

RATGEBER

DAS E-AUTO IM STEUERRECHT

Das E-Auto im Steuerrecht

Der Fiskus bittet zum Handkuss

Wer es mit einem E-Auto richtig anstellt, kann eine Menge Steuern sparen. Entscheidend ist nur, alle Regeln zu beachten, vor allem, was den Vorsteuerabzug angeht, denn immer gilt dieser bei E-Autos nicht. Wir bringen einen Überblick über die wichtigsten Eckpunkte.

Das Hin und Her mit dem Sachbezug rund um Wallboxen, die vom Arbeitgeber beim Arbeitnehmer daheim installiert werden, mag für viele nur eine Fußnote sein, da Mitarbeiter meist angehalten werden, am Firmenstandort zu laden. Es zeigt aber sehr schön, wie viele Fragen noch offen sind rund um die neue Mobilität. Und gerade was das Thema Steuern angeht, wird jeder ohnehin sofort hellhörig. Denn so viel man sich an Abgaben bei einem E-Mobil sparen kann, so kompliziert ist dessen Handling in der Buchhaltung.

Um es kurz zu sagen: Man kann es nicht kurz sagen, denn das Themengebiet ist weitreichend und komplex. Bei einem achtestündigen Online-Seminar zu genau diesem Thema von **BMD Consulting** konnte das Themengebiet auch nur grundsätzlich erläutert werden – und wer einmal den virtuellen Raum verließ, der riskierte leicht, den Anschluss verloren zu haben. Wer jedenfalls glaubt, dass ein E-Auto einfach nur ein



E-Autos bieten viele Möglichkeiten, Steuern zu sparen. Die Handhabung ist aber durchaus komplex und erfordert etwas Erfahrung.

Foto: Shutterstock

RATGEBER

DAS E-AUTO IM STEUERRECHT

Pkw ist, der halt vorsteuerabzugsfähig ist, kann sich gewaltig täuschen – wir reden hier fast schon von einer eigenen Wissenschaft. Wir bringen die wichtigsten Details für die nächste Runde mit dem Steuerberater.

Kauf

Die gute Nachricht: Alle E-Mobile sind vorsteuerabzugsfähig, so wie all jene Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die aber Details wie kastenförmiger Aufbau oder Platz für acht Sitzplätze bieten müssen. Wenn in einem Gesetzestext aber das Wort „grundsätzlich“ steht, bedeutet das auch meist, dass es diverse Ausnahmen und Auflagen gibt.

Bei Anschaffungskosten bis 40.000 Euro etwa kann man den gesamten Wagen für den Vorsteuerabzug geltend machen. Bis zu einem Betrag von 80.000 etwa muss für die Differenz zu besagten 40.000 aber schon ein Aufwandseigenverbrauch angegeben werden, auf einen Teil der Vorzüge muss man bei teureren Mobilien also verzichten – und nicht nur das: Kostet der Wagen mehr als 80.000 Euro, ist der überwiegende Anteil des Kaufpreises nicht abzugsfähig, dann ist gar kein Vorsteuerabzug möglich. Aber immerhin erspart man sich dann auch den Aufwand mit dem Aufwandseigenverbrauch.

So oder so gilt als Tipp: Diesen so schnell wie möglich nach dem Kauf verbuchen, sonst könnte es bei der nächsten USt-Prüfung zu Ungereimtheiten kommen.

Wer jetzt lange Gesichter kriegt, weil er sein E-Firmenauto schon vor der Einführung 2016 dieser Regelung gekauft hat – kein Problem, denn man kann die positive Vorsteuerberechtigung auch rückwirkend geltend machen. Wichtig zu beachten: Die Berechtigung ist nur innerhalb der vier Kalenderjahre auf das Jahr der erstmaligen Verwendung vorzunehmen.

Wichtig auch zu beachten, wer Kosten sparen möchte und einen Gebrauchten kauft, womöglich noch aus privater Hand: Hier kommt eine Differenzbesteuerung zur Anwendung, und ein Vorsteuerabzug ist

nicht möglich! Geht man zum Händler für ein Zweit-hand-E-Fahrzeug, kommt der Vorsteuerabzug zwar zur Anwendung, als Bemessungsgrundlage wird aber bis zu einem Alter von 60 Monaten nicht der tatsächliche Kaufpreis herangezogen, sondern der ursprüngliche Neupreis. Es stellt sich also die Frage, ob man sich wirklich etwas erspart, wenn man kein neues Exemplar kauft, wobei – wie sieht es mit der Finanzierung aus? Beim Leasing etwa ist der Vorsteuerabzug dem Grunde nach (Gesetzestexte lassen immer einen Interpretationsspielraum übrig) vorhanden. Es ist natürlich eine Angemessenheitsprüfung vorzunehmen, und die Vorsteuer kann auch nur für den angemessenen Teil geltend gemacht werden. Es verhält sich also sehr ähnlich wie beim wirklichen Fahrzeugkauf.

