

Frau
Dr. Birgit Reinemund MdB
Vorsitzende des Finanzausschusses
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de



Bundessteuerberaterkammer
KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS

Abt. Steuerrecht

Unser Zeichen: Fi/Ze
Tel.: +49 30 240087-43
Fax: +49 30 240087-99
E-Mail: steuerrecht@bstbk.de

5. November 2012

Fachgespräch zum Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Dienstwagenprivileg abbauen und Besteuerung CO₂-effizient ausrichten“ sowie zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE „Wirksame Anreize für klimafreundliche Firmenwagen“

Sehr geehrte Frau Dr. Reinemund,

wir bedanken uns sehr herzlich für die Einladung zu dem Fachgespräch, an dem wir gern teilnehmen.

Die Bundessteuerberaterkammer möchte zu der in den vorliegenden Anträgen angesprochenen Frage lediglich einige grundsätzliche Anmerkungen machen.

Ökologische Zielrichtung

Die Einkommensteuer soll in erster Linie dazu dienen, den Einnahmenbedarf des Staates zu decken. Sie wird jedoch häufig auch zu Lenkungszwecken herangezogen. Dies führt dazu, dass die Steuersystematik leidet und die Komplexität steigt. Aus diesen Gründen plädiert die Bundessteuerberaterkammer regelmäßig dafür, die Einkommensteuer in dieser Hinsicht nicht zu überstrapazieren und Lenkungsziele auf anderem Wege zu verfolgen. Diese Position haben wir zuletzt auch hinsichtlich der geplanten Einführung von Steuerbegünstigungen für die energetische Gebäudesanierung vertreten.

Eine Ausrichtung der Besteuerung von Kraftfahrzeugen an ökologischen Kriterien kann aus umweltpolitischen Gesichtspunkten dennoch im Einzelfall sinnvoll sein. Um eine Gleichbehandlung und alle Verursacher zu erreichen, wäre aus ökologischen Gesichtspunkten heraus u. E. jedoch eher an einer nach dem CO₂-Ausstoß bemessene Kraftfahrzeugsteuer anzuknüpfen.

Neben ökologischen Gesichtspunkten müssten im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens dann aber auch z. B. wirtschaftspolitische Aspekte diskutiert werden.

Regelungen innerhalb der Einkommensteuer

Die vorliegenden Anträge sehen zum einen eine Anknüpfung an der Einkommensteuer und zum anderen eine Beschränkung der Auswirkungen auf die so genannten Dienst- oder Firmenwagen vor.

Will man das Ziel der Verhaltenslenkung bei der Auswahl betrieblich genutzter Kraftfahrzeuge in der von den Anträgen vorgeschlagenen Weise innerhalb der Einkommensteuer verfolgen, so wären eine Vielzahl von Vorschriften betroffen. In den Anträgen angesprochen sind bereits

- Regelungen zur AfA,
- Regelungen zum Betriebsausgabenabzug sowie
- die Regelung des geldwerten Vorteils der Privatnutzung.

Zu klären wäre auch, ob es Auswirkungen auf den Investitionsabzugsbetrag und die Sonderabschreibung des § 7g EStG gäbe.

Weiterhin wäre die Frage zu entscheiden, was bei von steuerbefreiten Körperschaften des öffentlichen Rechts gehaltenen Dienstwagen zu geschehen hätte. Aus Gründen der Gleichbehandlung wäre ein Ausklammern dieser Fahrzeuggruppe u. E. verfassungsrechtlich bedenklich.

Kritisch ist ebenfalls die Frage, ob eine Einschränkung des Betriebsausgabenabzugs mit dem Nettoprinzip vereinbar wäre. Dies ist überschlüssig nicht ohne weiteres zu beantworten. Zwar existieren bereits heute Einschränkungen z. B. bei Bewirtungsaufwendungen. In den vorhandenen Fällen bestehen jedoch immer Überschneidungen mit einer privaten Einkommensverwendung. Eine solche Überschneidung besteht jedoch bei rein betrieblichen Fahrten nicht. Der private Nutzungsanteil wird aber ohnedies als geldwerter Vorteil besteuert.

In jedem Fall würden die notwendigen Sonderregelungen das Ziel einer Steuervereinfachung konterkarieren. Zudem wäre auch zukünftig die Alternative der Fahrtenbuchmethode zulässig, die bei der geplanten Änderung eventuell häufiger angewandt würde.

Besteuerung des geldwerten Vorteils der Privatnutzung

Besteuert wird nicht nur der geldwerte Vorteil aus der Privatnutzung mit monatlich 1 % des Listenpreises. Auch die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind gesondert zu besteuern, und zwar mit 0,03 % des Listenpreises pro Monat und Entfernungskilometer. Auch hier müssten ggf. die vorgesehenen Modifizierungen nach CO₂-Gehalt greifen und würden wohl zu erheblichen Mehrbelastungen führen.

In Fällen, in denen die pauschale Besteuerung zu überhöhten Belastungen führt, kann zwar grundsätzlich auf das Führen eines Fahrtenbuchs zurückgegriffen werden. Die Anforderungen an ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch werden aber von Verwaltung und Rechtsprechung so hoch angesetzt, dass dies oft derzeit keine realistische Alternative mehr darstellt.

Ausblick

Detaillierte Ausführungen werden wir gern zu konkreten Formulierungsvorschlägen für eine Gesetzesänderung vorlegen. Ob und wie der Gesetzgeber die Besteuerung von Dienstwagen neu regelt, ist selbstverständlich eine politische Entscheidung. In der Diskussion um eine Ausgestaltung von Maßnahmen sollten aber weder steuersystematische Aspekte noch zu erwartende wirtschaftliche Konsequenzen außer Acht gelassen werden.

Mit freundlichen Grüßen
i. V.

Jörg Schwenker
Geschäftsführer