ROKITTA
STEUERBERATUNG

E-MOBILITÄT: BESTEUERUNG DER PRIVAT-NUTZUNG VON E-AUTOS UND LADESTATIONEN

MERKBLATT NR. 1916.1 | 07 | 2025

INHALT

1. Vorbemerkungen
2. Definition Elektrofahrzeuge
3. Auf einen Blick
4. Ertragsteuerliche Betrachtung
   - 4.1 Besteuerung der Privatnutzung von E-Autos
     - 4.1.1 Anschaffungen ab dem 01.01.2023 bis 31.12.2023
     - 4.1.2 Anschaffungen ab dem 01.01.2024 bis 31.12.2024
     - 4.1.3 Anschaffungen ab dem 01.01.2025 bis 30.06.2025
     - 4.1.4 Anschaffungen ab dem 01.07.2025 bis 31.12.2030
     - 4.1.5 E-Fahrzeuge ohne Batterie
     - 4.1.6 Kostendeckelungsmethode
   - 4.2 Ladestrom und Ladestationen
5. Umsatzsteuerliche Betrachtung
   - 5.1 E-Autos
     - 5.1.1 Zuordnung zum Unternehmen
     - 5.1.2 Besteuerung der Privatnutzung durch den Unternehmer
     - 5.1.3 Überlassung eines E-Autos an Arbeitnehmer
     - 5.1.4 Nutzung eines privaten E-Autos für betriebliche Fahrten
   - 5.2 Ladestationen und Ladestrom
6. Fazit

1. VORBEMERKUNGEN

Insbesondere aus Klimaschutzgründen sollen E-Autos eine größere Verbreitung erreichen und konventionell angetriebene Kraftfahrzeuge nach und nach ablösen. Daher wurde u. a. auch eine Förderung im Ertragsteuerrecht eingefügt. Danach muss die private Nutzung solcher betrieblichen Fahrzeuge nicht mit dem vollen Bruttolistenpreis bei der Versteuerung nach der Pauschalmethode mit der 1%-Regelung bewertet werden und auch bei der Fahrtenbuchmethode fließen nicht die gesamten Anschaffungskosten (bzw. vergleichbare Leasing- oder Mietkosten) in die Berechnung des geldwerten Vorteils ein. Der Förderwille der Bundesregierung hinsichtlich der E-Autos führte dazu, dass quasi jährlich neue Regelungen gelten bzw. neue Voraussetzungen einzuhalten sind und dies auch noch in Abhängigkeit vom Anschaffungsjahr. Dieses Merkblatt stellt die inzwischen sehr undurchsichtig gewordene Rechtslage für E-Autos mit Anschaffungsdatum ab 01.01.2023 ausführlich anhand von Beispielen dar. Am Ende wird ein Überblick über die steuerliche Behandlung des Ladestroms und der Ladestationen gegeben.

Die ertrag- und umsatzsteuerlichen Besonderheiten bei der Besteuerung der Privatnutzung von E-Bikes sind einem gesonderten Merkblatt vorbehalten. Das Merkblatt Nr. 1826 „Dienstfahrräder und E-Bikes – Steuerliche Aspekte bei Fahrrädern im unternehmerischen Bereich“ stellt diesbezüglich sowohl die Arbeitgeber- als auch die Arbeitnehmerperspektive umfassend dar.
Einen umfassenden Überblick zu dem Thema Auto und Steuern bietet das DWS-Buch Nr. 311 „Fahrzeuge und Steuern – Praktische Tipps zu Firmen-, Privatwagen, Fahrrädern und E-Bikes“.

2. DEFINITION ELEKTROFAHRZEUGE

Unter dem Stichwort E-Auto wird landläufig eine ganze Vielzahl verschiedener Fahrzeuge zusammengefasst. Eine Definition, was im Sinne des Gesetzes E-Autos sind, die gefördert werden sollen, liefert das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). E-Autos sind danach reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge.[1] Als reines **Batterieelektrofahrzeug** gilt ein Kraftfahrzeug (Kfz) mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und dessen Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeugs wieder aufladbar sind. Ein von außen aufladbares **Hybridelektrofahrzeug** ist ein Kfz mit einem Antrieb, der über mind. zwei verschiedene Arten von Energiewandlern (davon mind. einer als elektrische Antriebsmaschine) und Energiespeichern (davon mind. einer von einer außerhalb des Fahrzeugs befindlichen Energiequelle elektrisch wieder aufladbar = Plug in Hybrid) verfügt. Ein **Brennstoffzellenfahrzeug** ist ein Kfz mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mind. einer elektrischen Antriebsmaschine bestehen.

Hybridelektrofahrzeuge müssen jedoch noch zusätzliche Voraussetzungen erfüllen, um als steuerrechtlich förderwürdig zu gelten. So darf das Fahrzeug max. eine CO_2-Emission von 50 g je gefahrenen Kilometer haben **oder** dessen Reichweite beträgt mind. 60 km unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine.[2] Bei Anschaffungen ab dem 01.01.2025 muss das Plug-in-Hybridfahrzeug sogar eine rein elektrische Reichweite von mind. 80 km haben.[3] Es ist ausreichend, wenn das Hybridelektroauto eine der beiden Voraussetzungen erfüllt.

1 § 2 Nr. 1 EmoG.
2 § 3 Abs. 2 EmoG.
3 § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 und 5 sowie § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 Nr. 4 und 5 EStG.

© 07/2025 DWS Steuerberater Medien GmbH

Bestellservice: Postfach 02 35 53 · 10127 Berlin · Tel.: 030. 2 88 85 66 · Fax: 030. 28 88 56 70 · E-Mail: info@dws-medien.de · Internet: www.dws-medien.de

Alle Rechte vorbehalten. Es ist nicht gestattet, die Produkte ganz oder teilweise nachzudrucken bzw. auf fotomechanischem Weg zu vervielfältigen. Dieses Produkt wurde mit äußerster Sorgfalt bearbeitet, für den Inhalt kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Eine Differenzierung muss bei Elektrofahrrädern vorgenommen werden: Elektrofahrräder gelten nur dann als Elektrofahrzeug, wenn sie eine Unterstützung der Tretleistung von über 25 km/h gewährleisten.

Gleiches gilt für Elektrokleinstfahrzeuge i. S. d. § 1 Abs. 1 Satz 1 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Das sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h, also sog. E-Scooter.[4]

3. AUF EINEN BLICK

Anschaffungen ab 01.01.2023 bis 31.12.2023

1/4 BLP oder 1/4 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils bis 60.000 € BLP	1/2 BLP oder 1/2 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils über BLP 60.000 € und für bestimmte Hybride (CO_2-Ausstoß max. 50 g/km oder Reichweite **60 km** rein elektrisch)	für die Hybride mit **höherer** Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer **und keiner Reichweite von wenigstens 60 km** bei rein elektrischer Nutzung kein Abschlag mehr – Besteuerung wie konventionell angetriebene Kfz

Tabelle 1

Anschaffungen ab 01.01.2024 bis 31.12.2024

1/4 BLP oder 1/4 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils bis 70.000 € BLP	1/2 BLP oder 1/2 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils über BLP 70.000 € und für bestimmte Hybride (CO_2-Ausstoß max. 50 g/km oder Reichweite **60 km** rein elektrisch)	für die Hybride mit **höherer** Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer **und keiner Reichweite von wenigstens 60 km** bei rein elektrischer Nutzung kein Abschlag mehr – Besteuerung wie konventionell angetriebene Kfz

Tabelle 2

Anschaffungen ab 01.01.2025 bis 30.06.2025

1/4 BLP oder 1/4 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils bis 70.000 € BLP	1/2 BLP oder 1/2 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils über BLP 70.000 € und für bestimmte Hybride (CO_2-Ausstoß max. 50 g/km oder Reichweite **80 km** rein elektrisch)	für die anderen Hybride kein Abschlag mehr – Besteuerung wie konventionell angetriebene Kfz

Tabelle 3

Anschaffungen ab 01.07.2025 bis 31.12.2030

1/4 BLP oder 1/4 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils bis 100.000 € BLP	1/2 BLP oder 1/2 AK für reine E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz jeweils über BLP 100.000 € und für bestimmte Hybride (CO_2-Ausstoß max. 50 g/km oder Reichweite **80 km** rein elektrisch)	für die anderen Hybride kein Abschlag mehr – Besteuerung wie konventionell angetriebene Kfz

Tabelle 4

4. ERTRAGSTEUERLICHE BETRACHTUNG

4.1 Besteuerung der Privatnutzung von E-Autos

Bei der Besteuerung der Privatnutzung gibt es – wie bei den konventionell angetriebenen Fahrzeugen auch – grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Das ist zum einen die **Pauschalmethode mit der sog. 1%-Regelung** oder die **Fahrtenbuchmethode.** Um die E-Autos zu fördern, wird bei der Besteuerung des geldwerten Vorteils nach der 1%-Regelung der BLP, also die **steuerliche Bemessungsgrundlage, halbiert oder sogar geviertelt.** Die Halbierung oder Viertelung des BLP gilt dann auch für die Besteuerung des geldwerten Vorteils für die Nutzung des Kfz für Wege zwischen Wohnung und 1. Tätigkeitsstätte/1. Betriebsstätte nach der sog. 0,03 %-Regelung sowie für die Familienheimfahrten im Rahmen einer steuerlich anzuerkennenden doppelten Haushaltsführung nach der 0,002 %-Regelung (nur für mehr als eine Familienheimfahrt pro Woche).

