

VDA Verband der Automobilindustrie e.V. · Postfach 8 04 62 · 10004 Berlin

Herrn
Dr. Volker Wissing, MdB
Vorsitzender des Finanzausschusses
des Deutschen Bundestages
Platz der Republik
11011 Berlin

per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Behrenstr. 35
10117 Berlin

+49 30 897842-0
+49 30 897842-600

info@vda.de
www.vda.de
Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
Va

Durchwahl
-270

Mail-Adresse
vanscheidt@vda.de

Datum
24.9.2010

Entwurf eines Jahressteuergesetzes 2010 (JStG 2010)

Hier: Vereinfachung der Firmenwagenbesteuerung

Sehr geehrter Herr Dr. Wissing,

für die Einladung zur Anhörung des Finanzausschusses zum Entwurf eines Jahressteuergesetzes 2010 möchten wir Ihnen vielmals danken.

Unserer Ansicht nach kommt der Vereinfachung der Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen eine ganz besondere Bedeutung zu. Dies gilt für alle Dienst- und Firmenwagennutzer und damit für die gesamte Wirtschaft ebenso wie für die Verwaltung. Wir begrüßen daher die in der Stellungnahme zum geplanten Jahressteuergesetz 2010 gegebene Empfehlung des Bundesrates zur Vereinfachung der Dienst-/Firmenwagenbesteuerung, die weitgehend dem Rechtsgutachten der Professoren Jesse und Musil, Universität Potsdam, (siehe Anlage) entspricht.

Mit der zur Prüfung vorgeschlagenen Abschaffung des 0,03 % - Zuschlags für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei gleichzeitigem Wegfall der Entfernungspauschale für diese Firmenwagen und der Beibehaltung der bewährten 1 v.H.-Regelung und der Fahrtenbuchmethode würden die Leitgedanken des Koalitionsvertrages folgerichtig umgesetzt: Das Besteuerungsverfahren würde erheblich vereinfacht und gleichzeitig eine sachgerechtere Besteuerung sichergestellt.

Bei Abschaffung des 0,03 % - Zuschlags würden zahlreiche komplizierte und streitanfällige Regelungen wegfallen. Die beigefügte Liste mit 10 Beispielen aus der Praxis verdeutlicht, zu welchen immensen Vereinfachungen dieser Vorschlag führt. So würden zahlreiche Ermittlungs-, Mitteilungs- und Prüfungspflichten entfallen. Verwirrende und streitanfällige Differenzierungen zwischen Zuschlagsregelung und Entfernungspauschale bei Nutzungstagen und Wegstrecken würden ebenso der Vergangenheit angehören wie Feststellungen zur regelmäßigen Arbeitsstätte. Gerade bei Außendienstmitarbeitern bedeutet dies eine enorme Vereinfachung.

24.09.10
Unser Zeichen Va
Seite 2

Der Vorschlag entlastet sowohl die Unternehmen und ihre Beschäftigten als auch die Finanzverwaltung. Zudem würden erforderliche Anpassungen an die neuere Rechtsprechung zum 0,03 % - Zuschlag folgerichtig umgesetzt. Er weist den erforderlichen Ausweg aus dem Dilemma zwischen der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs zu dem Zuschlag für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, die auf eine Abmilderung einer Übermaßbesteuerung abzielt, und den hierzu ergangenen Nichtanwendungserlassen der Finanzverwaltung, die darin einen Widerspruch zum Vereinfachungscharakter der 1 v.H.-Regelung sehen.

Der Verzicht auf den 0,03 % - Zuschlag bei gleichzeitigem Wegfall des Werbungskostenansatzes der Entfernungspauschale führt zu mehr Steuergerechtigkeit, weil die Besteuerung der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte auf die typisierten Grenzkosten dieser Fahrten beschränkt werden kann. Der gesamte Vorteil aus der Überlassung eines Dienst-/ Firmenwagens ist über alle Fahrzeugklassen durch den 1 v.H.-Wert hinreichend abgedeckt. Es ist auch zu bedenken, dass das Dienst- und Firmenwagensegment keineswegs eine Domäne der großen Fahrzeuge ist, wie ein Blick auf die Neuzulassungen zeigt. So beträgt der Anteil der Oberklasse lediglich 1,5 %. Rund 2/3 (65 %) aller Dienst und Firmenwagen entfallen auf kleinere Fahrzeuge (Kleinstwagen, Mini-Van, Kleinwagen, Fahrzeuge aus der Kompakt- und Mittelklasse).

Man muss auch sehen, dass es sich beim Zuschlag um eine Sonderbelastung handelt, die in vergleichbaren anderen Staaten nicht erhoben wird. Eine Streichung der Zuschlagsregelung würde daher auch der internationalen Besteuerungspraxis entsprechen.

