



Kurzstellungnahme

der Clearingstelle Mittelstand zum

**Entwurf eines Gesetzes zur weiteren steuerlichen Förderung der
Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschrif-
ten (BR-Drs. 356/19)**

**für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und
Energie des Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, 21. August 2019

Ausgangslage:

Die Bundesregierung ist bestrebt, eine nachhaltige, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität zu fördern. Wobei die Elektromobilität einen zentralen Baustein für eine zukunftsgerechte Fortbewegung bildet. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, mehr Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen und Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu machen.

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Gesetzes zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften wird das Ziel verfolgt, über die bereits bestehenden Vorteile für Elektroautos hinaus steuerliche Anreize zu verstärken und zu verstetigen. Einen weiteren Baustein zur Förderung der umweltverträglichen Mobilität bilden Anreize zur verstärkten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und des Fahrradverkehrs.

Gleichfalls Inhalt des Entwurfes sind Regelungen in verschiedenen Bereichen des deutschen Steuerrechts, bei denen aus Sicht der Bundesregierung ein fachlich notwendiger Gesetzgebungsbedarf vorlag.

Im Rahmen des Bundesratsverfahrens hat das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen am 15. August 2019 die Clearingstelle Mittelstand beauftragt, eine beratende Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 MFG zum Gesetzesentwurf zu erstellen.

Der Clearingstelle Mittelstand liegen folgende Stellungnahmen vor:

- IHK NRW
- Gemeinsame Stellungnahme von WHKT und Handwerk.NRW

Die Clearingstelle Mittelstand hat auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen das Meinungsbild zusammengefasst.

Positionen:

Die Handwerksorganisationen NRW fokussieren sich in ihrer Stellungnahme auf die Ausführungen zur Förderung der Elektromobilität.

IHK NRW konzentriert sich in der Stellungnahme auf die geplanten Änderungen bei dem gewerbesteuerlichen Schachtelprinzip, der Verlustberücksichtigung bei Einkünften aus Kapitalvermögen, den Ausfuhrlieferungen im nichtkommerziellen Reiseverkehr und dem Solidaritätszuschlag.

Beide Stellungnahmen basieren auf der gemeinsamen Stellungnahme der acht Spitzenorganisationen der deutschen Wirtschaft vom 05. Juni 2019.

Verlängerung der Halbierung der Bemessungsgrundlage bei der Dienstwagenbesteuerung bei betrieblichen Elektro- oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (§ 6 Abs. 1 Nummer 4 EStG-E)

Die Handwerksorganisationen NRW begrüßen die zeitliche Erweiterung der steuerlichen Begünstigung für Elektro- und Hybridfahrzeuge. Sie ermöglichen den Arbeitgebern, die aktuellen Fahrzeugflotten nachhaltig auf entsprechende Fahrzeuge umzustellen.

Es wird angemerkt, dass in der Praxis die laut dem Gesetz zu Grunde zu legenden Bescheinigungen für die Begünstigung von Hybridfahrzeugen jedoch mehrere Werte und Kennziffern für die CO₂-Werte ausweisen. Sie plädieren für eine genaue Vorgabe, welcher Kennziffer der maßgebende CO₂-Wert für die Begünstigung von Hybridfahrzeugen zu entnehmen ist.

Die Handwerksorganisationen NRW konstatieren, dass auch die verstärkte Nutzung von Elektro- und Hybridfahrzeugen, z. B. als Carsharing-Fahrzeuge, ein Instrument darstellt, um alternative Antriebsmodelle in den Städten zu nutzen. Bisher müssten diese Varianten, wenn sie der Arbeitgeber seinen Mitarbeitern zur Verfügung stellt, individuell bewertet und versteuert werden. Sie regen an, dass bei einer tageweisen Fahrzeugnutzung der geldwerte Vorteil nicht mehr nach der pauschalen 1 % Methode mit halbiertem Bruttolistenpreis erfolgt, sondern nach den tatsächlich anfallenden Aufwendungen für die tageweise Nutzung bemessen wird. Dies wäre eine deutliche Vereinfachung, da die Pauschalwertmethode anhand des Bruttolistenpreises als Monatswert für eine solche tageweise Nutzung ungeeignet sei. Es erscheint insgesamt auch keine übermäßige steuerliche Begünstigung, wenn für Elektro- oder Hybridfahrzeuge die tatsächlich entstehenden Kosten (für die tageweise Nutzung) als geldwerter Vorteil angesetzt werden könnten. Anhand der Belege, die der Arbeitgeber erhält, wäre demnach die Abrechnung außerdem digitalisierbar. Die Berücksichtigung der entstandenen Kosten würde sich wiederum auch einfacher in einem Mobilitätsbudget einbinden und abwickeln lassen.

