



Positionspapier der Stadtwerke München GmbH zum Jahressteuergesetz

Lobbyregisternummer: R000611



Teil A Steuerliche Anpassungen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels

Das Gelingen der Energie-, Wärme- und Mobilitätswende hängt in entscheidendem Maß auch davon ab, wie gut es in Zukunft gelingen wird, Fachkräfte zu sichern und neue Fachkräfte zu gewinnen. Für die Bekämpfung des Fachkräftemangels schlagen vor, folgende Punkte im Jahressteuergesetz aufzunehmen:

Änderungen Einkommenssteuergesetz

§ 3b EStG

Um die Attraktivität von Sonntags-, Feiertags- oder Nachtarbeit zu steigern, sollte die Wertgrenze von EUR 50 in § 3b Abs. 2 S. 1 EStG erhöht werden. Vgl. auch § 1 SVEV

§ 7b EStG

§ 7b EStG sollte dahingehend angepasst werden, dass diese Regelung nicht nur auf private Investoren zielt, sondern ebenso auf Unternehmen, die Werkwohnungen bauen. Dazu kann der zeitliche Anwendungsbereich erweitert werden, als auch die Grenzen i.S.d. § 7b Abs. 2 EstG erhöht werden. Die Regelung § 7b Abs. 5 EstG sollte so angepasst werden, dass die De-minimis-Regelung erweitert wird, indem die Höchstgrenze von EUR 200.000 hochgesetzt wird.

§ 7g EstG

Um erhöhte Sonderabschreibungen zu ermöglichen, sollte § 7g EstG erweitert werden, indem diese gesetzliche Regelung auf Werkwohnung bei größeren Betrieben erweitert wird.

§ 8 EstG

§ 8 Abs. 2 S. 12 EStG sollte dahingehend geändert werden, dass der Maßstab für die Ermittlung der ortsüblichen Miete mit dem Ziel angepasst wird, den zu versteuernden geldwerten Vorteil zu minimieren, unabhängig davon, ob sich der Vorteil im Zusammenhang mit Werkwohnungen innerhalb des Unternehmensverbunds oder mit Belegrechten, die auf Veranlassung eines Arbeitgebers durch einen Dritten außerhalb des Unternehmensverbunds erfolgen, ergibt.

§ 21 EstG

§ 21 Abs. 2 EstG ist dahingehend zu ändern, dass bei einer verbilligten Überlassung von Werkwohnungen die Aufteilung in einen entgeltlichen und einen unentgeltlichen Teil zu unterlassen ist. Die Überlassung von Werkwohnungen erfolgt immer in Gänze entgeltlich; damit sollte der volle Abzug der Aufwendungen für die Werkwohnungen geltend gemacht werden können.

Änderungen Sozialversicherungsentgeltverordnung

§ 1 SVEV

§ 3b Abs. 2 EStG iVm § 1 Abs. 1 Nr. 1 Sozialversicherungsentgeltverordnung sollte geändert werden, dass die Wertgrenze in § 3b EStG und § 1 SVEV einheitlich gestaltet wird und

Unternehmer sowie Beschäftigte nicht mit weiteren/höheren Sozialabgaben belastet werden. Im Zuge dessen sollten die im § 3b beschriebenen Zuschlagssätze erhöht werden.

§ 12 SVEV

§ 8 Abs. 2 S. 12 EStG i.V.m. § 2 Sozialversicherungsentgeltverordnung sollte dahingehend geändert werden, dass davon abgesehen wird, Sozialabgaben auf den geldwerten Vorteil abführen zu müssen. Die Vergünstigungen des § 8 Abs. 2 Satz 12 EStG sollten dabei auch auf die Gewährung von Mietvorteilen zur Anwendung kommen, die auf Veranlassung eines Arbeitgebers durch einen Dritten außerhalb verbundener Unternehmen erfolgen.





Teil B Steuerliche Anpassungen zur Verbesserung des Werkswohnungsbaus

Um nun in Zukunft mehr Fachkräfte für die Beschleunigung der Wärmewende gewinnen zu können, müssen mehr Werkswohnungen zur Verfügung gestellt werden. Da aktuell aber sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene diverse Hemmnisse bestehen, kommt es oftmals zu erhöhten Kosten oder zeitlichen Verzögerungen.