Wird die Versteuerung des geldwerten Vorteils nach der **Fahrtenbuchmethode** vorgenommen, wird die Halbierung oder Viertelung von den AK oder vergleichbare Leasing- bzw. Mietkosten vorgenommen. Auch bei der Anwendung der Fahrtenbuchmethode gelten die verminderten Kosten für die Berechnung des geldwerten Vorteils für die Nutzung des Fahrzeugs für Wege zwischen der Wohnung und der 1. Tätigkeitsstätte/1. Betriebsstätte sowie Familienheimfahrten im Rahmen einer steuerlich anzuerkennenden doppelten Haushaltsführung. Bei der Fahrtenbuchmethode gehen nur die insoweit reduzierten AK für die Berechnung des Abschreibungsbetrages, der in die Gesamtkosten einfließt, in die Betrachtung ein.[5] Damit reduziert sich für die Berechnung des geldwerten Vorteils der fahrzeugspezifische Kostensatz je gefahrenen Kilometer. Insg. ergibt sich so ein geringerer geldwerter Vorteil.

Die dargestellten ertragsteuerlichen Regelungen gelten für Arbeitnehmer, die ein Dienstfahrzeug privat nutzen dürfen, genauso wie für Unternehmer, die einen Firmenwagen privat nutzen. Bei Arbeitnehmern hängt die anzuwendende gesetzliche Regelung jeweils vom Zeitpunkt der erstmaligen Überlassung des Fahrzeugs zur privaten Nutzung und nicht vom Anschaffungszeitpunkt durch den Unternehmer ab.[6]

Für ab dem Jahr 2023 neu angeschaffte, bestimmte Hybridelektrofahrzeuge (zu hoher Schadstoffausstoß und kein Erreichen der Mindestreichweite bei rein elektrischer Nutzung) kommt es in einigen Fällen dazu, dass ertragsteuerlich keine Förderung mehr gewährt wird, weil der vorzunehmende Abschlag dann auf 0 €

4 BMF-Schreiben v. 05.11.2021 „Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen" IV C 6 – S 2177/19/10004 :08, IV C 5 – S 2334/19/10009 :003, Rz. 22.

5 § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 1 und Satz 3 Nr. 1 EStG.

6 BMF-Schreiben v. 05.11.2021 „Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen" IV C 6 – S 2177/19/10004 :08, IV C 5 – S 2334/19/10009 :003, Rz. 22.

© 07/2025 DWS-Medien, Berlin

abgeschmolzen ist und das Fahrzeug die Voraussetzungen für die Halbierung der Bemessungsgrundlage nicht erreicht.

Zusammenfassung: Die dargestellten Regelungen gelten für:

- Pauschalmethoden (1%-Regelung, 0,03%-Regelung, 0,002%-Regelung) und Fahrtenbuchmethode
- Privatnutzung, Wege Wohnung und 1. Tätigkeitsstätte bzw. 1. Betriebsstätte, Familienheimfahrten
- Arbeitnehmer und Unternehmer

4.1.1 Anschaffungen ab dem 01.01.2023 bis 31.12.2023

Bei Anschaffungen ab dem 01.01.2023 müssen die Fahrzeuge in **drei Kategorien** unterschieden werden:

1. Kraftfahrzeuge, die gar keine Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer mehr ausstoßen **und** bei denen der BLP des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 60.000 € beträgt.

2. (Elektro-)Kraftfahrzeuge mit folgenden Voraussetzungen:

- CO_2-Emissionen von max. 50 g/km **oder**
- Reichweite von mind. **60 km** bei rein elektrischer Nutzung

3. (Elektro-)Kraftfahrzeuge mit höherer Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer und keiner Reichweite von wenigstens 60 km bei rein elektrischer Nutzung.

HINWEIS Die Erfüllung der Voraussetzungen kann durch das Führen eines E-Kennzeichens nachgewiesen werden. Soweit ein solches nicht vorhanden ist, kann der Nachweis auch durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG oder aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erbracht werden. Soweit in den Bescheinigungen verschiedene Werte ausgewiesen werden:
1. sind für Fahrzeuge, die nach dem 31.08.2018 erstmalig zugelassen wurden, grundsätzlich die WLTP-Werte maßgeblich (CoC2 49.4 und 49.5). Eine Ausnahme gilt nur für auslaufende Modelle und Lagerfahrzeuge, die nicht nach WLTP zertifiziert werden müssen. Für die Kohlendioxidemissionen ist hierbei auf die gewichteten kombinierten WLTP-Werte (CoC 49.4) abzustellen und
2. wird für die elektrische Mindestreichweite der Wert „Elektrische Reichweite innerorts" (EAER3 city gem. CoC 49.5.2) herangezogen.

Bei Kraftfahrzeugen, die gar keine Kohlendioxidemissionen je gefahrenen Kilometer mehr ausstoßen – also reinen E-Autos und Brennstoffzellen-Kfz – und deren BLP nicht mehr als 60.000 € beträgt, ist für die Bewertung der Privatnutzung **ein Viertel des Bruttolistenneupreises** anzusetzen, wenn für die Bewertung des geldwerten Vorteils der Privatnutzung die Pauschalmethode (1%-Regelung, 0,03%-Regelung, 0,002%-Regelung) angewendet wird. Bei Anwendung der Fahrtenbuchmethode fließt in die Berechnung des fahrzeugspezifischen Kostensatzes je Kilometer nur ein Viertel der AK ein.[7]

BEISPIEL Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Pauschalmethode
Die Anschaffung eines reinen Elektrofahrzeugs erfolgte im Januar 2023 für 45.000 €. Der BLP betrug 50.000 €. Der geldwerte Vorteil wird nach der 1%-Regelung ermittelt. Die Entfernung zwischen Wohnung und 1. Tätigkeitsstätte beträgt 20 km.
Berechnung der Firmenwagenbesteuerung:
Bemessungsgrundlage 25% des BLP von 50.000 € = 12.500 €
Geldwerter Vorteil Privatnutzung: 1% × 12.500 € = 125 €
Geldwerter Vorteil Fahrten Wohnung – 1. Tätigkeitsstätte: 0,03% × 12.500 € × 20 km = 75 €
Geldwerter Vorteil pro Monat = 200 €

BEISPIEL Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Fahrtenbuchmethode
Die Anschaffung eines reinen Elektrofahrzeugs mit AK von 40.000 € (inkl. USt = BLP) erfolgte im Januar 2023. Das Fahrzeug wird vom Arbeitnehmer privat und beruflich, nicht jedoch für Wege von der Wohnung zur 1. Tätigkeitsstätte genutzt. Die Gesamtlaufleistung betrug lt. ordnungsgemäßem Fahrtenbuch 50.000 km, worauf 15.000 km auf die Privatnutzung entfielen. Neben der Abschreibung verursachte das Fahrzeug laufende Kosten von 13.000 €.
Bemessungsgrundlage für Fahrtenbuchmethode:
AK: 40.000 €
Bemessungsgrundlage 25% der AK von 40.000 € = 10.000 €
Bemessungsgrundlage für AfA: 10.000 €
AfA-Betrag (acht Jahre, weil Arbeitnehmer[8]): 1.250 €
Laufende Kosten: 13.000 €
Gesamtkosten: 14.250 €
Fahrzeugspezifischer Kostensatz je km (14.250 €/50.000 km): 0,285 €/km
Geldwerter Vorteil für 15.000 km: 4.275 €

Bei den anderen teureren E-Autos und Plug-In-Hybridfahrzeugen, die die Voraussetzungen der CO_2-Emissionen oder der Reichweite einhalten, ist bei der Ermittlung des Anteils der Privatnutzung des Firmenwagens die **Hälfte des Bruttolistenneupreises** für die Pauschalmethode (1%-Regelung, 0,03%-Regelung, 0,002%-Regelung) anzusetzen. Bei der Fahrtenbuchmethode geht die Hälfte der AK in die Betrachtung ein.[9]

Diese Halbierungsregelung gilt nur für Hybridelektrofahrzeuge, die bis zum 31.12.2024 angeschafft wurden. Für Anschaffungen danach muss das Hybridelektrofahrzeug eine höhere Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine erreichen.[10]

BEISPIEL Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Pauschalmethode
Die Anschaffung eines Hybrids erfolgte im Januar 2023 für 35.000 €. Der BLP betrug 40.000 €. Das Hybridfahrzeug hat eine Reichweite von 60 km bei rein elektrischem Antrieb. Der geldwerte Vorteil wird nach der 1%-Regelung ermittelt. Die Entfernung zwischen Wohnung und 1. Tätigkeitsstätte beträgt 20 km.
Berechnung der Firmenwagenbesteuerung:
Bemessungsgrundlage 50% des BLP von 40.000 € = 20.000 €
Geldwerter Vorteil Privatnutzung: 1% × 20.000 € = 200 €
Geldwerter Vorteil Fahrten Wohnung – 1. Tätigkeitsstätte: 0,03% × 20.000 € × 20 km = 120 €
Geldwerter Vorteil pro Monat = 320 €

Hat das Hybridfahrzeug eine höhere Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer **und** hat es keine Reichweite von wenigstens 60 km bei rein elektrischer Nutzung, ist die Ermittlung des geldwerten Vorteils wie bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen vorzunehmen.