Sonderabschreibung für Elektrolieferfahrzeuge (§ 7c EStG-E)

Die Handwerksorganisationen NRW bewerten die in § 7c EStG-E neu aufgenommene Sonderabschreibung für Elektrolieferfahrzeuge als sinnvoll. Eine 50 %-ige Sonderabschreibung der Anschaffungskosten im Jahr der Anschaffung könne ein deutlicher Anreiz für den Erwerb von Elektrolieferfahrzeugen sein – bzw. für die Entwicklung solcher Fahrzeuge durch die Automobilindustrie.

Dies gelte insbesondere in Bezug auf die sicherlich in Zukunft noch sinkenden Anschaffungskosten der derzeit in der Regel teuren Elektro-Nutzfahrzeuge. Allerdings sei die in § 7c Abs. 2 EStG-E enthaltene Einschränkung, dass die Elektrolieferfahrzeuge eine zulässige Gesamtmasse von max. 7,5 t nicht überschreiten dürfen, nicht zielführend. Insbesondere vor dem Hintergrund der generell durch den Schwerlastverkehr entstehenden Umweltverschmutzungen erscheint es den Handwerksorganisationen NRW schwer verständlich, warum eine Begrenzung auf Elektrolieferfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von max. 7,5 t eingeführt wird. Sie fordern, dass die Sonderabschreibung im Sinne des § 7c EStG-E auch für Elektrolieferfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von mehr als 7,5 t gelte.

Denn für 2020 sei bereits die Markteinführung von Elektro-LKW vorgesehen, die eine zulässige Gesamtmasse von mehr als 7,5 t aufweisen werden.

Ergänzende Vorschläge zur Förderung der Elektromobilität:

Ergänzend zu den bereits im Gesetzesentwurf enthaltenen Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität schlagen die Handwerksorganisationen NRW zwei weitere Ansatzpunkte mit Blick auf die Elektrifizierung der Dienstwagenflotten vor, die an der Vereinfachung des steuerfreien Auslagenersatzes gemäß § 3 Nr. 50 EStG ansetzen und auch untergesetzlich geregelt werden können:

1) Anhebung der Pauschbeträge in Rz. 19a des BMF-Schreibens vom 26.10.2017 und Verlängerung der Pauschalierungsmöglichkeit

Für Ladevorgänge, bei denen der Arbeitnehmer die Stromkosten selbst trägt, können ihm diese Kosten im Rahmen des § 3 Nr. 50 EStG als Auslagenersatz vom Arbeitgeber steuerfrei erstattet werden (BMF-Schreiben vom 14.12.2016, IV C 5 - S 2334/14/10002-03, Rz. 19). Wird das Fahrzeug an einer öffentlichen Ladestelle geladen und dafür ein Betrag in Rechnung gestellt, so lässt sich dieser leicht und einfach nachweisen und entsprechend als Auslagenersatz abrechnen.

Lädt der Arbeitnehmer seinen Dienstwagen hingegen im Privathaushalt, sei eine Abrechnung mit den tatsächlichen Werten deutlich komplizierter: Um die Erstattung in korrekter Höhe vornehmen zu können, müsste der Arbeitnehmer dem Arbeitgeber sowohl die tatsächlich abgegebene Menge Strom sowie den individuellen Strompreis bzw. die Kosten je kWh anhand des persönlichen Vertrags mit dem Versorger nachweisen. Aus Gründen der Vereinfachung ist zwar eine Nachweisführung für einen repräsentativen Zeitraum von drei Monaten ausreichend. Gleichwohl führe selbst diese zeitlich beschränkte Nachweisführung für alle Beteiligten zu nicht unerheblichem bürokratischem Aufwand. Dies habe auch die Finanzverwaltung erkannt und mit dem BMF-Schreiben vom 26.10.2017, (IV C 5 - S 2334/14/10002-06, Rz. 19a), die Möglichkeit geschaffen, auf die Nachweisführung zu verzichten, wenn monatlich nur die dort genannte Pauschale erstattet wird.

Angesichts der gegenüber dem Jahr 2017 gestiegenen Strompreise und der gesteigerten durchschnittlichen Batteriekapazitäten/Fahrleistung hätten sich die vom Arbeitnehmer selbst getragenen Kosten für die verbrauchten Strommengen stark erhöht. Die bisherigen Pauschalen reichten daher in vielen Fällen nicht mehr aus, um diesen Kosten Rechnung zu tragen.

