

LKP *Stichwort*

Elektrofahrzeuge, E-Bikes und die Steuer ab 2019

Zur weiteren Förderung der Elektromobilität hat der Gesetzgeber Ende 2018 Neuregelungen beschlossen, die ab dem 01.01.2019 gelten:

Elektrofahrzeuge

Arten von Elektrofahrzeugen

Als Elektrofahrzeuge gelten alle Fahrzeuge, die von einem Elektromotor angetrieben werden und ihre Energie überwiegend aus dem Stromnetz beziehen, d.h. extern aufladbar sind. Unterschieden wird in

- **reine Elektrofahrzeuge**
BEV = „Battery Electric Vehicle“
- **Hybridfahrzeuge**
PHEV = „Plug-In Hybride Vehicle“
REEV = „Range Extender“
- **Brennstoffzellenfahrzeuge**
FCEV = „Fuel Cell Electric Vehicle“

Bisher wurde die Elektromobilität durch eine staatliche Kaufprämie, Vorteile bei der Kfz- und Stromsteuer sowie einem Nachteilsausgleich bei der Firmenwagenbesteuerung gefördert.

Kaufprämie

Weiterhin wird vom Bundesamt für Wirtschaft der Erwerb von reinen Elektrofahrzeuge (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeugen (FCEV) mit einer Kaufprämie von 4.000 € bezuschusst. Die Kaufprämie für Hybridfahrzeuge (PHEV und REEV) beträgt 3.000 €. Voraussetzung ist jedoch, dass der Nettobasislistenpreis der Fahrzeuge nicht über 60.000 € liegen darf.

Kraftfahrzeugsteuer und Stromsteuer

Reine Elektrofahrzeuge (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) sind seit dem 18.05.2011 für 10 Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, sofern diese bis zum 31.12.2020 angeschafft werden. Die Steuerbefreiung gilt jedoch nicht für Hybridfahrzeuge (PHEV und REEV).

Zur Vermeidung einer Mehrfachbesteuerung ist im Stromsteuergesetz der Ladestrom für Elektrofahrzeuge von der Stromsteuer befreit.

Neu ab 2019: Die Firmenwagenbesteuerung

Wird einem Arbeitnehmer ein Firmenfahrzeug zur Verfügung gestellt oder nutzt der Unternehmer selbst ein Firmenfahrzeug, so ist der private Nutzungsvorteil zu versteuern, welcher entweder pauschal nach der 1% Regelung ermittelt wird oder nach der tatsächlichen Privatnutzung, falls ein Fahrtenbuch geführt wird.

Da Elektrofahrzeuge höhere Anschaffungskosten haben, wird seit 2013 bei der Versteuerung der Privatnutzung ein **Nachteilsausgleich** vorgenommen. Dabei wird der Bruttolistenneupreis um einen Pauschalbetrag je kWh Batteriekapazität gemindert. Für 2019 beträgt dieser 200 €/ kWh bei einem Höchstbetrag von 8.000 €. Voraussetzung ist jedoch, dass die Batterie im Kaufpreis oder der Leasingrate enthalten ist.

<u>Kauf in 2018:</u> Bruttolistenneupreis des Kfz	47.600 €
Batteriekapazität	12 kWh
Nachteilsausgleich: 12 kWh * 200 € (max. 8 T€)	-2.400 €
Bemessungsgrundlage für 1% Regelung	43.200 €

Für Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2019 und bis zum 31.12.2021 angeschafft werden, entfällt dieser Nachteilsausgleich. Für diese wird zukünftig lediglich der hälftige Bruttolistenpreis bei der 1 % Regelung angesetzt.

<u>Kauf in 2019:</u> Bruttolistenneupreis des Kfz	47.600 €
Bemessungsgrundlage für 1% Regelung (1/2)	23.800 €

Bei der Fahrtenbuchmethode werden die tatsächlichen Kosten bei der Ermittlung der Privatnutzung nur zur Hälfte berücksichtigt.

Die Neuregelung gilt jedoch nicht für Hybridfahrzeuge mit einer Reichweite des elektrischen Antriebs unter 40 Kilometer und einem CO₂ Ausstoß von mehr als 50 Gramm je gefahrenem Kilometer. Für diese gilt wie für alle anderen Elektrofahrzeuge, die vor dem 01.01.2019 erworben wurden, weiterhin die Nachteilsausgleichsregelung.

E-Bikes als Dienstrad

Arten von Diensträdern

Schon einige Zeit auf dem Markt ist das sog. **Fahrrad**, eine Weiterentwicklung der Laufmaschine mit welcher der Karlsruher Erfinder Karl Drais sich erstmals 1817 fortbewegte.