Unserer Ansicht nach sollte die Chance zur Vereinfachung der Dienst-/ Firmenwagenbesteuerung genutzt werden. Denn mit der Umsetzung des Vorschlags würde eine grundlegende Vereinfachung des Steuerrechts erreicht und der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs Rechnung getragen. Untersuchungen des VDA zeigen, dass unter Berücksichtigung der Rechtsprechung eine annähernd aufkommensneutrale Umsetzung möglich ist. Hinzu kommt, dass der Vorschlag Bürger, Unternehmen und Verwaltung von erheblichen Bürokratiekosten entlastet.

Wir würden uns freuen, wenn der Vorschlag zur Vereinfachung der Dienst-/ Firmenwagenbesteuerung die Unterstützung durch den Finanzausschuss des Deutschen Bundestages findet.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE



Klaus Bräunig
Geschäftsführer

i.V.



Hans-Joachim Vanscheidt
Leiter der Abteilung Steuern und Zölle

Anlagen

Firmenwagenbesteuerung

Lösungsansätze zur Vereinfachung der Besteuerung der privaten Nutzung von Firmenwagen

Zusammenfassung der Ergebnisse des im Auftrag des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) erstellten Rechtsgutachtens „Lösungsansätze zur Vereinfachung der Besteuerung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs bei der Einkommensteuer“ von Prof. Dr. Andreas Musil und Prof. Dr. Lenhard Jesse, Universität Potsdam.

Berlin, 21. Mai 2010

Inhalt

Vorwort.....	3
Gesetzliche Grundlagen.....	4
Historische Entwicklung	4
1 Prozent-Methode mit der Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“.....	4
Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte.....	5
Grundsätzlich sachgerechte Typisierung	6
Reformbedürftigkeit der gegenwärtigen Regelungen im Hinblick auf die Grundsätze der Verwaltungsvereinfachung und Steuergerechtigkeit.....	8
Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“	8
Vorschriften zu den Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte und zu Familienheimfahrten	9
Lösungsansätze	11
Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“	11
Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte und Familienheimfahrten.....	13

Vorwort

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und FDP für die 17. Legislaturperiode ist vorgesehen, im Interesse der Steuervereinfachung die Angemessenheit der Besteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Fahrzeuge zu überprüfen. Da sich die bestehenden Regelungen im Grundsatz bewährt haben, kann es nach Ansicht der Automobilindustrie nicht darum gehen, eine grundlegende Neuausrichtung vorzunehmen. Vielmehr geht es um strukturelle Entlastungen, die zur Vereinfachung und Entbürokratisierung des Steuerrechts beitragen. Konkret spricht sich der VDA dafür aus, bei Versteuerung nach der 1 v.H.-Methode den **Zuschlag für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte/Betriebsstätte abzuschaffen und im Gegenzug die Entfernungspauschale zu streichen**. Mit dieser Maßnahme würde eine spürbare Vereinfachung der Firmenwagenbesteuerung erreicht, ohne dass die bewährte Grundsystematik der 1 Prozentmethode angetastet wird.

Der VDA stützt sich dabei auf ein **Rechtsgutachten** von Prof. Dr. Andreas Musil und Prof. Dr. Lenhard Jesse, Universität Potsdam, zum Thema **„Lösungsansätze zur Vereinfachung der Besteuerung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs bei der Einkommensteuer“**.

Gegenstand des Gutachtens ist die Frage, inwieweit die Vorschriften in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2, § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 6 Satz 3 EStG und § 8 Abs. 2 Sätze 2, 3 und 5 EStG zur Besteuerung des Vorteils aus der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs in ihrer derzeitigen Ausgestaltung der Steuervereinfachung und Steuergerechtigkeit dienen. Hintergrund sind dabei die Ausführungen auf Seite 12 des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und FDP vom 26.10.2009, wonach zur spürbaren Vereinfachung des Steuerrechts und zur Befreiung von unnötiger Bürokratie die Angemessenheit der Besteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Fahrzeuge überprüft werden soll.

Nachfolgend sind die Untersuchungsergebnisse und Lösungsansätze des Gutachtens zusammengefasst.

Gesetzliche Grundlagen

Die private Nutzung eines Gegenstandes des Betriebsvermögens durch den Einzelunternehmer stellt eine **Entnahme** dar, die bei der Ermittlung des steuerlichen Gewinns gewinnerhöhend zu berücksichtigen ist. Systematischer Ausgangspunkt für die Bewertung der Nutzungsentnahme im Rahmen der Gewinnerkunftsarten ist der durch die Privatfahrten veranlasste Anteil an den gesamten Aufwendungen für das Kraftfahrzeug. Gesetzliche Grundlage für die Besteuerung des Vorteils aus der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs durch einen Arbeitnehmer ist die Vorschrift des § 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EStG, weil die unentgeltliche Überlassung eines Kraftfahrzeugs eine aus dem Dienstverhältnis fließende Zuwendung eines **geldwerten Vorteils** darstellt (Sachlohn). Systematischer Ausgangspunkt für die Ermittlung des geldwerten Vorteils bei Arbeitnehmern ist der objektive Wert des Sachbezugs. Für die Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte und für die zweite oder weitere Familienheimfahrten sind zusätzliche nichtabziehbare Betriebsausgaben bzw. ein zusätzlicher geldwerter Vorteil anzusetzen.

