



MRin Ingetraut Meurer
Vertreterin des Unterabteilungsleiters IV C

POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Finanzen, 11016 Berlin

Nur per E-Mail

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.
Französische Straße 9 - 12
10117 Berlin

presse@steuerzahler.de

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 97, 10117 Berlin

TEL +49 (0) 30 18 682-2393

FAX +49 (0) 30 18 682-882393

E-MAIL IVC6@bmf.bund.de

DATUM 15. Januar 2014

—
Bundessteuerberaterkammer
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Postfach 02 88 55
10131 Berlin

zentrale@bstbk.de

—
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.
Steuer- und Finanzpolitik
Breite Straße 29
10178 Berlin

steuerpolitik@bdi.eu

—
Bundesverband des
Deutschen Groß- und Außenhandels
Am Weidendamm 1 A
10117 Berlin

Gerhard.Handke@BGA.de

—
Bundesverband deutscher Banken e.V.
Burgstraße 28
10178 Berlin

bankenverband@bdb.de

Bundesvereinigung der
Deutschen Arbeitgeberverbände
im Haus der Deutschen Wirtschaft
Breite Straße 29
10178 Berlin

Abt_11@bda-online.de

Bundesvereinigung der
kommunalen Spitzenverbände
Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

post@staedtetag.de

DBB-Deutscher Beamtenbund
Tarifunion
Friedrichstraße 169/170
10117 Berlin

post@dbb.de

Deutsche Bundesbank
Postfach 10 06 02
60006 Frankfurt/Main

presse-information@bundesbank.de

Deutsche Steuer-Gewerkschaft
Friedrichstraße 169/170
10117 Berlin

dstg-bund@t-online.de

Deutscher Anwaltverein e.V.
Littenstraße 11
10179 Berlin

dav@anwaltverein.de

Deutscher Gewerkschaftsbund
Vorsitzender Michael Sommer
Henriette-Herz-Platz 2
10178 Berlin

info@bundesvorstand.dgb.de

Deutscher Industrie- und
Handelskammertag (DIHK)
Breite Straße 29
10178 Berlin

steuern@berlin.dihk.de

Deutscher Steuerberaterverband e.V.
Littenstraße 10
10179 Berlin

dstv.berlin@dstv.de

Deutsches Institut für
Wirtschaftsforschung e.V. (DIW Berlin)
Mohrenstraße 58
10117 Berlin

postmaster@diw.de

Gesamtverband der
Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Wilhelmstraße 43/43 G
10117 Berlin

steuer@gdv.de

Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut
gemeinnützige GmbH (HWWI)
Heimhuder Straße 71
20148 Hamburg

linke@hwwi.org

Hauptverband des
Deutschen Einzelhandels
Am Weidendamm 1 A
10117 Berlin

hwenzel.hde@einzelhandel.de

Ifo-Institut für
Wirtschaftsforschung
Poschingerstraße 5
81679 München

ifo@ifo.de

Institut der Wirtschaftsprüfer
in Deutschland e.V.
Tersteegenstraße 14
40474 Düsseldorf

ifo@idw.de

Institut für Weltwirtschaft
an der Universität Kiel
Düsternbrooker Weg 120
24105 Kiel

info@ifw-kiel.de

Institut für Wirtschaftsforschung Halle
Kleine Märkerstraße 8
06108 Halle

PubFin@iwh-halle.de

Rheinisch-Westfälisches Institut
für Wirtschaftsforschung
Hohenzollernstraße 1 - 3
45128 Essen

rwi@rwi-essen.de

ver.di Bundesvorstand
Verbindungsbüro
Paul-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

verbindungsbuero@verdi.de

Wirtschaftsprüferkammer
Rauchstraße 26
10787 Berlin

admin@wpk.de

Zentralverband des
Deutschen Handwerks
Mohrenstraße 20/21
10117 Berlin

info@zdh.de

Zentrum für
Europäische Wirtschaftsforschung
Postfach 10 34 43
68034 Mannheim

info@zew.de

Die Deutsche Kreditwirtschaft
c/o Bundesverband der
Deutschen Volksbanken und
Raiffeisenbanken e.V. (BVR)
Schellingstraße 4
10785 Berlin

