

# **Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen (Stand: 6. Mai 2016)**

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

### **A. Problem und Ziel**

Wichtiges Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik ist das Regierungsprogramm Elektromobilität; mit verschiedenen Maßnahmen soll in Deutschland der Aufbau eines sich selbst tragenden Marktes unterstützt und der Anteil an Elektrofahrzeugen wesentlich erhöht werden. Um die Akzeptanz und Attraktivität aus Sicht des Nutzers zu steigern und zeitnah aus umweltpolitischen Gründen einen zunehmenden Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen zu erreichen, ist es notwendig, die bestehende Kostenlücke zwischen Elektro-Kraftfahrzeugen (Elektrofahrzeuge) und konventionellen Kraftfahrzeugen zu reduzieren und über steuerliche Lenkungswirkungen zusätzliche Anreize zu schaffen. Denn die Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge ist eine zentrale Maßnahme, damit der Sektor Straßenverkehr einen adäquaten Beitrag zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie zur angestrebten Dekarbonisierung leistet.

### **B. Lösung**

Für alle reinen Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge) mit erstmaliger Zulassung vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2015 galt eine von fünf auf zehn Jahre verlängerte Kraftfahrzeugsteuerbefreiung. Bei erstmaliger Zulassung solcher Fahrzeuge seit dem 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 gilt eine fünfjährige Steuerbefreiung. Diese Kraftfahrzeugsteuerbefreiung soll rückwirkend zum 1. Januar 2016 in eine zehnjährige Befreiung geändert werden.

Zwischenzeitlich hat sich auch die komplette Elektro-Umrüstung von Bestandsfahrzeugen, die ursprünglich mit Verbrennungsmotoren zugelassen waren, fortentwickelt. Dies trägt in begrenztem Umfang ebenfalls zu lokal emissionsfreier Mobilität bei. Die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge wird deshalb auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet.

Arbeitgeber sollen sich durch einen steuerlichen Anreiz stärker an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligen. Deshalb wird eine Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers eingeführt. Zusätzlich wird die Überlassung von Ladevorrichtungen an Arbeitnehmer begünstigt.

### **C. Alternativen**

Keine steuerlichen Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr und damit eine verminderte Anreizwirkung.

## D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Einzelplan 60 entstehen die im folgenden Finanztableau für den Bund dargestellten finanziellen Auswirkungen:

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr				
		2016	2017	2018	2019	2020
Insgesamt	- 5	.	- 5	- 10	- 15	- 20
Bund	- 2	.	- 2	- 4	- 6	- 9
Länder	- 2	.	- 2	- 4	- 7	- 8
Gemeinden	- 1	.	- 1	- 2	- 2	- 3

<sup>1)</sup> Wirkung für den ersten vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Einzelheiten ergeben sich aus dem allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung.

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Ausweitungen der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung und die Steuerbegünstigung im Lohnsteuerrecht für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile kein Mehraufwand.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Ausdehnung der Steuerbegünstigung für Elektrofahrzeuge im Kraftfahrzeugsteuergesetz führt zu keiner Veränderung des Erfüllungsaufwandes.

Für die Wirtschaft vermindert sich der Erfüllungsaufwand in nicht bezifferbarem Umfang durch die Einführung der Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz. Besteuerungstatbestände und Aufzeichnungserfordernisse werden reduziert.

Da sich für die Wirtschaft keine bezifferbare Änderung des Erfüllungsaufwands ergibt, kommt die One in, one out-Regel (Bundeskabinett vom 25. März 2015) im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung.

#### Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Finanzverwaltung (Epl. 08) entsteht durch die Änderung bei der KraftSt ein zusätzlicher einmalig anfallender Erfüllungsaufwand im Jahr 2016 von 290 Tausend EUR. Dieser Mehraufwand soll finanziell innerhalb des Einzelplans 08 ausgeglichen werden.

Die Prüfung der neuen Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz führt zu etwas höherem, nicht bezifferbarem Aufwand für die Verwaltung.

