

Autokauf finanzieren





gopixa/ Shutterstock.com

Sparen bei der Autofinanzierung

Klaus Justen

Der Automarkt der vergangenen drei Jahre kommt einer Achterbahnfahrt gleich. Als Ergebnis sind Neu- und Gebrauchtwagen spürbar teurer geworden. Der durchschnittliche Neuwagen kostete nach Angaben der Deutschen Automobil-Treuhand (DAT) im vergangenen Jahr 42.790 Euro und damit 50 Prozent mehr als vor zehn Jahren. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt schlug das verknappte Angebot noch stärker durch. Hier verdoppelten

sich die durchschnittlichen Preise in den vergangenen zehn Jahren auf 18.800 Euro. Viele Menschen stehen deshalb vor der Frage, wie sie sich in Zeiten allgemein steigender Preise das neue oder gebrauchte Auto leisten können, das sie für ihren Job brauchen. Ein wesentlicher Kostenfaktor ist die Finanzierung des Kaufs – durch die Wahl einer günstigen Bank lassen sich zum Teil mehrere tausend Euro sparen.

Komplizierter Automarkt

Erst stürzten durch Corona die Verkaufszahlen ab, dann kollabierten die Lieferketten, unter anderem auch wegen des russischen Überfalls auf die Ukraine. Eine enorme Zurückhaltung der Käufer, Lieferschwierigkeiten und lange Lieferfristen waren die Folge – mit dem Ergebnis, dass viele Firmenfuhrparks den Austausch ihrer Fahrzeuge auf die lange Bank schieben mussten. Im Endeffekt wurde so auch der Gebrauchtwagenmarkt ausgetrocknet, weil der Nachschub fehlte.

Warum die Autopreise so gestiegen sind

Weil die Hersteller bevorzugt teure Modelle und Ausstattungslinien mit den raren Elektronikkomponenten bauten, kletterten die Preise.

Auch die immer beliebter werdenden Elektroautos und deren teure Batterietechnik treiben die Preise nach oben. Auf's Jahr gesehen ist inzwischen rund jeder fünfte Neuwagen ein Elektroauto, im August sprang der E-Auto-Anteil sogar auf mehr als 30 Prozent. Grund: die auslaufende staatliche Förderung für gewerbliche Autokäufer. Gegen Jahresende dürfte es wieder einen Ausschlag bei den Verkaufszahlen geben, denn zum neuen Jahr gelten für private E-Fahrer neue Förderrichtlinien. Aktuell bekommen sie weiterhin den staatlichen Zuschuss von bis zu 4.500 Euro. Der soll aber im kommenden Jahr abgeschmolzen werden auf 3.000 Euro.

Preisnachlässe zu erwarten

Gleichzeitig kommt aber auch wieder Bewegung in die Rabattfront – Preisnachlässe waren in den letzten Jahren eher die Ausnahme. Vor allem Tesla, mit seinem Model Y inzwischen Anbieter des weltweit meistverkauften Autos, agiert hier beinhart und hat seine Preise zum Teil drastisch gesenkt: Beim Bestseller Model Y in der Version „Maximale Reichweite“ auf Jahressicht vergleichsweise moderat von fast 60.000 auf knapp 55.000 Euro, bei den teuren Topmodellen zum Teil um mehrere zehntausend Euro. Gleichzeitig bieten immer mehr chinesische Hersteller ihre Modelle preisaggressiv auf dem europäischen Markt an. Die etablierten Hersteller agieren hier noch verhalten – auch, weil sie die Nachfrage nach Elektroautos nur schleppend bedienen können. Automobilexperte Ferdinand Dudenhöffer, Direktor und Mitgründer des Forschungsinstituts CAR-Center Automotive Research, analysierte im Spätsommer den Markt und kam zum Ergebnis, dass die Hersteller bei E-Fahrzeugen sehr zurückhaltend mit Rabatten sind. Im Bereich um acht Prozent bewegen sich die Nachlässe – immerhin, möchte man sagen, denn vor Jahresfrist haben die Händler bei der Frage nach Rabatt allenfalls verhalten gelächelt. Für Verbrennermodelle bewegen sich die Rabatte allerdings in Regionen, die mehr als doppelt so hoch sind – auch das eine Bestätigung der alten Marktregel, dass Angebot und Nachfrage den Preis bestimmen.

Beim Autokauf die Kosten im Blick behalten

Im vergangenen Jahr wurde nach Angaben der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) jeder siebte geplante Autokauf auf Eis gelegt. Allerdings lassen sich Neuanschaffungen nicht ewig verschieben. Deshalb sollte man nicht nur den Fahrzeugpreis, sondern auch Art ([Leasing oder Kredit](#)) und Kosten der Finanzierung im Blick behalten. Und bei der Entscheidung, ob es ein E-Auto oder wieder ein Verbrenner wird, auch die Gesamtkosten für das Fahrzeug. Denn hier hat, trotz steigender Stromkosten, das Elektroauto einige Vorteile, weil „bei Betrieb und Wartung erheblich gespart werden kann“, wie Dr. Christian Buric, Unternehmenssprecher bei der ADAC SE, betont. Zudem gibt es auch steuerliche Vorteile, gerade für Dienstwagenfahrer, und mit der sogenannten Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) auch eine Einnahmequelle (siehe entsprechendes Kapitel).

