

24.06.16**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Fz - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 947. Sitzung des Bundesrates am 8. Juli 2016

**Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität
im Straßenverkehr**

A

Der federführende **Finanzausschuss**,der **Verkehrsausschuss** undder **Wirtschaftsausschuss** empfehlen dem Bundesrat,zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt
Stellung zu nehmen:Fz 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.

Fz 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.

Vk 3. Zu Artikel 2 Nummer 1a - neu - (§ 9 Absatz 1 Nummer 4 nach Satz 2 EStG)
Wi

In Artikel 2 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

"1a. In § 9 Absatz 1 Nummer 4 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

"Wird die Entfernungspauschale für die Nutzung eines Fahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 geltend gemacht, ist sie mit 0,75 Euro pro km anzusetzen.""

Begründung:

Auch unter Berücksichtigung der in dem Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen sowie der durch die Bundesregierung am 18. Mai 2016 im Übrigen beschlossenen Maßnahmen (Kaufprämie für Elektrofahrzeuge bzw. Plug-In Hybride und Förderung der Ladeinfrastruktur) liegen die als Werbungskosten nach § 9 Absatz 1 Nummer 4 zu berücksichtigenden Aufwände für den Einsatz eines Fahrzeuges im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 immer noch erheblich über den diesbezüglichen Kosten eines mit konventioneller Antriebstechnologie ausgestatteten Referenzfahrzeuges.

Der Einsatz eines Elektrofahrzeuges im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 durch den Einkommenssteuerpflichtigen liegt jedoch im Interesse der Allgemeinheit, weil hiervon nachweislich positive Auswirkungen auf lokale Emissionen ausgehen und somit gesundheitsgefährdende Immissionen bei Luftschadstoffen und Lärm reduziert werden.

Die Berücksichtigung dieser Mehraufwände bei der Geltendmachung als Werbungskosten nach Maßgabe eines um den Faktor 2,5 erhöhten Bemessungswertes ist daher sachlich geboten und bedarf einer gesetzgeberischen Regelung.

Fz 4. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat weist auf seine EntschlieÙung 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.

B

5. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat,
gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.