

23. Mai 2024

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Jahressteuergesetzes 2024

Das Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft, eine Initiative der Verbände Allianz pro Schiene, Bundesverband CarSharing, Verband deutscher Verkehrsunternehmen und Verband Zukunft Fahrrad hatte sich im März des vergangenen Jahres in einem gemeinsamen Positionspapier mit dem BDI mit der Bitte der steuer- und verwaltungsrechtlichen Vereinfachung von Mobilitätsbudgets an das BMF gewandt, um deren Potential für die Nutzung klimafreundlicher Mobilität zu erschließen. Nach kurzem Zeitablauf liegt jetzt ein gelungener Referentenentwurf für ein Jahressteuergesetz 2024 vor, der viele Vereinfachungen enthält, um nachhaltige Mobilität zu unterstützen und den wir sehr begrüßen. Der Entwurf beinhaltet nach unserer Einschätzung jedoch noch einige wichtige Regelungslücken, um deren Klarstellung wir bitten:

1. Der Referentenentwurf geht derzeit vorwiegend von Einzelfahrten aus, da er in seiner Begründung von der „kurzfristigen, gelegentlichen und bedarfsgerechte Bereitstellung verschiedener Mobilitätsformen“ spricht. **Zeitraumbezogene Angebote für nachhaltige Mobilität** sind demnach nicht eindeutig berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere Monats- und Jahresabonnements für Busse, Bahnen, Fahrräder und E-Scooter. Da diese nachhaltigen Verkehrsformen nach der Intention des Entwurfes jedoch grundsätzlich im Mobilitätsbudget vorgesehen sind und den Nutzern auch als Zeitkarten die gewünschte Flexibilität bieten, gehen wir derzeit davon aus, dass auch sie beinhaltet sein sollen und bitten um eine Klarstellung in dem Referentenentwurf. Es findet unsere ausdrückliche Zustimmung, dass die Möglichkeit zur dauerhaften und **nicht nur gelegentlichen Nutzung von Kraftfahrzeugen** (z.B. auf Dauer ausgelegte Mietwagen-, Leasing- oder Abo-Modelle sowie klassische Dienstwagen) vom Anwendungsbereich des Mobilitätsbudgets zur Förderung nachhaltiger Mobilität explizit abgegrenzt und ausgeschlossen wurde.
2. Die Aufwendungen des Arbeitgebers (einschließlich Umsatzsteuer) für **zeitraumbezogene Angebote im Jahresabonnement sowie Jahresnetzkarten, z.B. die BahnCard100**, überschreiten zwar oftmals den Betrag von € 2.400, sind jedoch meist geprägt durch die **gemischte Nutzung für Dienstwege, Fahrten Wohnung-Arbeitsstätte und Privatfahrten**. Im Rahmen des Mobilitätsbudgets ist jedoch lediglich der private Nutzungsanteil steuerpflichtig. Hierzu enthält der

Bündnis nachhaltige
Mobilitätswirtschaftnachhaltige-
mobilitaetswirtschaft.dekontakt@nachhaltige-
mobilitaetswirtschaft.de

Koordination:

Zukunft Fahrrad e. V.
Reinhardtstraße 31
10117 BerlinWasilis von Rauch
m: 0151-6540 1963

Referentenentwurf keine Regelung, obwohl auch sie nach der Intention des Gesetzes, nachhaltige Mobilität zu fördern, erfasst sein sollten. Die derzeit bestehenden Verwaltungsanweisungen zur Ermittlung des Privatanteils sind schwer zu handhaben und beinhalten aufwändige Prognoseberechnungen über das Nutzungsverhalten jedes einzelnen Karteninhabers. Dies führt zu Haftungsrisiken für Arbeitgeber und Arbeitnehmer, was eine geringe Akzeptanz zur Folge hat und benachteiligt diese klimafreundlichen Produkte. Eine einfache und praktikable Regelung, die die gemischte Nutzung von Jahres-/Netzkarten im Rahmen des Mobilitätsbudgets regelt, wäre im Zuge seiner Förderung sehr wichtig. Vorstellbar wäre z.B. eine gesetzlich abgesicherte, pauschale Schätzungsmöglichkeit des steuerpflichtigen privaten Nutzungsanteils.

Eine einfache, praxisingerechte Ausgestaltung könnte anhand eines **typisiertes Nutzungsverhaltens** der Fahrgäste ermittelt werden. So ergab eine Auswertung des Nutzungsverhaltens von Inhabern einer BahnCard100 im Zeitraum Mitte 2022 bis Mitte 2023, dass diese in der 1. Klasse zu ca. 17,5% für steuerpflichtige Privatfahrten im Fernverkehr eingesetzt wurde. Denkbar wäre folglich eine Schätzung des privaten Nutzungsanteils in Höhe von ca. 20%. Eine solche Regelung wäre eine echte Vereinfachung im Sinne des gewünschten Bürokratieabbaus und eine Haftungsreduzierung für Arbeitgeber und -nehmer. Zudem könnte die Verbreitung z.B. der BahnCard100 als „einer Karte für alles“, die bundesweite klimafreundliche Mobilität im Regional- und Fernverkehr als Alternative zum Individualverkehr eröffnen. Wir regen daher an, den Referentenentwurf entsprechend zu ergänzen, damit die Anwendungshürden bei gemischt genutzten zeitraumbezogenen Angeboten überwunden werden.

3. Der Gesetzentwurf sieht zur Gewährung des Budgets den Einsatz von **Sachbezügen** in Form von Gutscheinen, Gutscheinkarten und Prepaid-Karten aber auch von nachträglichen **Zuschüssen** vor. Hier könnte es zu unterschiedlichen Besteuerungen aber auch zu Missbrauch kommen, da Gutscheine und Geldkarten bereits im Zeitpunkt des Erwerbs zu versteuern sind, Zuschüsse jedoch erst nachträglich. Wir bitten darum, **in allen Fällen** die Überprüfung eines **regelkonformen Einsatzes für nachhaltige Mobilitätsangebote sicherzustellen**. Vorstellbar wäre z.B. ein Nachweis des Mitarbeitenden über die Nutzung der Mobilitätsformen (z.B. in Form von Rechnungen, Belegen, Bezahlnachweise, etc.) gegenüber dem Arbeitgeber.