Historische Entwicklung

1 Prozent-Methode mit der Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“

Die **1 Prozent-Methode** hat ihren Ursprung in gleichlautenden Erlassen der Oberfinanzdirektionen (OFD) von Ende des Jahres 1972 und Jahresbeginn 1973. Nach diesen Verfügungen waren zu einer einheitlichen steuerlichen Behandlung bei der Ermittlung des geldwerten Vorteils entweder eine Aufteilung der Gesamtaufwendungen anhand eines Fahrtenbuches vorzunehmen oder (subsidiär) die seinerzeit in den Einkommensteuer-Richtlinien für den betrieblichen Bereich geltende Schätzungsregelung entsprechend anzuwenden. Erfolgte eine Ermittlung nicht nach diesen Grundsätzen, sollte es nicht zu beanstan-

den sein, wenn der **geldwerte Vorteil** mit monatlich **1 Prozent des abgerundeten Kaufpreises des Kraftfahrzeugs** angenommen wurde. Als Kaufpreis galt dabei – auch bei Gebrauchtwagen – der im Zeitpunkt der Erstzulassung maßgebende Listenpreis. Nach einer Übernahme in andere Verwaltungsanweisungen fand diese Grundkonzeption schließlich (auch für den betrieblichen Bereich) **Eingang in das Jahressteuergesetz 1996**.

Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte

Die Vorschriften zur teilweisen Nichtabziehbarkeit der Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bei den Gewinneinkunftsarten gehen auf die **Einführung einer Kilometerpauschale** für Aufwendungen von Arbeitnehmern für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte im **Jahr 1966** zurück. Ein Teil der Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte gehörten danach fortan zu den nichtabziehbaren Betriebsausgaben. Für den Bereich der Arbeitnehmerbesteuerung bestimmten erstmals gleichlautende Erlasse der obersten Finanzbehörden der Länder aus dem Jahr 1967, dass dem Arbeitslohn ein geldwerter Vorteil hinzuzurechnen ist, sofern ein Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ein Kraftfahrzeug für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte unentgeltlich zur Verfügung stellt. Der Gesetzgeber des **Jahressteuergesetzes 1996** ging später ebenfalls davon aus, dass der geldwerte Vorteil in Höhe von 1 Prozent für die Gruppe der Arbeitnehmer die private Nutzung für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. für Familienheimfahrten allein noch nicht abdeckt. Demgegenüber betont der *BFH* in zwei Entscheidungen vom 04.04.2008 zu den Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte eines Arbeitnehmers, dass die Zuschlagsregelung des § 8 Abs. 2 Satz 3 EStG nicht die Funktion habe, eine zusätzliche (private) Nutzung des Kraftfahrzeugs zu bewerten, sondern einen **Ausgleich für abgezogene, aber tatsächlich nicht entstandene Erwerbsaufwendungen** bezwecke.

Grundsätzlich sachgerechte Typisierung

Bei der **1 Prozent-Methode** insgesamt und auch bei der Anknüpfung an den Wert des Kraftfahrzeugs („**Bruttolistenpreis**“) handelt es sich im Ausgangspunkt um **sachgerechte Typisierungen**, die den Anforderungen des Prinzips der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit dem allgemeinen Gleichheitsgebot in Art. 3 Abs. 1 GG entsprechen. Die dabei vom Gesetzgeber getroffenen Annahmen treffen aber nicht in jeder Hinsicht zu:

