

# Weiter unter Strom

**Steuerrecht** | Wie es um die steuerliche Einordnung der Privatnutzung von betrieblichen Elektro- und Hybridfahrzeugen bestellt ist, klärt ein Schreiben des Bundesfinanzministers. Was das für Unternehmer bedeutet, erklärt die Kanzlei RAW Partner.

**D**as Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat das Schreiben zur Besteuerung von Elektro- und Hybridelektro-Fahrzeugen veröffentlicht. In diesem wird die ertragssteuerliche Beurteilung der Nutzung von betrieblichen Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektro-Fahrzeugen für private Fahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätten, Familienheimfahrten etc. umfangreich beurteilt.

Für die Privatnutzung von betrieblichen Elektrofahrzeugen und extern aufladbaren Hybridelektro-Fahrzeugen sind im Einkommensteuergesetz Vergünstigungen im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren vorgesehen. Um diese Art der Fahrzeuge noch weiter zu fördern, wurde mit Gesetzesänderungen im Jahr 2018 und 2019 der Anwendungszeitraum verlängert und es wurden auch die Regelungen an sich fortentwickelt.

Entscheidend für die steuerliche Beurteilung ist die Einordnung der Fahrzeuge.

## Elektrofahrzeuge sind danach

- reine Batterieelektro-Fahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 2 Elektromobilitätsgesetz (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 wiederaufladbar sind und
- Brennstoffzellenfahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 4 EmoG, bei denen es sich um Kraftfahrzeuge mit einem Antrieb handelt, dessen Energiewandler ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mindestens einer elektrischen Antriebsmaschine bestehen.

Aufschluss, ob ein Elektrofahrzeug in diesem Sinn vorliegt, gibt nach dem Verzeichnis des Kraftfahrtbundesamts zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen



Die Regelungen, wie E-Fahrzeuge steuerrechtlich behandelt werden sollen, sind kompliziert.

und ihren Anhängen (Stand: Juli 2021) die Codierung 0004 und 0015 in Teil 1, Feld 10 der Zulassungsbescheinigung.

Elektrofahrräder sind auch als Elektrofahrzeuge einzuordnen, soweit deren Motor Geschwindigkeiten über 25 km/h unterstützt, ebenso auch Elektroroller.

Extern aufladbare Hybridelektro-Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 3 EmoG mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten von Energiewandlern, davon mindestens ein Energiewandler als elektrische Antriebsmaschine und Energiespeicher, davon mindestens einer von einer außerhalb des Fahrzeugs befindlichen Energiequelle elektrisch wiederaufladbar, verfügt. Extern aufladbare Hybridelektro-Fahrzeuge sind zum Beispiel sogenannte Plug-in-Hybridfahrzeuge.

Aufschluss gibt die Codierung 0016 bis 0019 und 0025 bis 0031 in Teil 1, Feld 10 der Zulassungsbescheinigung. Ach-

tung: Ohne externe Lademöglichkeit erfolgt keine steuerliche Begünstigung.

## Die Ein-Prozent-Regelung

Wie üblich, kann eine pauschale Ermittlung des privaten Nutzungswerts nach der bekannten Ein-Prozent-Regelung vorgenommen oder auf die individuelle Berechnung (Fahrtenbuch) zurückgegriffen werden. Für die pauschale Berechnung wird der Bruttolistenpreis herangezogen. Um einen entsprechenden Fördercharakter zu erzeugen, ist nach gesetzlicher Regelung der Bruttolistenpreis bei (Hybrid-)/Elektrofahrzeugen zu verringern. Zu unterscheiden ist, wann welches Kfz angeschafft worden ist.

### 1. Elektrofahrzeuge:

Anschaffung zwischen 01.01.2019 und 31.12.2030:

Für reine Elektrofahrzeuge wird mit einem Anschaffungszeitpunkt ab 2019 ein Bruchteil des Bruttolistenpreises

# „Für die Privatnutzung von betrieblichen E-Fahrzeugen sind Vergünstigungen vorgesehen.“

Maximilian Appelt, RAW Partner

als „neuer“ Bruttolistenpreis zugrunde gelegt:

Bei einem Bruttolistenpreis von mehr als 60.000 Euro ist der anzusetzende Bruchteil  $\frac{1}{2}$ .

Ist der Bruttolistenpreis unter 60.000 Euro, ist der anzusetzende Bruchteil  $\frac{1}{4}$ .

