

Stellungnahme zum Bürokratieabbau im Steuerrecht

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC bedankt sich für die Einladung zum Roundtable für den Bürokratieabbau im Steuerrecht des Bundesministeriums der Finanzen (I C 4 - O 1008/23/10015 :002) und begrüßt das Ziel der Bundesregierung, den Wirtschaftsstandort Deutschland und dessen Wettbewerbsfähigkeit unter anderem durch den systematischen Bürokratieabbau nachhaltig zu stärken. Dazu kann auch Bürokratieerleichterung für Verbraucher beitragen.

Aus Sicht des ADAC sind insbesondere die folgenden Punkte aus der Verbraucherperspektive im Mobilitätsbereich hinsichtlich eines Bürokratieabbaus im Steuerrecht zu betrachten:

Aktuelle Vorhaben

Jahressteuergesetz 2024

Die Bundesregierung will mit dem Entwurf zum Jahressteuergesetz 2024 und den darin enthaltenen Regelungen die lohnsteuerliche Behandlung von **Mobilitätsbudgets** maßgeblich vereinfachen. Arbeitgeber könnten durch diese Änderung ihren Mitarbeitenden innerhalb eines Budgetrahmens Ausgaben für Mobilität mit Miet-, Leasing- und Sharing-Angeboten steuervergünstigt erstatten. Der steuerliche Rahmen für Dienstwagen und Dienstrad würde um flexible multimodale Angebote erweitert.

Aus Sicht des ADAC ist die geplante Regelung positiv zu bewerten. Im Einkommenssteuerrecht würde damit eine Lücke geschlossen. Es soll nun eine Gleichbehandlung von Sharing-Angeboten mit Dienstwagen und Dienstrad hinsichtlich der Versteuerung des geldwerten Vorteils erfolgen. Sie soll somit für die Vereinfachung von lohnsteuerlichen Prozessen in Unternehmen sorgen, den Verbrauchern zugutekommen und gleichzeitig der weiteren Förderung einer möglichst umweltverträglichen Mobilität dienen. Es steht die kurzfristige, gelegentliche und bedarfsgerechte Bereitstellung verschiedener Mobilitätformen im Vordergrund.

Aus Sicht der Verbraucher ist daher besonders die Schaffung zeitlicher und räumlicher Flexibilität durch Multimodalität hervorzuheben. Die bisherigen Regelungen zur Entfernungspauschale und zur

Dienstwagenbesteuerung (§ 8 Absatz 2 Satz 2 bis 5 EStG) bleiben unberührt. Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die gerne multimodale Mobilität nutzen, kann der Arbeitgeber zusätzliche Anreize setzen und seine Attraktivität bei der Gewinnung und Bindung von Mitarbeitenden steigern.

Themen aus der Wachstumsinitiative

Förderung der Elektromobilität

Mit der Wachstumsinitiative der Bundesregierung soll die Zulassung von Nullemissionsfahrzeugen durch Unternehmen gefördert werden. Dazu soll für Unternehmen rückwirkend zum 1. Juli 2024 bis Ende 2028 eine **Sonder-Abschreibung** für neu zugelassene vollelektrische und vergleichbare Nullemissionsfahrzeuge eingeführt werden. Bei der **Dienstwagenbesteuerung** soll der Deckel für die günstige Besteuerung von E-Fahrzeugen auf einen Brutto-Listenpreis von bis zu 95.000 Euro angehoben werden. Ausschließlich mit E-Fuels betriebene Kraftfahrzeuge werden mit vollelektrischen Fahrzeugen, insbesondere bei der Kfz-Steuer und der Dienstwagenbesteuerung gleichgestellt.

Der ADAC bewertet diese Maßnahmen vor allem als industriepolitischen Impuls, die kurzfristig den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland und damit die Produktion in der Automobilwirtschaft stärken sollen. Rund zwei Drittel der Pkw-Neuzulassungen hierzulande entfallen auf gewerbliche Halter, die beim Kauf oder Leasing von rein batterieelektrischen Fahrzeugen derzeit noch besonders zurückhaltend sind. Mittelfristig können sich durch die Maßnahmen auch Vorteile für an Elektromobilität interessierte private Haushalte ergeben, die sich heute die Neuanschaffung nicht leisten können. Da gewerblich genutzte Fahrzeuge in der Regel nach wenigen Jahren weiterveräußert werden, stärkt die Initiative der Bundesregierung dann den **E-Gebrauchtwagenmarkt**, wenn Verbraucher später günstig gebrauchte batterieelektrische Pkw im Klein- und Mittelklasse-Segment kaufen können. Dazu müssten vor allem gewerbliche Flotten wie Pflege- oder Lieferdienste von der Sonderabschreibung Gebrauch machen. Die Anhebung des Bruttolistenpreises im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung zielt jedoch eher auf andere Marktsegmente und wird dazu nicht wesentlich beitragen, da hier eher Modelle in einem höheren Preissegment adressiert werden, während vor allem Kleinwagen und Mittelklassefahrzeuge mit E-Antrieb noch rar sind. Die Gleichstellung von künftig ausschließlich mit E-Fuels betriebenen Pkw bei der Besteuerung ist positiv zu werten.

