

Frau Ingrid Arndt-Brauer, MdB  
Finanzausschuss im Deutschen  
Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum  
31. August 2016

**Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ – BT-Drs. 18/8828**

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer,

für die Einladung zu der Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ (BT-Drs. 18/8828) und die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme danken wir Ihnen.

Wir begrüßen die Einführung steuerlicher Maßnahmen zur Förderung der Akzeptanz und der Verbreitung von Elektrofahrzeugen. Die Elektromobilität gewinnt international immer weiter an Bedeutung – sie ist ein Schlüssel zu einem nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilitätssystem. Zu Recht hat sich die Politik das Ziel gesetzt, Deutschland zum Leitanbieter und zum Leitmarkt in Sachen Elektromobilität zu entwickeln.

In Deutschland bleibt die Anzahl der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen nach wie vor hinter den Erwartungen zurück: Der Anteil der Elektrofahrzeuge am Pkw-Gesamtmarkt beträgt in Deutschland aktuell weniger als 1 %. Spitzenreiter ist Norwegen mit 28,8 % gefolgt von den Niederlanden mit 2,3 %. Bis Ende Juli 2016 wurden insgesamt 64.322 Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen.

Beim Ziel „Leitanbieter“ ist die deutsche Automobilindustrie gut unterwegs: Bis Ende 2015 haben die deutschen Hersteller 29 Serienmodelle mit E-Antrieb auf die Straße gebracht. Beim Ranking der

wichtigsten Herstellerländer für Elektrofahrzeuge führen Japan, China und Deutschland (Mc Kinsey, Electric Vehicle Index Januar 2016).

Die in dem Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen sind wichtige und geeignete Maßnahmen, um eine Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu erreichen. Insbesondere durch den Abbau bürokratischer Hürden und die Beseitigung lohnsteuerlicher Risiken bei den Unternehmen wird eine höhere Akzeptanz für die Elektromobilität geschaffen.

## **Art. 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)**

### **1. Änderung der fünfjährigen Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge in eine zehnjährige Befreiung (§ 3d Abs. 1 S. 2 KraftStG-E)**

Eine rückwirkende Verlängerung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge) bei erstmaliger Zulassung seit dem 1.1.2016 bis zum 31.12.2020 ist sachgerecht, da der angestrebte Markthochlauf für Elektrofahrzeuge nicht eingetreten und eine stärkere Flankierung über die Kraftfahrzeugsteuer sinnvoll ist, um zu einem signifikanten Anstieg des Markthochlaufs bis 2020 beizutragen. Eine rückwirkende Geltung ist auch mit Blick auf einen Vertrauensschutz der Verbraucher geboten, die eine lückenlose Fortsetzung der 10jährigen Kfz-Steuerbefreiung erwarten.

Um einen wirksamen Anreiz für den Kauf von Neufahrzeugen zu schaffen, müssen allerdings auch Hybridfahrzeuge (PHEV und REEV) in die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer einbezogen werden. Die Definition von Elektrofahrzeugen im Rahmen der Steuerbefreiung gem. § 3d Abs. 1 KraftStG sollte daher nicht auf § 9 Absatz 2 KraftStG Bezug nehmen, sondern auf die politisch einvernehmlich erfolgte Begriffsbestimmung von Elektrofahrzeugen gem. § 2 Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vom 5. Juni 2015 (BGBl. I 898). Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) hat der Gesetzgeber eine allgemeine gesetzliche Grundlage für die Elektromobilität geschaffen, deren Begriffsbestimmungen – im Sinne der Einheitlichkeit – in allen die Elektromobilität betreffenden Regelungen gelten müssen.

Hybridfahrzeuge (PHEV/REEX-Technologie) stellen den entscheidenden Einstieg in die Elektromobilität dar. Hybridfahrzeuge werden als Referenzfahrzeuge betrachtet, da die Technologie zur Verbrauchsminderung beiträgt. Der Nachweis eines relevanten elektrischen Fahranteils führt zu einer signifikanten Reduzierung der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus. Durch Hybridisierung lässt sich jedoch auch beim Otto-Pkw – trotz der aufgrund

des Antriebsstrangs höheren Herstellungsemissionen – eine Reduktion der Klimawirkung über den Lebensweg um etwa 12 % erreichen und damit ein annähernd vergleichbares Niveau der Klimawirkung wie beim Diesel-Pkw. (ifeu-Studie im Auftrag des Bundesumweltamtes „Weiterentwicklung und vertiefte Analyse der Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen“, August 2014).

