

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität

A. Problem und Ziel

Die Markteinführung von Elektroautos ist ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und Schadstoffbelastungen. Die Bundesregierung hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, bis 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen und Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu machen.

Nach den aktuellen Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes liegt die Erreichung dieser Ziele noch in weiter Ferne. Zum 1. Januar 2014 gab es rund 12.000 Elektroautos, davon 3.100 von privaten Haltern.

Über die bereits bestehenden bzw. im Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vorgesehenen Vorteile für Elektroautos hinaus bedarf es weiterer steuerlicher Anreize, um diese Ziele zu erreichen.

B. Lösung

Eine Steuerbefreiung für das von Arbeitgebern gewährte kostenfreie oder verbilligte Aufladen privater Elektroautos setzt Anreize für die weitere Verbreitung der Elektromobilität in der Bevölkerung.

Eine Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge und Ladevorrichtungen im betrieblichen Bereich setzt für die Unternehmen steuerliche Anreize für entsprechende Investitionen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

	Steuermindereinnahmen in Mio. Euro					
	Volle Jahreswirkung ¹⁾	Kassenjahre				
		2015	2016	2017	2018	2019
Bund	-43	-13	-42	-54	-47	-35
Länder	-42	-13	-42	-54	-46	-34
Gemeinden	-36	-10	-36	-47	-38	-26
Insgesamt	-120	-35	-120	-155	-130	-95

¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-) Zeitraum von 12 Monaten

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger ändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ändert sich der Erfüllungsaufwand durch den Wegfall der bisherigen Besteuerung der geldwerten Vorteile aus dem Aufladen der Elektroautos von Arbeitnehmern. Im Rahmen der beabsichtigten Anreizwirkungen kann sich Erfüllungsaufwand durch die betriebsinterne Verwaltung der Ladeeinrichtungen ergeben.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ändert sich der Erfüllungsaufwand im Rahmen lohnsteuerlicher Außenprüfungen.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft - einschließlich mittelständischer Unternehmen - entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Gesetzentwurf
des Bundesrates

**Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung der
Elektromobilität**

Der Bundesrat hat in seiner 935. Sitzung am 10. Juli 2015 beschlossen, den als Anlage 1 beigefügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen und die aus Anlage 2 ersichtliche EntschlieÙung zu fassen.

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel ... des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 3 Nummer 45 wird folgende Nummer 46 eingefügt:

„46. zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeuges oder Hybridelektrofahrzeuges im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2;“

2. Nach § 7d wird folgender § 7e eingefügt:

„§ 7e

Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge und Ladevorrichtungen

(1) Für Wirtschaftsgüter nach Absatz 2 kann im Jahr der Anschaffung oder Herstellung eine Sonderabschreibung in Anspruch genommen werden. Die Sonderabschreibung beträgt bei Anschaffung oder Herstellung im Jahr

2015	50 Prozent,
2016	40 Prozent,
2017	30 Prozent und
2018 und 2019	20 Prozent

der Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

- (2) Begünstigt sind folgende neue Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens, die nach dem 31. Dezember 2014 und vor dem 1. Januar 2020 angeschafft oder hergestellt worden sind:
1. Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2, sofern die Fahrzeuge Bevorrechtigungen gemäß §§ 3, 5 Absatz 2 Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898) erhalten können und
 2. Vorrichtungen zum Aufladen solcher Fahrzeuge mit Strom.“
3. Dem § 52 Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:
- „§ 3 Nummer 46 ist für Vorteile anzuwenden, die in den Jahren 2015 bis 2019 zufließen.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeiner Teil:

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen. Nach den aktuellen Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes liegt die Erreichung dieses Ziels noch in weiter Ferne. So waren am 1. Januar 2014 12.156 Personenkraftwagen mit Elektroantrieb zugelassen. Der Anteil der privaten Halter von Elektrofahrzeugen liegt bei 25,5 Prozent, also etwa 3.100 Fahrzeugen. Auch bei den Zulassungen von Hybridfahrzeugen besteht Ausbaupotenzial.

Trotz der kraftfahrzeugsteuerlichen Befreiungsvorschriften für Elektroautos finden diese nur wenig Zuspruch bei den privaten Autofahrern. Dies liegt an den durch die Batteriesysteme vergleichsweise hohen Fahrzeugpreisen, aber auch an technischen Nachteilen gegenüber kraftstoffbetriebenen PKW wie z. B. der geringen Reichweite und der langen Aufladedauer. Elektroautos sind nur dort gut zu laden, wo sie möglichst lange stehen.