Finanzierung: Diese Darlehen stehen zur Wahl

Wer sein Auto kaufen und über ein Darlehen finanzieren will, steht vor der Wahl zwischen zwei Finanzierungsformen: Klassischer Kredit oder Schlussratenfinanzierung.

Autokredit: Der klassische [Autokredit](#) ähnelt grundsätzlich einem Ratenkredit (Privatkredit), ist aber zweckgebunden. Er läuft nach einem schlichten Schema: Der Kunde zahlt in einem festen Zeitraum – meist 36, 48 oder 60 Monate – den Darlehensbetrag plus Zinsen zurück. Autokäufer oder -käuferinnen, die ihr Auto längerfristig behalten wollen, sind mit diesem klassischen Kredit meist besser dran: Durch die relativ schnelle Tilgung sind die Kosten für das Darlehen bei einem vergleichbaren Zinssatz niedriger als bei einer Schlussratenfinanzierung. Allerdings mit dem Nachteil hoher Monatsraten, die auch gestemmt werden müssen.

Tipp:

Ein reiner Ratenkredit, der nicht zweckgebunden ist, bietet sich besonders an, wenn das geliehene Geld für unterschiedliche Anschaffungen verwendet werden soll und man damit vermeidet, mehrere Kredite aufzunehmen. Der entscheidende Unterschied zum Autokredit besteht in der schnelleren Bearbeitung, da keine spezifischen Kaufbelege oder Nachweise vorgelegt werden müssen. In der Regel fahren Sie bei einer Bank mit einem Autokredit etwas günstiger als mit einem herkömmlichen Ratenkredit. Manche Banken bieten allerdings keinen speziellen Autokredit an. Daher sollten Kreditnehmer immer auch die herkömmlichen [Ratenkredite](#) in ihren Vergleich mit einbeziehen.

Schlussratenfinanzierung: Bei der Schlussratenfinanzierung sind die monatlichen Raten zwar geringer. Dafür fällt am Ende der Laufzeit eine relativ hohe Schlusszahlung an. Das gilt gleichermaßen für Neu- als auch für [Gebrauchtwagen](#).



Beispielrechnung: Autokredit und Schlussratenfinanzierung im Vergleich

Ein Beispiel: Der BMW i3, ein inzwischen nicht mehr gebautes Elektroauto, wird für viele Gebrauchtwagenkäufer interessant. Die BMW-Händler bieten über das Gebrauchtwagenportal des Herstellers den „Zielfinanzierung“ genannten Kredit mit Schlussrate an. Im folgenden Beispiel wird ein BMW i3 S finanziert, Erstzulassung 07/2019 mit 18.000 km Fahrleistung, Gebrauchtwagenpreis 27.580 Euro. Verschiedene Finanzierungsmodelle und Anbieter wirken sich dabei auf die tatsächlichen Kosten aus.

Schlussratenfinanzierung BMW Bank

Fahrzeugpreis:	27.580 Euro
Anzahlung:	2.580 Euro
Darlehensbetrag:	25.000 Euro
Laufzeit:	48 Monate
Effektiver Jahreszins:	6,99 Prozent (bonitätsunabhängig)
Monatsrate:	366,87 Euro
Schlussrate:	12.962,50 Euro
Gesamtaufwendungen:	30.205,49 Euro
Zinsen/Darlehenskosten:	5.205,49 Euro

Wie sehen die Kosten aus, wenn man nicht den bequemen Finanzierungsweg direkt beim Händler geht und auf die vergleichsweise niedrige Monatsrate schießt?

Zum Vergleich ein klassisches Darlehen mit Volltilgung in 48 Monaten, gerechnet mit einem vergleichbaren Effektivzins:

Klassischer Autokredit SWK Bank

Fahrzeugpreis:	27.580 Euro
Anzahlung:	2.580 Euro
Darlehensbetrag:	25.000 Euro
Laufzeit:	48 Monate
Effektiver Jahreszins:	6,79 Prozent (bonitätsabhängig *)
Monatsrate:	593,88 Euro
Schlussrate:	0 Euro
Gesamtaufwendungen:	28.506,24 Euro
Zinsen/Darlehenskosten:	3.506,24 Euro

() entspricht dem Zwei-Drittel-Zins der SWK. Diesen erhalten mindestens zwei von drei Kunden des Geldinstituts.*

Liegen die Darlehensbedingungen noch ein wenig günstiger – zum Beispiel beim Autokredit des ADAC mit E-Sonderkonditionen – sind einige hundert Euro Ersparnis drin.