### **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.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Einkommensteuergesetzes (Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität)<sup>1</sup>

Vom ...

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

### Artikel 1

#### Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

§ 3d des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„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. In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Steuerbefreiung“ die Worte „nach Absatz 1 oder § 18 Absatz 4b“ eingefügt.

3. Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Absatz 1 bis 3 gelten für technisch umgerüstete Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung mit Fremdzündungsmotoren oder Selbstzündungsmotoren angetrieben waren, entsprechend. Die Steuerbefreiung wird gewährt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Das Fahrzeug muss frühestens am 17. Juni 2003 erstmals zugelassen, *[Prüfung des Datums aus verkehrsrechtlich technischer Sicht durch das BMVI]*
2. in der Zeit vom *[Einfügen: Datum des Kabinettschlusses über Eckpunkte zum nächsten Elektropaket]* bis zum 31. Dezember 2020 nachträglich zu einem Elektrofahrzeug im Sinne des § 9 Absatz 2 umgerüstet und
3. nach *[Einfügen durch BMVI: Außenverweisung auf verkehrsrechtliche Genehmigungsvorschriften]* genehmigt worden sein.

Die Steuerbefreiung beginnt an dem Tag, an dem die Zulassungsbehörde die Voraussetzungen als erfüllt feststellt.“

---

<sup>1</sup> Die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1) sind beachtet worden.

## **Artikel 2**

### **Änderung des Einkommensteuergesetzes**

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom XXX, das zuletzt durch Artikel X des Gesetzes vom XXX geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 wird nach der Nummer 45 folgende Nummer 46 eingefügt:

„46. zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz im Betrieb des Arbeitgebers und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung;“

2. § 40 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 5 Satz 2 wird der abschließende Punkt durch ein Komma ersetzt.

b) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. den Arbeitnehmern zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn unentgeltlich oder verbilligt die Ladevorrichtung für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz übereignet. Das Gleiche gilt für Zuschüsse des Arbeitgebers, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und die Nutzung der in Satz 1 genannten Ladevorrichtung gezahlt werden.“

3. Dem § 52 Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„§ 3 Nummer 46 und § 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 in der Fassung des Artikels 1 des [dieses Gesetzes] vom ... sind erstmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem nach dem 31. Dezember 2016 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge nach dem 31. Dezember 2016 zugewendet werden und letztmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem vor dem 1. Januar 2021 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2021 zugewendet werden.“

## **Artikel 3**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

# **Begründung**

## **A. Allgemeiner Teil**

### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Die Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge ist eine zentrale Maßnahme, damit der Sektor Straßenverkehr einen adäquaten Beitrag zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie zur angestrebten Dekarbonisierung leistet. Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, dass neben den bereits getroffenen steuerlichen Maßnahmen und zur Unterstützung der vorgesehenen außersteuerlichen Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität weitere steuerliche Maßnahmen im Kraftfahrzeugsteuer- und im Einkommensteuergesetz zur Steigerung der Anreizwirkung hinzutreten.

### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

#### **Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes**

Die derzeit geltende fünfjährige Steuerbefreiung für Erstzulassungen reiner Elektrofahrzeuge in § 3d Absatz 1 KraftStG wird rückwirkend zum 1. Januar 2016 in eine zehnjährige Befreiung umgewandelt. Darüber hinaus wird die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet.

#### **Änderung des Einkommensteuergesetzes**

Steuerbefreit werden vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs des Arbeitnehmers im Betrieb des Arbeitgebers und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung. Die Regelung ist befristet vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2020. Der Arbeitgeber erhält zudem die Möglichkeit, geldwerte Vorteile aus der Übereignung der Ladevorrichtung pauschal mit 25 % Lohnsteuer zu besteuern.

### **III. Gesetzgebungskompetenz**

Für die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Artikel 1) ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz GG, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer ganz zusteht.

Für die Änderung des Einkommensteuergesetzes (Artikel 2) ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz GG, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer zum Teil zusteht.

### **IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Unionsrecht und den bestehenden völkerrechtlichen Verträgen.

Zu den Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen

Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1) beachtet.