Und da das Mieten von E-Fahrzeugen gerade zu Zeiten von Lieferengpässen immer beliebter wird: Sind die Mietzeiträume nicht länger als 21 Tage, ist keine Angemessenheitsprüfung vorzunehmen, der Vorsteuerabzug steht unter den allgemeinen Voraussetzungen, die für E-Fahrzeuge gelten, jedenfalls zu. Bei einem Zeitraum von mehr als drei Wochen gelten die allgemeinen Vorschriften, die auch beim Leasing zur Anwendung kommen.

Betrieb

Generell gilt: Der Privatanteil muss verUstet werden, muss ein Mitarbeiter für ein Auto bezahlen, so gilt dies natürlich auch. Damit der Vorsteuerabzug aber überhaupt möglich ist, muss der Wagen zu mindestens zehn Prozent für unternehmerische Zwecke genutzt werden. Wichtig: Fahrten von Zuhause zum Arbeitsplatz und wieder retour gelten nicht als Dienstwege! Es könnte also bei Arbeitnehmern, die ihren Firmen-E-Pkw nicht täglich nutzen, durchaus zu Argumentationsengpässen kommen. Bei mehr als zehn Prozent aber kann der Unternehmer den Wagen voll dem Unternehmen zuordnen und den außerbetrieblichen Teil im Zuge der Verwendungsentnahme zurechnen. Dann aber muss von den Gesamtkosten, die das Auto produziert, auch



RATGEBER**DAS E-AUTO IM STEUERRECHT**

umsatzsteuerlich ein durch ein Fahrtenbuch nachweisbarer Privatanteil im Sinne der Eigenverbrauchsbesteuerung ausgeschlossen werden. Oder aber, er umgeht das und der Arbeitgeber macht generell nur den für den betrieblichen Bereich anteiligen Vorsteuerabzug geltend. Bei den Fixkosten ist wenig drin. Für die Versicherung gibt es keinen Vorsteuerabzug, da Versicherungen keine Mehrwertsteuer enthalten, nur eine Versicherungssteuer. Diese darf aber nicht auf die Umsatzsteuer angerechnet werden. Ausnahmen gibt es nur bei versicherungsähnlichen Dienstleistungen, zum Beispiel eine Verlängerung der Gewährleistungsfrist – diese enthalten meist eine Mehrwertsteuer. Dennoch nicht vergessen: In einem späteren Schritt ist der Privatanteil-EV unbedingt zu berücksichtigen.

Service

Etwas komplizierter wird es bei den Servicekosten. Hier kommt man zu unterschiedlichsten Meinungen, wenn es darum geht, ob dieser Kostenpunkt automatisch höher sein darf, wenn der Wagen mehr Ausstattung beinhaltet, in der Anschaffung also deutlich teurer war. Das ist in der Praxis in der Tat nicht eindeutig, und es gibt auch keine eindeutige Rechtsprechung. Immerhin ist der UFS zur Erkenntnis gelangt, dass ein großes luxuriöses Fahrzeug höhere Kosten verursachen kann als ein kleineres und günstigeres.

Jetzt kommt es drauf an, eine gute Argumentation zu finden, warum aufgrund dieser Tatsache auch die Servicekosten automatisch höher sein müssen, erst dann kann über einen Vorsteuerabzug nachgedacht werden. Doch auch die echten Kenner der Branche geben zu, dass in diesem Punkt dennoch Zweifel bleiben.

Klarer ist es bei Reparaturen: Bei einem ungewollten Schaden, ist es wichtig, darauf zu achten, wo und wann er passiert ist und zu welcher Veranlassung. Kam er nämlich während einer Privatfahrt zustande, ist er nicht vorsteuerabzugsfähig. Was auch immer bei beruflichen Touren passiert, aber sehr wohl, wobei auch hier

natürlich alles der Luxustangente unterliegt. In der Praxis läuft es dann wohl so ab, dass bei aufwändigen Reparaturen der Aufwand auf Angemessenheit hin zu überprüfen ist. Ausnahmen kann es aber zum Beispiel dann geben, wenn diese Arbeiten unstrittig nicht wertabhängig sind. Dann ist der Vorsteuerabzug möglich, auch wenn die Luxustangente aufgrund des hohen Fahrzeuganschaffungswerts zur Anwendung kommt.

Aufladen

Ladesäulen am Arbeitsort sind generell vorsteuerabzugsfähig, soweit so gut. Die Kosten des Betriebs selbiger ebenso, außer aber, diese Kosten sind unangemessen hoch. Dann sind die Bestimmungen des Aufwandsgegenverbrauchs anzuwenden.