7 § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 und Satz 3 Nr. 3 EStG.

8 BMF v. 03.03.2022 „Kfz-Überlassung an Arbeitnehmer" Rz. 34.

9 § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 4 und Satz 3 Nr. 4 EStG.

10 § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 5 und Satz 3 Nr. 5 EStG.

© 07/2025 DWS-Medien, Berlin

4.1.2 Anschaffungen ab dem 01.01.2024 bis 31.12.2024
Bei Anschaffungen ab dem 01.01.2024 müssen die Fahrzeuge immer noch in **drei Kategorien** unterschieden werden:

1. Kraftfahrzeuge, die gar keine Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer mehr ausstoßen **und** bei denen der BLP des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 70.000 € beträgt.

2. (Elektro-)Kraftfahrzeuge mit folgenden Voraussetzungen:

- CO_2-Emissionen von max. 50 g/km **oder**
- Reichweite von mind. **60 km** bei rein elektrischer Nutzung

3. (Elektro-)Kraftfahrzeuge mit höherer Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer und keiner Reichweite von wenigstens 60 km bei rein elektrischer Nutzung.

Bis auf die Erhöhung des Bruttolistenpreises von 60.000 € auf 70.000 € ergeben sich in diesem Anschaffungszeitraum keine Veränderungen im Vergleich zum Anschaffungszeitraum von 01.01.2023 bis 31.12.2023.[11]

4.1.3 Anschaffungen ab dem 01.01.2025 bis 30.06.2025
Bei Anschaffungen ab dem 01.01.2025 müssen die Fahrzeuge ebenfalls noch in **drei Kategorien** unterschieden werden:

1. Kraftfahrzeuge, die keine Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer ausstoßen **und** bei denen der BLP des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 70.000 € beträgt.

2. (Elektro)Kraftfahrzeuge mit folgenden Voraussetzungen:

- CO_2-Emissionen von max. 50 g/km **oder**
- Reichweite von mind. **80 km** bei rein elektrischer Nutzung

3. (Elektro-)Kraftfahrzeuge mit höherer Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer und keiner Reichweite von wenigstens 80 km bei rein elektrischer Nutzung.

Für die Fahrzeuge unter 1. ergibt sich keine Änderung der Privatnutzungsbesteuerung im Vergleich zum Vorjahr. Es erfolgt ein Ansatz mit 1/4 des BLP oder der AK bei der Fahrtenbuchmethode.

Bei den anderen teureren E-Autos und Plug-In-Hybridfahrzeugen, die die nun verschärften Voraussetzungen der CO_2-Emissionen **oder** der Reichweite einhalten, ist bei der Ermittlung des Anteils der Privatnutzung des Firmenwagens die **Hälfte des Bruttolistenneupreises** für die Pauschalmethode (1%-Regelung, 0,03%-Regelung, 0,002%-Regelung) anzusetzen. Bei der Fahrtenbuchmethode geht die Hälfte der AK in die Betrachtung ein.[12]

Hat das Hybridfahrzeug eine höhere Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer **und** hat es keine Reichweite von wenigstens 80 km bei rein elektrischer Nutzung, ist die Ermittlung des geldwerten Vorteils wie bei konventionell angetriebenen Kraftfahrzeugen vorzunehmen.

4.1.4 Anschaffungen ab dem 01.07.2025 bis 31.12.2030
Bei Anschaffungen ab dem 01.07.2025 müssen die Fahrzeuge ebenfalls noch in **drei Kategorien** unterschieden werden:

1. Kraftfahrzeuge, die keine Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer ausstoßen **und** bei denen der BLP des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 100.000 € beträgt.

2. (Elektro)Kraftfahrzeuge mit folgenden Voraussetzungen:

- CO_2-Emissionen von max. 50 g/km **oder**
- Reichweite von mind. **80 km** bei rein elektrischer Nutzung

3. (Elektro-)Kraftfahrzeuge mit höherer Kohlendioxidemission als 50 g je gefahrenen Kilometer und keiner Reichweite von wenigstens 80 km bei rein elektrischer Nutzung.

Bis auf die Erhöhung des BLP für die Fahrzeuge unter 1. ergeben sich keine Änderungen bei der Privatnutzungsbesteuerung im Vergleich zu Anschaffungen des Vorjahres. Die Besteuerung erfolgt hier mit 1/4 des BLP bzw. 1/4 der AK bei der Fahrtenbuchmethode. Für die Fahrzeuge unter 2. und teurere E-Fahrzeuge mit einem BLP über 100.000 € entsprechend jeweils die Hälfte des BLP und der AK. Bei Fahrzeugen unter 3. ist keine steuerliche Begünstigung mehr vorgesehen und die Privatnutzungsbesteuerung bei diesen Fahrzeugen erfolgt wie bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen.

4.1.5 E-Fahrzeuge ohne Batterie
4.1.5.1 Anwendung der Abschlagsmethode
Besonderheiten sind zu beachten, wenn die Batterie gesondert gemietet oder geleast wird. Ein Abschlag von der Bemessungsgrundlage ist nur dann vorzunehmen, 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. Aber die für die Überlassung der Batterie zusätzlich zu entrichtenden Entgelte sind grundsätzlich als Betriebsausgaben abziehbar.[13]

BEISPIEL Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Pauschalmethode:
Der Steuerpflichtige hat ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 25,4 kWh erworben. Der BLP beträgt 25.640 €. Für die Batterie hat der Steuerpflichtige monatlich zusätzlich eine Miete von 79 € zu zahlen.
Der BLP ist nicht zu mindern und wird auf volle Hundert Euro abgerundet für die Ermittlung des geldwerten Vorteils/Entnahmewert zugrunde gelegt. Die Nutzungsentnahme beträgt 1% v. 25.600 € = 256 € pro Monat.

Aus Vereinfachungsgründen ist es auch zulässig, den geldwerten Vorteil/die Nutzungsentnahme ausgehend vom Listenpreis für das Fahrzeug mit Batteriesystem zu berechnen, wenn das gleiche Fahrzeug am Markt jeweils mit und ohne Batteriesystem angeschafft werden kann. In dem Fall ist der Abschlag entsprechend der Anschaffung mit Batterie für die Berechnung des geldwerten Vorteils/Entnahmewerts vorzunehmen.

Bei der Berechnung des geldwerten Vorteils/Nutzungsentnahme nach der Fahrtenbuchmethode sind die Miet-/gesonderten Leasingkosten für die Batterie nicht in die Gesamtkosten einzubeziehen und es ist entsprechend auch keine Reduzierung der AfA-Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Gesamtkosten vorzunehmen.[14]

BEISPIEL Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Fahrtenbuchmethode:

11 § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 und Satz 3 Nr. 3 EStG.
12 § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 und Satz 3 Nr. 3 EStG.
13 BMF-Schreiben v. 05.11.2021 „Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen" IV C 6 – S 2177/19/10004 :08, IV C 5 – S 2334/19/10009 :003, Rz. 9.
14 BMF-Schreiben v. 05.11.2021 „Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen" IV C 6 – S 2177/19/10004 :08, IV C 5 – S 2334/19/10009 :003, Rz. 16.

© 07/2025 DWS-Medien, Berlin

Der Steuerpflichtige hat im Januar ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 25,4 kWh erworben. Der BLP beträgt 32.000 € und die tatsächlichen Anschaffungskosten 25.600 €. Für die Batterie bezahlt der Steuerpflichtige monatlich 79 €. Der betriebliche/berufliche Nutzungsanteil beträgt lt. ordnungsgemäßem Fahrtenbuch 83 %.
Für die Ermittlung der Gesamtkosten ist eine AfA von 4.266,67 € (25.600 €/6 Jahre) und weitere Aufwendungen für Versicherung (1.000 €) und Strom (890 €) anzusetzen. Die auf die Batteriemiete entfallenden Aufwendungen sind nicht zu berücksichtigen. Die Summe der geminderten Gesamtaufwendungen beträgt 6.156,67 €. Die Nutzungsentnahme/der geldwerte Vorteil beträgt davon 17 % = 1.046,63 €.

Wurde das Fahrzeug gemietet oder geleast, wobei die Miet- oder Leasinggebühren die Kosten des Batteriesystems enthalten, sind diese Miet- oder Leasinggebühren grundsätzlich aufzuteilen. Die anteilig auf das Batteriesystem entfallenden Miet- oder Leasinggebühren mindern die Gesamtkosten. Weist der Vertrag keinen konkreten Anteil für Miete oder Leasing der Batterie aus, kann als Aufteilungsmaßstab das Verhältnis zwischen dem Listenpreis einschl. des Batteriesystems und dem Abschlag nach der Nachteilsausgleichsregelung angesetzt werden.[15]

BEISPIEL Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Fahrtenbuchmethode:
Der Steuerpflichtige hat im Januar 2022 einen Plug-in-Hybrid mit einer Batteriekapazität von 16 kWh geleast. Der BLP beträgt 43.000 €, die monatliche Leasingrate 399 €. Das Hybridfahrzeug erreicht die Anforderungen an den CO_2-Ausstoß und die Mindestreichweite nicht, sodass die Abschlagsregelung zur Anwendung kommt. Lt. ordnungsgemäßen Fahrtenbuch beträgt die betriebliche Nutzung 83 %.
Für die Ermittlung der Gesamtkosten sind die Leasingraten unter Anwendung des Verhältnisses zwischen Listenpreis und dem um den pauschalen Abschlag geminderten Listenpreis aufzuteilen:
Listenpreis: 43.000 €
Geminderter Listenpreis (16 kWh × 50 € = 800 €): 42.200 €
Entspricht einer Minderung von: 1,68 %
Leasingraten 399 € × 12 Monate = 4.788 €
Davon 1,86 % = 89 €
Danach sind bei den Gesamtkosten Leasingaufwendungen von 4.699 € (= 4.788 € − 89 €) anzusetzen. Daneben sind Aufwendungen für Versicherung (1.000 €) und Strom (890 €) angefallen. Die Summe der geminderten Gesamtaufwendungen beträgt 6.589 €. Die Nutzungsentnahme/der geldwerte Vorteil nach der Fahrtenbuchmethode beträgt davon 17 % = 1.120 €.

