



newsletter

Ausgabe 2 | 2017

SCHWERPUNKT. ELEKTROMOBILITÄT

inhalt

Umweltfreundlich in die Zukunft starten - aber wie?

Elektromobilität
eine Synergie der Autoindustrie, des Energiesektors & der Wohnungswirtschaft

seite 2

Die Kauf-Prämie für Elektroautos

Ladesäule (noch) kein technischer Mindeststandard in Wohnungseigentums-gemeinschaften

seite 4

Bauplanungsrechtliche Zulässigkeit der nachträglichen Errichtung einer Ladeinfrastruktur bei Bestandsimmobilien

seite 5

Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr

EU Richtlinie 2014/94/ EU – Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

seite 6

Das Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz

seite 7

Elektromobilität

- eine Synergie der Autoindustrie, des Energiesektors & der Wohnungswirtschaft



Frau Prof. Dr. Verena Rath

Expertin für Energiewirtschaft mit internationaler Erfahrung.
Die E-Mobilität ist eines Ihrer Schwerpunktthemen als Professorin
im Studiengang Energiewirtschaft an der Hochschule Biberach.

Warum haben Sie sich auf das Gebiet der Elektromobilität spezialisiert?

2009 wurde in Deutschland der Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität verabschiedet und damit die regulatorische Grundlage für die Elektromobilität geschaffen. Zu dieser Zeit arbeitete ich bei einer auf die Energiewirtschaft spezialisierten Unternehmensberatung. Wir beschäftigten uns fortan mit zahlreichen Fragestellungen zur Elektromobilität – darunter insbesondere Fragen zur Kundenakzeptanz sowie zur Entwicklung von Geschäftsmodellen in der Elektromobilität. Mich selbst hat das Thema nicht zuletzt auch wegen seiner Emotionalität sofort fasziniert: Ich bin von der Ausbildung her Diplom-Kauffrau mit Spezialisierung auf Marketing und Unternehmensführung. Die Elektromobilität ist ein ideales Anwendungsgebiet für Themen rund um Marktforschung, Marketing und Geschäftsmodellentwicklung. Meinen Studierenden im Studiengang Energiewirtschaft der Hochschule Biberach und mir bietet sich somit ein immenses Potenzial für Projekt- und Forschungsarbeiten.

Das Fahrverbot für Dieselmotoren ist gerade ein stark diskutiertes Thema. Glauben Sie an ein staatlich verordnetes Aus für Verbrennungsmotoren, in naher Zukunft?

Das ist eine politische Entscheidung, zu der ich momentan keine Prognose wagen möchte. Vielleicht wissen wir am Ende der Koalitionsverhandlungen mehr. Die Elektromobilität wird jedoch in den kommenden Jahren ihren Platz im Markt finden – schon allein, weil China das Thema stark vorantreibt.

Glauben Sie, dass das Ziel der Bundesregierung mit 1 Million Elektrofahrzeuge für Deutschlands Straßen bis 2020 realistisch ist?

Laut den Angaben der Nationalen Plattform Elektromobilität wurden seit 2009 rund 103.500 Elektroautos in Deutschland zugelassen. Im Augenblick ist also zu vermuten, dass wir die 1 Million bis 2020 nicht erreichen werden. Andererseits sehen wir gerade seit diesem Jahr eine dynamische Zunahme der Zulassungszahlen. Die Fahrzeuge werden dank der Fortschritte in der Batterietechnologie leistungsfähiger und es kommen immer mehr Modelle auf den Markt. Die Diskussion um die Dieserverbote in Großstädten hat darüber hinaus ihr Übriges getan. Ich könnte mir also vorstellen, dass wir in den nächsten Jahren eine deutliche Verbesserung der Marktdurchdringung erleben werden.

Noch gibt es hinsichtlich E-Autos viele Zweifel & Vorurteile: Die Reichweiten sind zu gering, die Neuanschaffung ist zu teuer und außerdem gibt es nicht genug Ladesäulen. Wie stehen Sie diesen Vorurteilen gegenüber? Worin sehen Sie Herausforderungen oder Hindernisse?