CalypsoArt/ Shutterstock.com

Klassischer Autokredit: E-Sonderfinanzierung des ADAC Autokredit – auch für Nicht-Mitglieder des Automobilclubs

Fahrzeugpreis:	27.580 Euro
Anzahlung:	2.580 Euro
Darlehensbetrag:	25.000 Euro
Laufzeit:	48 Monate
Effektiver Jahreszins:	5,99 Prozent (bonitätsunabhängig)
Monatsrate:	585,20 Euro
Schlussrate:	0 Euro
Gesamtaufwendungen:	28.089,48 Euro
Zinsen/Darlehenskosten:	3.089,48 Euro

Die hohen Monatsraten belasten natürlich das Budget – zahlen sich am Ende aber in einer beträchtlichen Ersparnis aus. Gut 1.600 Euro weniger muss man bei einem klassischen Autokredit mit vergleichbarem Zins für das geliehene Geld aufwenden, bei einem günstigeren Bankangebot sogar mehr als 2.000 Euro weniger. Wenn man bei der Schlussratenfinanzierung konservativ handelt, muss man monatlich 200 bis 250 Euro zur Seite legen, damit man am Ende die Schlussrate weitgehend zusammen hat. Denn will man den Wagen weiterfahren und muss diese knapp 13.000 Euro mit einer Anschlussfinanzierung aufbringen, erhöht sich der gesamte Finanzierungsaufwand noch einmal erheblich.

Ergo: Die Schlussratenfinanzierung bietet sich dann an, wenn das Auto sowieso wieder verkauft und ein neues angeschafft werden soll. Bei der sogenannten Drei-Wege-Finanzierung, unter anderem von Volkswagen, kann der Käufer oder die Käuferin das Auto auch einfach an den Händler zurückgeben. Das ist interessant, wenn der Wagen schwer verkäuflich ist oder die Gebrauchtwagenpreise stark gesunken sind. Allerdings kalkuliert der Händler im Normalfall dieses Risiko ein und setzt die Schlussrate niedriger an, um Luft zu haben für sinkende Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt – diese Luft für den Händler zahlt der Erstbesitzer durch eine etwas höhere monatliche Rate.



Ausgewählte Autokreditangebote im Vergleich

Bank	Effektivzins	Monatsrate	Kosten Kredit
Bank of Scotland	5,44% (4,95 - 5,99)	579,24 €	2.803,52 €
ADAC (E-Sonderfinanzierung)	5,99%	585,20 €	3.089,60 €
ING	6,25% (3,59 - 9,89)	588,45 €	3.245,60 €
PSD Bank Nürnberg	6,58%	591,60 €	3.396,80 €
Santander	6,69% (5,99 - 7,99)	592,80 €	3.454,40 €
SWK-Bank	6,79% (6,29 - 10,29)	593,88 €	3.506,24 €
DKB	6,89%	594,97 €	3.558,56 €
Targo Bank	6,95% (2,29 - 10,99)	595,62 €	3.589,76 €
Norisbank	7,90% (3,69 - 14,60)	605,96 €	4.086,08 €
Postbank	9,37% (3,25 - 12,13)	622,01 €	4.856,48 €

25.000 Euro Darlehen, Laufzeit 48 Monate. Sortierung nach Zwei-Drittel-Zins, Angaben in Klammern: von-bis-Zinssatz bei bonitätsabhängigen Konditionen.

Stand: 10. Oktober 2023

Quelle: [Autokredit-Vergleich](#) von biallo.de

CHOTTHANIN THITIAKARAKIAT/ Shutterstock.com





Nur ein Klick

www.biallo.de/bibliothek

In unserem Archiv finden Sie weitere hochwertige Ratgeber zu verschiedenen Themen:

- **Geldanlagen**
- **Immobilien**
- **Girokonten**
- **Darlehen**
- **Soziales**
- **Sparen**
- **Verbraucherschutz**

Mit dem kostenlosen



Newsletter

von biallo.de immer
aktuell informiert!

Leasing: Nur die Nutzung des Autos wird bezahlt

Prinzipiell richtet sich Leasing verstärkt an Unternehmen und Selbstständige, denn sie können die Monatsraten als Betriebskosten bei der Steuer absetzen. Außerdem können sie auch die Mehrwertsteuer, die in den Raten enthalten ist, als Vorsteuer geltend machen. Aber auch Privatleasing kann sich rentieren, wenn Hersteller oder Leasinggesellschaften mit Sonderkonditionen Verkaufsförderung betreiben.