4.1.5.2 Halbierung- oder Viertelungsregelung

Auch wenn nicht die Abschlagsmethode, sondern die Halbierung oder Viertelung des Bruttolistenpreises oder der AK für die Berechnung des geldwerten Vorteils/der Nutzungsentnahme zur Anwendung kommt, sind Besonderheiten zu beachten, wenn das Batteriesystem zusätzlich gemietet oder geleast wird und nicht in den Anschaffungskosten enthalten ist. Bei Anwendung der 1 %-Regelung auf ein Viertel oder die Hälfte des BLP erfolgt keine zusätzliche Berücksichtigung der Miet- oder Leasingkosten für die Batterie für die Erfassung des geldwerten Vorteils/der Nutzungsentnahme. Bei der Anwendung der Fahrtenbuchmethode ist ein für das Batteriesystem zusätzlich zu entrichtendes Entgelt ebenfalls mit dem entsprechenden Bruchteil anzusetzen.

BEISPIEL Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der Fahrtenbuchmethode:
Der Steuerpflichtige hat im Januar ein Elektrofahrzeug erworben. Der BLP beträgt 32.000 € und die tatsächlichen Anschaffungskosten 25.600 €. Für die Batterie hat der Steuerpflichtige monatlich zusätzlich eine Miete von 79 € zu zahlen.
Der betriebliche/berufliche Nutzungsanteil beträgt lt. ordnungsgemäßem Fahrtenbuch 83 %.
Für die Ermittlung der Gesamtkosten ist eine AfA von 4.266,67 € (25.600 €/6 Jahre) sowie die Batteriemiete = 948 € (12 Monate 79 €) mit einem Viertel, also 1.303,67 € (= (4.266,67 € + 948 €) 1/4) anzusetzen. Die Aufwendungen für Versicherung (1.000 €) und Strom (890 €) sind in voller Höhe anzusetzen. Die Summe der Gesamtaufwendungen beträgt 3.193,67 €. Die Nutzungsentnahme/der geldwerte Vorteil beträgt davon 17 % = 542,92 €.

4.1.6 Kostendeckelungsmethode

Die Wertansätze nach der Pauschalmethode (1 %-Regelung, 0,03 %-Regelung, 0,002 %-Regelung) vom geminderten BLP (Abschlag, 1/2 oder 1/4) sollen höchstens mit dem Betrag der Gesamtkosten des Fahrzeugs angesetzt werden, sog. Kostendeckelungsmethode. Das gilt auch für Elektro-, Brennstoffzellen- und Plug-in-Hybridfahrzeuge.[16] Zu den Gesamtkosten gehört auch die AfA. Für den Vergleich der pauschalen Wertansätze mit den Gesamtkosten sind die Anschaffungskosten entsprechend den Regelungen bei der Fahrtenbuchmethode anzuwenden. Das bedeutet, für die einzubeziehende AfA in den Vergleich ist ebenfalls die Abschlagsmethode bei der Nachteilsausgleichsregelung oder die Halbierungs- bzw. Viertelungsregelung entsprechend dem Anschaffungsjahr und den Anforderungen an maximalem BLP, CO_2-Ausstoß und rein elektrischer Reichweite einzubeziehen.

Enthalten die Anschaffungskosten für das Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug keinen Anteil für das Batteriesystem und ist für die Überlassung der Batterie ein zusätzliches Entgelt (z. B. Miete oder Leasingrate) zu entrichten, sind bei der Anwendung der Nachteilsausgleichsregelung (Abschlag) die für das genutzte oder dem Arbeitnehmer überlassene Fahrzeug insg. tatsächlich entstandenen Gesamtkosten um dieses zusätzlich entrichtete Entgelt zu mindern. In diesem Fall sind auch weitere Kosten für das Batteriesystem, wie z. B. Reparaturkosten, Wartungspauschalen oder Beiträge für spezielle Batterieversicherungen abzuziehen, wenn sie zusätzlich zu tragen sind. Bei Anwendung der Halbierungs- oder Viertelungsregelung auf die Anschaffungskosten sind zusätzlich für das Batteriesystem getragene Kosten entsprechend dem anzuwendenden Bruchteil (1/2 oder 1/4) anzusetzen.[17]

4.2 Ladestrom und Ladestationen

Das kostenlose oder verbilligte Aufladen eines E-Autos im Betrieb und die Überlassung einer betrieblichen Ladevorrichtung zur privaten Nutzung ist steuerfrei.[18] Damit können Arbeitgeber auf eine Besteuerung eines geldwerten Vorteils und eine aufwendige Erfassung von abgenommenen Strommengen verzichten.

15 *BMF-Schreiben v. 05.11.2021 „Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen" IV C 6 – S 2177/19/10004 :08, IV C 5 – S 2334/19/10009 :003, Rz. 17.*

16 *BMF-Schreiben v. 05.11.2021 „Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen" IV C 6 – S 2177/19/10004 :08, IV C 5 – S 2334/19/10009 :003, Rz. 13.*

17 *BMF-Schreiben v. 05.11.2021 „Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen" IV C 6 – S 2177/19/10004 :08, IV C 5 – S 2334/19/10009 :003, Rz. 14.*

18 *§ 3 Nr. 46 EStG, Regelung vorerst bis 31.12.2030 befristet, § 52 Abs. 4 Satz 21 EStG.*

© 07/2025 DWS-Medien, Berlin

Voraussetzungen:

- elektrisches Aufladen eines privaten E-Autos des Arbeitnehmers,
- elektrisches Aufladen eines Dienstwagens mit Anwendung der Fahrtenbuchmethode (bei der 1 %-Methode ist der Ladestrom als „Treibstoff" in der Pauschale enthalten),
- elektrisches Aufladen in einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder bei einem verbundenen Unternehmen (§ 15 AktG),
- Überlassung einer betrieblichen Ladevorrichtung zur Nutzung, die die gesamte Ladeinfrastruktur einschl. Zubehör und Dienstleistungen, wie Installation etc., umfasst,
- elektrisches Aufladen erfolgt zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn (Ausschluss schädlicher Entgeltumwandlung[19])

ACHTUNG Die **Überlassung** einer Ladevorrichtung darf nicht mit der **Übereignung** einer Ladevorrichtung verwechselt werden. Die Übereignung einer entsprechenden Ladevorrichtung fällt nicht unter die Steuerbefreiung.

Zusätzlich können Arbeitgeber geldwerte Vorteile für die Schenkung oder verbilligte Übereignung von Ladevorrichtungen mit einem pauschalen Steuersatz von 25 % zzgl. Solidaritätszuschlag und ggf. Kirchensteuer besteuern.[20] Dasselbe gilt für Zuschüsse des Arbeitgebers zum Erwerb einer solchen Ladevorrichtung, wenn sich der Arbeitnehmer selbst eine Ladevorrichtung kauft. Auch hier gilt die Voraussetzung, dass dies zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn geleistet werden muss (Ausschluss schädlicher Entgeltumwandlung).

5. UMSATZSTEUERLICHE BETRACHTUNG

5.1 E-Autos

5.1.1 Zuordnung zum Unternehmen

Ist ein Unternehmer grundsätzlich zum Vorsteuerabzug berechtigt, so kann er auch beim Kauf eines E-Autos Vorsteuerabzug geltend machen, wenn er beabsichtigt, dieses für unternehmerische Zwecke zu verwenden.

Hierfür muss das E-Auto zunächst dem umsatzsteuerlichen Unternehmen zugeordnet werden. Diese Zuordnung ist möglich, wenn die unternehmerische Nutzung **mind. 10 %** beträgt.[21]

HINWEIS Bei sog. **Zweit- oder Drittfahrzeugen** von Einzelunternehmern oder sog. Alleinfahrzeugen bei einer nebenberuflichen Unternehmertätigkeit geht die Finanzverwaltung regelmäßig davon aus, dass diese Fahrzeuge zu weniger als 10 % unternehmerisch genutzt werden. In diesen Fällen muss der Unternehmer die unternehmerische Nutzung von mind. 10 % glaubhaft machen. Dies sollte auch für E-Autos beachtet werden.