Ich bin der Meinung, dass Elektromobilität heute bereits für bestimmte Zielgruppen gut funktionieren kann. Dies gilt etwa für Haushalte mit mehreren Fahrzeugen. Dann kann für kurze Fahrten – wie etwa zum Einkaufen oder um die Kinder in die Schule zu bringen – das Elektrofahrzeug verwendet werden. Für längere Fahrten wird das konventionelle „Langstreckenauto“ genutzt. Ebenso kann ein Elektroauto für Eigenheimbesitzer mit PV-Anlage interessant sein. Dann wird mit dem selbsterzeugten Strom das Fahrzeug geladen und meistens lässt sich auch in der Garage eine Wallbox mit Ladeanschluss installieren.

Um die Energiewende voran zu bringen, sind nicht nur die Autoindustrie und der Energiesektor gefordert, auch die Wohnungswirtschaft muss handeln. Wie beeinflussen sich Ihrer Meinung nach diese Bereiche gegenseitig?

Elektromobilität wird häufig mit „urbaner Mobilität“ gleichgesetzt. Ich denke jedoch, dass das Elektrofahrzeug vor allem für Bewohner des Einzugsbereichs von Städten und von ländlichen Regionen praktikabel ist. Wenn ich über ein Eigenheim mit Ladeanschluss in der Garage verfüge, ist ein Elektrofahrzeug eher alltagstauglich, als wenn ich in der Großstadt wohne und vielleicht nicht einmal über einen eigenen Tiefgaragenstellplatz verfüge. Und wenn ein Tiefgaragenstellplatz vorhanden ist, fehlt in der Regel der Stromanschluss... Vor diesem Hintergrund ist die Entschärfung der Regeln zur Zustimmung der Miteigentümer bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur im Wohnungseigentumsgesetz (WEG) grundsätzlich zu begrüßen.

Woran muss Ihrer Meinung nach noch gearbeitet werden, damit Elektroautos wettbewerbsfähig werden?

Am Ende muss das Fahrzeug alltagstauglich und eine echte Alternative zum konventionellen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor sein. Dann wird sich der Erfolg der Elektromobilität schon einstellen.

Umweltfreundlich in die Zukunft starten – aber wie?

Emissionsfrei, leise und günstig. Der Anreiz auf Elektromobilität umzusteigen ist für viele groß. Von der Regierung mit einer Kaufprämie von 4.000 € gefördert und für zehn Jahre von der KFZ-Steuer befreit, bietet das Land einen guten Start in das emissionsfreie Fahren.

Auch in öffentlichen Immobilien, wie Einkaufszentren, Parkhäuser, usw. ist eine deutliche Zunahme an E-Ladestationen zu beobachten. Doch findet das Laden vor allem zu Hause oder am Arbeitsplatz statt.

Den Mietern die Möglichkeit zu bieten, zu Hause ihr Elektroauto laden zu können, wird in naher Zukunft zu einer gewünschten Grundausstattung einer Immobilie zählen. Eher früher als später wird die Ausstattung mit E-Ladesäulen zu einem Auswahlkriterium für Mieter oder Käufer bei der Immobiliensuche. So kann das Bereitstellen von E-Ladesäulen in einem Mehrfamilienhaus eine immense Aufwertung und Mehrwert für die Immobilie bedeuten.

Nachrüsten – aber wie?

Einfach und unkompliziert soll es sein. Unser Tochterunternehmen, die Smart-Red GmbH, hat sich dieser Thematik angenommen und bietet Eigentümern, Stadtwerken und Unternehmen mit dem Produkt eCarUp eine

Lösung an. eCarUp ermöglicht es, bestehende und neue E-Ladestationen unkompliziert zu betreiben und Ladevorgänge automatisch abzurechnen. Von der Installation der E-Ladesäule, über die Steuerung per App bis hin zur Abrechnung der Station. Der Kunde erhält ein Full Service Paket.

Die eCarUp App - wie funktioniert's?