Die Handwerksorganisationen NRW sprechen sich dafür aus, die pauschale Bewertung der privat verauslagten Ladevorgänge über den derzeit vorgesehenen Zeitraum bis Ende 2020 hinaus beizubehalten bzw. bis zum Jahr 2030 zu verlängern und wie folgt anzuheben:

- Mit zusätzlicher Lademöglichkeit beim Arbeitgeber: 30 Euro für Elektrofahrzeuge und 15 Euro für Hybridelektrofahrzeuge.
- Ohne Lademöglichkeit beim Arbeitgeber: 70 Euro für Elektrofahrzeuge und 35 Euro für Hybridelektrofahrzeuge.

Wünschenswert sei aus ihrer Sicht zudem eine regelmäßige Überprüfung der Angemessenheit der Werte seitens der Finanzverwaltung. Die Pauschbeträge sollten auch für die Bestimmung der Fahrzeuggesamtkosten i.S.d. § 8 Abs. 2 S. 4 EStG i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 3 EStG zu Grunde gelegt werden können.

2) Einführung einer Strompreispauschale je kWh zur praxisgerechten Abgeltung der Ladekosten

Sofern ein Ladevorgang anhand einer Einzelabrechnung oder anhand eines einzelnen Belegs nachvollzogen werden könne, ließe sich der an den Arbeitnehmer zu erstattende Auslagenersatz zweifelsfrei beziffern. In der Praxis werde dies aber für zahlreiche Ladevorgänge nicht der Fall sein, beispielsweise wenn das Fahrzeug beim Arbeitnehmer zu Hause geladen wird. In diesen Fällen sollte es ersatzweise zulässig sein, dass die geladene Strommenge, für welche dem Mitarbeiter Kosten entstanden sind und die als pauschaler Auslagenersatz durch den Arbeitgeber erstattet werden soll, selbst ermittelt werden kann.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung sollte es nach Ansicht der Handwerksorganisationen NRW für den selbst ermittelten Wert der an das betriebliche Elektro- bzw. Hybridelektrofahrzeug von privater Seite jeweils abgegebenen Strommenge ausreichend sein, wenn der Arbeitnehmer diese erfasst und der Arbeitgeber sie mit einer definierten (einheitlichen) Strompreispauschale je kWh multipliziert und auszahlt. Ein solcher Prozess würde zu sachgerechten Ergebnissen führen, ohne dass dabei unnötiger Bürokratieaufwand entstünde.

Unter Berücksichtigung von Ladeverlusten sowie der zu erwartenden weiteren Steigerung sowohl von Strompreis als auch elektrischer Fahrleistung erscheint demnach ein pauschaler Ansatz von etwa 35 Cent je abgegebene kWh aktuell als sachgerecht. Die vorgeschlagene Strompreispauschale sollte zudem auch für die Bestimmung der Fahrzeuggesamtkosten i.S.d. § 8 Abs. 2 S. 4 EStG i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 3 EStG zu Grunde gelegt werden können.

Änderungen beim gewerbesteuerlichen Schachtelprivileg (§ 9 Nr. 7 GewStG-E)

Mit den im „Jahressteuergesetz 2019“ angedachten Änderungen beim gewerbesteuerlichen Schachtelprivileg in § 9 Nr. 7 GewStG werden die Tatbestandsmerkmale für Tochtergesellschaften in der EU und im Drittland vereinheitlicht und vereinfacht. Insoweit sei die geplanten Gesetzesänderungen aus Sicht von IHK NRW positiv, wenn doch auch letztlich nur durch EuGH Rechtsprechung veranlasst.

Die vorgesehene einheitliche Beteiligungsschwelle von 15 Prozent bedeute laut IHK NRW für EU-ausländische Tochtergesellschaften allerdings eine Verschlechterung zum Status Quo. Für diese gilt derzeit eine Beteiligungsschwelle von 10 Prozent. Eine Versagung der gewerbesteuerlichen Dividendenfreistellung für Beteiligungen zwischen 10 Prozent und 15 Prozent würde auf eine Steuererhöhung hinauslaufen. Außerdem fordert die Mutter-Tochter-Richtlinie der EU eine Dividendenfreistellung bereits ab 10 Prozent Beteiligungshöhe. Zwar ist die Gewerbesteuer in der Richtlinie nicht ausdrücklich erwähnt. Dem Regelungszweck entsprechend dürfte die in der Richtlinie vorgesehene Dividendenfreistellung aber auch die Gewerbesteuer einschließen. IHK NRW sieht dies kritisch, denn Deutschland riskiere mit der Anhebung der Beteiligungsschwelle für EU-Tochtergesellschaften auch eine Verletzung von EU-Recht.

