

**VDA-Stellungnahme
zum Entwurf eines
Gesetzes zur Eindämmung missbräuchlicher Steuergestaltungen
(BT-Drs. 16/634)**

A Grundsätzliche Würdigung:

Der Gesetzentwurf sieht vor, die Inanspruchnahme der sog. „1-Prozent-Regelung“ bei Fahrzeugen im Betriebsvermögen von dem Nachweis einer mindestens 50-prozentigen Nutzung für betriebliche Zwecke abhängig zu machen. Hierzu nimmt der VDA wie folgt grundsätzlich Stellung:

1. Die bestehende 1 Prozent-Regelung stellt – wie dies auch der 6. Senat des Bundesfinanzhofs am 15. Mai 2002 festgestellt hat - den statistisch belegten Durchschnittsfall dar. Der Sinn der Pauschalierung, die vereinfachende aber gleichwohl sachlich begründete Handhabung unterschiedlicher Sachverhalte, würde durch das vorgeschlagene Vorgehen konterkariert: Den Einzelnachweis etwa mit Hilfe eines Fahrtenbuchs zu führen, um sich für die Anwendung einer Pauschalierung zu qualifizieren, führt nachgerade den Sinn einer Pauschalierung ad absurdum.
 2. Die Koalitionsparteien haben sich im steuerrechtlichen Kapitel des Koalitionsvertrages ausdrücklich zu dem Ziel bekannt, "das Einkommensteuerrecht zu vereinfachen, um mehr Transparenz, Effizienz und Gerechtigkeit zu erreichen". Ausdrücklich bekräftigen sie deshalb ihre Absicht, beginnend ab 1. Januar 2006 Ausnahmetatbestände zu reduzieren sowie durch Typisierung und Pauschalierungen das Besteuerungsverfahren zu modernisieren und Bürokratie abzubauen. Exakt das Gegenteil aber würde eintreten, wenn die heutige Form der Pauschalierung der Privatnutzung von Firmenwagen in Frage gestellt würde. Die Folgen der jetzt angedachten Regelung wären erhebliche zusätzliche Nachweispflichten und wären - abgesehen von einem klaren Missverhältnis zwischen dem fiskalischen Nutzen und den Auswirkungen auf einzelne Nutzergruppen - mehr Bürokratie und weniger Verantwortung der Steuerbürger.
 3. Potentiell von der Neuregelung betroffen wären nach VDA-Schätzungen rund 2 Mio. Fahrzeuge im Pkw-Bestand, die gegenwärtig von Selbständigen, Gewerbetreibenden und sonstigen Unternehmern in Deutschland genutzt werden. Hierbei handelt es sich um einen Kernbereich des Mittelstandes in Deutschland. Die zusätzliche Belastung dieser Kundengruppe kann gerade im Kontext der gegenwärtigen schwierigen konjunkturellen Lage aber auch der geplanten fiskalischen Maßnahmen der nächsten beiden Jahre nicht das politische Ziel sein.
-

B Wirtschaftliche Auswirkungen

Aus Sicht des VDA stehen die von der Bundesregierung erwarteten Steuereinnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zu den Risiken, die sich aus den zusätzlichen Belastungen für den Pkw-Absatz der deutschen Automobilhersteller und in der Folge auch für deren Zulieferer ergeben:

1. Der gewerbliche Kundenkreis hat einen erheblichen Stellenwert für den Neuwagen-Absatz der deutschen Automobilindustrie: 2005 entfielen auf ihn 800.000 Neuzulassungen, d.h. er macht gegenwärtig ca. 30 Prozent des Inlandsabsatzes der deutschen Pkw-Hersteller aus. Zugleich hat der Firmenwagenmarkt mit einem Zuwachs von 10 Prozent seit 1999 den Pkw-Absatz in Deutschland angesichts eines Rückgangs der privaten Nachfrage um fast 30 Prozent ganz entscheidend gefestigt. Planungssicherheit und Verlässlichkeit in diesem Segment sind nicht zuletzt angesichts der durch die geplante Mehrwertsteuererhöhung zu erwartenden Verunsicherung der privaten Kunden erst recht das Gebot der Stunde.
 2. Vom gesamten Firmenwagenmarkt dürften wiederum rund 350.000 auf das Segment der von der Neuregelung betroffenen Selbständigen, Gewerbetreibenden und sonstigen Unternehmer entfallen. Der durchschnittliche Preis von gewerblich genutzten Pkw lag 2005 mit 26.000 € deutlich über dem Marktdurchschnitt, in dem hier angesprochen Teilsegment dürfte er noch darüber liegen. Es wäre bei dem o.g. Marktvolumen also ein jährliches Umsatzvolumen von 9 bis 10 Mrd. Euro betroffen.
 3. Zugleich würde hier ein Marktpotential betroffen, das sich nicht nur durch einen überdurchschnittlichen Marktanteil der deutschen Hersteller von deutlich über 80 Prozent sondern auch durch einen starken Anteil gut ausgestatteter, umsatzstarker und auch für die Zulieferindustrie wichtiger Fahrzeuge geprägt ist. Der Schaden, der durch Verzicht auf Ausstattungsmerkmale oder den Umstieg auf ein kleineres Fahrzeug einträte, würde also nahezu ausschließlich die deutschen Marken, nicht aber ihre ausländischen Wettbewerber treffen.
 4. Die Neuregelung führt je nach betrieblichem Nutzungsanteil, individuellem Steuersatz und Fahrzeugpreis zu einer Mehrbelastung gegenüber dem Status Quo zwischen 1.000 und 5.000 € pro Jahr. Es ist daher klar zu erwarten, dass es als Folge der Neuregelung zu Einsparreaktionen, v.a. durch Ausstattungsverzicht oder die Wahl eines günstigeren Fahrzeugs, einschließlich des Wechsels von deutschen zu ausländischen Anbietern kommt.
 5. Wie sensibel der Markt reagiert, zeigen bereits die Erfahrungen des Jahres 2002/2003: Die gegen Ende 2002 veröffentlichten Pläne für die Erhöhung der Firmenwagensteuer von 1% auf 1,5% haben zu einer sofortigen Überprüfung der Bestellungen im gewerblichen Markt geführt: Die Neuzulassungen der Fahrzeuge von
-