Tischbein@bvr.de

Arbeitsgemeinschaft
Selbständiger Unternehmer e.V. (ASU)
Tuteur Haus
Charlottenstraße 24
10117 Berlin

kontakt@familienunternehmer.eu

BDEW - Bundesverband der
Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

ellen.mieth@bdew.de

Bundesverband
Deutscher Leasing-Unternehmen e.V.
Kommandantenstraße 80
10117 Berlin

bdl@leasingverband.de

Bundesverband
Erneuerbare Energie e.V. (BEE)
Marienstraße 19 - 20
10117 Berlin

info@bee-ev.de

Industrie-Verband
Motorrad Deutschland e.V.
Gladbecker Straße 425
45329 Essen

ivm-ev@ivm-ev.de

Verband der
Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 15
10117 Berlin

info@vda.de

Verband der Internationalen
Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK)
Postfach 24 14
61294 Bad Homburg v.d.H.

office@vdik.de

Zentralverband des Deutschen
Kraftfahrzeughandwerks (ZVK)
Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

zdk@kfzgewerbe.de

Zweirad-Industrie-Verband e.V.
Königsteiner Straße 20a
65812 Bad Soden a. Ts.

contact@ziv-zweirad.de

Bundesverband
Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.
Postfach 16 01 08
53060 Bonn

info@bwvl.de

Deutscher Speditions- und
Logistikverband e.V. (DSLVL)
Weberstraße 77
53113 Bonn

info@dslv.spediteure.de

Deutscher Speditions- und
Logistikverband e.V. (DSLVL)
Eduard-Pflüger-Straße 58
53113 Bonn

info@dslv.spediteure.de

Deutscher Taxi- und
Mietwagenverband e.V. (BZP)
Zeißelstraße 11
60318 Frankfurt/Main

info@bzp.org

Arbeitskreis der Banken und Leasing-
Gesellschaften der Automobilwirtschaft
Geschäftsführung
Große Brunnenstraße 3
22763 Hamburg

info@autobanken.de

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
(ADAC)
Am Westpark 8
81373 München

adac@adac.de

avd@avd.de

BETREFF **Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs für private Fahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte/erster Tätigkeitsstätte und Familienheimfahrten; Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen**

BEZUG Entwurf eines BMF-Schreibens

ANLAGEN 1

GZ **IV C 6 - S 2177/13/10002**

DOK **2014/0004527**

(bei Antwort bitte GZ und DOK angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen den Entwurf eines BMF-Schreibens zur gesetzlichen Änderung der Ermittlung des privaten Nutzungsvorteils bei der Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen zur Kenntnis. Soweit Sie zu diesem Entwurf Stellung nehmen möchten, erbitte ich Ihre Stellungnahme bis zum

14. Februar 2014.

Von der Neuregelung des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG ist auch die Nutzung von Brennstoffzellenfahrzeugen mit umfasst. Aus der bisherigen Diskussion hat sich bereits gezeigt, dass die Anwendung der Regelung bei diesen Fahrzeugen - aufgrund der Anknüpfung an der Batteriekapazität - nicht den gleichen Effekt erzielt wie bei anderen Elektrofahrzeugen. Insofern wird es erforderlich sein, einen anderen Anknüpfungspunkt oder eine Vergleichsrechnung zu finden, um den Nachteilsausgleich entsprechend abbilden zu können. Da nach unseren Erkenntnissen hierfür jedoch gegenwärtig noch kein Bedarf besteht, weil ein marktgängiges Angebot für Brennstoffzellenfahrzeuge noch nicht besteht, beabsichtigen wir, entsprechende Regelungen erst dann vorzunehmen, wenn die technischen Voraussetzungen darstellbar sind und Anknüpfungspunkte bieten.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Meurer



POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Finanzen, 11016 Berlin

Nur per E-Mail

Oberste Finanzbehörden
der Länder

nachrichtlich:

Bundeszentralamt für Steuern

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 97, 10117 Berlin

BEARBEITET VON

REFERAT/PROJEKT

TEL

FAX

E-MAIL

DATUM

BETREFF **Nutzung/Überlassung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs für private Fahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte/erster Tätigkeitsstätte und Familienheimfahrten; Nutzung/Überlassung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen**

BEZUG Gesetz zur Umsetzung der Amtshilferichtlinie sowie zur Änderung steuerlicher Vorschriften (Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz - AmtshilfeRLUmsG) vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1809)

GZ **IV C 6 - S 2177/13/10002**

DOK **2013/0585512**

(bei Antwort bitte GZ und DOK angeben)

Durch das AmtshilfeRLUmsG vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1809, BStBl I S. 802) wurde § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG um Sonderregelungen für Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge ergänzt. Im Einvernehmen mit den obersten Finanzbehörden der Länder gilt Folgendes:

1. Sachlicher Anwendungsbereich

a) Elektrofahrzeug

- 1 Elektrofahrzeug im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG ist ein Kraftfahrzeug, das ausschließlich durch einen Elektromotor angetrieben wird, der ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern (z. B. Schwungrad mit Generator oder Batterie) oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern (z. B. wasserstoffbetriebene Brennstoffzelle) gespeist wird.

Nach dem Verzeichnis des Kraftfahrtbundesamtes zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Stand: Juni 2012) weisen danach folgende Codierungen im Feld 10 der Zulassungsbescheinigung ein Elektrofahrzeug i. d. S. aus: 0004 und 0015.

b) Hybridelektrofahrzeug

- 2 Hybridelektrofahrzeug¹ ist ein Hybridfahrzeug, das zum Zwecke des mechanischen Antriebs aus folgenden Quellen im Fahrzeug gespeicherte Energie/Leistung bezieht:
- einem Betriebskraftstoff;
 - einer Speichereinrichtung für elektrische Energie/Leistung (z. B. Batterie, Kondensator, Schwungrad mit Generator).

Hybridelektrofahrzeuge im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG müssen zudem extern aufladbar sein.

Nach dem Verzeichnis des Kraftfahrtbundesamtes zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Stand: Juni 2012) weisen danach folgende Codierungen im Feld 10 der Zulassungsbescheinigung ein Hybridelektrofahrzeug i. d. S. aus: 0016 bis 0019 und 0025 bis 0031.

2. Pauschale Ermittlung des privaten/pauschalen Nutzungswerts

a) Ermittlung des maßgebenden Listenpreises

- 3 Die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung des Entnahmewerts nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG, der nicht abziehbaren Betriebsausgaben nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 EStG oder des geldwerten Vorteils nach § 8 Absatz 2 Satz 2 EStG ist der inländische Listenpreis im Zeitpunkt der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer. Für Kraftfahrzeuge im Sinne der Rdnrn. 1 und 2 ist dieser Listenpreis wegen der darin enthaltenen Kosten für das Batteriesystem pauschal zu mindern; der pauschale Abschlag ist der Höhe nach begrenzt. Der Minderungs- und der Höchstbetrag richten sich nach dem Anschaffungsjahr des Kraftfahrzeugs und können aus nachfolgender Tabelle entnommen werden kann. Werden Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge im Sinne der Rdnrn. 1 und 2 gebraucht erworben, richtet sich der Minderungsbetrag nach dem Jahr der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs. Der kWh-Wert kann dem Feld 22 der Zulassungsbescheinigung entnommen werden.