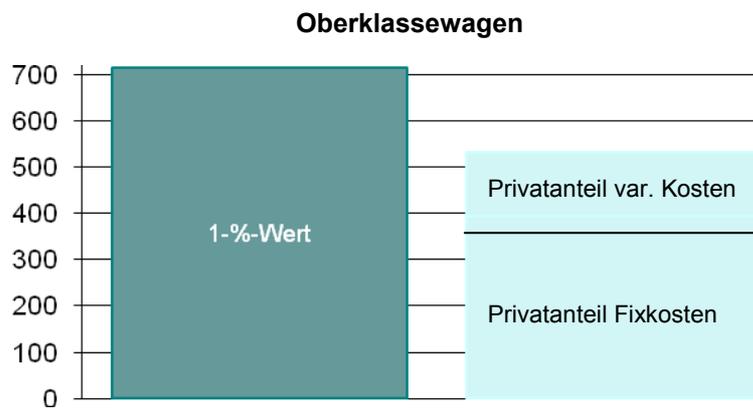
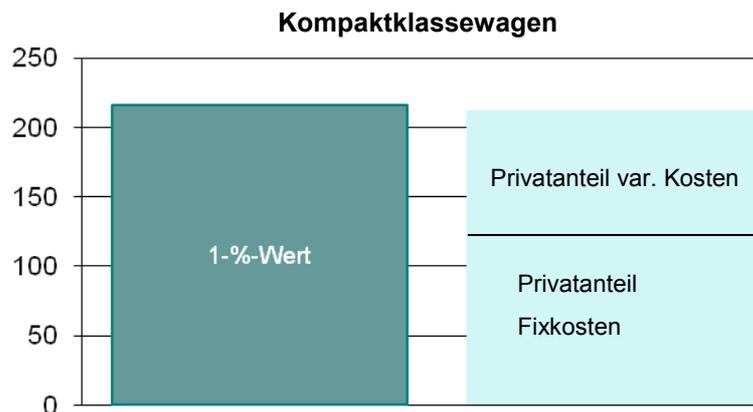
Der Gesetzgeber und die Finanzverwaltung gehen bei dem Ansatz von 1 Prozent von einer **durchschnittlichen Privatnutzung des Kraftfahrzeugs von 12.000 km im Jahr (1.000 km im Monat)** aus. Dieser Ansatz dürfte in vielen Fällen vor allem deshalb **zu hoch** sein, weil insbesondere Außendienstmitarbeiter und berufliche Vielfahrer nur sehr eingeschränkte private Nutzungsmöglichkeiten für überlassene betriebliche Kraftfahrzeuge haben. Hinzu kommt, dass in diesen Fällen für die anderen in demselben Haushalt lebenden Personen (vor allem Ehepartner, Kinder) in der Regel ein eigenes Fahrzeug unterhalten wird, sodass sich die Privatfahrten auf mehrere Fahrzeuge verteilen. Darüber hinaus werden Urlaubsfahrten mit weiten Fahrtstrecken oftmals zunehmend mit anderen Verkehrsmitteln (Stichwort: Billigflieger) durchgeführt.

Soweit der „**Bruttolistenpreis**“ auch als Indikator für die mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zusammenhängenden variablen Aufwendungen dienen soll, trifft diese Annahme des Gesetzgebers hingegen nach wie vor zu.

Der Ansatz der privaten Nutzung mit **monatlich 1 Prozent des „Bruttolistenpreises“** durch die 1 Prozent-Methode **ist tendenziell zu hoch bemessen**. Dies folgt aus einer Gegenüberstellung des nach der 1 Prozent-Methode ermittelten pauschalen Entnahmewerts bzw. geldwerten Vorteils mit dem auf die Privatnutzung tatsächlich entfallenden Anteil an den Gesamtkosten.

Prüfung der Angemessenheit

Prämissen: 24.000 km Jahresleistung, Anteil Privatnutzung rd. 50 % (ohne Fahrten W/A)
(Kostenberechnungen durch VDA auf Basis der ADAC-Autokosten)



Zu berücksichtigen ist dabei allerdings auch, dass es sich bei der 1 Prozent-Methode und den Vorschriften für die Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte und zu Familienheimfahrten um widerlegbare Typisierungen handelt, weil dem Steuerpflichtigen die Ermittlung des Nutzungsvorteils (wahlweise) nach der **Fahrtenbuchmethode** offensteht. Der Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers ist bei widerlegbaren Typisierungen größer als bei unwiderlegbaren Typisierungen, weshalb die Vorschriften (noch) als verfassungsgemäß angesehen werden können.

Reformbedürftigkeit der gegenwärtigen Regelungen im Hinblick auf die Grundsätze der Verwaltungsvereinfachung und Steuergerechtigkeit

Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“

Der „**Bruttolistenpreis**“ stimmt in vielen Fällen nicht mehr mit dem tatsächlich entrichteten Kaufpreis für ein Kraftfahrzeug überein. Dies bedeutet, dass der „Bruttolistenpreis“ regelmäßig auch nicht mehr den objektiven Wert des Kraftfahrzeugs und damit dessen zutreffenden Nutzungswert wiedergibt. Durch die veränderten Marktbedingungen entspricht die **Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“** gleichzeitig **nicht mehr vollständig dem Gebot realitätsgerechter Tatbestandsgestaltung**. Die vom Gesetzgeber ursprünglich verfolgte Absicht, mit der Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“ eine vereinfachende aber gleichzeitig auch sachgerechte Bewertung der Nutzungsentnahme bzw. des geldwerten Vorteils zu erreichen, kann durch die tatsächlichen Entwicklungen am Automobilmarkt nicht mehr in vollem Maße verwirklicht werden.

Die mit der Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“ beabsichtigte Verwaltungsvereinfachung kann oftmals nicht mehr erreicht werden, weil die Steuerpflichtigen die Fahrtenbuchmethode wählen, die zu keiner typisierenden Ermittlung führt, sondern den Steuerpflichtigen besondere Nachweisanforderungen auferlegt. Die mit der Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“ erreichbare Besteuerungsvereinfachung führt somit im Ergebnis entweder dazu, dass **mit der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und der Steuergerechtigkeit kollidierende Besteuerungsergebnisse eintreten** oder **die Verwaltungsvereinfachung durch Wahl der Fahrtenbuchmethode weitgehend entfällt**.