## **V. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Entfällt

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Ausweitung der Kraftfahrzeugsteuerbegünstigung für reine Elektrofahrzeuge dient der Nachhaltigkeit, da die Elektromobilität große Potentiale zur Verringerung lokaler verkehrsbedingter Emissionen birgt und zum Ausbau klimafreundlicher Verkehrssysteme beiträgt. Für die Steuerbefreiung entsprechender vom Arbeitgeber gewährter Vorteile sowie die Pauschalierung der Lohnsteuer im Einkommensteuergesetz gilt dies gleichermaßen. Der Gesetzentwurf verfolgt daher den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

### **3. Demografische Auswirkungen**

Keine

#### 4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr				
				2016	2017	2018	2019	2020
1	<u>EStG</u>	<b>Insg.</b>	<b>- 5</b>	.	<b>- 5</b>	<b>- 10</b>	<b>- 15</b>	<b>- 20</b>
	Steuerbefreiung der geldwerten Vorteile aus dem Aufladen privater Elektrofahrzeuge beim Arbeitgeber und aus der Überlassung von Ladevorrichtungen (§ 3 Nr. 46 EStG); Pauschalierung der Lohnsteuer bei Übereignung von Ladevorrichtungen (§ 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG)	LSt	- 5	.	- 5	- 10	- 15	- 20
		SoLZ	.	.	.	.	.	.
		<b>Bund</b>	<b>- 2</b>	.	<b>- 2</b>	<b>- 4</b>	<b>- 6</b>	<b>- 9</b>
		LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 6	- 9
		SoLZ	.	.	.	.	.	.
		<b>Länder</b>	<b>- 2</b>	.	<b>- 2</b>	<b>- 4</b>	<b>- 7</b>	<b>- 8</b>
		LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 7	- 8
		<b>Gem.</b>	<b>- 1</b>	.	<b>- 1</b>	<b>- 2</b>	<b>- 2</b>	<b>- 3</b>
		LSt	- 1	.	- 1	- 2	- 2	- 3
2	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	<b>Insg.</b>	<b>- 5</b>	.	<b>- 5</b>	<b>- 10</b>	<b>- 15</b>	<b>- 20</b>
		LSt	- 5	.	- 5	- 10	- 15	- 20
		SoLZ	.	.	.	.	.	.
		<b>Bund</b>	<b>- 2</b>	.	<b>- 2</b>	<b>- 4</b>	<b>- 6</b>	<b>- 9</b>
		LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 6	- 9
		SoLZ	.	.	.	.	.	.
		<b>Länder</b>	<b>- 2</b>	.	<b>- 2</b>	<b>- 4</b>	<b>- 7</b>	<b>- 8</b>
		LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 7	- 8
		<b>Gem.</b>	<b>- 1</b>	.	<b>- 1</b>	<b>- 2</b>	<b>- 2</b>	<b>- 3</b>
		LSt	- 1	.	- 1	- 2	- 2	- 3

#### Anmerkungen:

<sup>1)</sup> Wirkung für den ersten vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

#### 5. Erfüllungsaufwand

##### 5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Ausweitungen der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung und die Steuerbegünstigung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile kein Mehraufwand.



## **5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Die Ausdehnung der Steuerbegünstigung für reine Elektrofahrzeuge im Kraftfahrzeugsteuergesetz führt zu keiner Veränderung des Erfüllungsaufwandes für die Wirtschaft.

Für die Wirtschaft vermindert sich der Erfüllungsaufwand in nicht bezifferbarem Umfang durch die Einführung der Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz. Besteuerungstatbestände und Aufzeichnungserfordernisse werden reduziert.

Da sich für die Wirtschaft keine bezifferbare Änderung des Erfüllungsaufwands ergibt, kommt die One in, one out-Regel (Bundeskabinett vom 25. März 2015) im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung.