Firmenkunden sanken Anfang 2003 um teilweise über 20%. Dieser Effekt konnte erst im Laufe der folgenden 12 Monate wieder ausgeglichen werden.

C Ausschluss einer Belastung der Firmenfahrzeuge von Angestellten

Der VDA bedauert sehr, dass die Bundesregierung trotz dieser Einwände an der Änderung der Firmenwagenbesteuerung festhalten will.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Automobilindustrie um so wichtiger gesetzlich sicherzustellen, dass über die angepeilte Zielgruppe hinaus die Fahrzeuge von Angestellten und damit der gesamte gewerbliche Kundenkreis in Deutschland nicht betroffen sind. Gerade hier wäre angesichts der hohen Kosten- und Preissensibilität v.a. bei den Flottenkunden mit einer sofortigen und deutlichen negativen Reaktion am Markt zu rechnen. Vor diesem Hintergrund und zur Beseitigung der allgemeinen Rechtsunsicherheit schlägt der VDA eine über die Gesetzesbegründung hinausgehende gesetzliche Klarstellung vor:

1. Die Bundesregierung hat zwar eine ergänzende Begründung zur Klarstellung in das Gesetz aufgenommen, diese hat jedoch die bestehende Verunsicherung im Markt nicht beseitigt und schafft nach eingehender Prüfung durch unsere Experten noch keine hinreichende Rechtssicherheit. Im Gegenteil haben wir die erhebliche Sorge, dass es zu Auseinandersetzungen vor den Finanzgerichten kommen wird, weil die geplante Änderung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG für sich genommen bei einer entsprechenden Handhabung durch die Finanzverwaltung, die nach entsprechender Interpretation des Gesetzes die 1 %-Regelung auch bei „Arbeitnehmerdienstwagen“ nur bei einer dienstlichen Nutzung von mindestens 50 % anwenden wollen, auch auf „Arbeitnehmerdienstwagen“ ausstrahlen könnte. Die Folge wären zusätzliche Verunsicherung im Markt und damit Schaden für unsere Industrie.
2. Da die geplante gesetzliche Änderung in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG nicht für die Dienstwagenbesteuerung des Arbeitnehmers gelten soll, ist es deshalb erforderlich, dies auch im Gesetz durch eine klare Regelung zum Ausdruck zu bringen. Es ist nicht ausreichend, Tatbestände, die gesetzlich zu regeln sind, durch hilfswise Ausführungen in der Gesetzesbegründung zu regeln. Eine solche Vorgehensweise schafft keine Rechtssicherheit und ist daher abzulehnen.

Wir schlagen daher vor, § 8 EStG wie nachfolgend ausgeführt, zu ändern. Als einziges Gegenargument für eine Änderung des § 8 Abs. 2 Satz 2 EStG könnte angeführt werden, dass bei einem Verzicht auf den Verweis in § 8 Abs. 2 Satz 2 auf § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG, bei einer Änderung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 immer eine Folgeänderung in § 8 Abs. 2 Satz 2 erforderlich wäre. Nach unserer Auffassung überzeugt dies nicht,

denn die ggf. notwendige Folgeänderung in § 8 Abs. 2 Satz 2 EStG kann sehr einfach mit geringem Aufwand durchgeführt werden.

Es bietet sich an, die bestehende Formulierung in R 31 Abs. 9 Satz 1 der amtlichen Lohnsteuererrichtlinien 2005 in den Gesetzeswortlaut zu übernehmen. Wir schlagen daher folgende Neufassung des § 8 Abs. 2 Satz 2 EStG vor:

§ 8 Abs. 2 EStG

[1] Einnahmen, die nicht in Geld bestehen (Wohnung, Kost, Waren, Dienstleistungen und sonstige Sachbezüge), sind mit den um übliche Preisnachlässe geminderten üblichen Endpreisen am Abgabeort anzusetzen. [2] ~~Für die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs zu privaten Fahrten gilt § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 entsprechend.~~ **Für die private Nutzung eines vom Arbeitgeber oder aufgrund des Dienstverhältnisses von einem Dritten überlassenen Kraftfahrzeugs ist der Wert für jeden Kalendermonat mit 1 vom Hundert des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattungen einschließlich der Umsatzsteuer anzusetzen.** [3] Kann das Kraftfahrzeug auch für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte genutzt werden, erhöht sich der Wert in Satz 2 für jeden Kalendermonat um 0,03 vom Hundert des Listenpreises im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 für jeden Kilometer der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. ...