Vorschriften zu den Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte und zu Familienheimfahrten

Die Regelungen zu den Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte werden den ursprünglich beabsichtigten Zwecken der **Verwaltungsvereinfachung und Steuergerechtigkeit** in vielerlei Hinsicht **nicht mehr gerecht**.

Dies betrifft insbesondere Schwierigkeiten bei der Ermittlung der **regelmäßigen Arbeitsstätte** bei Arbeitnehmern und das bei mehreren regelmäßigen Arbeitsstätten auftretende Erfordernis einer Einzelermittlung der mit dem Kraftfahrzeug **durchgeführten Fahrten** zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. In diesen Fällen lässt sich entgegen des Gesetzeszwecks mit der jetzigen 1 Prozent-Methode **keine spürbare Verwaltungsvereinfachung** erreichen.

Darüber hinaus kann die Anwendung der Vorschriften zu den Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte und zu Familienheimfahrten auch zu mit dem Prinzip der **Steuergerechtigkeit nicht zu vereinbarenden** Besteuerungsergebnissen führen. In ihrer derzeitigen Ausgestaltung führen die Vorschriften insbesondere zu einer **steuerlichen Benachteiligung** von **Wenigfahrern**, Steuerpflichtigen mit sog. „**Home Office**“-Arbeitsplätzen und in Fällen **doppelter Haushaltsführung**.

Hiervon abgesehen lässt sich allgemein feststellen, dass der **Ansatz mit 0,03 Prozent** je Entfernungskilometer die durch diese Fahrten verursachten **Grenzkosten übersteigt und deshalb zu hoch ist**.

Durchschnittliche Grenzkosten für Einzelfahrten je Fahrzeugklassengruppen (zusätzliche variable Kosten)

Gemittelter Durchschnitt über alle Klassen = **15,18 Cent pro km**

(lt. Berechnung ADAC – Stand März 2010)

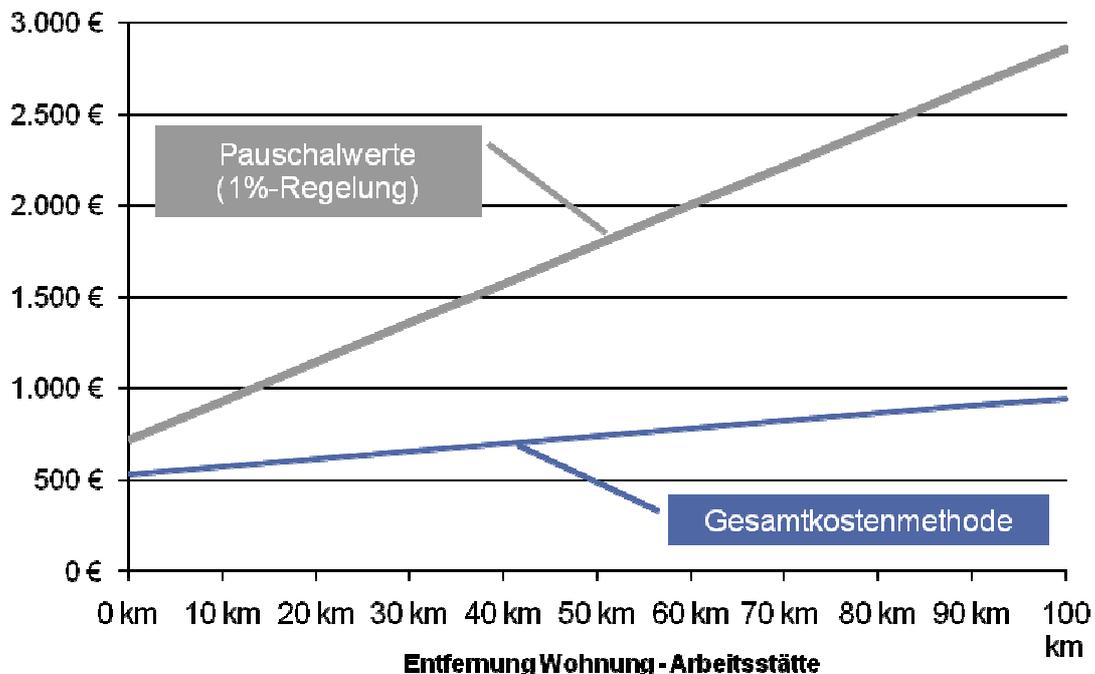
Fahrprofil	Kleinst-/ Kleinwagen	Untere Mittel- klasse	Mittelklasse	Obere Mittel- klasse	Oberklasse
	Cent pro km	Cent pro km	Cent pro km	Cent pro km	Cent pro km
30.000 km/ 3 Jahre (ND)	11,4	13,0	15,1	16,9	19,5

Über 2/3 der Neuzulassungen im Dienstwagensegment sind Diesel-Pkw. Bei Diesel-Pkw liegen die Zusatzkosten im Regelfall deutlich niedriger.