Aus unserer Sicht sind daher folgende steuergesetzliche Änderungen mit Blick auf eine erleichterte und kostengünstigere Realisierung von Werkswohnungen notwendig:

WIR SCHLAGEN DAHER FOLGENDE ANPASSUNGEN VOR:

- ▶ **Steuerliche Entlastung der Unternehmen:** Unternehmen sollten die Ausfälle, die sie durch eine günstigere Mietpreisgestaltung generieren, steuerlich geltend machen können.

1. Steuerliche Entlastung der Unternehmen

Um eine möglichst soziale Mietpreisgestaltung zu fördern, sollte es steuerliche Entlastungen für die Unternehmen geben. Denkbar wäre zum Beispiel, dass der über alle Wohnungen kumulierte Differenzbetrag zwischen der sogenannten ortsüblichen Vergleichsmiete und der tatsächlichen, günstigeren Werkswohnungsmiete bei der Steuerbemessung des Unternehmens mindestens anteilig in Abzug gebracht werden kann.

WIR FORDERN DAHER FOLGENDE ANPASSUNG:

Unternehmen sollten die Ausfälle, die sie durch eine günstigere Mietpreisgestaltung generieren, steuerlich geltend machen können.

2. Schaffung von Investitionsanreizen in Werkswohnungsvorhaben

Die Bindung von Wohnungen als Werkswohnungen zu einem gegenüber ortsüblich günstigerem Mietpreis (auch des freifinanzierten Anteils) könnte mittels Grundbucheintragung gesichert und den Unternehmen im Gegenzug attraktivere Abschreibungsmöglichkeiten für Investitionen in die Schaffung von Werkswohnraum für die eigene Belegschaft angeboten werden.

WIR FORDERN DAHER FOLGENDE ANPASSUNG:

Durch zweckgebundene kürzere Abschreibungszeiträume könnten deutliche Investitionsanreize im Werkswohnungsbau geschaffen werden.

Teil C De-minimis-Anpassung EnFG §38

Zur Erreichung der nationalen Klimaziele muss auch der Verkehrssektor einen wesentlichen Teil beitragen. Um die Elektrifizierung zu fördern, hat der Gesetzgeber eine Entlastung für Schienenbahnen und E-Busse erlassen. Die Entlastung für E-Busse ist jedoch durch die De-minimis-Bus Vorgabe gedeckelt. Die De-minimis-Regelung Bus im Energiefinanzierungsgesetz (EnFG) im § 38 regelt, dass die Entlastungen für E-Busse von bestimmten Energienebenkosten, wie der KWKG-Umlage (Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz) und der Offshore-Umlage über einen rollierenden 3-Jahres-Zeitraum auf maximal 200.000 Euro begrenzt werden. Um die Dekarbonisierung des Verkehrsbereichs weiter voranzutreiben, stellen wir die Busflotte der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG, ein Unternehmen der SWM) bis 2035 vollständig auf batterieelektrische Antriebe um, so dass die Busse in München klimaneutral betrieben werden können. Konkret bedeutet das für die MVG, dass der Bestand von E-Bussen im Jahr 2023 von rund 62 Bussen auf bis zu 576 im Jahre 2032 aufgestockt wird. Die E-Busflotte wird sich also in den nächsten 10 Jahren nahezu verzehnfachen. Für die MVG liegt der kumulierte Betrag für die nächsten drei Jahre (2024-2026) bereits jetzt bei rund 290.000 Euro, also wesentlich höher als die De-minimis-Regelung von 200.000 Euro zulässt.

Artikel 3 (2) 2023/2831(EU) regelt, dass der Gesamtbetrag der einem einzigen Unternehmen von einem Mitgliedstaat gewährten De-minimis-Beihilfen in einem Zeitraum von drei Jahren 300 000 Euro nicht übersteigen darf. In einem ersten Schritt sollte das Energiefinanzierungsgesetz im Rahmen des Jahressteuergesetzes an den bestehenden europäischen Rahmen dahingehend angepasst werden, dass die in §38 Abs. 1 enthaltene Begrenzung von 200.000 € auf die europäisch zulässige Grenze von 300.000 € angehoben wird.