Über Hybridfahrzeuge kann ein deutlich höherer Verbreitungsgrad als bei reinen Elektrofahrzeugen erzielt und der Verbraucher noch schneller mit der Elektromobilität vertraut werden: Von den angestrebten 1 Mio. Elektrofahrzeugen in 2020 sind nach Schätzungen der Nationalen Plattform Elektromobilität rd. 75 % Hybridfahrzeuge (PHEV/REEX). 2030 wird die Elektro-Pkw-Flotte nach wie vor von Hybridfahrzeugen (PHEV/REEX) dominiert, die fast 90 % des Bestands von 6 Millionen Fahrzeugen ausmachen (ifeu-Studie, aaO).

Wir schlagen daher vor, § 3d Absatz 1 KraftStG wie folgt zu fassen:

*(1) Von der Steuer befreit ist das Halten von Elektrofahrzeugen im Sinne des § 2 Elektromobilitätsgesetzes. Die Steuerbefreiung wird ab dem Tag der erstmaligen Zulassung in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2020 für zehn Jahre gewährt.*

## **2. Erweiterung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auf technisch umgerüstete Fahrzeuge (§ 3d Abs. 4 KraftStG-E)**

Die Erweiterung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auf technisch umgerüstete Fahrzeuge (§ 3d Abs. 4 KraftStG) ist zu begrüßen, weil damit nicht nur erstmals zugelassene reine Elektrofahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, sondern auch Bestandsfahrzeuge mit einer kompletten Elektro-Umrüstung, die im Ergebnis ebenso emissionsfrei sind.

## **Art. 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)**

### **1. Steuerbefreiung des geldwerten Vorteils für den Bezug von Ladestrom beim Arbeitgeber und für die Überlassung von betrieblichen Ladevorrichtungen (§ 3 Nr. 46 EStG-E)**

Mit einer Steuerbefreiung des geldwerten Vorteils aus dem Bezug von Ladestrom beim Arbeitgeber wird administrativer Aufwand der Arbeitgeber wirksam verhindert. Nach dem Vorbild der Regelungen für betriebliche Telekommunikationsgeräte kann damit auch in diesen Fällen auf die derzeit aufwändige Erfassung und den Nachweis der bei den einzelnen Ladevorgängen abgenommenen Strommenge verzichtet werden, die in keinem vertretbaren Verhältnis zu den erzielbaren Steuereinnahmen steht.

a) Geltung der Steuerbefreiung für private Fahrzeuge und Dienstwagen

Wir unterstützen die Empfehlung des Bundesrats, die Steuerbefreiung nicht nur auf das Laden von privaten Fahrzeugen, sondern auch auf Elektrofahrzeuge zu erstrecken, die dem Arbeitnehmer als Dienst- bzw. Firmenwagen überlassen werden und dieser die Fahrtenbuchmethode zur Ermittlung des geldwerten Vorteils von Privatfahrten nutzt.

Es widerspricht dem verfolgten Ziel der Steuervereinfachung, wenn Arbeitgeber lediglich bei den Firmenwagen mit Fahrtenbuchmethode für das Aufladen im Betrieb einen geldwerten Vorteil ermitteln und versteuern müssen. Notwendig ist eine Gleichbehandlung aller Arbeitnehmer, die kostenlos oder verbilligt ihr privates oder dienstliches Elektrofahrzeug aufladen. Wirksame Anreize für Arbeitgeber, ihre Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge umzurüsten, können nur erfolgen, wenn keine aufwändige Differenzierung zwischen den Fahrzeugen und deren Bewertungsmethoden zur Ermittlung des geldwerten Vorteils vorgenommen werden muss.

Wir schlagen daher folgende Änderung in § 3 Nr. 46 EStG-E vor:

*Nach den Wörtern "elektrische Aufladen eines" sollte das Wort "privaten" gestrichen werden.*

b) Geltung der Steuerbefreiung auch für das Laden bei verbundenen Unternehmen und bei Dritten

Zu folgen ist auch der weiteren Empfehlung des Bundesrats, das steuerfreie Aufladen nicht nur auf die Betriebsstätte des Arbeitgebers zu beschränken, sondern auch betriebliche Einrichtungen der mit dem Arbeitgeber verbundenen Unternehmen (§ 15 AktG) oder eines vom Arbeitgeber bestimmten Dritten einzubeziehen. Für Arbeitgeber entsteht unnötiger bürokratischer Aufwand, wenn für Arbeitnehmer in einzelnen verbundenen Gesellschaften unterschiedliche lohnsteuerliche Regeln gelten.

Die praktische Nutzung von Elektrofahrzeugen zeigt, dass die nach wie vor begrenzte Reichweite und Batteriekapazitäten ein ungeplantes, kurzfristiges Aufladen bei Kunden oder bei anderen Dritten notwendig machen. Deshalb hatte bereits die Bundesratsinitiative des Landes Hessen im Jahr 2015 (BR-Drs. 114/15 (Beschluss)) vorgeschlagen, die Steuerbefreiung auch für das Betanken/Aufladen außerhalb betrieblicher Einrichtungen des Arbeitgebers dort zuzulassen, wo ein fremder Dritter die Ladestation betreibt („im Betrieb des Arbeitgebers oder anderswo...“).