Verlustberücksichtigung bei Einkünften aus Veräußerung von Kapitalvermögen (§ 20 Abs. 2 EStG-E)

Der Gesetzesentwurf sieht eine grundlegende Änderung bei der Verlustberücksichtigung bei Einkünften aus Kapitalvermögen vor. IHK NRW zufolge hätte die vorgesehene Änderung gravierende Auswirkungen auf das Gesamtgefüge der Abgeltungsteuer, widerspräche den Grundsätzen einer Vielzahl von BFH-Urteilen und sei verfassungsrechtlich problematisch. Privatanleger müssten demnach beispielsweise Gewinne aus Optionen und Knock-Out-Zertifikaten versteuern, könnten den Verlust aus dem Verfall von Optionen und Knock-Out-Zertifikaten aber nicht (mehr) steuerlich geltend machen.

Ebenso soll der durch den Ausfall einer Kapitalforderung oder die Ausbuchung einer Aktie entstandene Verlust steuerlich unbeachtlich sein. IHK NRW empfiehlt, die Änderung des § 20 Abs. 2 EStG-E durch Art. 2 Nr. 11 des Gesetzesentwurfes komplett zu streichen.

Die als Nichtanwendungsgesetz zu qualifizierende Gesetzesänderung sei zudem abzulehnen, weil der BFH seit 2012 in mehreren Urteilen bestätigt hat, dass durch die Einführung der Abgeltungsteuer im Jahr 2009 ein sog. „Paradigmenwechsel“ stattgefunden hat.

Bei der umfassenden Besteuerung von Vermögenszuwächsen seien auch Vermögensminderungen zu berücksichtigen. Warum die Gewinne aus Optionen und Knock-Out-Zertifikaten selbstverständlich besteuert werden, die Verluste ausweislich der Entwurfsbegründung wegen der „Erfahrungen aus der Finanzkrise 2008/2009“ aber nicht berücksichtigt werden sollen, erschließt sich für IHK NRW nicht und sei mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben unvereinbar. Nach Auffassung des BFH ergibt sich die zwingende Berücksichtigung von Vermögensminderungen aus den Geboten der Folgerichtigkeit und Leistungsfähigkeit. Kritisch wird zudem gesehen, dass auch Sachverhalte erfasst werden sollen, die bereits vor dem 1. Januar 2020 – dem Inkrafttreten der gesetzlichen Änderungen – in Gang gesetzt wurden.

Ausfuhrlieferungen im nichtkommerziellen Reiseverkehr (§ 6 Abs. 3a UStG-E)

IHK NRW merkt an, dass die gewerbliche Wirtschaft seit geraumer Zeit nachdrücklich fordere, dass die technische Ausstattung der Finanzverwaltungen länderübergreifend modernisiert wird, so dass das Besteuerungsverfahren weitestgehend automatisiert durchgeführt werden kann.

IHK NRW bemängelt, dass die erforderlichen Fortschritte bei der Digitalisierung bisher nicht in dem Maße vorangetrieben worden seien, um ein einfaches und effektives Besteuerungsverfahren zu gewährleisten. Dass dies unmittelbare Auswirkungen auf Marktteilnehmer haben könne, zeige die nun vorgesehene Einführung einer Wertgrenze im nichtkommerziellen Reiseverkehr.

Mit der geplanten Änderung des § 6 Abs. 3a UStG wird ein Mindesteinkaufswert von 50 Euro eingeführt, unter dem die Erstattung der gezahlten Umsatzsteuer im nichtkommerziellen Reiseverkehr an Reisende aus Drittstaaten nicht mehr möglich sein soll. Damit soll vor allem eine Entlastung der Zollbehörden bei der Anzahl der Ausfuhrabfertigung erreicht werden. Diese Wertgrenze sollte deshalb außer Kraft treten, sobald die Ausfuhr- und Abnehmer-nachweise elektronisch erteilt werden können.

IHK NRW ist der Ansicht, dass sich nachdrücklich für eine beschleunigte Einführung eines elektronischen Abfertigungsverfahrens eingesetzt werden sollte. Das Bundesfinanzministerium habe bereits 2014 eine Projektgruppe zur Einführung eines elektronischen Selbstabfertigungssystems eingerichtet.