Zusätzliche variable Kosten: Kosten für Einzelfahrten, wenn ohnehin ein Fahrzeug gehalten wird (ohne Fixkosten - nur die Betriebskosten sowie Werkstatt- und Reifenkosten) Die angegebenen Werte beziehen sich in Cent pro Kilometer über nachstehende Haltedauer/Laufleistungen inkl. Umsatzsteuer.

Während bei Anwendung der 1 Prozent-Methode die für die rein privaten Fahrten entstehenden Kosten isoliert noch annähernd zutreffend abgebildet werden, ergeben sich durch die Zuschlagsregelung zu den Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte in der Kumulation deutlich zu hohe Bewertungsansätze. Die im Rahmen der Zuschlagsregelungen (zu hoch) angesetzten Werte werden auch durch die Entfernungspauschale nicht hinreichend kompensiert. Die zu hohen Bewertungsansätze verschärfen sich dabei mit zunehmender Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte.

Übermaßbesteuerung infolge des Zuschlags für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte



Lösungsansätze

Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“

- **Vornahme eines festen Abschlags vom „Bruttolistenpreis“**

Bei der Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“ handelt es sich um eine gesetzgeberische Typisierung zum Zwecke der Verwaltungsvereinfachung, die mittlerweile **nicht mehr** in jeder Hinsicht den Erfordernissen der **Steuergerechtigkeit** Rechnung trägt, weil der „Bruttolistenpreis“ in vielen Fällen nicht mehr mit dem tatsächlich entrichteten Kaufpreis (Anschaffungskosten) für ein Kraftfahrzeug übereinstimmt. Hinsichtlich der Anknüpfung an den „Bruttolistenpreis“ könnte dem Aspekt der Steuergerechtigkeit somit dadurch wieder mehr Gewicht

verschafft werden, indem zwar der „Bruttolistenpreis“ **als Anknüpfungspunkt** für die Berechnung des Nutzungsvorteils **beibehalten wird**, von dem „Bruttolistenpreis“ jedoch gleichzeitig ein **fester prozentualer Abschlag** vorgenommen wird.

- **Bruttolistenpreis und Angebotspreis**

Mit dem Ansatz der **tatsächlichen Anschaffungskosten** anstelle des „Bruttolistenpreises“ als Bemessungsgrundlage für die 1 Prozent-Methode könnte das angestrebte Ziel der Steuervereinfachung nicht erreicht werden, weil die tatsächlichen Anschaffungskosten aufwendig im Einzelfall ermittelt werden müssten. Besondere Probleme würden auch in den Fällen des Leasing entstehen. Schließlich stehen einem solchen Ansatz auch Aspekte der Steuergerechtigkeit entgegen, weil die steuerliche Bemessungsgrundlage so dem Verhandlungsgeschick der Vertragsparteien unterstellt würde und im Bereich der Arbeitnehmerbesteuerung ein unterschiedlicher geldwerter Vorteil für identische Fahrzeuge entstehen könnte.

Ebenso abzulehnen ist eine Anknüpfung an den **Angebotspreis** in Anlehnung an die Besteuerung sog. „Jahreswagenrabatte“. Eine Anknüpfung an den Angebotspreis setzt ebenfalls eine aufwendige und streitanfällige Ermittlung seitens der Finanzverwaltung voraus, die dem Ziel der Steuervereinfachung widerspricht. Die **Vereinfachungsregelung in dem BMF-Schreiben zu sog. „Jahreswagenrabatten“**, wonach als Endpreis der Preis angenommen werden kann, der sich ergibt, wenn 80 Prozent des Preisnachlasses, der durchschnittlich beim Verkauf an fremde Letztverbraucher im allgemeinen Geschäftsverkehr tatsächlich gewährt wird, von dem empfohlenen Preis abgezogen wird, ist **nur in dem Verhältnis zwischen einem Kraftfahrzeughersteller und seinen eigenen Mitarbeitern praktikabel und sachgerecht**. Einem anderen Arbeitgeber stehen die hierfür erforderlichen Informationen nicht zur Verfügung.

Zuletzt kommt auch eine **Anpassung der „Bruttolistenpreise“** durch die Kraftfahrzeughersteller **nicht in Betracht**, weil dies zur Vermeidung von Marktstörungen ein koordiniertes Vorgehen sämtlicher Marktteilnehmer erforderlich machte, das jedoch kartellrechtlichen Bedenken begegnet.