Für Besitzer einer Ladesäule:

Mit der eCarUp- App können Sie Ihre E-Ladesäule ganz einfach der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Legen Sie Preise und Nutzungszeiten Ihrer Ladestation individuell fest. Verbräuche und Ladevorgänge können in Echtzeit über eine App nachverfolgt werden. Tankt ein Nutzer an Ihrer Ladestation, erfolgt die Bezahlung per Kreditkarte und wird in Echtzeit gutgeschrieben.

Für Nutzer einer Ladesäule:

Nutzer können in der App nach Ladestationen suchen, diese reservieren, ihr E-Auto aufladen und per Kreditkarte bezahlen. Der Ladevorgang wird vollautomatisch und in Echtzeit abgerechnet & benötigt keinen Vertrag.

Weitere Informationen finden Sie unter www.smartred.de



Die Kauf-Prämie für Elektroautos

Elektroautos werden seit Mitte Juli 2016 subventioniert. Für rein elektrische Fahrzeuge beträgt die Kaufprämie 4.000 Euro, für Hybride 3.000 Euro. Der Zuschuss wird vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und der Industrie getragen. Insgesamt stehen dafür Bundesmittel in Höhe von 600 Millionen Euro zur Verfügung. Dieses Programm läuft bis spätestens 30. Juni 2019. Wenn der „Topf“ jedoch vorher ausgeschöpft ist, ist keine Bezuschussung mehr möglich.

Von der Kaufprämie können nur Käufer profitieren, wenn

- der Hersteller die Hälfte der Prämie auch tatsächlich trägt und
- der Netto-Listenpreis des Basismodells nicht über 60.000 EUR liegt.

Um den Zuschuss, die Kauf-Prämie für Elektroautos, zu bekommen, muss der Käufer per Kaufvertrag nachweisen, dass der Hersteller seinen Anteil an der Prämie gezahlt, also vom Kaufpreis abgezogen hat. Durch diesen Nachweis wird auf Antrag beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle dann der Bundesanteil ausgezahlt. Die Prämie gilt für Privatleute und Unternehmer gleichermaßen.

Unternehmer, die ein Elektroauto für ihren Betrieb kaufen, können nur die um die Prämie geminderten Anschaffungskosten über die Nutzungsdauer verteilt als Abschreibung gewinnmindernd geltend machen.



Ladesäule (noch) kein technischer Mindeststandard in Wohnungseigentumsgemeinschaften

Wohnungseigentümer in Mehrfamilienhäusern, die Besitzer eines Tiefgaragenstellplatzes sind und vor der Anschaffung eines Elektrofahrzeuges stehen, sehen sich der Frage ausgesetzt, auf welche Weise das neue Elektrofahrzeug zuverlässig geladen werden kann. Gerade in Tiefgaragen ist eine Lademöglichkeit von Elektrofahrzeugen oftmals nicht gewährleistet. Zwar stehen teilweise auch hier allgemeine Steckdosen zur Verfügung. Diese eignen sich für die Ladung von Elektrofahrzeugen allerdings nur bedingt und sind mit der erforderlichen Stromkapazität schnell technisch überfordert. Die Neuinstallation eines für die Ladung geeigneten Stromanschlusses ist häufig erforderlich.

Für eine solche Umbaumaßnahme ist allerdings die ausdrückliche Zustimmung der Miteigentümer erforderlich. Nach der Rechtsprechung des Landgerichts München I kann ein Sondereigentümer eines Tiefgaragenstellplat-

zes von den anderen Eigentümern nicht die Zustimmung zur Errichtung eines Elektroanschlusses zum Aufladen eines Elektrofahrzeuges an seinem Stellplatz verlangen. Ein solcher Anspruch ergibt sich nicht aus dem Gesetz, insbesondere liegt keine Duldungspflicht der Miteigentümer zur Erreichung eines Mindeststandards der Wohnungen entsprechend dem Stand der Technik vor. Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in Tiefgaragen seien gegenwärtig in bestehenden Tiefgaragen nicht verbreitet. Entsprechend gehören Lademöglichkeiten in Tiefgaragen nicht zum Mindeststandard (LG München, 21.01.2016 – 36 S 2041/15 WEG, BeckRS 2016, 103463).