Vorsteuer bei den effektiven Stromkosten ist aber schon eine etwas komplexere Angelegenheit, die einer näheren Erläuterung bedarf. Die gute Nachricht einmal: Hier gilt der Vorsteuerabzug in voller Höhe, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Stromverbrauch wertabhängig ist, Stichwort wieder einmal „Luxustangente“. Wichtig in dem Zusammenhang aber ist der Vermerk, dass die Stromkosten eindeutig zuordenbar sein müssen, und das ist in vielen Fällen schlicht nicht machbar. Etwa wenn es darum geht, die konsumierten Ampere am Wohnort zu verrechnen, wäre eine optimale Lösung hier natürlich ein separater Zähler. Anders lässt sich nur schwer darlegen, wie viel kWh wirklich für das Auto verbraucht wurden. Läuft der Stromliefervertrag aber auf die Privatperson und nicht auf das Unternehmen (was ja meist der Fall ist), ist ein Vorsteuerabzug schon nicht mehr möglich. Und hängt auch noch eine private PCV-Anlage am Hausnetz, lässt sich gar nicht mehr eruieren, wie viel Strom jetzt tatsächlich kostenpflichtig verbraucht worden ist.

Wenn also kein Zähler installiert werden kann, bleibt zumindest noch die Behelfslösung, sich ähnlich wie im Fahrtenbuch Notizen zu machen. Aber auch diese Variante stößt an ihre Grenzen, wenn ein privates Pho-



RATGEBER

DAS E-AUTO IM STEUERRECHT

Foto: Adobe Stock

Sonderfall Sachbezug

Obacht vor allem im Bereich der Sachbezugsbefreiung, die ja für alle E-Autos gilt. Streng nach Gesetz gibt es bei einer Überlassung derlei Güter immer eine Sachbezugspflicht. Diese ist bei E-Fahrzeugen zwar mit einer Null angeführt, womit auch die fällige Umsatzsteuer natürlich bei Null liegt – dennoch gibt es rein rechtlich eben eine.

Die Krux dabei: Wirklich geregelt ist diese Angelegenheit nur in den Bereichen der Einkommenssteuer. Diese USt-Begünstigung besteht hingegen nur über den Umweg der Umsatzsteuerrichtlinie, in der der anzusetzende Wert von Null Euro drin steht. In echten Härtefällen vor Gericht zum Beispiel muss sich ein Richter jetzt aber nicht an diese Richtlinie halten. Etwa, wenn es um den Wagen eines Gesellschafters geht, der ja kein Einkommen von der Firma bezieht, viele Regelungen hier also nicht zur Anwendung kommen. Und weil der Sachbezug eben nicht vorhanden ist, sondern nur bei Null Euro liegt, könnte bei einem ungünstigen Urteil Umsatzsteuer anfallen, und zwar in der Höhe von den Kosten für die Überlassung besagten Wirtschaftsguts.

tovoltaik-System ins Spiel kommt. So oder so bleibt diese Abrechnung also nach wie vor zum Teil nur eine Schätzung.

Endgültig und eindeutig geklärt ist zumindest die Causa Sachbezug auf Wallboxen: Dies ist durch eine Änderung der Sachbezugswertverordnung mit Jänner 2023 endgültig geregelt, das steuerfreie Aufladen arbeitgeber-eigener E-Autos somit sichergestellt. So ist sowohl für einen Kostenersatz des Arbeitgebers für Ladestrom als auch für die (teilweise) Kostentragung bzw. Zurverfügungstellung einer Ladestation beim Arbeitnehmer kein Sachbezug anzusetzen.

Verkauf

Geht es an das Ende des Nutzungszyklus, etwa wenn der Leasingvertrag oder die Bundesförderungen auslaufen – und der Wagen nicht an den Leasinggeber zurückgeht sondern verkauft werden soll, so ist diese Zweitverwertung – und wieder dieses Wort – grundsätzlich steuerpflichtig.

Wurde zum Beispiel bei der Anschaffung ein Aufwands-eigenverbrauch versteuert, kann von diesem Betrag innerhalb des Beobachtungszeitraums eine positive Vorsteuerberichtigung vorgenommen werden.

Eine Steuerbefreiung ist jedenfalls nicht möglich, da zum Zeitpunkt der Anschaffung ja das das Recht auf Vorsteuerabzug bestand, wobei die Regelung, wie Autos mit einem Aufwandseigenverbrauch zu handeln sind, auch erst ausbaldowert werden musste. Das Ministerium argumentiert jedenfalls, dass der Verkauf quasi eine Verwendungsänderung des luxuriösen Teils (respektive Aufwandseigenverbrauch) des Autos bewirkt, der zu versteuern war. Und da das Auto nun als Gebrauchter steuerpflichtig veräußert wird, gibt es somit eine Vorsteuerberichtigung, was natürlich auch wieder eine positive Umsatzsteuerkorrektur auslöst. Nicht allerdings bei Autos, dessen Anschaffungswert höher war als 80.000 Euro. Bei denen unterliegt der Verkaufserlös gar nicht der Umsatzsteuer. •