

/ BV Betriebliche Mobilität e.V. / Am Oberen Luisenpark 22 / 68165 Mannheim /

Bundesministerium der Finanzen

[REDACTED]

per E-Mail IVA2@bmf.bund.de

24.05.2024

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Jahressteuergesetzes 2024

Sehr geehrter [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehmen wir zu dem Referentenentwurf des Jahressteuergesetzes 2024 Stellung.

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität ist das derzeit größte Netzwerk Deutschlands, das sich mit sämtlichen Aspekten der betrieblichen Mitarbeitenden-Mobilität befasst. Unser aktuell rd. 650 Mitglieder haben rd. 500.000 Firmenfahrzeuge im Bestand und beschäftigen eine deutliche höhere Anzahl Mitarbeitende, für die Regelungen zur Mobilität über Mobilitätsbudgets wichtig sein können. Unsere Mission ist die Gestaltung des Wandels der Mitarbeitenden-Mobilität hin zu einer größtmöglichen Nachhaltigkeit unter Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer und sozialer Aspekte.

Der vorliegende Referentenentwurf für ein Jahressteuergesetz 2024 ist aus unserer Sicht im Hinblick auf erstmalige Regelungen zu sogenannten Mobilitätsbudgets zu begrüßen, da er Vereinfachungen vorsieht, um nachhaltige Mobilität zu unterstützen. Aus diesem Grund begrüßen wir diesen Entwurf.

Allerdings erkennen wir einige Regelungslücken, bei denen wir um klarstellende Formulierungen bitten.

1. Betriebliche Mitarbeitenden-Mobilität umfasst Pendlermobilität und Mobilität aus weiterer betrieblicher Veranlassung (Dienstreisen). Sie umfasst auch die private Nutzung bereitgestellter Mobilitätsmittel. Zur Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden sollten die über den Begriff Mobilitätsbudget geregelten Mobilitätsanlässe präzise dargestellt werden.
2. Bei der Gewährung von Leistungen aus einem Mobilitätsbudget betont der Referentenentwurf die kurzfristige, gelegentliche (von Fall zu Fall) und bedarfsgerechte Bereitstellung verschiedener Mobilitätsformen. „Gelegentlich“ ist aus unserer Sicht eine unangemessene Formulierung. Mitarbeitende gehen ja auch nicht gelegentlich zur Arbeit. Ein längerfristig ausgerichtetes, nachhaltiges Denken wird durch die jetzige Formulierung nicht verdeutlicht.

Der Satz wäre aus unserer Sicht, zur Vermeidung erheblichen Bürokratieaufbaus, wie folgt zu ändern:

Seite 1 des Schreibens vom 24.05.2024

Seite 2 des Schreibens vom 24.05.2024

„Bei der Gewährung von Leistungen aus einem Mobilitätsbudget steht die langfristige, durchgängige und bedarfsgerechte Bereitstellung verschiedener Mobilitätsformen im Vordergrund.“

3. Mobilitätsangebote mit Zeitraumbezug sind nicht eindeutig berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere Monats- und Jahresabonnements für Busse, Bahnen, Fahrräder.

E-Scooter sollten aus unserer Sicht nicht berücksichtigt werden, da neben steuerlichen Regelungen auch andere rechtliche Regelungen zu beachten sind, so z.B. die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften. Praktische Erfahrungen zeigen, dass E-Scooter ein hohes Risikopotenzial mit sich bringen. Zudem ist die Nachhaltigkeit von E-Scootern fraglich.

Da die nachhaltigen Verkehrsformen (ausgenommen E-Scooter) sind nach der Intention des Entwurfes grundsätzlich bei „Mobilitätsbudgets“ vorgesehen, um Nutzern auch als mit Zeitkarten die gewünschte Flexibilität zu bieten, gehen wir derzeit davon aus, dass auch sie beinhaltet sein sollen und bitten um eine Klarstellung in dem Referentenentwurf.

4. Es ist nicht zielführend (umweltfreundliche E-)Fahrzeuge, die nur temporär genutzt werden auszuschließen. Freilich ist die Besteuerung von umweltfreundlichen Fahrzeugen und auch die steuerliche Handhabung von Fahrrädern bereits an anderer Stelle geregelt. Arbeitnehmer:innen würden benachteiligt, wenn auf kurzzeitig nutzbare Fahrzeuge verzichtet werden müsste. Bei Auto-Abo, Mietfahrzeugen oder Fahrrad-Abo-Modellen wäre eine vereinfachte steuerliche Handhabung von Vorteil. Bei Pkw muss heute ggf. auch bei kurzzeitiger Nutzung der geldwerte Vorteil für die Nutzungszeit ermittelt werden. Dies ist aber bei Nutzung von eigenständigen Anbietern extrem schwierig und erfordert in der lohnsteuerlichen Abrechnung einen hohen (Mehr-)aufwand.

Die Erfordernis der einer kurzzeitigen Nutzung von Fahrzeugen für Arbeitnehmer:innen kann sich z.B. daraus ergeben, dass bei widrigen Wetterverhältnissen oder Unterbrechung der Nutzbarkeit von ÖPNV und Bahn bei Streik, die kurzzeitige Nutzung entsprechender Angebote berücksichtigt werden sollte.