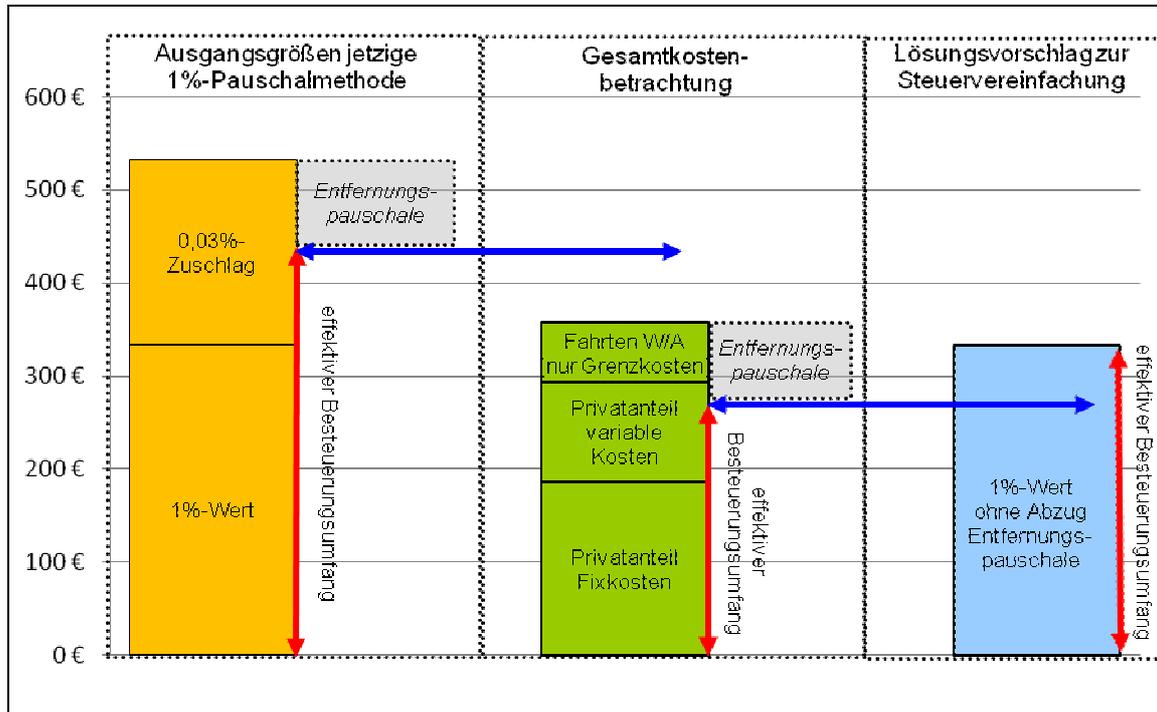
Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte und zu Familienheimfahrten

- **Lösungsvorschlag: Aufhebung der Zuschlagsregelung und korrespondierende Abschaffung des Betriebsausgaben- bzw. Werbungskostenabzugs**

Eine gleichermaßen der Steuervereinfachung und Steuergerechtigkeit entsprechende Umgestaltung der Regelungen zu den Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte und zu Familienheimfahrten könnte darin bestehen, auf der einen Seite die **Zuschlagsregelung** für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte und für die zweite oder zusätzliche Familienheimfahrten **aufzuheben**, auf der anderen Seite für die Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte bzw. Arbeitsstätte dann aber auch **keinen Werbungskosten- bzw. Betriebsausgabenabzug** mehr zuzulassen.

Angemessenheit der 1%-Regelung bei Mittelklassewagen

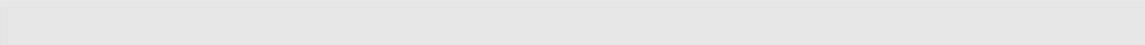
Prämissen: Bruttolistenpreis 33.325 EUR; Entfernung W/A = 20 Km;
(Kostenberechnungen durch VDA auf Basis ADAC-Autokosten)



Eine solche Streichung würde einen **bedeutenden Beitrag zur Steuervereinfachung** leisten, weil die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte gerade in den Fällen mehrerer regelmäßiger Arbeitsstätten und zusätzliche Familienheimfahrten nicht mehr einzeln erfasst werden müssten. Darüber hinaus würde der im Anschluss an die neuere Rechtsprechung des *BFH* entstandene Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der **sachgerechten Berücksichtigung des „Park and ride“** und **nur gelegentlichen Fahrten zu einer weit entfernt liegenden regelmäßigen Arbeitsstätte (Außendienstmitarbeiter)** entfallen.

Im Übrigen könnte die **Grundsystematik der 1 Prozent-Methode unangetastet bleiben**, da der pauschale Ansatz mit 1 Prozent fortan die gesamte private Nutzung des Kraftfahrzeugs abdecken würde. Die **Fahrtenbuchmethode** müsste aus Gründen des verfassungsrechtlichen Leistungsfähigkeitsprinzips **ebenfalls parallel hierzu erhalten bleiben**, um den Steuerpflichtigen im Einzelfall den Nachweis einer geringeren Nutzungsentnahme bzw. eines geringeren geldwerten Vorteils offenzuhalten. Die Regelungen zur Entfernungspauschale blieben bei Wahl der Fahrtenbuchmethode unberührt.