Bei einer gemischten Nutzung eines E-Autos (sowohl unternehmerisch zu mind. 10 % als auch privat) hat der Unternehmer dann (wie bei allen gemischt genutzten Gegenständen) ein dreifaches Zuordnungswahlrecht:[22]

- volle Zuordnung zum Unternehmen, somit voller Vorsteuerabzug beim Kauf, jedoch Versteuerung der Privatnutzung
- anteilige Zuordnung zum Unternehmen in Höhe der unternehmerischen Nutzung, somit nur anteiliger Vorsteuerabzug beim Kauf, keine Versteuerung der Privatnutzung
- keine Zuordnung zum Unternehmen, somit kein Vorsteuerabzug beim Kauf und auch keine Versteuerung der Privatnutzung

TIPP Falls beim Kauf eines E-Autos kein Vorsteuerabzug möglich ist (z. B. Kauf von privat oder von einem Kleinunternehmer), sollte vom Wahlrecht der Nichtzuordnung Gebrauch gemacht werden. Dies hat den Vorteil, dass bei einem späteren Verkauf (dann aus dem nicht unternehmerischen Bereich) keine Umsatzsteuer abgeführt werden muss. Für die laufenden Kosten ist dennoch (anteiliger) Vorsteuerabzug möglich.[23]

Die Vorsteuerbeträge aus der laufenden Nutzung des E-Autos sind dann aufzuteilen:[24]

- voller Vorsteuerabzug für Kosten, die unmittelbar und ausschließlich auf die unternehmerische Verwendung entfallen (z. B. Reparaturkosten infolge eines Unfalls während einer unternehmerisch veranlassten Fahrt)[25]
- kein Vorsteuerabzug für Kosten, die unmittelbar durch die private Nutzung entstehen
- anteiliger Vorsteuerabzug (sachgerechte Schätzung) für alle Vorsteuerbeträge, die nicht direkt zugeordnet werden können[26]

HINWEIS Zur Vereinfachung kann auch aus den laufenden Kosten voller Vorsteuerabzug geltend gemacht werden. Dafür sind die laufenden Kosten dann auch bei der Berechnung der Privatnutzung (vgl. nachfolgend 5.1.2) einzubeziehen.[27]

5.1.2 Besteuerung der Privatnutzung durch den Unternehmer

Die **Privatnutzung** eines dem Unternehmen vollständig zugeordneten Fahrzeugs (vgl. oben 5.1.1) unterliegt als sog. **unentgeltliche Wertabgabe** der Umsatzsteuer.

ACHTUNG Für umsatzsteuerliche Zwecke gelten die Fahrten zwischen Wohnung und 1. Betriebsstätte (ebenso wie Familienheimfahrten bei doppelter Haushaltsführung) als **unternehmerische** Nutzung des Fahrzeugs. Diese Fahrten sind daher **nicht** der Privatnutzung des E-Autos zuzuordnen.

Als **Bemessungsgrundlage** für die Privatnutzung sind grundsätzlich alle Ausgaben anzusetzen, die zum vollen oder teilweisen Vorsteuerabzug berechtigt haben. Anschaffungs- oder Herstellungskosten von mind. 500 € netto sind dabei auf den Vorsteuer-Berichtigungszeitraum gem. § 15 UStG (fünf Jahre oder kürzere Nutzungsdauer) zu verteilen.

Die Wahl der Methode zur Ermittlung der Ausgaben, die auf die Privatnutzung des E-Autos entfallen, hängt vom Umfang der betrieblichen Nutzung ab.

Bei einer unternehmerischen Nutzung von mehr als 50 % kann der Unternehmer

- die 1 %-Regelung auch für umsatzsteuerliche Zwecke ansetzen abzgl. 20 % für Aufwendungen ohne Vorsteuerabzug. Der so ermittelte Wert ist dann ein Nettowert, auf den 19 % Umsatzsteuer anfallen.
  Falls ein Fahrtenbuch geführt wird, ist der so ermittelte Wert auch für die Umsatzsteuer anzusetzen.
- Oder er kann stattdessen den Privatnutzungsanteil für Umsatzsteuerzwecke anhand geeigneter Unterlagen im Wege einer sachgerechten Schätzung ermitteln.[28]

19 *Definition des Begriffes „zusätzlich zum ohnehin geschuldetem Arbeitslohn" in § 8 Abs. 4 EStG.*
20 *§ 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 EStG, Regelung vorerst bis 31.12.2030 befristet, § 52 Abs. 37c EStG.*
21 *§ 15 Abs. 1 Satz 2 UStG.*
22 *Vgl. Abschn. 15.2c Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b UStAE.*
23 *Abschn. 15.2c Abs. 3 Satz 2–3 u. Abs. 9 UStAE.*
24 *Sog. Aufteilungsgebot – Abschn. 15.2c Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 UStAE.*
25 *Abschn. 15.2c Abs. 3 Satz 3 UStAE.*
26 *Abschn. 15.2c Abs. 2 Satz 2–5 UStAE.*
27 *Abschn. 15.2c Abs. 2 Satz 6 UStAE.*
28 *Abschn. 15.23 Abs. 5 Satz 4 Nr. 3 UStAE.*

© 07/2025 DWS-Medien, Berlin

Als geeignete Unterlagen kommen insb. Aufzeichnungen für einen repräsentativen Zeitraum in Betracht, aus denen sich zumindest die unternehmerischen Fahrten mit Fahrtziel und gefahrenen Kilometern und die Gesamtkilometer ergeben. Liegen keine geeigneten Unterlagen für eine Schätzung vor, ist der private Nutzungsanteil mit mind. 50 % zu schätzen, soweit sich aus den besonderen Verhältnissen des Einzelfalls nichts Gegenteiliges ergibt. Aus den Gesamtaufwendungen sind die nicht mit Vorsteuern belasteten Ausgaben auszuscheiden.[29]

BEISPIEL Unternehmer U hat ein E-Auto mit einem BLP von 90.000 € für 40.000 € (ohne ausgewiesene USt) für sein Unternehmen gekauft. Es fallen laufende Kosten pro Jahr an von 4.000 € + USt und 1.000 € ohne USt (Kfz-Steuer, Kfz-Versicherung).
Die Jahresfahrleistung laut Tachostand beträgt 20.000 km. U fährt täglich (200 Tage im Jahr) 20 km zum Betrieb und wieder zurück. U hat für drei Monate regelmäßige Fahrten zu Kunden und auf Fortbildungen aufgezeichnet: ca. 500 km pro Monat.
Berechnung der unentgeltlichen Wertabgabe:
die unternehmerische Nutzung beträgt ca.

200 Tage × 20 km × 2 (Fahrten Wohnung/Betriebsstätte)	= 8.000 km
zwölf Monate × 500 km (Fahrten zu Kunden/Fortbildungen)	= 6.000 km
Gesamt	14.000 km
zu Gesamtfahrleistung	20.000 km
= unternehmerische Nutzung	**70 %**

U **kann** die 1%-Regelung auch für umsatzsteuerliche Zwecke anwenden:
90.000 € × 1 % = 900 € × zwölf Monate = 10.800 € − 20 % = 8.640 € × 19 % = **1.641,60 € USt**
Alternativ kann – unabhängig von der ertragsteuerlichen Anwendung der 1%-Regelung – für umsatzsteuerliche Zwecke die sachgerechte Schätzung zugrunde gelegt werden:
4.000 € (laufende Kosten mit Vorsteuerabzug – keine AfA, da Anschaffung ohne Vorsteuerabzug[30]) × 30 % private Nutzung = 1.200 € × 19 % = **228 € USt**
Vorteil pro Jahr sachgerechte Schätzung vs. 1%-Regelung = **1.413,60 €**

Bei einer unternehmerischen Nutzung von **nicht mehr als 50 %** kann die 1%-Regelung **nicht** angewendet werden. In diesem Fall ist der für ertragsteuerliche Zwecke ermittelte Nutzungsanteil grundsätzlich auch der Umsatzbesteuerung zugrunde zu legen.[31]

ACHTUNG Schon bisher war der Abschlag für E-Fahrzeuge und Hybride in Abhängigkeit der Batteriekapazität (vgl. oben 3. und 4.1) nach Auffassung der Finanzverwaltung für **umsatzsteuerliche** Zwecke **nicht** möglich.[32] Mit BMF-Schreiben vom 07.02.2022[33] wurde klargestellt, dass aus umsatzsteuerlicher Sicht über die zulässige Pauschalierung nach der sog. 1%-Regelung hinaus **keine** Übernahme einer ertragsteuerlichen Regelung möglich ist. Somit ist ein Ansatz von **1/2** bzw. **1/4** des Listenpreises bzw. der Anschaffungskosten/der Leasingraten für die Ermittlung des Privatnutzungsanteils für nach dem 31.12.2018 angeschaffte E-Autos (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 2 und Satz 3 Nr. 1 EStG) für die **Umsatzsteuer** nach Auffassung der Finanzverwaltung **nicht** zulässig. In diesen Fällen ergibt sich regelmäßig eine Abweichung der Bemessungsgrundlage für die unentgeltliche Wertabgabe von dem Wert der ertragsteuerlichen Privatnutzung.