Car-Sharing ist meist keine abschließende Lösung, da keine flächendeckenden Angebote in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen, bzw. erforderliche Rahmenverträge auch mit Unternehmen oft nicht möglich sind.

5. Aufwendungen für eine über das Berufspendeln hinausgehende, flexible Gestaltung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten des Arbeitgebers überschreiten zudem rasch den im Referentenentwurf vorgesehenen Betrag von 2.400 EUR je Kalenderjahr (einschließlich Umsatzsteuer). Dies könnte z.B. bei Bereitstellung zeitraumbezogener Angebote in Jahresabonnements sowie Jahresnetzwerken, z.B. bei der BahnCard100 der Fall sein.

Seite 3 des Schreibens vom 24.05.2024

Der Referentenentwurf enthält keine klare Regelung zur Handhabung privater Nutzungsanteile. In der Praxis ist der administrative Aufwand für Unternehmen heute vor dem Hintergrund bestehender Verwaltungsanweisungen zur Ermittlung des Privatanteils sehr groß. Die Anweisungen sind schwer zu handhaben, erfordern oft komplexe Berechnungen für jeden einzelnen Nutzer entsprechender zeitraumbezogener Mobilitätsangebote. Zudem ist das aus Fehlern resultierende Haftungsrisiko für Arbeitgeber und Arbeitnehmer hoch. Dies führt zu einer Ablehnung sinnvoller klimafreundlicher Mobilitätsformen.

Es ist wichtig, einfache und praktikable Regelungen, die eben auch Jahres-/Netzkarten im Rahmen eines Mobilitätsbudgets einfach handhaben lässt, vorzusehen. Denkbar wäre eine gesetzlich dokumentierte, pauschale Schätzungsmöglichkeit des steuerpflichtigen privaten Nutzungsanteils.

Wir regen an, den Referentenentwurf entsprechend zu ergänzen, damit Anwendungshürden entfallen und die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsbudget für Arbeitgeber und (!) Arbeitnehmer erreicht wird.

6. Es gilt die Gefahr zu vermeiden, Mobilitätsbudgets in der Praxis nicht handhabbar zu machen. Bereits jetzt ist eine komplexe Betrachtung einzelner Mobilitätsformen und deren steuerliche Handhabung erforderlich. Für Arbeitgeber entsteht hier ein hoher Verwaltungsaufwand. Dies kann auch zu einer Ablehnung von Mobilitätsbudgets in der Praxis führen. Arbeitnehmer sind darauf angewiesen, dass Unternehmen eben Mobilitätsbudgets gewähren, dies geschieht freiwillig. Zusätzlicher Administrationsaufwand kann auf Unternehmensseite aber zur Ablehnung entsprechender Lösungen führen.
7. Unserer Einschätzung nach ist der vorgesehene Jahresbetrag i.H. von 2.400 EUR zu gering und bringt durch den Aufwand der steuerlichen Handhabung ggf. zusätzlichen Aufwand mit sich. Um eine nachhaltige Wirkung durch geändertes Mobilitätsverhalten zu erreichen, müsste der Betrag deutlich höher sein.
8. Der Gesetzgeber sollte nicht davon ausgehen, dass jedes Unternehmen zur Handhabung von Mobilitätsbudgets Softwarelösungen und Abrechnungs-Dienstleistungen von Dienstleistern in der „Mobilitätsbudget-Industrie“ erwerben kann oder will. Diese wäre nahezu unvermeidbar und würde vor allem den Markt der Lösungsanbieter begünstigen, da man ohne entsprechende Dienstleister nicht mehr in der Lage wäre, Mobilitätsbudgets darzustellen. Die Bereitschaft, nachhaltige Mobilitätsbudgets anzubieten kann hierdurch ebenfalls eingeschränkt werden.
9. Dem Gesetzentwurf ist zu entnehmen, dass zur Gewährung von Mobilitätsbudgets Sachbezüge in Form von Gutscheinen, Gutscheinkarten, Prepaid-Karten und nachträglichen Zuschüssen möglich sein sollen.

Seite 4 des Schreibens vom 24.05.2024

Wir sehen hier das Risiko verschiedener Besteuerungen. Gutscheine und Geldkarten sind zum Zeitpunkt des Erwerbs zu versteuern, Zuschüsse erst nachträglich. Es wäre hilfreich, hier eine Klarstellung herbeizuführen. Der Nachweis durch Mitarbeitende über die Nutzung von Mobilitätsformen (Rechnungen, Bezahlnachweise, usw.) gegenüber dem Arbeitgeber wäre zwar möglich, verursacht jedoch einen deutlichen Mehraufwand und würde keinen Beitrag zur Entbürokratisierung bedeuten, sondern eine Verschlechterung.

Es ist überaus erfreulich das die Gestaltung nachhaltiger Mobilität erstmals in den Regelungen des Jahressteuergesetzes enthalten sein soll. Dies ist ein gutes Signal für Arbeitnehmer:innen und Arbeitgeber. Entsprechend überarbeitet wird die gesetzliche Regelung die Attraktivität von Mobilitätsbudgets deutlich erhöhen.

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V.

Vorstand und Geschäftsführung

gez. Marc-Oliver Prinzing
Vorstandsvorsitzender

gez. Axel Schäfer
Geschäftsführer/Vorstandsmitglied
(besonderer Vertreter gem. BGB)