

BMF: Private Nutzung betrieblicher Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge

Im Rahmen des AmtshilfeRLUMsG wurden neue steuerliche Regelungen für betriebliche Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge eingeführt. Danach dürfen die Kosten für das Batteriesystem pauschal aus der steuerlichen Bemessungsgrundlage für die private Nutzungsentnahme herausgerechnet werden. Das BMF hat nun mit Schreiben vom 05.06.2014 die Verwaltungsauffassung hierzu dargelegt.

Hintergrund

Der Listenpreis von Elektrofahrzeugen liegt über dem Listenpreis von Kraftfahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor. Um diesen Nachteil auszugleichen, wurden im Rahmen des AmtshilfeRLUMsG vom 26.06.2013 (siehe [Deloitte Tax-News](#)) Sonderregelungen für die Bewertung von Privatentnahmen bei Nutzung von betrieblichen Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen festgeschrieben (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2, 3 EStG), die eine pauschale Kürzung der Kosten für das Batteriesystem vorsehen. Mit Schreiben vom 05.06.2014 hat das BMF nun die Verwaltungsauffassung zu diesen Regelungen dargelegt.

Verwaltungsanweisung

Definition von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen

Elektrofahrzeuge i.S.d. Regelung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2, 3 EStG sind Kraftfahrzeuge, die ausschließlich durch einen Elektromotor angetrieben werden, der ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern (z. B. wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen) gespeist wird (Codierungen 0004 und 0015 im Feld 10 der Zulassungsbescheinigung).

Hybridelektrofahrzeuge sind Fahrzeuge, die die Energie für ihren mechanischen Antrieb aus einem Betriebskraftstoff oder einer Speichereinrichtung für elektrische Energie/Leistung im Fahrzeug beziehen (z. B. Batterie, Kondensator) und extern aufladbar sind (Codierungen 0016 bis 0019 und 0025 bis 0031 im Feld 10 der Zulassungsbescheinigung).

Für Brennstoffzellenfahrzeuge sollen ergänzende Regelungen aufgenommen werden, sobald diese allgemein marktgängig sind.

Pauschale Ermittlung des privaten/pauschalen Nutzungswerts

Bezugsgröße für den Nachteilsausgleich ist der inländische Listenpreis im Zeitpunkt der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs, der die Bemessungsgrundlage für den Entnahmewert (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 EStG – 1 %-Regelung), die nicht abziehbaren Betriebsausgaben (§ 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 6 EStG – bei Fahrten Wohnung und Betriebsstätte und Familienheimfahrten) und den geldwerten Vorteil bei Arbeitnehmern (§ 8 Abs. 2 S. 2, 3 und 5 EStG) bildet.

Dieser Listenpreis ist bei Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen um die Kosten des Batteriesystems pauschal zu kürzen. Die Höhe des Abschlags richtet sich nach dem kWh-Wert der Batteriekapazität (kann Feld 22 der Zulassungsbescheinigung entnommen werden) und dem Jahr der Anschaffung.

Die pauschale Kürzung um die Kosten des Batteriesystems scheidet aus, wenn dieses nicht zusammen mit dem Kraftfahrzeug angeschafft wird, sondern für dessen Überlassung ein zusätzliches Entgelt, z. B. in Form von Leasingraten, zu entrichten ist. Die zusätzlich zu entrichtenden Entgelte sind jedoch grundsätzlich als Betriebsausgaben abziehbar. Kann ein Fahrzeug mit und ohne Batteriesystem angeschafft werden, steht es dem Steuerpflichtigen frei, ob er den Listenpreis des Fahrzeugs in der Variante ohne Batteriesystem (und ohne Kürzung) ansetzt oder den Listenpreis des Fahrzeugs in der Variante mit Batteriesystem und dann die pauschale Kürzung vornimmt.

Die pauschalen Wertansätze werden jedoch auf die für das genutzte Kraftfahrzeug insgesamt tatsächlich entstandenen Gesamtkosten begrenzt. Bei der Berechnung der Gesamtkosten (inkl. AfA) ist die AfA-Bemessungsgrundlage um die pauschalen Kosten für das Batteriesystem zu kürzen bzw. falls das Batteriesystem gesondert angeschafft/bezahlt

wurde, ist das zusätzlich entrichtete Entgelt von den Gesamtaufwendungen des Fahrzeugs abzuziehen.