¹ vgl. Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L263/1 vom 9.10.2007)

Anschaffungsjahr/ Jahr der Erstzulassung	Minderungsbetrag in Euro/kWh der Batteriekapazität	Höchstbetrag in Euro
2013 und früher	500	10.000
2014	450	9.500
2015	400	9.000
2016	350	8.500
2017	300	8.000
2018	250	7.500
2019	200	7.000
2020	150	6.500
2021	100	6.000
2022	50	5.500

- 4 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 ist nach Abzug des Abschlags vorzunehmen. Auf den so ermittelten Wert sind 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.

Beispiel 1:

Der Steuerpflichtige hat in 2013 ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 16 Kilowattstunden (kWh) erworben. Der Bruttolistenpreis beträgt 45.000 €. Die betriebliche Nutzung beträgt 60 %. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG ermittelt sich wie folgt:

Der Bruttolistenpreis ist um 8.000 € (16 kWh x 500 €) zu mindern. Der für die Ermittlung des Entnahmewerts geminderte Bruttolistenpreis beträgt 37.000 €. Die Nutzungsentnahme nach der 1%-Regelung beträgt 370 € pro Monat.

Beispiel 2:

Der Steuerpflichtige hat in 2013 ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 26 Kilowattstunden (kWh) erworben. Der Bruttolistenpreis beträgt 109.150 €. Die betriebliche Nutzung beträgt 60 %. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG ermittelt sich wie folgt:

Der Bruttolistenpreis (109.150 €) ist um 10.000 € (26 kWh x 500 € = 13.000 € begrenzt auf 10.000 € Höchstbetrag) zu mindern und auf volle Hundert Euro abzurunden. Der für die Ermittlung des Entnahmewerts geminderte Bruttolistenpreis beträgt 99.100 €. Die Nutzungsentnahme beträgt 991 € pro Monat.

Eine Minderung der Bemessungsgrundlage ist nur dann vorzunehmen, wenn der Listenpreis die Kosten des Batteriesystems beinhaltet. Wird das Batteriesystem des Elektro- oder Hybrid-elektrofahrzeugs nicht zusammen mit dem Kraftfahrzeug angeschafft, sondern ist für deren Überlassung ein zusätzliches Entgelt, z. B. in Form von Leasingraten, zu entrichten, kommt eine Minderung der Bemessungsgrundlage nicht in Betracht. Die für die Überlassung der Batterie zusätzlich zu entrichtenden Entgelte sind grundsätzlich als Betriebsausgaben abziehbar.

Beispiel 3:

Der Steuerpflichtige hat in 2013 ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 16 Kilowattstunden (kWh) erworben. Der Bruttolistenpreis beträgt 25.640 €. Für die Batterie hat der Steuerpflichtige monatlich zusätzlich eine Mietrate von 79 Euro zu zahlen. Die betriebliche Nutzung beträgt 60 %. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG ermittelt sich wie folgt:

Der Bruttolistenpreis (25.640 €) ist nicht zu mindern und wird - auf volle Hundert Euro abgerundet - für die Ermittlung des Entnahmewerts zugrunde gelegt. Die Nutzungsentnahme beträgt 256 € pro Monat.

- 6 Aus Vereinfachungsgründen ist es auch zulässig, die Nutzungsentnahme ausgehend vom Listenpreis für das Kraftfahrzeug mit Batteriesystem zu berechnen, wenn das gleiche Kraftfahrzeug am Markt jeweils mit oder ohne Batteriesystem angeschafft werden kann.

