableiten, wenn hierfür das Zusatz-Verkehrszeichen eines abgebildeten Pkw mit einem Ladekabel vorhanden ist.

Für die weitere Betrachtung dient das E-Kennzeichen nicht als Unterscheidungskriterium. Wichtig für die Ableitung der steuerlichen Folgen und der Förderung sind die Angaben in der Kfz-Zulassungsbescheinigung Teil I (früher Kraftfahrzeugschein genannt).

1.2.2 Vollelektrikfahrzeug

Ein Elektrokraftfahrzeug (im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2, 2. HS und 3 EStG), ist ein Kraftfahrzeug, das ausschließlich durch einen Elektromotor angetrieben wird, der ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern (z. B. Schwungrad mit Generator oder Batterie) oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern (z. B. wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen) gespeist wird (Tz. 6 des BMF-Schreibens vom 11.11.2025). Elektrokraftfahrzeuge sind demnach

- a) reine Batterie-Elektrofahrzeuge im Sinne des § 2 Nr. 2 EmoG, bei denen es sich um Kraftfahrzeuge mit einem Antrieb handelt, dessen Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und dessen Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeugs wieder aufladbar sind und
- b) Brennstoffzellenfahrzeuge im Sinne des § 2 Nr. 4 EmoG, bei denen es sich um Kraftfahrzeuge mit einem Antrieb handelt, dessen Energiewandler ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mindestens einer elektrischen Antriebsmaschine bestehen.

Für steuerrechtliche Zwecke werden die reinen Batterie-Elektrokraftfahrzeuge und die mit Brennstoffzellen zusammengefasst. Wir verwenden in diesem Kompaktwissen hierfür den Oberbegriff „**Vollelektrikfahrzeuge**“.

Welche Kfz im Einzelnen in diese Rubrik der „Vollelektrikfahrzeuge“ gehören, ergibt sich aus der Codierung im Kraftfahrzeugschein (Kfz-Zulassungsbescheinigung Teil I). Dort sind im Feld 10 Codenummern angegeben, die die verschiedenen Fahrzeuge nach Kraftstoffart bzw. Energiequellen unterscheiden.

In Feld 10 der Zulassungsbescheinigung Teil I handelt es sich bei Codenummer 0004 um ein reines Batterie-Elektrofahrzeug und Codenummer 0015 um ein Brennstoffzellenfahrzeug mit Primärenergie Wasserstoff. Alle Kraftfahrzeuge, die die Codenummern 0004 sowie 0015 in Feld 10 aufweisen, sind automatisch als Vollelektrikfahrzeuge anerkannt.

Weitere Brennstoffzellenfahrzeuge tragen die Codenummern 0016 bei Primärenergie Benzin, 0017 bei Methanol und 0018 bei Ethanol.

Der Batteriekapazität von Elektro- und Hybridelektrokraftfahrzeugen ist bei Brennstoffzellenfahrzeugen die im Fahrzeug gespeicherte Energie vergleichbar. Dieser Wert wird in der Zulassungsbescheinigung Teil I in Ziffer 22 angegeben und ist für die Ermittlung der Minderungsbeträge bei der Bestimmung der Bemessungsgrundlage für Privatfahrten (*Kapitel 5.4*) heranzuziehen (BMF-Schreiben vom 24.11.2018, LEXinform 5236531).

1.2.3 Plug-in-Hybridelektrokraftfahrzeuge

Plug-in-Hybridelektrofahrzeuge sind nach Tz. 8 des BMF-Schreibens vom 11.11.2025 extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2, 2. HS u. S. 3, 2.HS EStG) i. S. d. § 2 Nr. 3 EmoG mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten von Energiewandlern, davon mindestens eine elektrische Antriebsmaschine und Energiespeichern, davon mindestens eine von einer außerhalb des Fahrzeugs befindlichen Energiequelle wieder aufladbar, verfügt.

Um die Steuervergünstigung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 EStG zu erhalten, müssen sie also in jedem Falle extern aufladbar sein; außerdem dürfen sie eine bestimmte Menge von CO₂-Ausstoß nicht übersteigen oder müssen eine Mindestelektroreichweite aufweisen.

- Für die Zeit ab 01.01.2019 bis zum 31.12.2021: CO₂-Ausstoß maximal 50 g/km oder die elektrische Reichweite mindestens 40 km.
- Für die Zeit vom 01.01.2022 bis 31.12.2024 Ausstoß maximal 50 g CO₂/km oder 60 km Mindestelektroreichweite.
- Für die Zeit ab 01.01.2025 bis 31.12.2030 Ausstoß maximal 50g CO₂/km oder 80 km Mindestelektroreichweite.