WIR FORDERN DAHER FOLGENDE ANPASSUNG:

Wir schlagen vor, die De-minimis Bus Regelung im § 38 Abs. 1 EnFG an die gemäß Artikel 3 (2) 2023/2831(EU) zulässige Höchstgrenze von 300.000€ zu erhöhen.

In einem weiteren Schritt bitten wir die Bundesregierung, sich für eine Abschaffung der Grenze auf bei gleichzeitiger Einführung eines Entlastungsregimes analog der nationalen Schienenbahnregelung europäischer Ebene einzusetzen:

Für Schienenbahnen besteht keine rollierende 3-Jahres-Begrenzung auf maximal 200.000 Euro, was aus unserer Sicht eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung darstellt. Die Entlastung von Schienenbahnen von den Energienebenkosten werden im EnFG in § 37 geregelt. Anhand dieses Paragrafen kann, über Antragsstellung bei dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), eine teilweise Entlastung der KWKG-Umlage und der Offshore-Umlage erreicht werden. Im Jahr 2023 beträgt die Summe dieser Umlagen in voller Höhe 0,948 ct/kWh für Schienenbahnen.

in ct/kWh	KWKG-Umlage	Offshore-Umlage	Summe
2018	0,345	0,037	0,382

2019	0,280	0,416	0,696
2020	0,226	0,416	0,642
2021	0,254	0,395	0,649
2022	0,378	0,419	0,797
2023	0,357	0,591	0,948

Dieser Betrag kann anhand der sogenannten Besonderen Ausgleichsregelung um 90 Prozent, (bei der Schienenbahn auf Mengen oberhalb von 1 Gigawattstunde (GWh) je Abnahmestelle) reduziert werden. Dadurch können im Ressort Mobilität der Stadtwerke München im Jahr 2023 voraussichtlich ca. 2,1 Mio. Euro an Energiebenbenkosten allein für den Schienenverkehr eingespart werden. Insbesondere im Umfeld der zuletzt stark gestiegenen Energiekosten handelt es sich dabei um sehr wertvolle Einsparungen, die uns als SWM/ MVG an anderer Stelle bei der Erneuerung und Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes helfen. Zudem ist insbesondere durch weitere Intensivierung des Ausbaus von Offshore-Anlagen speziell bei der Offshore-Umlage in den kommenden Jahren mit einem starken Anstieg zu rechnen, was den Entlastungseffekt an dieser Stelle noch notwendiger macht.

Bei den E-Bussen erwarten wir im Jahr 2024 eine Entlastung von ca. 65.000 Euro. In den kommenden Jahren wird sich jedoch der Anteil an elektrisch betriebenen Bussen stark erhöhen (2023: 7,6 GWh; 2024: 8,5 GWh; 2025: 10 GWh; 2026: 16,5 GWh; 2027: 22,3 GWh), wodurch hier Entlastungen von mehreren 100.000 Euro im Jahr möglich werden. Aufgrund der deutschlandweiten Bemühungen zur Dekarbonisierung und Modernisierung des ÖPNV sind ähnliche Trends auch bei anderen großen ÖPNV-Anbietern in Deutschland zu erwarten.

Durch die De-minimis-Regelung in § 38 EnFG können zukünftig weder die oben genannten Entlastungen in vollem Umfang erhalten werden noch sonstige andere unter die De-minimis-Regelung fallende Beihilfen im Unternehmen in Anspruch genommen werden, da das „De-minimis-Budget“ dann bereits aufgebraucht wurde.

Die Entlastung der Verkehrsunternehmen beim Strompreis wird in den kommenden Jahren mit zunehmenden Hochlauf der Elektrifizierung der Busflotten enorm an Bedeutung gewinnen und von immer mehr Unternehmen in Anspruch genommen werden. Aufgrund der bestehenden De-minimis-Regelung wird sich das Bürokratie-zu-Nutzen-Verhältnis hierbei jedoch stark verschlechtern.

