

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr

– Drucksache 18/8828 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 947. Sitzung am 8. Juli 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 3 Nummer 46 EStG)

In Artikel 2 Nummer 1 ist in § 3 Nummer 46 nach den Wörtern „elektrische Aufladen eines“ das Wort „privaten“ zu streichen.

Begründung:

In § 3 Nummer 46 EStG werden zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährte Vorteile des Arbeitgebers für das elektrische Aufladen privater Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge des Arbeitnehmers von der Steuer befreit. Nach dieser Formulierung kommt die Anwendung der Steuerbefreiungsvorschrift nicht für vom Arbeitgeber dem Arbeitnehmer zur Nutzung überlassene Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge in Betracht. D. h. Arbeitnehmer, denen von ihrem Arbeitgeber ein Fahrzeug (auch) zur privaten Nutzung überlassen wird und die den privaten Nutzungsanteil für das Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug nach der Fahrtenbuchmethode ermitteln, müssen den geldwerten Vorteil für das elektrische Aufladen im Betrieb des Arbeitgebers und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung versteuern.

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 3 Nummer 46 EStG (Streichung des Wortes „privaten“) werden auch dem Arbeitnehmer vom Arbeitgeber zur Nutzung überlassene Kraftfahrzeuge in die Steuerbefreiung einbezogen. Dies dient zum einen der Gleichbehandlung aller Arbeitnehmer, unabhängig davon, ob es sich um ein eigenes oder ein zur Nutzung überlassenes Fahrzeug handelt. Zum anderen stärkt es den Anreiz für Arbeitgeber, ihre Fahrzeugflotte auf Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge umzurüsten.

2. Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 3 Nummer 46 EStG)

In Artikel 2 Nummer 1 sind in § 3 Nummer 46 die Wörter „im Betrieb des Arbeitgebers“ durch die Wörter „an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers, eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes) oder eines vom Arbeitgeber bestimmten Dritten“ zu ersetzen.

Begründung:

Die bisherige Formulierung erscheint zu eng gefasst. Es ist sachgerecht, das steuerfreie Aufladen nicht nur auf die Betriebsstätte des Arbeitgebers zu beschränken, sondern auch auf betriebliche Einrichtungen der mit dem Arbeitgeber verbundenen Unternehmen auszudehnen.

Des Weiteren sollte im Sinne der Bundesratsinitiative vom vergangenen Jahr (BR-Drs. 114/15 (Beschluss)) auch das Betanken/Aufladen außerhalb betrieblicher Einrichtungen des Arbeitgebers zumindest dort zugelassen werden, wo ein fremder Dritter die Ladestation betreibt.

3. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat weist auf seine Entschließung vom 10. Juli 2015 (Drucksache 114/15 (Beschluss)) hin und bittet die Bundesregierung erneut, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie der rechtliche Rahmen für eine deutlich stärkere Nutzung von Zweirädern mit Elektrounterstützung und mit Elektroantrieb auch in der betrieblichen Mobilität verbessert werden kann.

Im Interesse von Klimaschutz, Luftreinhaltung und nachhaltiger Mobilität verdient eine möglichst emissionsarme betriebliche Mobilität auch von Zweirädern mit Elektrounterstützung und mit Elektroantrieb noch stärkere Förderung als bisher.

So können etwa zusätzliche steuerliche Anreize für Unternehmen und Belegschaft, die über das bestehende sogenannte Dienstwagenprivileg hinausgehen, den Anteil der betrieblich bzw. beruflich auf Zweirädern mit Elektrounterstützung und Elektroantrieb zurückgelegten Wegstrecken deutlich erhöhen. Angesichts der von der Bundesregierung gewährten Kaufanreize für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen käme möglicherweise auch eine direkte Förderung als Lösungsmöglichkeit in Betracht.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 Artikel 2 Nummer 1 (§ 3 Nummer 46 EStG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Wird der geldwerte Vorteil aus der privaten Nutzung eines Dienstwagens typisierend nach der (üblichen) 1 %-Regelung ermittelt, ist der vom Arbeitgeber gestellte Ladestrom hiermit abgegolten und die Frage nach einer Steuerbefreiung stellt sich nicht. Ob bei Anwendung der Fahrtenbuchmethode eine vergleichbare Regelung erforderlich ist, wird im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens geprüft werden.

Zu Ziffer 2 Artikel 2 Nummer 1 (§ 3 Nummer 46 EStG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung hat auch das Ziel, dass die Arbeitgeber selbst die Ladeinfrastruktur schaffen und nicht auf die bestehenden Anlagen bei Dritten zurückgreifen.

Die vorgeschlagene Ausweitung der Steuerbefreiung auf das Aufladen außerhalb des Betriebs des Arbeitgebers bei einem Dritten beinhaltet eine gewisse Missbrauchsgefahr. Begünstigt wäre dann zum Beispiel auch die Auszahlung von Bargeld vom Arbeitgeber an den Arbeitnehmer zum Zweck des Aufladens bei einem Dritten in unbegrenzter Höhe. Das Aufladen im eigenen Betrieb erfolgt dagegen in der Regel ohne zweckgebundene Geldleistung. Außerdem ist der Begriff „im Betrieb des Arbeitgebers“ durch den Verweis auf § 9 Absatz 4 Satz 1 EStG in der Gesetzesbegründung ausreichend definiert.

Zu Ziffer 3 Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Bei der Kraftfahrzeugsteuer werden Zweiräder mit Elektrounterstützung oder mit reinem Elektroantrieb entweder als zulassungsfrei nicht besteuert oder sie fallen bei Zulassungspflicht bereits in die mit Artikel 1 des Regierungsentwurfes ausgeweitete Steuerbefreiung.

Die lohnsteuerlichen Regelungen des Artikels 2 des Regierungsentwurfes gelten bereits für Elektrofahrräder, wenn diese verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeug einzuordnen sind (zum Beispiel gelten Elektrofahrräder, deren Motor auch Geschwindigkeiten über 25 Kilometer pro Stunde unterstützt, als Kraftfahrzeuge). Die Ausweitung der lohnsteuerlichen Regelungen auf „Zweiräder mit Elektroantrieb“ entspricht nicht der Zielrichtung des Gesetzentwurfes, die Ladeinfrastruktur auszubauen. Mögliche geldwerte Vorteile bei Zweirädern mit Elektroantrieb fallen bereits unter den Normzweck der 44-Euro-Freigrenze für Sachbezüge nach § 8 Absatz 2 Satz 11 EStG.

Die Bundesregierung erachtet eine darüber hinausgehende direkte Förderung von Zweirädern mit Elektrounterstützung und mit Elektroantrieb derzeit für nicht erforderlich. Der Markt für diese Zweiräder hat sich bereits entwickelt und befindet sich derzeit in einer guten Verfassung.