Es werde erwartet, dass damit 80 Prozent aller Ausfuhrkassenzettel elektronisch abgefertigt werden können. Dies würde mehr zur Entlastung der Zollbehörden und ihrer Mitarbeiter beitragen als eine Wertgrenze, ohne dass für den Handel Umsatzeinbußen zu befürchten wären. Nach Stand 2017 hätte ein Echtbetrieb ab 2020 möglich sein können. Die weitere Fortentwicklung des Projektes sei unbekannt. IHK NRW empfiehlt, sich dafür einzusetzen, dass es nicht zu weiteren Zeitverzögerungen kommt und dass die notwendigen finanziellen Mittel zur Entwicklung des elektronischen Verfahrens unverzüglich freigegeben werden. Denn laut Gesetzesbegründung wurde eine Wertgrenze bislang aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt. Dies hält IHK NRW nach wie vor für stichhaltig und begrüßt, dass die Bundesregierung nicht der Forderung des Rechnungsprüfungsausschusses gefolgt ist und die gemäß EU-Mehrwertsteuersystemrichtlinie zulässige Höchstgrenze von 175 Euro ausgeschöpft habe. Aus Sicht von IHK NRW werde die vorgeschlagene Wertgrenze von 50 Euro aber auch noch zu erheblichen Umsatzeinbußen im Handel – vor allem nahe der Schweizer Grenze – führen, weil der Durchschnittsbon bei vielen Geschäften deutlich niedriger ausfällt.

IHK NRW empfiehlt deshalb, einen eventuellen Mindesteinkaufswert auf höchstens 25 Euro zu begrenzen, der vor allem für Bagatellfälle die Erstattung der Mehrwertsteuer vorübergehend ausschließt.

Abschaffung des Solidaritätszuschlages

IHK NRW begrüßt die mit dem Gesetzesentwurf zur Rückführung des Solidaritätszuschlages vorgesehene Zielrichtung grundsätzlich, den Solidaritätszuschlag zurückzuführen. Allerdings sollte aus Sicht von IHK NRW der Solidaritätszuschlag vollständig abgeschafft werden.

Nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf würden ertragsstarke Einzelunternehmer und Mitunternehmer faktisch sowie Körperschaften de jure jedoch gänzlich von der Entlastung ausgeschlossen. Dies sei aus Sicht der acht Spitzenorganisationen der deutschen Wirtschaft und aus Sicht von IHK NRW nicht vermittelbar.

Die Unternehmen in Deutschland tragen derzeit rund 40 Prozent zum Ertragsteueraufkommen bei, auf dessen einkommens- bzw. körperschaftsteuerlichen Teil der Solidaritätszuschlag erhoben wird. Eine Entlastung beim Solidaritätszuschlag, die auch bei den Unternehmen ankommt, sei vor diesem Hintergrund dringend notwendig und gerechtfertigt. Insbesondere in Anbetracht des ohnehin progressiven Einkommensteuertarifs und des im internationalen Vergleich zwischenzeitlich wieder sehr hohen Besteuerungsniveaus sei es nicht zu rechtfertigen, bestimmten Steuerpflichtigen die Entlastung ohne sachlichen Differenzierungsgrund vollumfänglich zu versagen.

Darüber hinaus sei es höchst zweifelhaft, ob die geplante Teilabschaffung einer verfassungsrechtlichen Überprüfung standhalte. Bereits in einem öffentlichen Fachgespräch im Juni 2018 im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages vertraten die Sachverständigen mehrheitlich die Auffassung, dass es dem Solidaritätszuschlag mit dem Auslaufen des Solidarpaktes II zum 31. Dezember 2019 an Legitimation mangle und er deshalb abzuschaffen sei. Auch vor dem Hintergrund des grundgesetzlich garantierten Gleichheitsgrundsatzes sei davon auszugehen, dass die vorgesehene Teilabschaffung des Solidaritätszuschlages nicht verfassungsgemäß ist.

Hieraus können sich aus Sicht der Wirtschaft und aus Sicht von IHK NRW erhebliche Haushaltsrisiken ergeben, vor denen auch der Bundesrechnungshof in seinem Gutachten über den Abbau des Solidaritätszuschlags vom 4. Juni 2019 ausdrücklich warnt. Insoweit spricht sich IHK NRW dafür aus, den Solidaritätszuschlag vollständig abzuschaffen und nach 2019 nicht mehr zu erheben.

Sollte der vollständige Verzicht auf den Solidaritätszuschlag ab dem Jahr 2020 aus haushälterischen Gründen nicht umsetzbar sein, müsse aus Sicht von IHR NRW zumindest ein gestreckter Abbau für sämtliche Zahler bis zum Ende des neuen Finanzplanungszeitraums (2023) realisiert und im laufenden Gesetzgebungsverfahren zur Rückführung des Solidaritätszuschlages bereits jetzt fest geregelt werden. Keinesfalls dürfe es in diesem Zusammenhang zu Steuererhöhungen kommen, um die bereits hohe Steuerbelastung in Deutschland nicht noch weiter zu verstärken.