Wer sich für Leasing entscheidet, sollte einem Kilometervertrag den Vorzug geben – diese Art von Vertrag ist inzwischen gängige Wahl. Bei dieser Vertragsform ist die Zahl der gefahrenen Kilometer entscheidend dafür, ob der Kunde oder die Kundin am Schluss nachzahlen muss oder nicht. So wird zum Beispiel vereinbart, dass in drei Jahren 60.000 Kilometer gefahren werden dürfen. Hat das Auto mehr auf dem Tacho, muss der Kunde einen festgelegten Satz pro Kilometer nachzahlen. Ist er weniger gefahren, erhält er Geld zurück. Bei der Berechnung von Nachzahlung oder Erstattung bleiben meist 2.500 Kilometer unberücksichtigt. Beim Vergleich von Angeboten sollten Sie darauf achten, wie teuer Mehrkilometer sind. Denn das geht von überschaubaren sieben oder acht Cent bis zu 30 Cent pro Kilometer und mehr. Das kann nach einem Job-Wechsel mit weiterem Arbeitsweg den Geldbeutel belasten. Bei 15 Cent pro Mehrkilometer kosten 70.000 Kilometer Gesamtfahrleistung statt der vereinbarten 60.000 immerhin 1.125 Euro Nachzahlung. Ebenfalls einen Check mit dem Taschenrechner wert: Ist es günstiger, von vornherein zum Beispiel 20.000 Kilometer pro Jahr abzuschließen und dafür eine höhere Monatsrate zu zahlen – oder lohnt es sich, nur die Monatsrate für 15.000 Kilometer im Jahr zu vereinbaren und die Mehrkilometer zu zahlen? Es kommt häufiger vor, dass der Sprung in der Monatsrate spürbar teurer ist als das nachträgliche Bezahlen von Mehrkilometern. Vergleichen Sie also genau die Konditionen!

Achten Sie aber darauf, dass die Erstattung für eine niedrigere Fahrleistung tatsächlich im Vertrag aufgeführt ist. Allerdings erhält man meistens deutlich weniger für Minderkilometer. Es lohnt sich also erst recht nicht, eine hohe Kilometerleistung zu vereinbaren, damit es am Vertragsende etwas zurückgibt.

Als Beispiel für ein Gebrauchtwagenleasing ein aktuell bei einem großen Händler im Ruhrgebiet angebotener BMW i3S, Erstzulassung 03/2021 mit 17.800 km Fahrleistung, Gebrauchtwagenpreis 27.450 Euro.

Leasingangebot BMW Bank

Fahrzeugpreis:	27.450 Euro
Anzahlung:	0 Euro
Laufzeit:	48 Monate
Jährliche Fahrleistung:	5000 Kilometer
Monatsrate:	365 Euro
Gesamtaufwendungen:	17.520 Euro
Mehrkilometer:	4,17 Cent pro Kilometer

Die jährliche Fahrleistung ist für den durchschnittlichen Autofahrer viel zu niedrig angesetzt, sie müsste eigentlich bei 12.000 km jährlich liegen. Aber selbst wenn am Ende des Leasings 30.000 km mehr auf dem Kilometerzähler stehen als vereinbart, summiert sich die Nachzahlung angesichts des niedrigen Kilometersatzes auf rund 1.250 Euro – oder zurückgerechnet auf den Monat würde sich die Leasingrate um 26 Euro erhöhen.

Klar muss aber auch sein: Nach Ende der 48 Monate, in denen man inklusive der Kilometernachzahlung knapp 19.000 Euro aufgewendet hat, geht das Auto zurück an den Händler. Beim Kauf mit beispielsweise der ADAC-Finanzierung müsste man rund 9.000 Euro plus der Anzahlung von 2.580 Euro mehr aufbringen in dieser Zeit – hätte aber nach vier Jahren ein bezahltes Auto.

Hat das dann noch einen Gebrauchtwagenwert von 12.000 Euro oder mehr, bessert das die Bilanz auf.

Bei Elektroautos wird oft mit „null Anzahlung“ geworben, erst auf den zweiten Blick findet sich der Hinweis, dass die staatliche Förderprämie von aktuell 4.500 Euro (ab Januar 2024: 3000 Euro) bereits einkalkuliert ist. Für diese 4.500 Euro muss man in Vorleistung geben. Denn der Antrag beim [Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle \(BAFA\)](#), das die Auszahlung der Prämie übernimmt, kann erst nach Zulassung des Autos gestellt werden. Der zweite Punkt ist die Fahrleistung. Und das sind bei vielen günstigen Elektroautos nur 5.000 Kilometer im Jahr. Hier im Leasingrechner also auch mit höheren Jahresfahrleistungen vergleichen – Mehrkilometer sind nicht immer so günstig wie im Beispiel des BMW.

Um Leasingangebote zu vergleichen und eventuell auch abzuwägen, ob eine Schlussratenfinanzierung konkurrieren kann, hilft der Taschenrechner: Anzahlung und Monatsraten addieren, dann hat man die Kosten für die Laufzeit. Nehmen Sie dabei immer gleiche Laufzeiten an, sonst verzerrt sich das Ergebnis und der Vergleich ist unbrauchbar.

Wer sein Automodell nach zwei oder drei Jahren wechseln will, kann mit Leasing zu überschaubaren Kosten Auto fahren. Das gilt etwa für Vielfahrer, die nach Ablauf der Garantie nicht von teuren Reparaturen getroffen werden. Je nach Leasingangebot kann man auch Servicekomponenten wie Inspektionen zur Monatsrate dazubuchen – dann ist man weitgehend sicher vor überraschenden Kosten. Aber Achtung: Wer kurzfristig flexibel sein möchte, ist mit einer Schlussratenfinanzierung besser bedient – bei Leasing ist ein vorzeitiger Ausstieg aus dem Vertrag teuer, denn die Leasinggesellschaft

hat Anspruch auf das vereinbarte Leasingentgelt für die Gesamtlaufzeit. Der Ausstieg aus einer Finanzierung ist da deutlich günstiger.