Entlastungsperspektiven bzw. Vorschläge zum Bürokratieabbau

Vorschlag zur Umwandlung der Entfernungspauschale in eine Arbeitstagpauschale

Die **Expertenkommission „Bürgernahe Einkommensteuer“** des Bundesfinanzministeriums hat im Juli 2024 zur steuerrechtlichen Vereinfachung vorgeschlagen, die Entfernungspauschale und die Homeoffice-Pauschale bei der Einkommenssteuererklärung zu einer Arbeitstagpauschale zusammenzufassen.

Der ADAC begrüßt diesen Impuls. Die Entfernungspauschale ist kein verkehrspolitisches Instrument, sondern eines des Einkommenssteuerrechts. Über die Entfernungspauschale wird verkehrsmittelunabhängig der Aufwand für Arbeitswege in Zusammenhang mit einer Beschäftigung einkommenssteuerrechtlich berücksichtigt. Dieser Charakter würde durch die vorgeschlagene Novelle einerseits gestärkt, andererseits für einen Teil der Steuerpflichtigen vereinfacht. Denn eine Differenzierung der Angaben in der Einkommenssteuererklärung nach Arbeitstagen im Homeoffice und Arbeitstagen am Arbeitsort würde für jene entfallen, deren Aufwand an Werbungskosten die Werbekostenpauschale übersteigt.

Die Expertenkommission zeigt auf, dass Steuerpflichtige, die weniger als 20 km von ihrer ersten Arbeitsstätte entfernt wohnen, bessergestellt würden, wenn man die Homeoffice-Tagespauschale von 6 Euro auf Pendler übertragen würde, da sie mit der Entfernungspauschale für jeden Kilometer zwischen

Wohnung und Arbeitsstätte 30 Cent – und damit für den gesamten Arbeitsweg weniger als 6 Euro – steuerlich geltend machen könnten. Der Effekt nimmt aber aus Sicht des ADAC ab, je näher der Arbeitsweg an eine Entfernung von 20 km heranreicht. Der Satz von 30 Cent je km wurde seit 20 Jahren nicht erhöht und ist von einer Kostendeckung weit entfernt. Die tatsächlichen Kosten einer Pkw-Fahrt liegen gemäß ADAC Autodatenbank in der Regel bei über 40 Cent je Fahrzeugkilometer. Da die Entfernungspauschale nicht Hin- und Rückweg, sondern nur die einfache Entfernung abdeckt, liegen die tatsächlichen Kosten einer Pkw-Nutzung bei mehr als dem Doppelten des in der bisherigen Entfernungspauschale anrechenbaren **Kostensatzes**. In der aktuellen Ausgestaltung bleibt diese somit deutlich hinter den tatsächlichen Kosten für den Unterhalt eines durchschnittlichen PKW zurück. Da die Werbekostenpauschale für Arbeitnehmer kürzlich um 20% von 1.000 auf 1.200 Euro angehoben wurde, regt der ADAC einen vergleichbaren Schritt bei der Entfernungspauschale bzw. einer Arbeitstagepauschale an. Letztere könnte sich auf 7,20 Euro oder vereinfacht 7 Euro belaufen.

Im Falle der Einführung einer Arbeitstagepauschale sollte die kilometerabhängige Entfernungspauschale für Steuerpflichtige mit einem Arbeitsweg von mehr als 20 km beibehalten werden. Ansonsten würde sich deren Einkommenssteuerbelastung erhöhen. **Fernpendler** sollten deshalb laut Kommission - unter Berücksichtigung einer Wesentlichkeitsgrenze - gefahrene Kilometer, die nicht über die Arbeitstagepauschale abgedeckt sind, mit einer fixen Kilometerpauschale weiterhin steuerlich geltend machen können. Hierdurch würde sichergestellt, dass Fernpendler höhere Belastungen ab dem 21. Entfernungskilometer geltend machen können und von der Einführung einer „Arbeitstagepauschale“ nicht negativ belastet würden.

Nach Meinung des ADAC sollten Fernpendler den mit der Beschäftigung verbundenen erhöhten Aufwand weiterhin zu **38 Cent je Entfernungskilometer** steuerlich geltend machen können. Die bisher bis 2026 befristete Anhebung ab dem 21. Kilometer auf 38 Cent/km sollte deshalb unbefristet auch im Rahmen einer Einführung einer Arbeitstagpauschale fortgeschrieben werden. Eine Entbürokratisierung der Steuererklärung könnte auf diese Weise mit einer dauerhaften Absicherung einer vorhandenen Regelung für die besonders betroffene Gruppe der Fernpendler verbunden werden.

Steuerliche Auswirkungen einer Preiserhöhung des Deutschlandtickets als Jobticket

Im Falle einer Anhebung des Preises für das Deutschlandticket könnten sich für viele Arbeitnehmer steuerrechtliche Nachteile ergeben. Dies sollte vermieden werden.