Eine Einrichtung von Ladesäulen in Bestandstiefgaragen bedarf gegenwärtig demnach durch einen zustimmenden Beschluss der Miteigentümer.



Bauplanungsrechtliche Zulässigkeit der nachträglichen Errichtung einer Ladeinfrastruktur bei Bestandsimmobilien

Mit zunehmender Elektromobilität im Straßenverkehr nimmt insbesondere auf Grund der erhöhten Ladezeit von Elektrofahrzeugen auch das Bedürfnis von Besitzern der Elektrofahrzeuge zu, es komfortabel am regelmäßigen Parkplatz laden zu können. Für die Ladung von Elektrofahrzeugen sind spezielle, auf die Ladung von Elektrofahrzeugen angepasste Ladesäulen erforderlich. Gerade im Hinblick auf Immobilien mit einer erheblichen Anzahl an Wohnungen und entsprechenden Sammelparkplätzen stellt sich für Eigentümer die Frage, ob eine Baugenehmigung erforderlich ist, wenn Parkplätze mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden sollen.

Ob für ein Bauvorhaben eine Baugenehmigung notwendig ist, richtet sich nach der jeweiligen in den einzelnen Bundesländern unterschiedlichen landesrechtlichen Bauordnungen. Zwar ist im Grundsatz für die Errichtung von baulichen Anlagen, welche mit dem Boden verbunden sind, immer eine Baugenehmigung erforderlich. Auch eine Elektroladesäule stellt eine solche bauliche Anlage dar. Eine Ladesäule ist deutlich wahrnehmbar, hebt sich regelmäßig von ihrer Umgebung ab und ist zudem mit dem Boden fest verbunden. Mithin unterfällt zunächst auch die Errichtung einer Ladesäule einem baurechtlichen Genehmigungsverfahren. Für die Errichtung zahlreicher Anlagen, wie etwa kleinere Gewächshäuser oder nicht überdachte Stellplätze sehen die Landesbauordnungen allerdings Ausnahmen von diesem Grundsatz vor. Eine spezielle Ausnahme hinsichtlich der Genehmigungspflicht von Ladesäulen ist bislang in den Landesbauordnungen jedoch noch nicht enthalten.

Dennoch enthalten eine Vielzahl der Landesbauordnungen eine Aufzählung verfahrensfreier Bauvorhaben, unter welche auch Ladesäulen für Elektrofahrzeuge fallen können – etwa Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung oder Anlagen, die der öffentlichen Versorgung mit Elektrizität dienen.

So ist davon auszugehen, dass für die Errichtung einer elektrischen Ladesäule für Elektrofahrzeuge in einer überwiegenden Anzahl von Fällen keine gesonderte Baugenehmigung notwendig ist.

Neben der Genehmigungspflicht stellt sich darüber hinaus regelmäßig auch die Frage, ob die Errichtung einer Ladesäule in bestimmten Baugebietstypen, wie etwa in einem allgemeinen Wohngebiet, zulässig ist. Diese Frage stellt sich, da namentlich Tankstellen auf Grund bestehender gesetzlicher Regelungen nur in bestimmten Baugebietstypen und nur ausnahmsweise zulässig sind. Im Hinblick auf den geräuschlosen und insbesondere den kraftstofflosen Ladevorgang bei der Verwendung von elektrischen Ladesäulen ist allerdings davon auszugehen, dass es sich bei einer Ladesäule nicht um eine klassische Tankstelle im Sinne der Baunutzungsverordnung handelt, sondern um eine gemäß § 14 BauNVO untergeordnete Nebenanlage. Entsprechend ist von einer bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit einer Stromladesäule unabhängig vom jeweiligen Gebietstyp auszugehen.

Somit ist im Ergebnis festzustellen, dass bereits heute aus baurechtlicher Sicht die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge in einer überwiegenden Anzahl von Fällen unbürokratisch möglich ist.

Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 (BGBl. I 2498)

Der Elektromobilität gehört die Zukunft. Doch die Anschaffungskosten für E-Fahrzeuge sind zu hoch, die Reichweiten „mau“ und die Ladeinfrastruktur „ungenügend“. So aber wird das Ziel, eine Million Elektroautos bis 2020 auf deutschen Straßen, nicht erreicht. Die Vision von klimafreundlich, emissionsarm und geräuschlos soll mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr an Attraktivität gewinnen.