5.1.3 Überlassung eines E-Autos an Arbeitnehmer

Die Überlassung von Fahrzeugen auch zur privaten Nutzung an **Mitarbeiter** ist – ebenso wie die Überlassung an Gesellschafter-Geschäftsführer von Kapitalgesellschaften – **kein** Fall der unentgeltlichen Wertabgabe, da hier regelmäßig von einem entgeltlichen Leistungsaustausch ausgegangen wird.[34]

Aufgrund des inzwischen zu dem EuGH-Urteil QM[35] ergangenen Folgeurteil des BFH[36] ist davon auszugehen, dass an dieser Verwaltungsauffassung festgehalten wird. Der BFH hat entschieden, dass ein entgeltlicher Vorgang und somit tauschähnlicher Umsatz jedenfalls dann vorliegt, wenn die Fahrzeugüberlassung individuell arbeitsvertraglich vereinbart ist und tatsächlich in Anspruch genommen wird. Ein bloßer Zusammenhang mit einem Dienstverhältnis genügt dagegen nicht. Die Verwaltungsauffassung geht über diese BFH-Rechtsprechung hinaus davon aus, dass eine entgeltliche Dienstwagenüberlassung auch dann vorliegt, wenn die Überlassung wegen einer betrieblichen Übung geschieht oder faktisch für eine gewisse Dauer stattfindet.[37]

HINWEIS Von einer **unentgeltlichen** Überlassung an Arbeitnehmer – welche dann als unentgeltliche Wertabgabe zu versteuern ist – kann ausnahmsweise ausgegangen werden, *„wenn die vereinbarte private Nutzung des Fahrzeugs derart gering ist, dass sie für die Gehaltsbemessung keine wirtschaftliche Rolle spielt, und nach den objektiven Gegebenheiten eine weitergehende private Nutzungsmöglichkeit ausscheidet = nur gelegentlich (von Fall zu Fall) an nicht mehr als fünf Kalendertagen im Kalendermonat für private Zwecke überlassen wird“.*[38]

Im Falle der regelmäßig entgeltlichen Überlassung besteht die Gegenleistung der Arbeitnehmer in der anteiligen Arbeitsleistung. Der Arbeitgeber hat die Überlassung als Umsatz zu versteuern, dafür hat er aus der Anschaffung bzw. dem Leasing auch den vollen Vorsteuerabzug.[39]

HINWEIS Dies gilt umsatzsteuerlich sowohl für die Fälle der Entgeltumwandlung als auch für zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn überlassene Fahrzeuge.

Die Bemessung dieses Umsatzes für die Überlassung des E-Autos an den Arbeitnehmer erfolgt nach den Grundsätzen des tauschähnlichen Umsatzes.[40] Aus Vereinfachungsgründen wird es nicht beanstandet, wenn anstelle der Ausgaben von den **lohnsteuerlichen Werten** ausgegangen wird. Diese lohnsteuerlichen Werte sind dann als Bruttowerte anzusehen, aus denen die Umsatzsteuer herauszurechnen ist.[41]

Da jedoch die lohnsteuerlichen Werte oftmals sehr hoch sind, weil auch bei der Überlassung an Arbeitnehmer keine Kürzung des inländischen Listenpreises für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge vorzunehmen ist,[42] können als Bemessungsgrundlage für die Fahrzeugüberlassung die für die Überlassung (Privatnutzung) entstandenen Kosten des Arbeitgebers angesetzt werden. Soweit dieser Wert nicht ermittelt werden kann, ist er nach § 162 AO zu schätzen.[43]

29 *Abschn. 15.23 Abs. 5 Satz 4 Nr. 3 Satz 2-4 UStAE.*
30 *Abschn. 15.23 Abs. 5 Satz 4 Nr. 4 UStAE.*
31 *Abschn. 15.23 Abs. 5 Satz 4 Nr. 2 UStAE.*
32 *Abschn. 15.23 Abs. 5 Satz 4 Nr. 1a Satz 2, Nr. 1b Satz 2, Nr. 2 Satz 3 UStAE.*
33 *BMF-Schreiben v. 07.02.2022, III C 2 – S 7300/19/10004:001, DOK 2022/0088874.*
34 *Abschn. 15.23 Abs. 8-12 UStAE.*
35 *EuGH-Urteil v. 20.01.2021, C-288/19, QM, UR 2021, S. 147.*
36 *BFH-Urteil v. 30.06.2022, V R 25/21, UR 2022, S. 846.*
37 *Abschn. 15.23 Abs. 9 Satz 2 f. UStAE.*
38 *Abschn. 15.23 Abs. 12 UStAE.*
39 *Abschn. 15.23 Abs. 8 UStAE.*
40 *§ 10 Abs. 2 Satz 2 UStG; Abschn. 10.5 Abs. 1 UStAE.*
41 *Abschn. 15.23 Abs. 11 UStAE; Abschn. 1.8 Abs. 8 UStAE.*
42 *Abschn. 15.23 Abs. 11 Nr. 1 Satz 1 UStAE.*
43 *BFH-Urteil v. 30.06.2022, V R 25/21.*

© 07/2025 DWS-Medien, Berlin

Die entstandenen Kosten umfassen allerdings auch die Ausgaben, bei denen ein Vorsteuerabzug nicht möglich ist. Der so ermittelte Wert ist der Nettowert, die Umsatzsteuer ist mit dem allgemeinen Steuersatz hinzuzurechnen.[44]

Falls jedoch Arbeitgeber und Arbeitnehmer Aussagen zum Wert der Arbeitsleistungen treffen, so ist dieser Wert als Bemessungsgrundlage für die Überlassung des Fahrzeugs zugrunde zu legen, wenn er die Ausgaben für die Fahrzeugüberlassung übersteigt.[45]

5.1.4 Nutzung eines privaten E-Autos für betriebliche Fahrten
Aus dem (pauschalen) Ansatz von Reisekosten für betriebliche Fahrten mit dem privaten E-Auto ist **kein** Vorsteuerabzug möglich, weder beim privaten E-Auto des Unternehmers noch bei der Reisekostenerstattung an Arbeitnehmer.

Sofern jedoch ein nicht zum Unternehmen gehörendes E-Auto (oder E-Bike) gelegentlich unternehmerisch genutzt wird, können die im Zusammenhang mit dem Betrieb des E-Autos anfallenden Vorsteuern (z. B. Vorsteuerbeträge aus Reparaturen) im Verhältnis der unternehmerischen zur unternehmensfremden Nutzung abgezogen werden. Vorsteuerbeträge, die unmittelbar und ausschließlich auf die unternehmerische Verwendung des E-Autos entfallen (z. B. Reparaturaufwendungen infolge eines Unfalls während einer unternehmerisch veranlassten Fahrt), können unter den übrigen Voraussetzungen des § 15 UStG in voller Höhe abgezogen werden.[46]

5.2 Ladestationen und Ladestrom

Da Ladestationen und Ladestrom zu den normalen laufenden Aufwendungen für ein E-Auto gehören, ist davon auszugehen, dass die Kosten hierfür auch umsatzsteuerlich wie alle anderen laufenden Kosten für ein E-Auto behandelt werden:

Zur Vereinfachung kann aus den laufenden Kosten **voller Vorsteuerabzug** geltend gemacht werden. Dafür sind die laufenden Kosten dann auch bei der Berechnung der Privatnutzung einzubeziehen.[47]

- Bei Anwendung der 1%-Regelung auch für umsatzsteuerliche Zwecke ist davon auszugehen, dass die laufenden Kosten – und somit auch die Kosten für Ladestationen und Ladestrom – in der pauschalen 1%-Regelung beinhaltet sind.
- Gleiches gilt für die Übernahme der lohnsteuerlichen Werte bei Überlassung eines E-Autos an Arbeitnehmer.
- Bei Anwendung der sachgerechten Schätzung für umsatzsteuerliche Zwecke sind die Kosten für Ladestationen und Ladestrom in die Berechnung der unentgeltlichen Wertabgabe einzubeziehen, soweit beim Einkauf dieser Leistungen Vorsteuerabzug möglich war.

HINWEIS Das unentgeltliche elektrische Aufladen eines privaten E-Autos des Arbeitnehmers und die Überlassung einer betrieblichen Ladevorrichtung zur privaten Nutzung (vgl. oben 4.2) könnten umsatzsteuerlich grundsätzlich eine unentgeltliche Wertabgabe darstellen. Bei Übernahme der lohnsteuerlichen Werte auch für umsatzsteuerliche Zwecke (vgl. oben 5.1.3) wäre diese unentgeltliche Wertabgabe aufgrund der neuen Steuerbefreiung[48] allerdings mit 0 € anzusetzen. Unklar ist, ob diese unentgeltliche Wertabgabe mit Wert 0 € dennoch zum Ausschluss des Vorsteuerabzugs führt.[49] Es müsste also vielmehr die Auffassung vertreten werden, dass auch das unentgeltliche elektrische Aufladen eines privaten E-Autos des Arbeitnehmers und die Überlassung einer betrieblichen Ladevorrichtung zur privaten Nutzung bereits in der Bemessung des tauschähnlichen Umsatzes (vgl. oben 5.1.3) enthalten sind. Im Falle der verbilligten Abgabe an Arbeitnehmer wäre die Mindestbemessungsgrundlage zu prüfen.[50]

6. FAZIT

Die Komplexität der Privatnutzungsbesteuerung von E-Autos ist nach wie vor sehr hoch. Das Auseinanderfallen der ertrag- und umsatzsteuerlichen Regelungen trägt zum einen nicht nur zur zusätzlichen Verkomplizierung bei, sondern konterkariert auch die Förderungsintension des Gesetzgebers für klimafreundlichere Fahrzeuge. Verwaltungstechnisch hat sich der Gesetzgeber mit diesen neuen Regelungen bzw. fehlenden Regelungen in der Umsatzsteuer ganz gewiss keinen Gefallen getan. Wünschenswert – sowohl aus Sicht der Steuerpflichtigen und deren Berater als auch aus Verwaltungsperspektive – wären deutlich einheitlichere Regelungen für die unterschiedlichen klimafreundlichen Fahrzeuge und eine Vereinheitlichung von Ertrag- und Umsatzsteuer.