Entgegen der Ansicht der Bundesregierung (Gegenäußerung vom 20.7.2016, BT-Drs. 18/9239) birgt die vorgeschlagene Erweiterung der Steuerbefreiung auf „vom Arbeitgeber bestimmte Dritte“ keine Missbrauchsgefahr. Auch wenn vom Arbeitgeber Bargeld für das Aufladen bei einem Dritten ausgezahlt würde oder ein Guthaben für das Aufladen bei einem Dritten im Rahmen eines Stromnutzungsvertrages o.ä. zur Verfügung gestellt würde, liegt hierbei immer eine zweckgebundene Gegenleistung (Strommenge in bestimmter Höhe) vor. Es wird in der Praxis immer Sachverhalte geben, wo der Arbeitgeber keine Möglichkeit hat, eine Ladeeinrichtung im Betrieb bzw. ortsfesten betrieblichen Einrichtung bereit zu stellen. Hat der Arbeitgeber zum Beispiel seinen Betrieb in einer Geschäftsstraße in einer Großstadt, stehen ihm häufig keine eigenen Stellplätze für die Fahrzeuge seiner Mitarbeiter zur Verfügung. Wenn nun die Mitarbeiter ihre Elektrofahrzeuge im öffentlichen Parkraum abstellen und dort laden können, wäre es nicht sachgerecht, diese Mitarbeiter im Vergleich zu denjenigen, die ihr Elektrofahrzeug unmittelbar im Betrieb des Arbeitgebers parken und laden können, schlechter zu stellen.

Nach der Gesetzesbegründung soll zwar mit § 3 Nr. 46 EStG-neu durch das Abstellen auf den Betrieb des Arbeitgebers auch sichergestellt werden, dass sich Arbeitgeber selbst an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligen. Dieses Ziel des Gesetzgebers darf aber nicht dazu führen, dass die Anwendbarkeit der Vorschrift letztlich von den örtlichen bzw. räumlichen Gegebenheiten beim jeweiligen Arbeitgeber abhängig gemacht wird. Dies stünde im Übrigen im Widerspruch zu der ebenfalls vorgesehenen Förderung des Kaufs von Ladevorrichtungen durch den Mitarbeiter zur Nutzung am eigenen Wohnort (Pauschalbesteuerung des geldwerten Vorteils aus übereigneter Ladeinfrastruktur bzw. aus Zuschüssen zum Kauf von Ladeinfrastruktur). Hierbei handelt es sich ja auch nicht um eine Ladevorrichtung an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers. Wenn der Arbeitgeber bestimmt, dass die Mitarbeiter bei einem Dritten ihre Elektrofahrzeuge aufladen können und die hierfür anfallenden Kosten vom Arbeitgeber getragen werden, dann ist dies nach den allgemeinen lohnsteuerrechtlichen Grundsätzen einer unmittelbaren Sachzuwendung vom Arbeitgeber an den Mitarbeiter gleichzusetzen (wie zum Beispiel Mahlzeiten aus besonderem Anlass o.ä.).

Im Übrigen ist ein mögliches Missbrauchsrisiko bereits durch das „Zusätzlichkeitskriterium“ („zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn“) abgedeckt und Entgeltumwandlungen damit ausgeschlossen.

Wir schlagen daher folgende Änderung in § 3 Nr. 46 EStG-E vor:

*In Art. 2 Nr. 1 sind in § 3 Nr. 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.*

c) Definition von Zweirädern mit Elektroantrieb

Gemäß dem vorliegenden Entwurf gilt die Steuerbefreiung für „Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge“, wonach von dieser Formulierung indirekt auch Zweiräder mit Elektroantrieb umfasst sind, die nach § 1 Abs. 3 StVG verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeug einzustufen sind (Elektrofahrräder, deren Motor auch Geschwindigkeiten über 25 km/h unterstützt).

Angesichts der zunehmenden Bedeutung des Marktes von „E-Bikes“ und zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit sollte klarstellend direkt in den Gesetzeswortlaut aufgenommen werden, dass die Steuerbefreiung auch für das Aufladen von allen Zweirädern mit Elektroantrieb (E-Bikes, Pedelecs, E-Scooter) gilt, auch wenn diese nicht zulassungspflichtig im straßenverkehrsrechtlichen Sinne gem. § 1 Abs. 3 StVG darstellen.

Die generelle Nutzung von Diensträdern mit Elektroantrieb ist ebenso zu unterstützen wie die Nutzung von Elektrofahrzeugen, und es bedarf auch hier einer administrativen Vereinfachung des Bezugs von Ladestrom in den Betrieben.