Im Blick behalten sollten alle Neuwagenkäufer und -käuferinnen das Risiko eines Totalschadens kurz nach Übernahme des Fahrzeugs. Durch den hohen Wertverlust am Anfang kann sich ein Finanzloch von mehreren tausend Euro auftun, weil die Versicherung nur den Zeitwert erstattet. Für Leasing wurde der GAP-Schutz entwickelt (englisch Gap = Lücke), der für diesen Betrag eintritt. Er sollte möglichst kostenlos im Leasingvertrag enthalten sein. Wenn nicht, schließen Sie eine Vollkaskoversicherung mit Neuwertersatzung von zwölf, besser 15 Monaten ab.

Oft ein Streitpunkt bei der Rückgabe: Ist das Auto in einem vertragsgemäßen Zustand? Der Kunde haftet nämlich, wenn die Gebrauchsspuren über den normalen Grad der Abnutzung hinausgehen, die typisch sind für ein bestimmtes Alter oder Laufzeit. Solche Begriffe sind natürlich dehnbar, letztendlich müssen immer wieder Gutachter bemüht werden. Kleine Kratzer durch die Benutzung von Waschanlagen, leichte Dellen oder Lackschäden durch auf dem Parkplatz unvorsichtig angeschlagene Türen sind zum Beispiel typische Gebrauchsspuren.

Außerdem kann die Leasinggesellschaft bei zu hoher Beanspruchung des Autos vom Kunden nur den Minderwert verlangen, also den Preisabschlag auf dem Gebrauchtwagenmarkt, nicht aber die Zahlung der Reparaturkosten.

chayanuphol / Shutterstock.com



Leasingangebote online

Wer sich auf der Homepage des Autoherstellers das Wunschauto zusammenstellt, kann sich in der Regel dort auch ein Angebot für Finanzierung oder Leasing erstellen lassen. Beim Leasing gibt es aber eine Vielzahl freier Anbieter, die oft günstigere Konditionen offerieren. Darüber hinaus behält man den Überblick über Sonderangebote auf diversen Internetseiten, die sozusagen als Leasing-Suchmaschinen arbeiten:

www.ald.de
www.sixtleasing.de
www.null-leasing.com
www.mivodo.de
www.leasingmarkt.de
www.leasingtime.de
www.vehiculum.de

Auto-Abo: So funktioniert die flexible Kurzzeit-Bindung

Mit dem Auto-Abo etabliert sich in Deutschland eine Alternative zum Kauf und vor allem zum Leasing. Es richtet sich an Kunden, die nicht gleich einen über mehrere Jahre laufenden Vertrag abschließen wollen. Das sind zum Beispiel junge Menschen, bei denen ein eigenes Auto sehr hohe Folgekosten bei der Versicherung hätte, weil sie noch keinen eigenen Schadenfreiheitsrabatt haben. Aber auch die Idee, vor dem Umstieg auf Elektromobilität erst einmal das Konzept Elektroauto im Alltag auszuprobieren oder umzusteigen auf ein größeres oder kleineres Gefährt sind Treiber der Idee. Nicht zuletzt sind es die Gesamtkosten für das Fahrzeug, die klar kalkuliert werden können. Außer Tanken oder Laden sind alle Fix- und Betriebskosten in der monatlichen Rate enthalten.

Beispiel für einen elektrischen Kleinwagen: der Opel Corsa-e (100 kW/136 PS), Listenpreis 38.595 Euro, elektrische Reichweite 360 Kilometer.

Auto Abo bei Vivelacar

Fahrzeugpreis:	38.595 Euro
Anzahlung:	0 Euro
Laufzeit: ab	6 Monate
Monatliche Fahrleistung:	1.250 Kilometer
Monatsrate:	529 Euro
Gesamtaufwendungen ein Jahr:	6.348 Euro
Gesamtaufwendungen vier Jahre:	25.393 Euro
Mehrkilometer:	32 Cent pro Kilometer

Das Kilometerpaket ist beim Anbieter „ViveLaCar“ schon sehr üppig ausgestattet für einen Kleinwagen, mit 15.000 Kilometern im Jahr kommt man gut hin. Mehr-Kilometer werden jedoch richtig teuer. Berücksichtigen muss man, dass sowohl die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung in der Monatsrate schon enthalten sind, auch die Kosten für Winterreifen oder die Werkstatt sind bezahlt. Einzig für den Ladestrom muss der Nutzer selber aufkommen.

Dennoch heißt es natürlich aufpassen, welche Regeln beim jeweiligen Anbieter gelten. Möglich sind Kosten für den Start ins Abo. Auch für das Anliefern der Fahrzeuge oder die Abholung können Gebühren anfallen. Die sollte man genau erfragen und im Vertrag fixieren lassen.