2. Extern aufladbare Hybridelektro-Fahrzeuge:

Der Bruttolistenpreis wird zur Hälfte angesetzt, wenn

a) Anschaffung zwischen dem 01.01.2019 und 31.12.2021 liegt und die Kohlendioxidemission höchstens 50 g/km oder die Mindestreichweite 40 km beträgt.

b) Anschaffung zwischen dem 01.01.2022 und 31.12.2024 liegt und die Kohlendioxid-Emission höchstens 50 g/km oder die Mindestreichweite 60 km beträgt.

c) Anschaffung zwischen dem 01.01.2025 und 31.12.2030 liegt und die Kohlendioxid-Emission höchstens 50 g/km oder die Mindestreichweite 80 km beträgt.

Mit zunehmenden Jahren wächst somit die Anforderung an die Mindestreichweite des Elektromotors.

Durch die Anhebung der Voraussetzungen für Hybridelektro-Fahrzeuge ab dem Jahr 2022 werden einige die Förderbedingungen nicht mehr erfüllen. Für bis Ende 2021 angeschaffte Hybridelektro-Fahrzeuge ändert sich im Jahr 2022 nichts, da maßgebend der Anschaffungszeitpunkt (= Lieferzeitpunkt) ist. Der Zeitpunkt der Bestellung des Fahrzeugs ist irrelevant. Die notwendigen Werte, Kohlendioxid-Emission bzw. Mindestreichweite sind zu finden in der Übereinstimmungs-Bescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG oder nach Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013. Da in der Übereinstim-

mungs-Bescheinigung verschiedene Werte angegeben werden können, stützt sich die Verwaltung einerseits auf die WLTP-Werte (CoC 49.4 und 49.5) und auf den Wert sog. „elektrische Reichweite innerorts“ (EAER city gem. CoC 49.5.2).

3. Übrige Fahrzeuge (sog. Nachteilsausgleich):

Bei einem Elektro- oder Hybridfahrzeug, das nicht den obigen Voraussetzungen entspricht, wird ein pauschaler Abschlag (Minderungsbetrag) vorgenommen.

Zusammengefasst trifft dies auf folgende Fahrzeuge zu:

(Hybrid-)Elektrofahrzeuge, die vor dem 01.01.2023 angeschafft wurden, eine Kohlendioxid-Emission (CO<sub>2</sub>-Emission) von mehr als 50 g je gefahrenem Kilometer oder eine Reichweite unter 40 km zwischen 2019 bis 2021 oder unter 60 km im Jahr 2022 haben. Je nach Anschaffungsjahr wird ein festgesetzter Minderungsbetrag pro kWh der Batteriekapazität herangezogen. Gleichzeitig wird jedoch auch ein Höchstminderungsbetrag entgegengesetzt. Der kWh-Wert ist in Teil 1,

Feld 22 in der Zulassungsbescheinigung verzeichnet.

Anschaffungsjahr	Minderungsbetrag/kWh der Batteriekapazität	Höchstbetrag (Euro)
2013	500	10.000
2014	450	9.500
2015	400	9.000
[...]	[...]	[...]
2022	50	5.500

Wird ein Fahrzeug gebraucht erworben, ist das Jahr der Erstzulassung maßgebend. Die Abrundung des Bruttolistenpreises auf volle Hundert Euro ist erst nach Abzug des Abschlags durchzuführen.

Maximilian Appelt  
Rechtsanwalt  
Steuerberater  
www.raw-partner.de

## Kommentar

Mitte Februar 2022 hat sich das BMF erstmals zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Elektrofahrzeugen und (Elektro-)Fahrrädern geäußert. Die Finanzverwaltung stellt zuerst fest, dass ertragsteuerrechtliche Begünstigungen für Elektrofahrzeuge oder Elektrohybrid-Fahrzeuge nicht für die Umsatzsteuer zu übernehmen sind. Die Absenkung des Ansatzes bei der Ein-Prozent-Regelung auf 0,5 Prozent oder 0,25 Prozent gilt damit nicht für die Ermittlung der Bemessungsgrundlage für umsatzsteuerrechtliche Zwecke, soweit die Ein-Prozent-Regelung angewendet werden soll. Und da soll noch einer die Finanzverwaltung verstehen.



Maximilian Appelt  
Rechtsanwalt  
Steuerberater  
www.raw-partner.de

Foto: RAW