Wir schlagen daher vor, die Vorschrift des § 3 Nr. 46 EStG im Ergebnis wie folgt zu fassen:

*„46. zusätzlich zum Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz und von Zweirädern mit Elektroantrieb an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers, eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes) oder eines vom Arbeitgeber bestimmten Dritten sowie für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung.*

Abschließend weisen wir darauf hin, dass das Entstehen eines steuerpflichtigen geldwerten Vorteils in diesem Zusammenhang nur ein Aspekt der steuerlichen Folgen des Bezugs von Ladestrom ist, der betrachtet und gesetzlich geregelt werden muss. Daneben muss

auch die betriebliche Überlassung von Ladestrom sowohl umsatz- als auch stromsteuerlich betrachtet und geregelt werden.

Aus umsatzsteuerlicher Sicht liegt eine unentgeltliche Wertabgabe im Sinne des § 3 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UStG vor. Die Menge und der Wert dieser Abgabe müssen von den Unternehmen ermittelt und versteuert werden. Aus stromsteuerlicher Sicht wird Strom an Letztverbraucher geleistet. Die Unternehmen laufen zum einen Gefahr, stromsteuerlich zum Versorger zu werden, sofern nicht § 1a Abs. 2 StromStV greift. Zum anderen muss die Strommenge erfasst werden, um bei ggf. geltend zu machenden Entlastungstatbeständen entlastungsmindernd berücksichtigt zu werden. Die genannten Punkte sind hinderlich für eine praxistaugliche Behandlung der Abgabe von Strom und führen zu administrativem Aufwand der Arbeitgeber. Eine durchgreifende Vereinfachung der steuerlichen Folgen des Bezugs von Ladestrom kann nur erfolgen, wenn in allen betroffenen Steuerarten entsprechende Lösungen erfolgen.

## **2. Erstattungen des Arbeitgebers für das Laden von Firmenfahrzeugen zu Hause oder bei Dritten**

Es fehlt eine Regelung hinsichtlich finanzieller Erstattungen des Arbeitgebers für das Laden des Elektrofahrzeugs außerhalb des Firmengeländes wie zum Beispiel an der heimischen Steckdose. Lädt der Arbeitnehmer ein ihm auch zur privaten Nutzung überlassenes (Elektro-) Firmenfahrzeug zu Hause zu seinen Lasten auf, müssen Verbrauch und Stromkosten ebenfalls gesondert erfasst und nachgewiesen werden, wenn der Arbeitgeber diese Kosten steuerfrei erstatten will (§ 3 Nr. 50 EStG). Steuerfrei ersetzt werden können alle Kosten für Privat-, Dienstfahrten und Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Es bedarf auch hier einer Vereinfachungsregelung für die Erstattung von Stromkosten für ein betriebliches Elektrofahrzeug durch den Arbeitgeber (pauschale Erstattung im Rahmen des § 3 Nr. 50 EStG).

Hierzu sollte ergänzend im Verwaltungsweg klargestellt werden, dass diese als steuerfreier Auslagenersatz gem. § 3 Nr. 50 EStG angesehen werden. Denkbar wäre zum Beispiel eine pauschale Bewertung der privat verauslagten Ladevorgänge durch eine kilometerabhängige Pauschale, deren Höhe typisierend anhand des durchschnittlichen Stromverbrauchs für die Jahreslaufleistung ermittelt wird.

### 3. Pauschale Besteuerung für vom Arbeitgeber unentgeltlich oder verbilligt übereignete Ladevorrichtungen oder Zuschüsse des Arbeitgebers zu dem Erwerb und die Nutzung von Ladevorrichtungen (§ 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG-E)

Die Einführung einer Pauschalbesteuerung für vom Arbeitgeber unentgeltlich oder verbilligt übereignete Ladevorrichtungen (§ 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG-E) sowie für Zuschüsse des Arbeitgebers zum Erwerb und die Nutzung dieser Ladevorrichtung ist konsequent, um Anreize für den Kauf und die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu schaffen.

### 4. Inkrafttreten, § 52 Abs. 4 S.9 und Abs. 37c EStG

Die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 46 EStG und die Möglichkeit der Pauschalversteuerung nach § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG sollten rückwirkend anzuwenden sein auf Vorteile, die in einem nach dem 31. Dezember 2015 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge nach dem 31. Dezember 2015 zugewendet werden. Damit würde wie beabsichtigt schon im laufenden Jahr 2016 die Förderung der Elektrofahrzeuge zu unterstützt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE

  
Klaus Bräunig  
Geschäftsführer

  
Dr. Monika Wünnemann  
Leiterin Abteilung Steuern und Zölle