Kfz-Steuer

Wer sich einen reinen Elektrowagen zulegt, ist zehn Jahre von der Kraftfahrzeug-Steuer befreit. Dies gilt jedoch nur für Erstzulassungen bis zum 31. Dezember 2020.

Nachdem Gesetzeswortlaut begünstigt sind Elektroautos mit Erstzulassung in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2020. Den 10-Jahreszeitraum erhalten Sie als Käufer nur beim Neuwagenkauf. Beim Kauf eines gebrauchten Elektrofahrzeugs verkürzt sich der 10-Jahreszeitraum um die Zeit des Vorbesitzers.

Von der Kfz-Steuer befreit werden auch umgerüstete Fahrzeuge. Hier muss die Umrüstung von der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor zum Elektrofahrzeug in der Zeit vom 18. Mai 2016 bis zum 31.12.2020 erfolgen. Hier beginnt die Steuerbefreiung an dem Tag, an

dem die Zulassungsbehörde die Betriebserlaubnis als Elektroauto als erfüllt feststellt.

Einkommensteuer/Lohnsteuer

Die vom Arbeitgeber gewährten Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers und für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung sind von der Einkommensteuer/Lohnsteuer befreit. Geregelt ist dies in § 3 Nr. 46 EStG. Der Arbeitgeber hat auch die Möglichkeit, die Lohnsteuer für geldwerte Vorteile aus der Übereignung einer Ladevorrichtung sowie für Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und für die Nutzung einer Ladevorrichtung pauschal mit 25% zu erheben (§ 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 EStG). Voraussetzung ist jeweils, dass diese geldwerten Vorteile zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erbracht werden.

Die Neuregelungen gelten für den Zeitraum ab dem 01.01.2017 bis 31.12.2020.

Zu den begünstigten Fahrzeugen rechnen auch Elektrofahräder, wenn diese verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeuge einzuordnen sind (= Elektrofahräder, deren Motor auch Geschwindigkeiten über 25 km/h unterstützt; Kennzeichen- und Versicherungspflicht).



EU Richtlinie 2014/94/EU – Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Straßenverkehr setzen Politik und Wirtschaft im Einklang auf die Entwicklung und den Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Die zur Fortbewegung von Elektrofahrzeugen notwendige Energie wird in leistungsstarken Fahrzeugbatterien gespeichert. Diese bislang in Fahrzeugen unkonventionelle Antriebstechnik bringt allerdings neue Herausforderungen mit sich. Neben der im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren verringerten Reichweite ist insbesondere die einheitliche, unkomplizierte und länderübergreifende Lademöglichkeit der Fahrzeugbatterien von höchster Bedeutung. Hierzu sind allerdings einheitliche Regelungen in unterschiedlichen Staaten notwendig.

Der europäische Gesetzgeber hat mit der EU Richtlinie 2014/94/EU reagiert. Gemäß dieser Richtlinie sind die nationalen Mitgliedstaaten – also auch Deutschland – verpflichtet sicherzustellen, dass bis zum 31. Dezember 2020 eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge errichtet wird. Das Ladepunktenetz soll derart ausgestaltet werden,

dass Elektrofahrzeuge zumindest in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten zuverlässig verkehren können. Die einzelnen Ladepunkte müssen in diesem Zusammenhang gesetzlich bindend einer speziellen technischen Spezifikation entsprechen. Somit wird auch ein Aufladen der Fahrzeugbatterien im europäischen Ausland sichergestellt. Hinsichtlich der Umsetzung dieser europäischen Ziele in Deutschland hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Strategierahmen veröffentlicht. Entsprechend dieses Strategierahmens soll die Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen bis zum Jahr 2020 auf ca. 43.000 Stück erhöht werden. Zur Unterstützung der Errichtung von privaten Ladesäulen werden zudem Gesetzesänderungen hinsichtlich der Errichtung von Ladesäulen in WEG- oder Mietverhältnissen angestrebt. Hierdurch soll erreicht werden, dass Mieter und Eigentümer von Wohnungen vom Vermieter oder der Wohnungseigentumsgemeinschaft die Zustimmung zur Errichtung von Elektroladesäulen verlangen können.