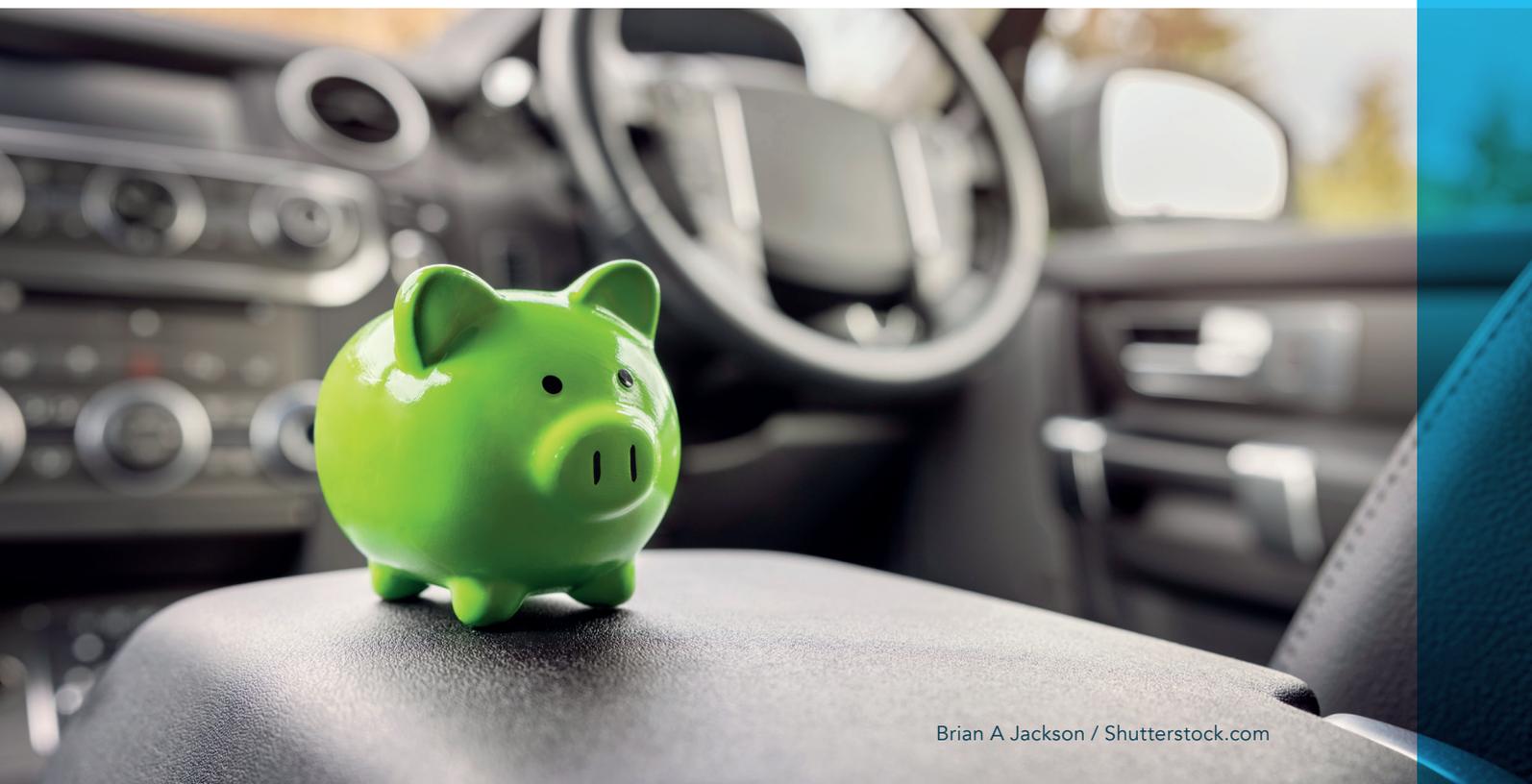
Auch die Laufzeiten, für die man sich bindet, können sehr unterschiedlich ausfallen. Je nach Anbieter liegen diese zwischen einem und sechs Monaten – bei preislich attraktiven sogar noch länger. In diesen Preisen sind oft 1.000 Kilometer monatlich enthalten, zusätzliche Kilometer-Pakete können gebucht werden. Solche Kilometer-Pakete können je nach Anbieter und Fahrzeug sehr unterschiedlich ausfallen – zum Teil auch eher praxisfern mit gerade einmal 200 Inklusivkilometern pro Monat.

Andere Fix- und Betriebskosten sind in den monatlichen Raten enthalten: Das sind zum einen die Versicherung, die gerade bei jungen Fahrern selbst für ein kleines eigenes Auto schnell an die 100 Euro pro Monat betragen kann. Bei Verbrennern ist in der Abo-Rate die Kfz-Steuer enthalten, bei E-Autos entfällt diese ja. Auch die Kosten für Reparaturen und Inspektionen oder Winterreifen und deren Montage sind mit der Rate bezahlt.

Die Zahl der Auto-Abo-Anbieter ist mittlerweile kaum noch überschaubar. Auch die Autohersteller sind aktiv – zum Beispiel Volkswagen, BMW, Mercedes, Volvo oder die Stellantis-Gruppe mit den Marken Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat sowie Jeep. Daneben gibt es Autovermieter wie Sixt, Europcar oder Buchbinder sowie eine Vielzahl an Start-ups – hier eine kleine Übersicht über die wichtigsten:

- www.eleese.jetzt
- www.finn.auto
- www.like2drive.de
- www.kinto-flex.de
- www.vivelacar.de

Eine ausführliche Übersicht findet sich auf der Webseite www.autoabos.de.