Beispiel 4:

Wie Beispiel 3, das Elektrofahrzeug könnte der Steuerpflichtige auch zusammen mit dem Batteriesystem erwerben. Der Bruttolistenpreis betrüge 31.640 €. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG könnte auch wie folgt ermittelt werden:

Der Bruttolistenpreis (31.640 €) ist um 8.000 € (16 kWh x 500 € = 8.000 €) zu mindern und auf volle Hundert Euro abzurunden. Der für die Ermittlung des Entnahmewerts geminderte Bruttolistenpreis beträgt 23.600 €. Die Nutzungsentnahme beträgt 236 € pro Monat.

b) Begrenzung der pauschalen Wertansätze (sog. Kostendeckelung)

- 7 Nach den Rdnrn. 18 bis 20 des BMF-Schreibens vom 18. November 2009 (BStBl I S. 1326) und Tz. 1.8 des BMF-Schreibens vom 28. Mai 1996 (BStBl I S. 654) werden die pauschalen Wertansätze auf die für das genutzte Kraftfahrzeug insgesamt tatsächlich entstandenen Gesamtkosten begrenzt. Zu den Gesamtkosten des Kraftfahrzeugs gehören auch die Absetzungen für Abnutzung. Für den Vergleich des pauschal ermittelten Nutzungswerts/geldwerten Vorteils mit den Gesamtkosten ist die Bemessungsgrundlage für die Absetzungen für Abnutzung um den Abschlag nach Rdnr. 3 zu mindern.

Enthalten die Anschaffungskosten für das Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug keinen Anteil für das Batteriesystem (Rdnr. 5) und ist für die Überlassung der Batterie ein zusätzliches Entgelt (z. B. Miete oder Leasingrate) zu entrichten, sind die für das genutzte Kraftfahrzeug insgesamt tatsächlich entstandenen Gesamtkosten um dieses zusätzlich entrichtete Entgelt zu mindern. In diesem Fall sind auch weitere Kosten für das Batteriesystem, wie z. B. Reparaturkosten, Wartungspauschalen oder Beiträge für spezielle Batterieversicherungen abzuziehen, wenn sie vom Steuerpflichtigen zusätzlich zu tragen sind.

3. Ermittlung des tatsächlichen privaten/individuellen Nutzungswerts

- 9 Werden die Entnahme nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 1 oder 3 (betriebliche Nutzung des Kraftfahrzeugs von 10 bis 50 Prozent oder Fahrtenbuchmethode), die nicht abziehbaren Betriebsausgaben nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 3, 2. Halbsatz oder der geldwerte Vorteil nach § 8 Absatz 2 Satz 4 EStG mit den auf die jeweilige Nutzung entfallenden Aufwendungen bewertet und enthalten die Anschaffungskosten für das Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug einen Anteil für das Batteriesystem, ist die Bemessungsgrundlage für die Absetzungen für Abnutzung um die nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG in pauschaler Höhe festgelegten Beträge zu mindern.

Beispiel 5:

Der Steuerpflichtige hat im Januar 2013 ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 16 Kilowattstunden (kWh) erworben. Der Bruttolistenpreis beträgt 43.000 € die tatsächlichen Anschaffungskosten 40.000 €. Die betriebliche Nutzung beträgt gemäß ordnungsgemäßem Fahrtenbuch 83 %. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 EStG ermittelt sich wie folgt:

Für die Ermittlung der Gesamtkosten sind die Anschaffungskosten um den pauschal ermittelten Minderungsbetrag i. H. v. 8.000 € (16 kWh x 500 €) zu mindern. Danach sind bei den Gesamtkosten Absetzungen für Abnutzung i. H. v. 5.333,34 € (40.000 € / 8.000 € = 32.000 € verteilt auf 6 Jahre) anzusetzen. Daneben sind Aufwendungen für Versicherung (1.000 €) und Strom (890 €) angefallen. Die Summe der geminderten Gesamtaufwendungen beträgt 7.223,34 €. Die Nutzungsentnahme nach der Fahrtenbuchmethode beträgt 1.227,97 € (17 %).

- 10 Wird die Batterie gemietet oder geleast, sind entsprechend Rdnr. 8 die Gesamtkosten um dieses zusätzlich entrichtete Entgelt zu mindern.