Bei den allgemein als **E-Bike** bezeichneten Gefährten muss unterschieden werden zwischen dem Pedelec und dem S-Pedelec: Über 95 % der E-Bikes sind sog. **Pedelecs**, die über einen Elektromotor mit einer Leistung von bis zu 250 Watt verfügen und den Nutzer bis zu einer Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h beim Treten unterstützen. Für diese gelten die Regelungen wie für Fahrräder. Man braucht keine Zulassung, keinen Führerschein und es besteht keine Helmpflicht.

Daneben gibt es die sog. **S-Pedelecs** mit einem Elektromotor bis zu 500 Watt und einer möglichen Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h. Fahrer müssen über 16 Jahre sein und zumindest einen Führerschein der Klasse AM besitzen. Ein S-Pedelec benötigt eine Zulassung und eine Haftpflichtversicherung. Steuerlich wird es wie ein Kfz oder ein Motorrad behandelt.

Ab 2019 ist die Überlassung von Fahrrädern und Pedelecs an Arbeitnehmer steuerfrei, soweit der Arbeitgeber die Überlassung zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt.

Eine Steuerfreiheit im Falle der Geldumwandlung scheidet aus. Keine Steuerfreiheit besteht auch bei der Überlassung eines S-Pedelec. Es ist wohl auch so, dass es auf den Anschaffungszeitpunkt des Dienstrads nicht ankommt. Somit sind die bereits vor dem 01.01.2019 erworbenen und an Arbeitnehmer überlassenen Diensträder ab 2019 als steuerfrei zu behandeln, falls die Überlassung zusätzlich zum Arbeitslohn erfolgt.

Was ist denn steuerfrei? Da in der Regel die Überlassung des Dienstrades an Arbeitnehmer auch zu deren privaten Nutzung erfolgt, musste bisher der **geldwerte Vorteil der Privatnutzung nach der 1% Methode** versteuert werden. Beträgt der Bruttolistenpreis des Dienstrades 3.000 €, so war monatlich ein geldwerter Vorteil von 30 € zu versteuern. Entgegen den Vorschriften für die Dienstwagenüberlassung müssen bei Fahrrädern

und Pedelecs als Diensträdern die **Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte** nicht zusätzlich versteuert werden.

Ab 2019 entfällt auch die Versteuerung der privaten Nutzung als geldwerter Vorteil nach der 1 % Regelung, sofern kein Fall der Gehaltsumwandlung vorliegt.

Dienstradvereinbarung

Wie bei der Überlassung eines Fahrzeuges sollten bei der Dienstradüberlassung eine gesonderte Vereinbarung mit dem Arbeitnehmer getroffen werden und alle wichtigen Punkte (Sorgfaltspflichten, Umfang der Nutzung, Versicherungsschutz etc.) festgehalten werden.

Das Dienstrad des Unternehmers

Der Gesetzgeber überträgt die Steuerfreiheit auch auf den Unternehmer selbst. Der Ansatz einer privaten Nutzungsentnahme entfällt, sofern das Dienstrad zumindest gewillkürtes Betriebsvermögen mit einem betrieblichen Nutzungsanteil von 10 % ist.

Kauf oder Leasing?

Die Dienstradleasingindustrie scheint eine der aufstrebenden Geschäftszweige in Deutschland zu sein – zumindest nach dem gefühlten Werbeaufwand. Das Grundprinzip ist dabei immer gleich: Der Arbeitgeber schließt einen Leasingvertrag über das Dienstrad ab. Der Leasinggeber nennt dem Arbeitgeber einen Fahrradhändler in der Nähe, bei welchem das Dienstrad abgeholt werden kann und bei welchem auch Reparaturen und Wartungen durchgeführt werden müssen. Je nach Anbieter sind in den vertraglichen Gestaltungen Wartungen und Inspektionen sowie Versicherungspakete enthalten. Beim Arbeitgeber sind die monatlichen Leasinggebühren als Betriebsausgaben abzugsfähig.

In dem Leasingvertrag wird in der Regel schon festgeschrieben, dass das Rad nach dem Leasingende (in der Regel 36 Monate) für 10 % des ursprünglichen Preises übernommen werden kann. Übernimmt der Arbeitnehmer das Rad direkt für sich privat, setzt die Finanzverwaltung einen Zeitwert von 40 % an, so dass die Differenz steuerpflichtig ist.

Alternativ kann der Arbeitgeber das Dienstrad auch kaufen. Dann wirkt sich jährlich die Abschreibung steuerlich aus, wobei die amtlichen Tabellen eine Nutzungsdauer von sieben Jahren vorgeben.