44 Abschn. 15.23 Abs. 10 Satz 5f UStAE.
45 Abschn. 15.23 Abs. 10 Satz 7 UStAE.
46 Abschn. 15.2c Abs. 3 Satz 3 UStAE.
47 Abschn. 15.2c Abs. 2 Satz 6 UStAE.
48 § 3 Nr. 46 EStG, Regelung vorerst bis 31.12.2030 befristet, § 52 Abs. 4 Satz 21 EStG.
49 Abschn. 15.2b Abs. 2 Satz 5 UStAE.
50 § 10 Abs. 5 Nr. 2 UStG.

Dipl.-Kffr. (FH) Anita Käding-Plischke, Steuerberater
Dipl.-Bw. (BA) Stefan Crivellin, Steuerberater

© 07/2025 DWS-Medien, Berlin

Beiblatt zum DWS-Merkblatt Nr. 1916 „E-Mobilität: Besteuerung der Privatnutzung von E-Autos und Ladestationen“, 07/2025

Aufgrund des BMF-Schreibens vom 11.11.2025, GZ: IV C 5 - S 2334/00087/014/013, DOK: COO.7005.100.3.13213586 und des BMF-Schreibens vom 21.07.2026, GZ: IV C 6 - S 2177/00016/042/056 und IV C 5 - S 2334/00087/015, DOK: COO.7005.100.4.15262518 haben sich neue Erkenntnisse zu den in dem Merkblatt erläuterten Regelungen ergeben, die nachfolgend dargestellt werden.

Ergänzend zu 4.2 Ladestrom und Ladestationen wird hier die steuerliche Berücksichtigung selbst getragener Stromkosten zum Aufladen eines betrieblichen E-Autos aus Arbeitnehmer-, Arbeitgeber- und Unternehmerperspektive erläutert.

Arbeitnehmer

1. Erstattung durch den Arbeitgeber

Lädt der Arbeitnehmer den vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Firmenwagen privat (d.h. entweder zu Hause oder an einer öffentlichen Ladestation als Selbstzahler) auf, kann der Arbeitgeber ihm die selbst getragenen Stromkosten steuerfrei als Auslagenersatz erstatten.[1]

Hinsichtlich der Kostenerstattung der selbst getragenen Stromkosten ist eine Unterscheidung vorzunehmen, ob zu Hause oder an öffentlichen Ladestationen geladen wird.

1.1 Aufladen zu Hause – Ermittlung tatsächlicher Stromkosten

Für die Ermittlung der vom Arbeitnehmer selbst getragenen Stromkosten für das Aufladen eines betrieblichen Fahrzeugs (E-Auto oder Plug-in-Hybrid) ist zum einen die Strommenge zu ermitteln und zum anderen der Preis je kWh.

Die Strommenge ist mittels eines gesonderten stationären oder mobilen Stromzählers **nachzuweisen**. Ein mobiler Stromzähler kann beispielsweise der wallbox- oder der fahrzeuginterne Stromzähler sein. Konkrete technische Anforderungen an den Stromzähler, z.B. geeicht etc., stellt das BMF nicht.

Die zum Laden verbrauchte Strommenge ist dann i.d.R. mit dem Strompreis aus dem individuellen Stromvertrag des Arbeitnehmers zu multiplizieren. Auch ein zu zahlender Grundpreis ist anteilig zu berücksichtigen. Der individuelle Strompreis kann nicht mit einem Eigenbeleg nachgewiesen werden, sondern muss folglich aus der Rechnung/Vertrag mit dem Stromanbieter entnommen werden.

Wurde ein dynamischer Stromvertrag vom Arbeitnehmer abgeschlossen, darf der monatlich durchschnittliche Strompreis je kWh zuzüglich anteiliger Grundgebühr zugrunde gelegt werden.

Wird die häusliche Ladestation für das betriebliche E-Auto auch durch eine PV-Anlage gespeist, darf dennoch der Strompreis aus dem individuellen Stromvertrag des Stromanbieters des Arbeitnehmers angesetzt bzw. erstattet werden – entweder ein fester Strompreis je kWh oder beim dynamischen Tarif der monatlich durchschnittliche Strompreis je kWh jeweils zuzüglich anteiliger Grundgebühr.

[1] § 3 Nr. 50 EStG i.V.m. BMF v. 11.11.2025, Steuerbefreiung nach § 3 Nummer 46 EStG und Pauschalierung der Lohnsteuer nach § 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 EStG; Steuerliche Behandlung der vom Arbeitnehmer selbst getragenen Stromkosten, IV C 5 – S 2334/00087/014/013, DOK: COO.7005.100.3.13213586 Rz. 26.

© 07/2026 DWS Steuerberater Medien GmbH
Bestellservice: Postfach 02 35 53 · 10127 Berlin · Tel.: 030. 2 88 85 66 · E-Mail: info@dws-medien.de· Internet: www.dws-medien.de

1.2 Aufladen zu Hause – Pauschale

Alternativ zur Ermittlung der tatsächlichen Stromkosten für das Aufladen des betrieblichen Fahrzeugs gelten **bis einschließlich Dezember 2025** noch die bisher bekannten Pauschalbeträge.

Pauschalbeträge, die der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer steuerfrei als Auslagenersatz erstatten darf:

a) Mit zusätzlicher Lademöglichkeit beim Arbeitgeber (oder zur Verfügungstellung einer „Strom"-Tankkarte[2])
   30 € für reine E-Autos pro Monat
   15 € für Hybrid-E-Autos pro Monat

b) Ohne zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber (sowie ohne Zurverfügungstellung einer „Strom"-Tankkarte)
   70 € für reine E-Autos pro Monat
   35 € für Hybrid-E-Autos pro Monat

HINWEIS Rein praktisch gesehen, existiert in jedem Unternehmen, welches über einen handelsüblichen Stromanschluss verfügt, eine Lademöglichkeit für das E-Auto, da E-Autos grundsätzlich auch an der ganz normalen Steckdose zum Laden angeschlossen werden können (BMF v. 29.09.2020 Rz. 25 – „…jeder geeignete Stromanschluss…").

Ab dem 01.01.2026 dürfen diese Beträge aber nicht mehr erstattet bzw. auf den Nutzungswert für den geldwerten Vorteil angerechnet werden. Stattdessen gibt es **ab dem 01.01.2026** eine neue Strom**preis**pauschale. Diese Strompreispauschale kann angewendet werden, wenn im privaten Stromtarif ein fester Preis je kWh oder ein dynamischer Stromtarif vereinbart ist sowie wenn die heimische Ladestation mit dem Strom aus einer PV-Anlage gespeist wird.

Allerdings muss auch hier zunächst die zum Laden des betrieblichen E-Autos verbrauchte Strommenge mittels eines gesonderten stationären oder mobilen Stromzählers ermittelt und **nachgewiesen** werden – genauso wie bei der Ermittlung der tatsächlichen Stromkosten.

Als Strompreis je kWh kann als Pauschale der vom Statistischen Bundesamt halbjährlich veröffentlichte, abgerundete Gesamtstrompreis für private Haushalte zugrunde gelegt werden (Statistik-Code 61243-0001). Dabei ist auf den Gesamtdurchschnittspreis bei einem Jahresverbrauch von 5.000 kWh bis 15.000 kWh abzustellen. Der Wert des jeweils 1. Halbjahres des Vorjahres ist für das gesamte Kalenderjahr zugrunde zu legen.

BEISPIEL Der Arbeitnehmer nutzt im Kalenderjahr 2026 einen dynamischen Stromtarif. Die für das Aufladen des betrieblichen Kraftfahrzeugs mittels eines gesonderten stationären oder mobilen Stromzählers nachgewiesene Strommenge beträgt 3.000 kWh. Der vom Statistischen Bundesamt für das 1. Halbjahr des Jahres 2025 veröffentlichte Gesamtstrompreis (Statistik-Code 61243-0001, Durchschnittspreise inkl. Steuern, Abgaben und Umlagen, Link: Strompreise für Haushalte: Deutschland, Halbjahre, Jahresverbrauchsklassen, Preisarten) für private Haushalte bei einem Jahresverbrauch von 5.000 kWh bis unter 15.000 kWh beträgt 34,36 Cent.

LÖSUNG Es ist entweder der durchschnittliche monatliche Stromkostentarif einschließlich anteiligem Grundpreis oder die Strompreispauschale für das gesamte Kalenderjahr 2026 zugrunde zu legen. Im Falle der Anwendung der Strompreispauschale ist ein Strompreis von 34 Cent je nachgewiesener kWh maßgeblich. Der Auslagenersatz für das Kalenderjahr 2026 beträgt somit höchstens 1.020 € (3.000 kWh x 0,34 €).

[2] BMF v. 29.09.2020, IV C 5 – S 2334/19/10009 :004, BStBl. I 2020, S. 972 Rz. 22 – 26 und BMF v. 03.03.2022, IV C 5 – S 2334/21/10004 :001, BStBl. I 2022, S. 232 Rz. 52 ff.