Brian A Jackson / Shutterstock.com

Staatliche Förderung für Elektroautos

Die [Förderung von E-Autos](#) wurde in den vergangenen Monaten sukzessive heruntergefahren. Bis Jahresende 2023 erhalten Privatpersonen noch einen staatlichen Zuschuss von 4.500 Euro, wenn ihr batterieelektrisches Auto einen Nettolistenpreis von maximal 40.000 Euro hat, das entspricht einem Preis inklusive Mehrwertsteuer von 47.600 Euro. Dabei ist der Preis für das Basismodell entscheidend, Ausstattungen spielen keine Rolle. Für Autos bis maximal 65.000 Euro Nettolistenpreis (das sind 77.350 Euro inklusive Mehrwertsteuer) gibt es noch eine Prämie von 3.000 Euro. Ab Jahreswechsel wird die Förderung abgeschmolzen: Dann gibt es nur noch 3.000 Euro bis zu einem Nettolistenpreis von 45.000 Euro, teurere Autos werden nicht mehr gefördert. Die genannten Werte beziehen sich auf Neuwagen, die anschließend mindestens ein Jahr im Eigentum des Käufers oder der Käuferin bleiben. Schließt man einen Leasingvertrag ab, bestimmt die Laufzeit die Förderhöhe. Volle Förderung gibt es bei Leasingverträgen, die 24 Monate und länger laufen.



Steuern: Hier darf gespart werden

Beim Thema Steuern hat der Finanzminister einige Geschenke für Elektroautofahrer.

Kfz-Steuer. Von der sind Elektroautos bis zu zehn Jahre befreit, wenn sie zwischen 18. Mai 2011 und 31. Dezember 2025 erstmals zugelassen wurden oder werden. Allerdings gibt es eine Einschränkung: Die Befreiung endet am 31. Dezember 2030. Wer ein gebrauchtes Elektrofahrzeug kauft, bei dem die zehn Jahre noch nicht ausgeschöpft wurden, kann die restliche Laufzeit noch nutzen.

Nach Ablauf der Befreiung werden Elektroautos nach zulässigem Gesamtgewicht besteuert. Der Satz beträgt 5,625 Euro pro angefangene 200 Kilogramm Gesamtgewicht. Dieser Satz gilt bis 2.000 kg, darüber bis 3.000 kg sind es 6,01 Euro. Damit liegt die Kfz-Steuer zwischen rund 60 und 90 Euro im Jahr – kein Vergleich zu einem Diesel.

Dienstwagensteuer. Wer einen Dienstwagen fährt und diesen auch privat nutzen darf, kennt das Thema: Der geldwerte Vorteil erhöht das Einkommen und damit die Lohnsteuer. Wer kein Fahrtenbuch führen will, sondern pauschal abrechnet, wird nach der Ein-Prozent-Regel versteuert. Das heißt: Das zu versteuernde Einkommen erhöht sich jeden Monat um ein Prozent des Fahrzeug-Listenpreises (abgerundet auf glatte 100 Euro). Kostet das Auto 40.000 Euro, versteuert man zusätzlich zu seinem normalen Gehalt 400 Euro im Monat oder 4.800 Euro im Jahr. Außerdem erhöht sich das Monatsbrutto noch um 0,03 Prozent des Listenpreises pro Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Betrieb. Das sind bei einem 40.000-Euro-Auto zwölf Euro pro Kilometer und summiert sich bei 20 Kilometern Arbeitsweg auf weitere 240 Euro im Monat.

Fahrer und Fahrerinnen eines Elektroautos haben es da besser: Bei einem Bruttolistenpreis von maximal 60.000 Euro reduziert sich die Berechnungsgrundlage auf ein Viertel – es werden nur noch 0,25 Prozent versteuert. Im Beispiel oben bedeutet das: Im Monat müssen 100 Euro versteuert werden, und weil auch die Belastung für den Arbeitsweg geviertelt wird, fallen hier nur noch 60 Euro an. Das ist bei einem Steuersatz von 40 Prozent eine jährliche Steuerersparnis von rund 2.300 Euro.