Das Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz

vom 29. Juni 2013 (BGBl. I 1809)

Mit diesem Gesetz wird der steuerliche Nachteil des höheren Anschaffungspreises für Elektroautos ausgeglichen. Begünstigt sind ausschließlich durch Elektromotoren angetriebene Fahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge, deren Batterien durch Strom aus der Steckdose extern aufladbar sind.

Kauft der Unternehmer ein Elektrofahrzeug oder extern aufladbares Hybridelektroauto als Firmenwagen, zahlt er einen deutlich höheren Preis als für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Der Mehrpreis für Elektrofahrzeuge ist insbesondere auf die teure Batterie zurückzuführen. Der somit höhere Listenpreis der Elektroautos wird dadurch ausgeglichen, dass die Kosten des Batteriesystems für die Anwendung der 1%-Methode vom Listenpreis abgezogen werden dürfen. Der Abzug erfolgt durch eine Pauschale, die sich

nach der Batteriekapazität richtet. Dabei wird der Bruttolistenpreis für Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge, die bis zum 31.12.2013 angeschafft wurden, i.H. v. 500 EUR pro Kilowattstunde gemindert, begrenzt auf maximal 10.000 EUR. Bei Anschaffungen ab 2014 mindert sich der Abschlag je Jahr um 50 EUR und der Höchstbetrag um 500 EUR.

Bei einem Listenpreis von 35.000 EUR und einer Batteriekapazität von 12 kWh, Anschaffung in 2013, darf der Listenpreis um 6.000 EUR (12 x 500 EUR) gemindert werden. Nach der 1%-Methode beträgt der zu versteuernde Privatanteil nur noch 290 EUR statt vorher 350 EUR pro Monat.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zur pauschalen Kürzung der Anschaffungskosten:

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

Bei der 1%-Methode wird der Bruttolistenpreis auf volle Hundert Euro abgerundet. Diese Abrundung ist bei Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen erst nach Abzug des Abschlags vorzunehmen.

Für umsatzsteuerliche Zwecke ist keine Kürzung für die Aufwendungen vorzunehmen, die auf das Batteriesystem entfallen. Das bedeutet, dass die ertragsteuerliche Nutzungsentnahme nicht der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer entspricht.

Die pauschale Kürzung der Anschaffungskosten erfolgt

jedoch nur, wenn die Kosten für das Batteriesystem im Listenpreis enthalten sind. Bei einigen Herstellern und Modellen kann das Batteriesystem nur in Verbindung mit dem Kauf eines Elektroautos geleast werden. In diesem Fall unterbleibt die Minderung der Anschaffungskosten. Die Leasingraten für das Batteriesystem sind als Betriebsausgaben abzugsfähig, erhöhen aber auch nicht die ertragsteuerrechtliche Bemessungsgrundlage für die private Nutzung. Für die Umsatzsteuer sind diese Kosten jedoch einzubeziehen.





20171024

impresum

Dieser Newsletter wurde von der ABM-Mess Service GmbH in Kooperation mit der Rechtsanwaltskanzlei SGP und der Dr. Horn Unternehmensberatung GmbH erstellt.

Das Abbestellen des Newsletters ist jederzeit möglich. Bitte setzen Sie sich hierfür mit Ihrem Ansprechpartner in Verbindung.



ABM-Mess Service GmbH
Dieselstraße 17
89160 Dornstadt

tel 07348 98 70 0
mail marketing@abm-service.de
web www.abm-service.de



SGP Rechtsanwälte
Hörvelsinger Weg 51
89081 Ulm

tel 0731 970 18 0
mail info@sgp-legal.de
web www.sgp-legal.de



Dr. Horn Unternehmensberatung GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft |
Steuerberatungsgesellschaft
Schulze-Delitzsch-Weg 16
89079 Ulm

tel 0731 40 95 0
mail info@dr-horn.de
web www.dr-horn.de