



Foto: Jan Voitas/dpa Zentralbild/Picture Alliance

Noch in weiter Ferne | Flottenkunden haben Elektroautos bei der Anschaffung nicht im Blick. Daran hat die neue Kaufprämie bislang nichts geändert

Verhaltene Impulse

Prämien für E-Autos | Die Anreize des Förderprogramms halten sich für gewerbliche Kunden aus umsatzsteuerlicher und auch aus einkommensteuerrechtlicher Sicht für Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Grenzen.

— Bis Mitte Juli waren noch keine tausend Anträge beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in Eschborn für die 4.000 Euro beim Kauf von Elektroautos oder Brennstoffzellenfahrzeugen respektive für die 3.000 Euro beim Erwerb von Plug-in-Hybriden eingegangen. Nur etwa ein Drittel davon kamen von gewerblichen Kunden. Gründe für die geringe Nachfrage der Unternehmer scheinen unter anderem die Antworten zu liefern, die das Bundesministerium für Finanzen (BMF) und das BAFA auf die Fragen nach den umsatzsteuerlichen und auch einkommensteuerlichen Wirkungen sowie der Handhabung der Anträge gibt.

Grundregeln der Förderung | Da die Finanzierung des Umweltbonus grundsätzlich zur Hälfte durch die Automobilhersteller und zur Hälfte durch einen Bundeszuschuss getragen wird, gilt Folgendes für die umsatzsteuerliche Behandlung. Das BMF holt dazu in einer Anfrage weiter aus und erläutert, dass der Bundesanteil am Umweltbonus (Festbetragsfinanzierung) als nicht rückzahlbarer

Zuschuss 2.000 Euro für ein reines Batterieelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug gemäß Nummer 3.1 der „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29. Juni 2016“ betrage oder für ein anderes Fahrzeug, welches diesen gemäß Nummer 3.2 dieser Richtlinie gleichgestellt worden sei.

Daneben belaufe sich der Bundesanteil am Umweltbonus auf 1.500 Euro für ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug gemäß Nummer 3.1 dieser Richtlinie oder für ein anderes Fahrzeug, das diesem gemäß Nummer 3.2 dieser Richtlinie gleichgestellt wurde.

Umsatzsteuerliche Vorgaben | „Bei dem vom Bund gewährten Umweltbonus zur Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge handelt es sich um einen echten, nicht umsatzsteuerbaren Zuschuss. Die Auszahlung des Umweltbonus Bund erfolgt nach Vorlage aller notwendigen Unterlagen durch die Bewilligungsbehörde BAFA grundsätzlich direkt an den Zuwendungsempfänger“, so das BMF. Und weiter: „Zur Sicherung des Eigenbeitrags der Automobilindustrie wird der Bundesanteil des Umweltbonus allerdings nur gezahlt, wenn der Netto-Kaufpreis (exkl. MwSt.) für den Endkunden um mindestens 2.000 Euro bei rein elektrischen Fahrzeugen und bei Brennstoffzellenfahrzeugen oder um mindestens 1.500 Euro für Hybridelektrofahrzeuge unterhalb des ausgewiesenen Netto-Listenpreises des Basismodells liegt.“ Demzufolge wirke sich der Umweltbonus der Industrie auf das vom Endkunden zu zahlende Entgelt aus. Dies prüft das BAFA.

Der Umsatz werde gemäß § 10 Absatz 1 Satz 1 Umsatzsteuergesetz (UStG) nach diesem Entgelt bemessen. Entgelt ist gemäß § 10 Absatz 1 Satz 2 UStG alles, was der Leistungsempfänger aufwendet, um die Leistung zu erhalten, jedoch abzüglich der Umsatzsteuer (siehe Beispiel „Herstelleranteil | Umsatzsteuerliche Behandlung“).

Herstelleranteil | Umsatzsteuerliche Behandlung

— Während der Bundesanteil ein nicht umsatzsteuerbarer Zuschuss ist, der nach Erhalt des Herstelleranteils direkt geleistet wird, wirkt sich Letzterer zum Beispiel bei einem E-Auto folgendermaßen aus:

Netto-Kaufpreis für elektrisches Fahrzeug	50.000 Euro
./. Umweltbonus Industrie	2.000 Euro
Netto-Kaufpreis abzgl. Umweltbonus (Bemessungsgrundlage f. USt.)	48.000 Euro
zzgl. 19 % Mehrwertsteuer	9.120 Euro
Brutto-Kaufpreis	57.120 Euro

Quelle: Bundesfinanzministerium (BMF)

Das BMF betont zudem: „Da der Umweltbonus des Bundes nicht der Umsatzsteuer unterliegt, steht einem Unternehmer hieraus auch kein Vorsteuerabzug zu. Sind die Voraussetzungen des § 15 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 UStG erfüllt, ist ein Unternehmer allerdings aus dem Erwerb des Fahrzeugs zum Vorsteuerabzug berechtigt (im dargestellten Beispiel: 9.120 Euro).