Dies ist neben der eigenen Garage zu Hause bei Arbeitnehmern auch die Arbeitsstätte. Das kostenlose oder verbilligte Aufladen im Betrieb des Arbeitgebers löst aber einen lohnsteuerpflichtigen Sachbezug aus, der ein weiteres Hemmnis für die Attraktivität von Elektroautos darstellt. Dem Arbeitgeber entsteht zudem bürokratischer Aufwand für die Ermittlung und Versteuerung der Sachbezüge. Zudem bestehen derzeit wenig Anreize für die Arbeitgeber, die entsprechenden Ladevorrichtungen zur Verfügung zu stellen.

All diese Nachteile hemmen das politische Ziel einer möglichst schnellen Verbreitung der Elektromobilität.

Der Gesetzentwurf beseitigt diese Hemmnisse, indem

- das kostenlose oder verbilligte Aufladen privater Elektro-Autos von Arbeitnehmern steuerfrei gestellt wird und
- betriebliche Investitionen in entsprechende Ladevorrichtungen und die Anschaffung betrieblicher Elektrofahrzeuge durch eine Sonderabschreibung im Anschaffungsjahr steuerlich gefördert wird.

B. Besonderer Teil:**Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)**

Zu Nummer 1 (§ 3 Nummer 46)

Die im neuen § 3 Nummer 46 EStG geregelte Steuerbefreiung des geldwerten Vorteils aus dem Aufladen privater Elektroautos von Arbeitnehmern honoriert das umweltfreundliche Engagement der Besitzer von Elektrofahrzeugen und deren Arbeitgeber, die Aufladungen im Betrieb oder anderswo kostenfrei oder verbilligt ermöglichen. Dies ist ein weiterer Baustein zur Förderung der Elektromobilität.

Die vorgesehene Regelung fügt sich in den Katalog des § 3 EStG ein, der auch aus anderen Lenkungs- und Fördermotiven heraus bestimmte Arbeitgeberleistungen steuerfrei stellt (z. B. Kinderbetreuung in Nr. 33, gesundheitsfördernde Maßnahmen in Nr. 34, Vermögensbeteiligungen in Nr. 39, private Nutzung betrieblicher Datenverarbeitungs- und Telekommunikationsgeräte in Nr. 45).

Zu Nummer 2 (§ 7e – neu)

Zu Absatz 1

Betriebliche Investitionen in Elektrofahrzeuge und Ladevorrichtungen werden durch eine Sonderabschreibung im Jahr der Anschaffung oder Herstellung gefördert, die gemäß § 7a Absatz 4 EStG neben der linearen Absetzung für Abnutzung nach § 7 EStG in Anspruch genommen werden kann. Damit werden die Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zur Höhe von zwei Dritteln im Investitionsjahr gewinnmindernd berücksichtigt.

Die Höhe der Sonderabschreibung beträgt für Investitionen im Jahr 2015 50 Prozent der Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Für Investitionen in den folgenden Jahren sinkt der Satz der Sonderabschreibung um jeweils 10 Prozentpunkte, beträgt jedoch mindestens 20 Prozent, vergleichbar der Sonderabschreibung nach § 7g Absatz 5 EStG. Diese Staffelung sorgt für erhöhte Investitionsanreize in den ersten Jahren.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die begünstigungsfähigen Wirtschaftsgüter. Hierunter fallen reine Elektrofahrzeuge, Hybridelektrofahrzeuge, Range-Extender-Fahrzeuge, sowie Ladevorrichtungen hierfür. Die Wirtschaftsgüter müssen neu sein und zum Anlagevermögen gehören.

Elektrofahrzeuge sind Kraftfahrzeuge, die ausschließlich durch Elektromotoren angetrieben werden, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeist werden. Brennstoffzellenfahrzeuge sind Elektrofahrzeuge. Hybridelektrofahrzeuge sind Kraftfahrzeuge i. S. von Artikel 3 Nummer 15 der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (2007/46/EG vgl. ABl. L 263 vom 09.10.2007, S. 1). Die Regelung gilt für Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge, deren mechanische oder elektrochemische Speicher extern aufladbar sind. Der Verweis auf das Elektromobilitätsgesetz dient der Klarstellung. Nur Fahrzeugbesitzer von Elektrofahrzeugen im Sinne der Definition des Elektromobilitätsgesetzes sollten gefördert werden.

Zu Nummer 3 (§ 52)

Im Interesse einer möglichst zeitnahen Anreizwirkung und unter Berücksichtigung subventionspolitischer Leitlinien wird die Steuerbefreiung entsprechend dem Förderzeitraum für die Sonderabschreibung auf die Jahre 2015 bis 2019 befristet.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Änderungen treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anlage 2

E n t s c h l i e ß u n g

zum

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, 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.