WIR FORDERN DAHER FOLGENDE ANPASSUNG:

Wir schlagen vor, die De-minimis Bus Regelung im § 38 EnFG abzuschaffen und die Gestaltung nach Vorbild des § 37 EnFG anzustreben. Hierfür sollte ein Entlastungsregime analog der Schienenbahnregelung erstellt werden und durch die EU-Kommission behandelt werden.

§ 38 EnFG sollte daher folgendermaßen angepasst werden:

§ 38 Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr

(1) Bei einem Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr werden die Umlagen auf 20 Prozent begrenzt, wenn es nachweist, dass im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb elektrisch betriebener Busse im Linienverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der in das Netz rückgespeisten Energie mindestens 100 Megawattstunden betrug. Die Begrenzung nach Satz 1 erfolgt nur, soweit diese Begrenzung und alle sonstigen Beihilfen, die dem Unternehmen aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352/1 vom 24.12.2013) in dem Antragsjahr und in den beiden dem Antragsjahr vorangegangenen Steuerjahren gewährt werden sind, den Betrag von 200 000 Euro nicht überschreiten. Als dem Unternehmen gewährte Beihilfen im Sinn dieses Absatzes gelten alle Beihilfen, die dem Unternehmen im Sinn des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 gewährt werden.

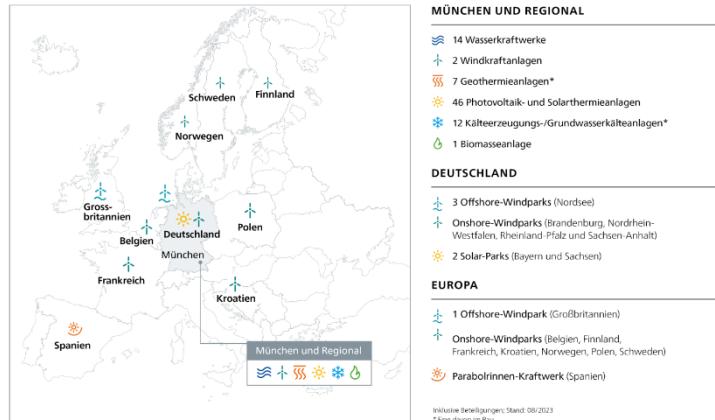
(5) § 32 Nummer 1 Buchstabe a und b ist entsprechend anzuwenden. Die Nachweisführung für die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 2 erfolgt durch eine Eigenerklärung, in der das Unternehmen 1. sämtliche Beihilfen angibt, die ihm aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 in den beiden dem Antragsjahr vorangegangenen Steuerjahren und im Antragsjahr bis zur

Antragstellung gewährt worden sind, 2. sich verpflichtet, ab der Antragstellung und bis zum Ende des Jahres, in dem der Begrenzungsbescheid ergeht, keine sonstigen Beihilfen aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 in Anspruch zu nehmen, die den zulässigen Gesamtbetrag aller Beihilfen aufgrund dieser Verordnung von 200 000 Euro übersteigen würden, und 3. bestätigt, dass es keinem Förderausschluss nach Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 unterliegt.