Beispiel 6:

Der Steuerpflichtige hat im Januar 2013 ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 16 Kilowattstunden (kWh) erworben. Der Bruttolistenpreis beträgt 27.000 € die tatsächlichen Anschaffungskosten 25.600 €. Für die Batterie hat der Steuerpflichtige monatlich zusätzlich eine Mietrate von 79 Euro zu zahlen. Die betriebliche Nutzung beträgt gemäß ordnungsge-

mäßigem Fahrtenbuch 83 %. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 EStG ermittelt sich wie folgt:

Für die Ermittlung der Gesamtkosten sind Absetzungen für Abnutzung i. H. v. 4.266,67 € (25.600 € verteilt auf 6 Jahre) und weitere Aufwendungen für Versicherung (1.000 €) und Strom (890 €) anzusetzen. Die auf die Batteriemiete entfallenden Aufwendungen sind nicht zu berücksichtigen. Die Summe der geminderten Gesamtaufwendungen beträgt 6.156,67 € Die Nutzungsentnahme nach der Fahrtenbuchmethode beträgt 1.046,63 € (17 %).

- 11 Miet-/Leasinggebühren für Kraftfahrzeuge im Sinne der Rdnrn. 1 und 2, die die Kosten des Batteriesystems beinhalten, sind aufzuteilen. Die anteilig auf das Batteriesystem entfallenden Miet-/Leasinggebühren mindern die Gesamtkosten (vgl. Rdnr. 10). Es bestehen keine Bedenken, wenn als Aufteilungsmaßstab hierfür das Verhältnis zwischen dem Listenpreis (einschließlich der Kosten für das Batteriesystem) und dem um den Abschlag nach Rdnr. 3 geminderten Listenpreis angesetzt wird.

Beispiel 7:

Der Steuerpflichtige hat im Januar 2013 ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 16 Kilowattstunden (kWh) geleast. Der Bruttolistenpreis beträgt 43.000 € die monatliche Leasingrate 399 Euro. Die betriebliche Nutzung beträgt gemäß ordnungsgemäßigem Fahrtenbuch 83 %. Der private Nutzungsanteil nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 EStG ermittelt sich wie folgt:

Für die Ermittlung der Gesamtkosten sind die Leasingraten unter Anwendung des Verhältnisses zwischen Listenpreis und dem um den pauschalen Abschlag geminderten Listenpreis aufzuteilen:

Listenpreis 43.000 € geminderter Listenpreis 35.000 € entspricht einer Minderung von 18,6 %
Leasingraten 399 € x 12 Monate = 4.788 € davon 18,6 % = 890,57 €

Danach sind bei den Gesamtkosten Leasingaufwendungen i. H. v. 3.897,43 € anzusetzen.

Daneben sind Aufwendungen für Versicherung (1.000 €) und Strom (890 €) angefallen.

Die Summe der geminderten Gesamtaufwendungen beträgt 5.787,43 € Die Nutzungsentnahme nach der Fahrtenbuchmethode beträgt 983,86 € (17 %).

5. Anwendungszeitraum

- 12 Die Minderung der Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der Privatentnahme, der nicht abziehbaren Betriebsausgaben oder des geldwerten Vorteils für die Nutzung eines Elektro- oder eines Hybridelektrofahrzeugs ist ab dem 1. Januar 2013 für Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge anzuwenden, die vor dem 1. Januar 2023 angeschafft, geleast oder zur Nutzung überlassen werden (§ 52 Absatz 1 und Absatz 16 Satz 11 EStG).

Dieses Schreiben wird im Bundessteuerblatt Teil I veröffentlicht. Es steht ab sofort für eine Übergangszeit auf den Internet-Seiten des Bundesministeriums der Finanzen unter der Rubrik Themen - Steuern - Steuerarten - Einkommensteuer - (<http://www.bundesfinanzministerium.de>) zur Ansicht und zum Abruf bereit.

ENTWURF