Der CO₂-Wert ist in der Zulassungsbescheinigung Teil I im Feld V.7 oder in der EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC des Fahrzeuges unter Nummer 46.2 oder 49.1 CO₂-Emmissionen kombiniert) angegeben. Die elektrische Reichweite ist nicht in der Zulassungsbescheinigung angegeben. Den Wert findet man in der EWG-Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeuges unter Nummer 49.2.

1 Einordnung der Fahrzeuge

Bei Hybrid-Fahrzeugen mit den Angaben der Schlüsselnummern 0008, 0010, 0012, 0019, 0022, 0024 bis 0031, 0033 und 0036 im Feld 10 ist der Zulassungsbehörde zusätzlich zur Zulassungsbescheinigung und der EWG-Übereinstimmungsbescheinigung eine schriftliche Bescheinigung des Herstellers darüber vorzulegen, dass es sich tatsächlich um ein extern aufladbares Hybrid-Fahrzeug handelt. Diese Schlüsselnummern haben Fahrzeuge, die vor 2012 zugelassen wurden, da damals nicht unterschieden wurde, ob eine externe Aufladung vorhanden ist oder nicht.

Im Rahmen dieser Broschüre werden die so definierten Hybrid-Elektrofahrzeuge unter dem einheitlichen Begriff **Plug-in-Hybridelektrokraftfahrzeuge** zusammengefasst.

1.3 Unterscheidung nach Preis

Bei der Förderung von Elektrofahrzeugen ist zusätzlich noch nach den Preisen zu unterscheiden. Bei der Beurteilung der Besteuerung der **privaten Nutzung** eines Betriebs-Kraftfahrzeugs wird unterschieden, ob die Höhe des **Brutto**-Listenpreises des Kraftfahrzeugs die folgenden Grenzen übersteigt oder nicht.

Die Fallbeilgrenze des inländischen Brutto-Listenpreis-Listen beträgt für Anschaffungen (*Kapitel 5* und *Kapitel 6*):

- ab 01.01.2019 bis 31.12.2023: 60.000 Euro
- ab 01.01.2024 bis 30.06.2025: 70.000 Euro
- ab 01.07.2025: 100.000 Euro

Bei der Kaufprämie ab 01.01.2026 wird nicht der Kaufpreis als Kriterium herangezogen, sondern als Hauptkriterium das Haushaltseinkommen (*Kapitel 2*).

1.4 Unterscheidung nach Vermögensart

1.4.1 Geschäftswagen

Die ertragsteuerliche Zuordnung zum Betriebsvermögen oder zum Privatvermögen ist hinsichtlich der Elektromobilität nur von untergeordneter Bedeutung. Ertragsteuerlich ist ein Kraftfahrzeug, sowohl im Falle der Bilanzierung als auch im Rahmen der Einnahmen-Überschuss-Rechnung dem notwendigen Betriebsvermögen zuzuordnen, wenn es zu mehr als 50 % eigenbetrieblich genutzt wird (R 4.2 Abs. 1 EStR). Bei einer betrieblichen Nutzung von mindestens 10 % bis 50 % ist eine Zuordnung des Kraftfahrzeugs zum Betriebsvermögen möglich (R 4.2 Abs. 1 EStR). Die Ausübung dieses Wahlrechts muss in unmissverständlicher Weise durch entsprechende, zeitnah erstellte Aufzeichnungen erfolgen (Erfassung in der Buchführung, zeitnahen Aufnahme in das betriebliche Bestandsverzeichnis).

Bei einem Betriebsfahrzeug sind die mit diesen zusammenhängenden Aufwendungen einschließlich der AfA-Betriebsausgaben. Die private Nutzung eines solchen Betriebsfahrzeugs und die damit verbundene Besteuerung wird unter *Kapitel 6* behandelt.

1.4.2 Privatwagen

Bei der betrieblichen Nutzung von weniger als 10 % handelt es sich bei dem Kraftfahrzeug um notwendiges Privatvermögen. Für den Fall des Privatvermögens sind alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Kfz keine unmittelbaren Betriebsausgaben; sie können nur im Wege der Einlage berücksichtigt werden, z. B. bei Dienstreisen. Der steuerfreie Ersatz von privat getragenen Kosten, z. B. Stromkosten, wird unter *Kapitel 4.2.2* behandelt.