### **Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Keine Erhöhung von Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

## **5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Verwaltung ergibt sich in Folge der Anpassung des KraftStG einmalig im Jahr 2016 ein Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 im Kapitel 0813 für die Bundeszollverwaltung:

Für die Anpassung des IT- Fachverfahrens-Kraftfahrzeugsteuer fällt im Jahr 2016 ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 290 Tausend EUR an. Davon entfallen auf die Verlängerung der Steuerbefreiung ca. 92 Tausend Euro und auf die begünstigten Umrüstungen ca. 198 Tausend Euro. Dieser Mehraufwand soll finanziell innerhalb des Einzelplans 08 ausgeglichen werden.

Die Prüfung der neuen Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz führt zu etwas höherem, nicht bezifferbarem Aufwand für die Verwaltung der Länder.

## **6. 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.

## **7. Weitere Gesetzesfolgen**

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern sind keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zuwiderlaufen.

## **VI. Befristung; Evaluation**

Die Regelungen bei der Kraftfahrzeugsteuer und der Einkommensteuer sind befristet bis 31. Dezember 2020.

Wegen der nicht signifikanten Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand ist eine Evaluation der Regelungen nicht erforderlich.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 3d Absatz 1)**

Elektromobilität ist ein wichtiges Element klimagerechter Verkehrs- und Energiepolitik. Um ihre Entwicklung weiter voranzutreiben, hat die Bundesregierung am 27. April 2016 ein weiteres Maßnahmenpaket vorgestellt. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen werden alle bis 31. Dezember 2020 erstmals zugelassenen Personenkraftwagen, Nutzfahrzeuge, Leichtfahrzeuge und Krafträder für zehn Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, wenn sie lokal emissionsfreie reine Elektrofahrzeuge im Sinne des § 9 Absatz 2 sind. Es handelt sich gegenwärtig vor allem um batterieelektrische Fahrzeuge und zunehmend auch um wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Dies gilt rückwirkend ab dem 1. Januar 2016. Bislang galt eine auf fünf Jahre reduzierte Befreiung. Die Rückführung der Steuerbefreiung ab dem 1. Januar 2021 geht von einem bis dahin erreichten Markthochlauf aus und dient der Stabilisierung des Kraftfahrzeugsteueraufkommens. Nach dem Ende der Steuerbefreiung sieht bereits das geltende Recht eine weitere Begünstigung durch hälftig ermäßigte Besteuerung vor.

#### **Zu Nummer 2 (§ 3d Absatz 2)**

Die eingefügte Verweisung dient der Rechtsklarheit hinsichtlich des Ausschlusses von Doppelförderungen auch unter Berücksichtigung des neu angefügten § 3d Absatz 4.

#### **Zu Nummer 3 (§ 3d Absatz 4 - neu)**

Bislang werden nach § 3d ausschließlich erstmals zugelassene reine Elektrofahrzeuge im Sinne des § 9 Absatz 2 durch befristete Steuerbefreiung begünstigt. Zwischenzeitlich hat sich auch die komplette Elektro-Umrüstung von Bestandsfahrzeugen, die ursprünglich mit Verbrennungsmotoren zugelassen waren, fortentwickelt. Dies trägt in begrenztem Umfang ebenfalls zu lokal emissionsfreier Mobilität bei. Da die emissionsorientierte Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer technologieneutral ausgerichtet ist, wird die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet. Beim Basisfahrzeug einer verkehrsrechtlich genehmigten Umrüstung werden die für Erstzulassungen ab dem 17. Juni 2003 geltenden Bestimmungen der StVZO in der Fassung der 31. ÄndVStVR vom 23. März 2000 (BGBl. I S. 310) als Mindestanforderung zugrunde gelegt. Die Steuerbefreiung wird ab dem Tag der von den Zulassungsbehörden festgestellten Einhaltung aller Voraussetzungen gewährt. Alle übrigen Bestimmungen gelten entsprechend. Nach dem Ende der Steuerbefreiung sieht bereits das geltende Recht auch für diese Fahrzeuge eine weitere Begünstigung durch hälftig ermäßigte Besteuerung vor.

