

# NUTZUNG VON ELEKTRO- UND HYBRIDELEKTROFAHRZEUGEN

AUTOHAUS ARTIKEL VOM 17.01.2022



Am 05.11.2021 hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) das Schreiben zur Besteuerung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen veröffentlicht. In diesem wird die ertragssteuerliche Beurteilung der Nutzung von betrieblichen Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen für private Fahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätten Familienheimfahrten etc. umfänglich beurteilt. Zudem wird auf die gesetzlichen Verschärfungen bei Hybridelektrofahrzeugen ab dem Jahr 2022 eingegangen. Nachfolgend ein kleiner Auszug.

## Hintergrund

Für die Privatnutzung von betrieblichen Elektrofahrzeugen und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen 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 sowohl der Anwendungszeitraum verlängert als auch die Regelungen an sich fortentwickelt.

Entscheidend für die steuerliche Beurteilung ist die Einordnung der Fahrzeuge.

## Elektrofahrzeuge sind danach

- reine Batterieelektrofahrzeuge im Sinne des § 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 wieder aufladbar sind und
- Brennstoffzellenfahrzeuge im Sinne des § 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 Kraftfahrtbundesamtes zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Stand Juli 2021) die **Codierung**

**0004 und 0015** im 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 Hybridelektrofahrzeuge sind Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 3 EmoG mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten von Energiewandlern, davon mindestens ein Energiewandler als elektrische Antriebsmaschine und Energiespeichern, davon mindestens einer von einer außerhalb des Fahrzeuges befindlichen Energiequelle elektrisch wieder aufladbar, verfügt. Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sind z. B. sogenannte Plug-in-Hybridfahrzeuge.

Aufschluss gibt die **Codierung 0016 bis 0019** und **0025 bis 0031** im Teil 1, Feld 10 der Zulassungsbescheinigung.

Ohne externe Lademöglichkeit erfolgt keine steuerliche Begünstigung.

### **Pauschale Ermittlung nach der 1 % - Regelung**

Wie üblich, kann eine pauschale Ermittlung des privaten Nutzungswerts nach der bekannten 1 % -Regelung vorgenommen werden 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 als „neuer“ Bruttolistenpreis zugrunde gelegt:

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

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

#### 2.) Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge

Der Bruttolistenpreis wird zur Hälfte angesetzt, wenn

a) Anschaffung zwischen dem 01.01.2019 und 31.12.2021 und

- Kohlendioxidemission höchstens 50 g/km oder
- die Mindestreichweite 40 km.

b) Anschaffung zwischen dem 01.01.2022 und 31.12.2024 und

- Kohlendioxidemission höchstens 50 g/km oder

- die Mindestreichweite 60 km.

c) Anschaffung zwischen dem 01.01.2025 und 31.12.2030 und

- Kohlendioxidemission höchstens 50 g/km oder
- Mindestreichweite von 80 km.

Mit zunehmenden Jahren wächst somit die Anforderung an die Mindestreichweite des Elektromotors. Durch die Anhebung der Voraussetzungen für Hybridelektrofahrzeuge ab dem Jahr 2022 werden einige die Förderbedingungen nicht mehr erreichen. Für bis Ende 2021 angeschaffte Hybridelektrofahrzeuge ändert sich im Jahr 2022 nichts, da maßgebend der Anschaffungszeitpunkt (= Lieferzeitpunkt) ist. Der Zeitpunkt der Bestellung des Fahrzeuges ist irrelevant.

Die notwendigen Werte, Kohlendioxidemission bzw. Mindestreichweite, sind zu finden in der Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG oder nach Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013. Da in der Übereinstimmungsbescheinigung 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 Kohlendioxidemission (CO<sub>2</sub>-Emission) von mehr als 50 g je gefahrenen Kilometer oder eine Reichweite unter 40 km zwischen 2019 -2021 oder unter 60 km im Jahr 2022 haben.

Je nach Anschaffungsjahr wird ein festgesetzter Minderungsbetrag herangezogen pro kWh der Batteriekapazität. Gleichzeitig wird jedoch auch ein Höchstminderungsbetrag entgegengesetzt. Der kWh- Wert ist in Teil 1, Feld 22 in der Zulassungsbescheinigung verzeichnet.

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

Wird ein Kfz gebraucht erworben, ist maßgebend das Jahr der Erstzulassung. Die Abrundung des Bruttolis-

tenpreises auf volle Hundert Euro ist erst nach Abzug des Anschlags durchzuführen.

### **Stromkosten als Betriebsausgaben**

Das Laden des Firmenwagens im Betrieb ist für Arbeitnehmer steuerfrei und für Unternehmer stellen die Ausgaben Betriebsausgaben dar. Wie schaut es aber aus, wenn der Firmenwagen zu Hause aufgeladen wird.

Zur Vereinfachung des steuer- und beitragsfreien Auslagenersatzes für das elektrische Aufladen eines Firmenwagens bei Arbeitnehmern lässt die Finanzverwaltung monatliche Pauschalen für den Zeitraum 01.01.2021 bis 31.12.2030 zu:

- a) Bei zusätzlicher Lademöglichkeit beim Arbeitgeber
  - 30 Euro monatlich bei Elektrofahrzeugen
  - 15 Euro monatlich bei Hybridelektrofahrzeugen
  
- b) Ohne zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber
  - 70 Euro monatlich bei Elektrofahrzeugen
  - 35 Euro monatlich bei Hybridelektrofahrzeugen

Aus Vereinfachungsgründen kann auch bei Unternehmern und Selbständigen der betriebliche Nutzungsanteil an den ansonsten privaten Stromkosten auch mit den lohnsteuerlichen Pauschalen angesetzt werden. Zur Unterscheidung der anzuwendenden Pauschale ist anstelle jeder zusätzlichen Lademöglichkeit an einer ortsfesten Einrichtung des lohnsteuerlichen Arbeitgebers auf die zusätzliche Lademöglichkeit in einer der Betriebsstätten abzustellen.

Alternativ kann der betriebliche Nutzungsanteil an den ansonsten privaten Stromkosten auch mit Hilfe eines gesonderten Stromzählers (stationär oder mobil) nachgewiesen werden. Zum Nachweis des betrieblichen Nutzungsanteils an den ansonsten privaten Stromkosten werden Aufzeichnungen für einen repräsentativen Zeitraum von drei Monaten als ausreichend angesehen. Neben dem Einkaufspreis für die verbrauchten Kilowattstunden Strom ist auch ein zu zahlender Grundpreis anteilig zu berücksichtigen.

### **Maximilian Appelt**

Rechtsanwalt | Steuerberater