© 07/2026 DWS Steuerberater Medien GmbH

1.3 Aufladen an öffentlichen Ladestationen

Der Arbeitgeber darf auch die vom Arbeitnehmer verauslagten Kosten, die durch das Laden des E-Autos an öffentlichen Ladestationen entstanden sind und anhand von Belegen nachgewiesen werden, steuerfrei als Auslagenersatz erstatten.

Seit dem VZ 2026 kann der Arbeitgeber die anhand von Belegen nachgewiesenen Stromkosten durch das Laden an öffentlichen Ladesäulen zusätzlich zu den Kosten für das Laden zu Hause erstatten. Bis einschließlich VZ 2025 war nur eine steuerfreie Erstattung der Pauschale **oder** der tatsächlich nachgewiesenen Kosten für das Laden an öffentlichen Ladestationen möglich.

2. Anrechnung auf den Nutzungswert / geldwerten Vorteil

Erstattet der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer die Stromladekosten nicht, weder anhand der nachgewiesenen tatsächlichen Kosten noch in Form von Pauschalen, kann der Arbeitnehmer diese Kosten vom geldwerten Vorteil für die Privatnutzung des Fahrzeugs abziehen, sog. Bruttolohnminderung in der Einkommensteuererklärung des Arbeitnehmers. [3] Alternativ kann der geldwerte Vorteil auch bereits bei der Lohnabrechnung durch diese Beträge reduziert werden. Das hat zum einen den Vorteil, dass der Steuerspareffekt eher eintritt und zum anderen, dass auch Sozialversicherungsbeiträge gespart werden, wenn die Beitragsbemessungsgrenzen nicht überschritten sind.

Zwingende Voraussetzung ist eine schriftliche Vereinbarung zwischen dem Arbeitgeber und Arbeitnehmer, aus der hervorgeht, dass der Arbeitnehmer zu einer Aufladung des Firmenfahrzeugs auf eigene Kosten arbeitsrechtlich verpflichtet ist. Dies kann im Rahmen der Vereinbarung zur Firmenwagenüberlassung erfolgen.

2.1 Aufladen zu Hause – Minderung durch tatsächliche Stromkosten

Die tatsächlichen entstandenen und genau ermittelten Stromkosten für das Aufladen des betrieblichen E-Autos zu Hause können vom geldwerten Vorteil für die Privatnutzung des Fahrzeugs abgezogen werden. Die Ermittlung der tatsächlichen Stromkosten hat genauso zu erfolgen wie für die steuerfreie Erstattung durch den Arbeitgeber.

2.2 Aufladen zu Hause – Minderung durch Pauschalen

Bis zum 31.12.2025 können auch die bekannten Pauschalen (Unterscheidung mit und ohne Lademöglichkeit beim Arbeitgeber) vom geldwerten Vorteil für die Privatnutzung des Firmenwagens abgezogen werden. Ab dem 01.01.2026 kann der mit der neuen Strompreispauschale ermittelte Wert vom geldwerten Vorteil für die Privatnutzung des Firmenwagens abgezogen werden.

2.3 Aufladen an öffentlichen Ladestationen

Das BMF-Schreiben vom 11.11.2025 macht nur Ausführungen zu den auf den privaten Nutzungswert anzurechnenden Betrag für die vom Arbeitnehmer selbst getragenen individuellen Stromkosten aus der Nutzung der häuslichen Ladevorrichtung. Zur Anrechnung von vom Arbeitnehmer selbst getragenen Kosten für öffentliches Laden gibt es in dem Schreiben keine Ausführungen, sodass die Grundregeln entsprechend dem BMF-Schreiben vom 03.03.2022 Kfz-Überlassung an Arbeitnehmer Rz. 52 ff. anzuwenden sind. Das bedeutet, diese Kosten dürfen ebenfalls auf den geldwerten Vorteil für die Privatnutzung des Firmenwagens angerechnet werden, wenn es mit dem Arbeitgeber eine entsprechende arbeitsrechtliche Verpflichtung zur Kostentragung durch den Arbeitnehmer gibt und der Arbeitgeber diese Kosten nicht erstattet hat.

3. Werbungskostenabzug in der Einkommensteuererklärung des Arbeitnehmers

Ein Werbungskostenabzug der Pauschalen oder der tatsächlichen Kosten in der Einkommensteuererklärung des Arbeitnehmers ist nicht möglich.

[3] BMF v. 29.09.2020, BStBl. I 2020, S. 972, Rz. 26 und BMF v. 11.11.2025, Rz. 26.

© 07/2026 DWS Steuerberater Medien GmbH

Unternehmer

Mit dem BMF-Schreiben vom 21.07.2026 konkretisiert das BMF sein Schreiben vom 05.11.2021 zur Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs für private Fahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte/erster Tätigkeitsstätte sowie Familienheimfahrten bei der Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen hinsichtlich der Berücksichtigung selbst getragener Stromkosten. Grundsätzlich sind die Regelungen für Arbeitnehmer sinngemäß auch für Unternehmer und Selbstständige anwendbar.[4]

1. Aufladen zu Hause – Ermittlung tatsächlicher Stromkosten

Wird ein Betriebs-Pkw auch an einer zur Wohnung des Steuerpflichtigen gehörenden häuslichen Ladevorrichtung aufgeladen, stellt der betriebliche Nutzungsanteil des Stroms eine Betriebsausgabe dar = Aufwandseinlage.

Der betriebliche Anteil an der Gesamtstrommenge aus der Nutzung der häuslichen Ladevorrichtung kann grundsätzlich mithilfe eines gesonderten Stromzählers (stationär oder mobil, beispielsweise wallbox- oder fahrzeuginterner Stromzähler) nachgewiesen werden. Der Zähler muss nicht eichrechtskonform sein. Aufzeichnungen über den betrieblichen Anteil an der Gesamtstrommenge für einen fortlaufenden Zeitraum von drei Monaten werden als ausreichend angesehen, soweit der betriebliche Anteil an der Gesamtstrommenge nicht ohne Weiteres ausgelesen werden kann, z.B. anhand einer fahrzeuginternen konkreten Erfassung und Zuordnung der Strommenge. Der Verbrauch muss dann mit dem jeweils gültigen Preis je kWh des Stromanbieters in dem abgeschlossenen Versorgungsvertrag multipliziert werden. Zuzüglich ist ein entsprechender Anteil an der Grundgebühr zu berücksichtigen. Bei einem Vertrag mit dynamischem Stromtarif dürfen die durchschnittlichen monatlichen Stromkosten je kWh einschließlich anteiligem Grundpreis angesetzt werden. Die Eigenproduktion und Einspeisung von Strom durch eine private Photovoltaikanlage ist bei der Berechnung des Betriebsausgabenabzugs aus Vereinfachungsgründen außer Acht zu lassen. D.h., auch für den zum Laden des E-Autos verwendete PV-Anlagenstrom ist ein Kostenansatz des Strompreises vom Stromanbieter zulässig.

2. Aufladen zu Hause – Pauschale

Bis einschließlich VZ 2025 kann aus Vereinfachungsgründen der betriebliche Nutzungsanteil am privaten Stromverbrauch auch nach den Pauschalen angesetzt werden, die der Arbeitgeber einem Arbeitnehmer, der den Firmenwagen privat auflädt, steuerfrei erstatten darf. Für den Ansatz der Pauschalen als Betriebsausgaben ist auch im betrieblichen Bereich danach zu unterscheiden, ob im Betrieb eine Lademöglichkeit für das Fahrzeug existiert oder nicht. Zu beachten ist, dass als zusätzliche Lademöglichkeit im Betrieb jeder geeignete Stromanschluss im Betrieb zählt. Eine gesonderte Wallbox etc. ist nicht erforderlich.[5] Ab dem 01.01.2026 dürfen diese Beträge aber nicht mehr verwendet werden.

Seit dem 01.01.2026 kann aus Vereinfachungsgründen eine Strompreispauschale verwendet werden. Die unter 1.2 dargestellten Regelungen ab 01.01.2026 für Arbeitnehmer gelten genauso für den Betriebsausgabenabzug im Unternehmen. Die Strompreispauschale wird mit dem tatsächlichen und nachgewiesenen Verbrauch des zum Laden des betrieblichen E-Autos genutzten Stroms multipliziert. Problematisch ist, dass trotz Verwendung der Strompreispauschale der tatsächliche Stromverbrauch zum Laden des E-Autos aufwendig ermittelt werden muss. Echte Pauschalen gibt es seit dem VZ nicht mehr – weder für Arbeitnehmer noch für Unternehmer.

3. Aufladen an öffentlichen Ladestationen

Die Kosten, die einem Unternehmer für das Aufladen des betrieblichen E-Fahrzeugs an öffentlichen Ladestationen entstehen, stellen Betriebsausgaben dar.

---

[4] BMF v. 05.11.2021 Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs für private Fahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte/erster Tätigkeitsstätte oder Fahrten nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4a Satz 3 EStG und Familienheimfahrten; Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen, BStBl. I 2021, S. 2205, Rz. 19 und 20.

[5] BMF v. 29.09.2020 Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr und Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung; Steuerbefreiung nach § 3 Nummer 46 EStG und Pauschalierung der Lohnsteuer nach § 40 Abs. 2 Satz 1 Nummer 6 EStG, BStBl. I 2020, S. 972, Rz. 25.

© 07/2026 DWS Steuerberater Medien GmbH