### **Zu Artikel 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 3 Nummer 46)**

Die im neuen § 3 Nummer 46 EStG geregelte Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs des Arbeitnehmers im Betrieb des Arbeitgebers honoriert das umweltfreundliche

Engagement der Besitzer von Elektrofahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen und deren Arbeitgeber, die Aufladungen im Betrieb unentgeltlich oder verbilligt ermöglichen. Betrieb des Arbeitgebers ist die ortsfeste betriebliche Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes); die Steuerbefreiung gilt auch für Leiharbeitnehmer im Betrieb des Entleihers (entsprechend § 9 Absatz 4 Satz 1 EStG).

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 (insbesondere die private Nutzung betrieblicher Datenverarbeitungs- und Telekommunikationsgeräte in Nummer 45).

Zudem werden Vorteile aus der vom Arbeitgeber zur privaten Nutzung überlassenen betrieblichen Ladevorrichtung in die Steuerfreiheit einbezogen. Ladevorrichtung in diesem Sinne ist die gesamte Ladeinfrastruktur einschließlich Zubehör und in diesem Zusammenhang erbrachten Dienstleistungen (beispielsweise die Installation oder Inbetriebnahme der Ladevorrichtung).

Für die private und betriebliche Nutzung eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs reicht es nicht aus, wenn es nur im Betrieb des Arbeitgebers aufgeladen wird. Auf Grund der noch begrenzten Batteriekapazität und der damit verbundenen geringen Reichweite muss der Arbeitnehmer das Elektrofahrzeug oder Hybridelektrofahrzeug regelmäßig zusätzlich aufladen. Dies setzt insbesondere für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge mit einer größeren Batteriekapazität eine entsprechende Ladevorrichtung voraus. Wird sie vom Arbeitgeber unentgeltlich oder verbilligt zur privaten Nutzung überlassen, bleibt der so entstehende geldwerte Vorteil nach der Neuregelung steuerfrei.

Die Steuerbefreiung des vom Arbeitgeber gestellten Ladestroms und der betrieblichen Ladevorrichtung soll in Fällen einer Entgeltumwandlung ausgeschlossen sein. Deshalb setzt die Steuerbefreiung voraus, dass die Vorteile vom Arbeitgeber zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt werden.

#### **Zu Nummer 2 (§ 40 Absatz 2)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung auf Grund der neu angefügten Nummer 6 (s. Buchstabe b).

#### **Zu Buchstabe b (§ 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 - neu)**

Die Regelungen der neuen Nummer 6 in § 40 Absatz 2 Satz 1 EStG sollen die rasche Verbreitung der Elektromobilität fördern. Deshalb erhält der Arbeitgeber die Möglichkeit, geldwerte Vorteile aus der unentgeltlichen oder verbilligten Übereignung der Ladevorrichtung für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge an den Arbeitnehmer pauschal mit 25 % Lohnsteuer zu besteuern. Hinzu kommen noch der Solidaritätszuschlag sowie ggf. die Kirchensteuer.

Trägt der Arbeitnehmer die Aufwendungen für den Erwerb und den Betrieb der (privaten) Ladevorrichtung selbst, kann der Arbeitgeber diese Aufwendungen bezuschussen. Zur Vereinfachung des Besteuerungsverfahrens kann der Arbeitgeber die Lohnsteuer für Zuschüsse pauschal mit 25 % erheben.

Die Pauschalierung der Lohnsteuer bei Übereignung der Ladevorrichtung und für Zuschüsse soll in Fällen einer Entgeltumwandlung ausgeschlossen sein. Deshalb setzt die Pauschalierung der Lohnsteuer voraus, dass die Übereignung und die Zuschüsse zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erfolgen.

### **Zu Nummer 3 (§ 52)**

Im Interesse einer möglichst zeitnahen Anreizwirkung und unter Berücksichtigung des noch nicht absehbaren technischen Fortschritts wird die Steuerbefreiung zunächst bis 2020 befristet.

### **Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Artikel 3 bestimmt, dass die Änderungen durch das vorliegende Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.