Zahlt ein Arbeitgeber zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn einen Zuschuss zum Deutschlandticket, ist dieser **Zuschuss gemäß § 3 Nr. 15 EStG** steuer- und sozialversicherungsfrei – maximal bis zur Höhe des Kaufpreises für das Ticket von derzeit 49 Euro monatlich. Davon ausgenommen sind Zuschüsse, die der Arbeitgeber im Wege einer Gehaltsumwandlung oder eines Gehaltsverzichts gewährt. Die nach § 3 Nr. 15 EStG steuerfreien Arbeitgeberleistungen mindern jedoch den bei den Werbungskosten als Entfernungspauschale abziehbaren Betrag. Der Arbeitgeber muss deshalb für das Finanzamt die auf die Entfernungspauschale anzurechnenden im Kalenderjahr gezahlten steuerfreien Zuschüsse in Zeile 17 der Lohnsteuerbescheinigung angeben.

Alternativ zu dieser Steuerfreiheit kann der Arbeitgeber einheitlich für ein Kalenderjahr die gezahlten **Zuschüsse mit 25 % pauschal** versteuern. So bliebe der Zuschuss für den Arbeitnehmer steuer- und beitragsfrei in der Sozialversicherung. Der Arbeitgeberzuschuss wird in dem Fall nicht auf die Entfernungspauschale angerechnet und deshalb auch nicht in der Lohnsteuerbescheinigung ausgewiesen. In diesem Fall bleibt der Zuschuss auch dann für den Arbeitnehmer steuerfrei, wenn diese Arbeitgeberleistung im Wege einer Gehaltsumwandlung erfolgt (**§ 40 Abs. 2 Satz 2 EStG**).

Steht einem Arbeitnehmer das Deutschlandticket als **Jobticket im Wege einer Gehaltsumwandlung als Sachbezug** zur Verfügung, kann das Ticket **nach § 3 Nr. 15 EStG** nicht steuerfrei sein, aber ggf. im Rahmen der monatlichen 50-Euro-Freigrenze für Sachbezüge steuerfrei bleiben, sofern der geldwerte Vorteil und weitere Sachbezüge mit Einzelbewertung insgesamt 50 Euro im Monat nicht übersteigen. Sollte der Preis des Deutschlandtickets künftig oberhalb der Freigrenze von 50 Euro liegen, könnten hieraus ein erhöhter bürokratischer Aufwand entstehen und dieser Sachbezug für den betroffenen

Arbeitnehmern vollständig steuerpflichtig werden. Aus Sicht des ADAC sollte hier eine entsprechende steuerrechtliche Lösung gefunden werden, die eine unterschiedliche Behandlung des Deutschlandtickets bei Anwendung von Freibetrag und Freigrenze vermeidet.

Stromsteuerrecht: Doppelbesteuerung bei bidirektionalem Laden vermeiden

Die Regelung zum bidirektionalen Laden sollte im Hinblick auf die Vermeidung einer Doppelbesteuerung **bei Vehicle-to-grid (V2G)** nachgeschärft werden, um bidirektionales Laden künftig diskriminierungsfrei zu ermöglichen. Dies hat der ADAC gemeinsam mit weiteren Akteuren im Rahmen eines Positionspapiers des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur angeregt. V2G ist mit der aktuellen Abgabenregelung (Netzentgelte, Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Umsatzsteuer) nicht wirtschaftlich umsetzbar. Ohne eine Veränderung u.a. der Stromsteuer-Regelung wird das bidirektionale Laden in Form von Vehicle-to-grid weder heute noch in Zukunft in Deutschland umgesetzt. Bidirektionales Laden soll jedoch sowohl laut Koalitionsvertrag als auch laut Masterplan Ladeinfrastruktur II „ermöglicht“ werden. Dafür braucht es eine Abschaffung der Doppelbesteuerung.

Der zwischengespeicherte Strom wird sowohl beim Zwischenspeichern als auch bei dem eigentlichen Letztverbrauch – und damit **doppelt** – mit Stromnebenkosten (Netzentgelte, Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Umsatzsteuer) **belastet**. Um eine solche Doppelbelastung zu vermeiden, sollten bei der Stromspeicherung keine Stromnebenkosten anfallen. Dies stellt keine Bevorzugung dar, da lediglich eine Doppelbelastung vermieden wird. Alle Netzentgelte, Abgaben und Umlagen werden schließlich beim finalen Letztverbrauch entrichtet.

Ausgangspunkt ist **§21 des Energiefinanzierungsgesetzes (EnFG)**. Dieser sieht eine Saldierung am Netzzanschlusspunkt (=Hauptzähler im Haus) der Strommengen vor – die entnommene (= „verbrauchte“) Menge wird mit der eingespeisten (= „erzeugten“) Menge gegengerechnet. Nur für die tatsächlich genutzte Menge sollte Stromsteuer anfallen, nicht für die gesamte entnommene Menge. Diese Befreiung könnte entsprechend im Stromsteuergesetz verankert werden.

ADAC e.V.
Ressort Verkehr
Hansastraße 19
80686 München