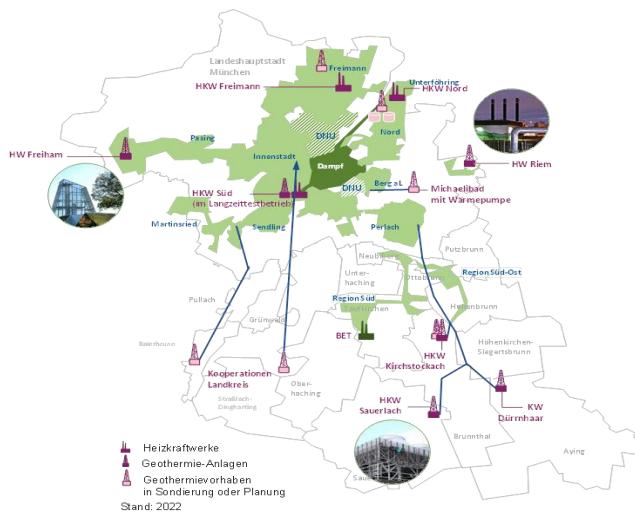


Ausbauoffensive Erneuerbare Energien

Die SWM haben sich mit der **Ausbauoffensive Erneuerbare Energien** das Ziel gesetzt, ab 2025 so viel Ökostrom in eigenen Anlagen zu produzieren, wie ganz München verbraucht. Dieses Ziel von rund 7 Terawattstunden (7 Milliarden Kilowattstunden) werden die SWM voraussichtlich wie geplant im Jahr 2025 erreichen. Damit 100 % Ökostrom – trotz Bevölkerungswachstum, einer zunehmenden Zahl von Wärmepumpen und Elektrofahrzeugen – für die Zukunft gesichert bleiben, wird der Ausbau regenerativer Erzeugungsanlagen aber nach 2025 fortgesetzt: Bis 2050 sollen so bis zu 8,4 Terawattstunden Ökostrom erzeugt werden, um den steigenden Strombedarf regenerativ abdecken zu können



Übersicht über die Erneuerbaren Energien-Anlagen der SWM



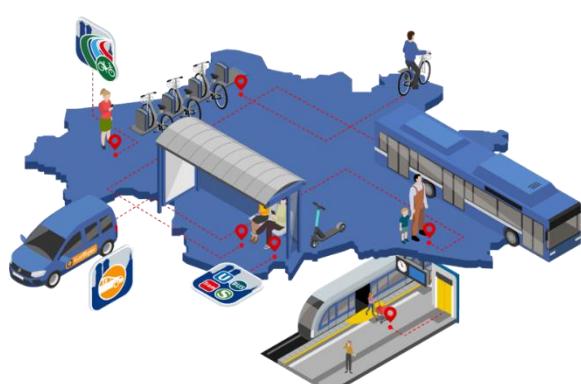
Wärmewende der SWM:

Da die meiste Energie für die Wärmeversorgung (Heizen und Warmwasser) eingesetzt wird, treiben wir die Energiewende auch im **Wärmemarkt** voran. Denn mittelfristig wollen wir den Münchener Bedarf an Fernwärme CO₂-neutral decken, überwiegend durch Tiefengeothermie (SWM Wärmewende). Seit Beginn der Fernwärmevision 2012 haben wir bereits mehr als 200 MW_{th} erschlossen, u.a. in Riem, Freiham und Sendling sowie im Landkreis München in Sauerlach, Kirchstockach & Dürrnhaar. Auch in der oberflächennahen Geothermie werden dezentrale Lösungen angeboten. Die SWM entwickeln ihre Geothermie-Ausbaustrategie kontinuierlich weiter.

Zukunftsprojekte der SWM

Der ÖPNV ist das Rückgrat der Münchener Mobilität. Die Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG), die Mobilitätstochter der SWM, hat ihr Angebot erweitert und neue Mobilitätsformen integriert, was den ÖPNV attraktiver und das eigene Auto verzichtbarer macht.

Wir streben 100% Zero-Emission an: U-Bahn und Tram fahren bereits emissionsfrei, und die SWM erzeugen mehr Ökostrom, als Münchner Haushalte sowie Tram und U-Bahn verbrauchen. Bis Anfang der 2030er Jahre wird die MVG-Busflotte auf batterieelektrische Antriebe umgestellt und klimaneutral betrieben.



Die SWM fördern Elektromobilität mit 1.400 öffentlichen Ökostrom-Ladepunkten und einer wachsenden Zahl von Schnellladestationen. Auch unser Fuhrpark setzt auf E-Antriebe. Um den Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen weiter zu erhöhen, wird der ÖPNV ausgebaut. Neue Tram- und U-Bahnflotten sowie ein verbessertes Zugsicherungssystem sollen Taktverdichtungen und den Ausbau neuer Strecken ermöglichen. Mehrere neue Tramrassen sind in Planung und werden noch in diesem Jahrzehnt in Betrieb genommen.