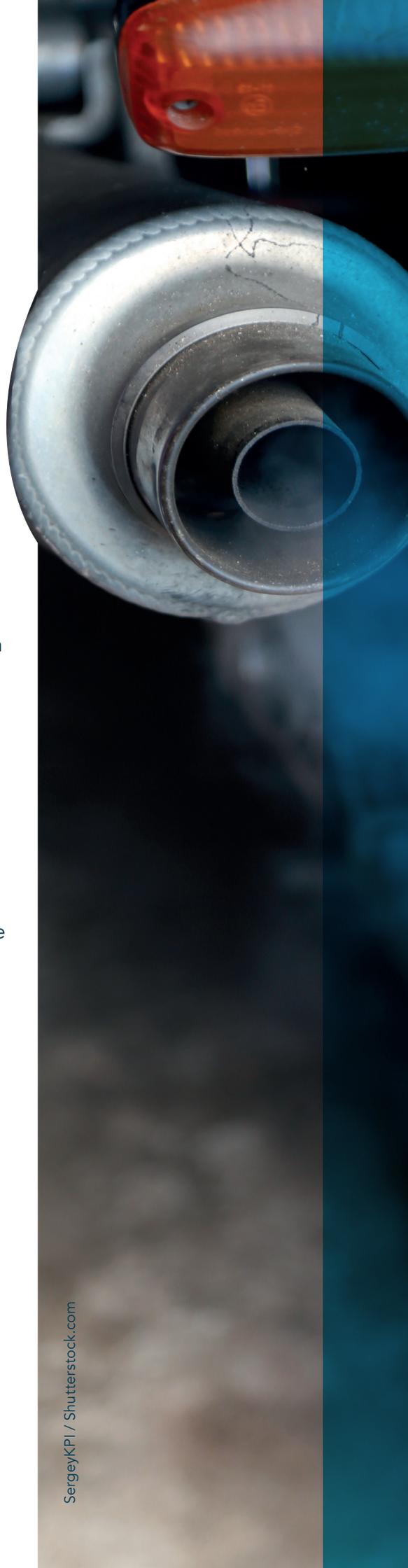
Ist das Elektroauto teurer als 60.000 Euro, gibt es nur den halben Steuervorteil. Nach dieser 0,5-Prozent-Regel werden übrigens auch Fahrer von Plug-in-Hybriden veranlagt.



Geld verdienen mit der THG-Quote

Die Treibhausgasminderungs-Quote, kurz auch THG-Quote genannt, soll dazu beitragen, den Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids zu verringern, um so die Klimaerwärmung aufzuhalten. Ziel ist es, das Verbrennen von fossilen Kraftstoffen unattraktiver zu machen. Seit 2022 können Halter von Elektrofahrzeugen ihre eingesparten Emissionen als Zertifikat an Mineralölunternehmen verkaufen und so [mit der THG-Quote bares Geld verdienen](#). Zwischenzeitlich stiegen die Erlöse pro Fahrzeug und Jahr auf rund 400 Euro, im laufenden Jahr sind sie deutlich abgesackt. Elektrovoorteil.de garantiert derzeit 230 Euro, Wirkaufendeinzertifikat.de wirbt hingegen mit garantierten 290 Euro plus Neukundenbonus von 100 Euro. Ihre THG-Quote verkaufen können allerdings nur Besitzer eines rein batterieelektrischen Fahrzeugs, Plug-in-Hybride oder andere Hybridfahrzeuge sind von der Regelung nicht erfasst. Und es ist auch nicht möglich, direkt mit einem Mineralölunternehmen zu verhandeln, sondern man muss seine Quote über einen der zahlreichen Dienstleister in den Markt bringen.

Nachdem es anfangs hieß, Erlöse aus der THG-Quote müssten als sonstige Einnahmen versteuert werden, wenn sie die Höhe von 256 Euro erreichen, behandelt sie das Finanzamt als steuerfreie Einnahmen – zumindest bei Privatleuten. Für Unternehmer gelten andere Regeln. Es gibt eine Vielzahl an Anbietern, bei denen man die THG-Quote beantragen kann, darunter auch der ADAC, große Versicherungen wie die HUK oder Sparkassen. Unter den zahlreichen THG-Spezialisten gab es mit Emobia.de schon einen vielbeachteten Ausfall, weil das Unternehmen insolvent wurde.



SergeyKPI / Shutterstock.com

Impressum

biallo.de

Ihr Geld verdient mehr.

Inhaltlich Verantwortlicher
gemäß §Abs. 2 MStV:

Biallo & Team GmbH
Bahnhofstr. 25
Postfach 1148
86938 Schondorf

Telefon: 08192 93379-0
Telefax: 08192 93379-19
E-Mail: info@biallo.de
Internet: www.biallo.de

Vertretungsberechtigte Geschäftsführer:
Horst Biallowons, Samuel Biallowons
Registergericht: Amtsgericht Augsburg
Registernummer: HRB 18274
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer gemäß
§ 27 a Umsatzsteuergesetz: DE 213264656
Inhaltlich verantwortlich gemäß §§ 5 TMG,
55 RStV: Horst Biallowons

Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Urheberrecht: Alle in diesem Dokument veröffentlichten Inhalte und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Form der Verwertung bedarf unserer vorherigen schriftlichen Zustimmung. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Be- und Verarbeitung, Speicherung, Übersetzung sowie Wiedergabe von Inhalten in Datenbanken oder anderen elektronischen Medien und Systemen. Downloads von unseren Webseiten sind nur für den persönlichen, privaten und nicht kommerziellen Gebrauch gestattet.

Das Impressum von biallo.de gilt auch für unsere Seiten auf

YouTube



Twitter



Instagram



Facebook



LinkedIn



Der „Rataeber der Woche“ ist ein Service der Verbraucher-Redaktion Biallo & Team GmbH.