Abtretung an Leasinggeber | Da die Förderung stets an den Zuwendungsempfänger direkt geht, ist auch geregelt, wer die E-Auto-Prämie bekommt, wenn die Fahrzeuge geleast werden. Das BAFA schreibt dazu: „Im Falle von privatem Leasing wird der Bundesanteil am Umweltbonus an den Leasingnehmer ausgezahlt. Gewerbliche Leasingnehmer können den Anspruch auf Zahlung des Bundesanteils am Umweltbonus an den Leasinggeber oder Händler abtreten.“ Der Antragsteller (Leasingnehmer) könne die Zahlung aber auch selbst vereinnahmen. „Zudem ist der Anteil des Herstellers im Kauf- oder Leasingvertrag auszuweisen. Er mindert dadurch unmittelbar den Kaufpreis (Netto-Listenpreis), eventuell die Höhe der Leasingrate“, so das BAFA.

Fehlende Wirkung auf Einkommensteuer | Wirkt sich die Prämie auf die Versteuerung des förderfähigen Fahrzeugs auch auf Seiten der Arbeitnehmer nach der Ein-Prozent-Regelung mindernd aus? Dazu das BMF: „Auf die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der Entnahme/des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines be-

trieblichen Kraftfahrzeugs bei Anwendung der Ein-Prozent-Regelung hat der Umweltbonus keine Auswirkung.“ Bemessungsgrundlage ist und bleibt nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG der Bruttolistenpreis. Dieser mindere sich aber für E- und Hybridelektrofahrzeuge in Höhe der pauschalen Minderungsbeträge nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz EStG – sogenannter Nachteilsausgleich.

Hierdurch soll die Besteuerung der Entnahme/des geldwerten Vorteils von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen mit Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben gleichgestellt werden. Für in 2016 angeschaffte Fahrzeuge beträgt dieser Minderungsbetrag 350 Euro pro Kilowattstunde (kWh) der Batteriekapazität, höchstens jedoch 8.500 Euro.

Berechnung des Nachteilsausgleichs | Auf die Frage, wie die Bemessung der Ein-Prozent-Regelung bei Anwendung des sogenannten Nachteilsausgleichs aussieht und ob sich hier im Zuge des Förderprogramms noch etwas verändert, verweist das BMF auf das BMF-Schreiben vom 5. Juni 2014 (BStBl I S. 835), in dem diverse Beispiele enthalten sind (siehe hier auch „Grundfall in Anwendung für 2016“). Der Nachteilsausgleich sei ab dem 1. Januar 2013 für vor dem 1. Januar 2023 angeschaffte Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge anzuwenden. Eine neue oder erweiterte Regelung in diesem Feld ist somit nicht vorhanden und scheint auch nicht zu kommen.

| Annemarie Schneider

Geldwerter Vorteil | Nachteilsausgleich bei E-Autos

— Bis 2022 gibt es für die Bemessung des zu versteuernden geldwerten Vorteils aufseiten der Arbeitnehmer einen sogenannten Nachteilsausgleich. Dieser gestaltet sich ab 2016 wie folgt:

Anschaffungsjahr/ Jahr der Erstzulassung	Minderungsbetrag pro kWh der Batteriekapazität	Höchstbetrag
2016	350 Euro	8.500 Euro
2017	300 Euro	8.000 Euro
2018	250 Euro	7.500 Euro
2019	200 Euro	7.000 Euro
2020	150 Euro	6.500 Euro
2021	100 Euro	6.000 Euro
2022	50 Euro	5.500 Euro

Laut BMF ist dabei die Abrundung des Listenpreises auf volle Hundert Euro nach Rdnr. 10 des BMF-Schreibens vom 18. November 2009 (BStBl I S. 1326) und R 8.1 Absatz 9 Nummer 1 Satz 6 LStR nach Abzug des Abschlages vorzunehmen. Auf den so ermittelten Wert seien die Prozentsätze nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 3, § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und § 8 Absatz 2 Satz 3 und 5 EStG anzuwenden.

Grundfall in Anwendung für 2016:

Ein Beispiel für die Minderung der Bemessungsgrundlage des geldwerten Vorteils*, die sich in 2016 auf 350 Euro/kWh der Batteriekapazität, höchstens 8.500 Euro beläuft: Der Steuerpflichtige hat in 2016 ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 16,3 Kilowattstunden (kWh) erworben. Der Bruttolistenpreis beträgt 45.000 Euro. Die betriebliche Nutzung beträgt 60 Prozent. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG ermittelt sich wie folgt: Der Bruttolistenpreis ist um 5.705 Euro (16,3 kWh x 500 Euro) zu mindern. Der für die Ermittlung des Entnahmewerts geminderte und auf volle hundert Euro abgerundete Bruttolistenpreis beträgt 39.200 Euro. Die Nutzungsentnahme nach der Ein-Prozent-Regelung beträgt 392 Euro pro Monat.

* wenn der Listenpreis die Kosten des Batteriesystems beinhaltet

Quelle: BMF

Anzeige

w wash-app

**Sauberer Fuhrpark.
Sauberer Auftritt.
Saubere Rabatte.**

Glänzen Sie mit günstigen Preisen
und unserem deutschlandweiten
Washstraßen-Netz.

Jetzt Informationen anfordern!
info@meine-waschstrasse.de

www.meine-waschstrasse.de