Ermittlung des tatsächlichen privaten/individuellen Nutzungswerts

Bei betrieblicher Nutzung des Kraftfahrzeugs von 10 bis 50 Prozent oder Anwendung der Fahrtenbuchmethode sind die pauschalen Kosten für das Batteriesystem von der AfA-Bemessungsgrundlage abzuziehen. Wird das Batteriesystem gemietet oder geleast, darf ein hierfür gezahltes Entgelt ebenfalls nicht in die Gesamtkosten einfließen.

Wird nicht nur das Batteriesystem geleast, sondern das ganze Fahrzeug, muss die Leasingrate auf Fahrzeug und Batterie aufgeteilt werden. Nur der Teil, der auf die Batterie entfällt, mindert die Gesamtkosten. Eine Kürzung in dem Verhältnis, das sich ergäbe, wenn das Fahrzeug gekauft und der pauschale Abschlag für das Batteriesystem vorgenommen wäre, ist zulässig.

Anwendungszeitraum

Die dargestellten Neuregelungen sind ab dem 01.01.2013 anzuwenden für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge, die vor dem 01.01.2023 angeschafft, geleast oder zur Nutzung überlassen werden.

Betroffene Norm

§ 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2, 3 EStG

Hinweis

Interessant für die Praxis ist das Wahlrecht, bei gesondert geleasten Batteriesystemen den höheren Listenpreis samt eines pauschalen Abschlags ansetzen zu können, woraus sich ggf. ein niedrigerer privater Nutzungswert ergeben kann. Kann ein Fahrzeug mit und ohne Batteriesystem (dann mit Leasing des Batteriesystems) gekauft werden, sollte also eine entsprechende Vergleichsrechnung vorgenommen werden.

Ergänzung durch BMF-Schreiben vom 24.01.2018 zu Brennstoffzellenfahrzeugen

Nach dem BMF-Schreiben vom 24.01.2018 sind die Regelungen im BMF-Schreiben vom 05.06.2014 auch für Brennstoffzellenfahrzeuge anzuwenden. Der Batteriekapazität von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen ist bei Brennstoffzellenfahrzeugen die im Fahrzeug gespeicherte Energie vergleichbar. Dieser Wert wird in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 in Ziffer 22 angegeben und ist für die Ermittlung der Minderungsbeträge heranzuziehen.

Fundstelle

BMF, Schreiben vom 05.06.2014, [IV C 6 - S 2177/13/10002](#)

Ergänzt durch: BMF, Schreiben vom 24.01.2018, [IV C 6 - S 2177/13/10002](#)

Weitere Fundstelle

BMF, Schreiben vom 18.11.2009, BStBl. I, S. 1326

Diese Mandanteninformation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen eines Einzelfalles gerecht zu werden. Sie hat nicht den Sinn, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen jedweder Art zu sein. Sie stellt keine Beratung, Auskunft oder ein rechtsverbindliches Angebot dar und ist auch nicht geeignet, eine persönliche Beratung zu ersetzen. Sollte jemand Entscheidungen jedweder Art auf Inhalte dieser Mandanteninformation oder Teile davon stützen, handelt dieser ausschließlich auf eigenes Risiko. Deloitte GmbH übernimmt keinerlei Garantie oder Gewährleistung noch haftet sie in irgendeiner anderen Weise für den Inhalt dieser Mandanteninformation. Aus diesem Grunde empfehlen wir stets, eine persönliche Beratung einzuholen.

This client information exclusively contains general information not suitable for addressing the particular circumstances of any individual case. Its purpose is not to be used as a basis for commercial decisions or decisions of any other kind. This client information does neither constitute any advice nor any legally binding information or offer and shall not be deemed suitable for substituting personal advice under any circumstances. Should you base decisions of any kind on the contents of this client information or extracts therefrom, you act solely at your own risk. Deloitte GmbH will not assume any guarantee nor warranty and will not be liable in any other form for the content of this client information. Therefore, we always recommend to obtain personal advice.