Aspekte der Steuergerechtigkeit stehen einer solchen Streichung nicht entgegen, weil der Betrag der Entfernungspauschale regelmäßig die durch diese Fahrten entstehenden zusätzlichen Aufwendungen (Grenzkosten) für das Kraftfahrzeug abdeckt. Schließlich zeigt auch ein **internationaler Vergleich** der Besteuerung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs, dass die in der Bundesrepublik Deutschland geschaffene Zuschlagsregelung für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. Betriebsstätte und zu Familienheimfahrten einzigartig ist. **Eine Streichung der Zuschlagsregelungen würde damit auch der internationalen Besteuerungspraxis entsprechen.**



VDA-Vorschlag

In den Koalitionsvereinbarungen von CDU, CSU und FDP ist im Kapitel Steuervereinfachung vorgesehen, dass die Angemessenheit der Besteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Fahrzeug überprüft werden soll.

Da sich die geltende Besteuerung der Privatnutzung von Firmenwagen im Grundsatz bewährt hat, geht es hier nicht um eine grundlegende Neuausrichtung. Vielmehr geht es um überschaubare Korrekturen, die unter Beibehaltung der bewährten 1 v.H.-Regelung den geänderten Marktverhältnissen Rechnung tragen und zu einer Steuervereinfachung führen.

Leitgedanke ist es, die politischen Ziele

- Steuervereinfachung und
- angemessene Besteuerung/Steurgerechtigkeit

zu verbinden und die Vorgaben der Koalitionsvereinbarung umzusetzen

Zur Erreichung dieser Ziele schlägt der VDA - gestützt auf ein Rechtsgutachten der Professoren Musil und Jesse „Lösungsansätze zur Vereinfachung der Besteuerung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs bei der Einkommensteuer“ - vor, bei der Versteuerung nach der 1 v.H.-Methode den 0,03 Prozent - Zuschlag für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte/Betriebsstätte auf der Einnahmenseite abzuschaffen und im Gegenzug auf der Ausgabenseite die Entfernungspauschale bei Anwendung der 1 v.H.-Regelung zu streichen.

Entbürokratisierung und Rückkehr zu einer angemessenen Besteuerung bei der Dienstwagen-/Firmenwagengestellung - Vereinfachungseffekte am Beispiel von 10 Fallgruppen -

Leitgedanke des Vorschlags des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) zur Dienst-/ und Firmenwagenbesteuerung ist es, die politischen Ziele

- Steuervereinfachung und
 - angemessene Besteuerung/Steuererechtigkeit
- zu verbinden und die Vorgaben der Koalitionsvereinbarung umzusetzen.

Dies kann nach dem VDA-Vorschlag dadurch erreicht werden, dass auf der Einnahmenseite der Zuschlag für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte/Betriebsstätte sowie im Gegenzug auf der Ausgabenseite die Entfernungspauschale gestrichen werden. Im Übrigen wird an der Grundsystematik der geltenden Dienstwagen-/Firmenwagenbesteuerung festgehalten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die 1 Prozent-Methode als typisierende Pauschalregelung wieder zu akzeptablen Ergebnissen führt, was insbesondere im Massenverfahren von elementarer Wichtigkeit ist. Nur durch eine sachgerechte Typisierung und Pauschalierung werden steuerliche Rahmenbedingungen erreicht, die der stetig steigenden Mobilität in der modernen Arbeitswelt Rechnung tragen und das Steuerrecht praktikabel ausgestalten.

Der im VDA-Vorschlag aufgezeigte konsequente Bürokratieabbau zeigt sich insbesondere in den nachfolgenden 10 Fallgruppen. Die Vorteile des VDA-Vorschlags gegenüber dem geltenden Recht werden danach jeweils an Hand von prägnanten und typischen Beispielen verdeutlicht.

1. Fahrtenbuch-/Gesamtkostenmethode verdrängt zunehmend die als Regelfall vorgesehene 1 Prozent-Methode
2. Außendienstmitarbeiter (1) – Begründung einer regelmäßigen Arbeitsstätte
3. Außendienstmitarbeiter (2) – Ungleichmäßiges Aufsuchen der Arbeitsstätte
4. Unternehmer mit mehreren Standorten/Arbeitnehmer mit mehreren Arbeitsstätten
5. Home-Office-Fälle
6. Park-and-Ride-Fälle
7. Steuerpflichtige Familienheimfahrten versus steuerfreier Verwandtenbesuch
8. Differenzierungen zwischen Zuschlagsregelung und Entfernungspauschale bei Nutzungstagen und Wegstrecken
9. Poolfahrzeuge
10. Dienstwagen für Teilzeitkräfte

Für alle diese Fallgruppen gilt: Der VDA-Vorschlag beseitigt Bürokratie und stellt gleichzeitig eine angemessene Besteuerung sicher. Sowohl das Lohnsteuerabzugsverfahren als auch das Veranlagungsverfahren werden nachhaltig vereinfacht.

1. Fahrtenbuch-/Gesamtkostenmethode verdrängt zunehmend die als Regelfall vorgesehene 1 Prozent-Methode

Beispiel:

Ein Angestellter nutzt seinen Dienstwagen an 5 Tagen in der Woche für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit einer Wegstrecke von 20 Kilometer. Von der Gesamtjahreslaufleistung von 15.000 Kilometern entfallen rund 50 % auf dienstliche Fahrten. Der Arbeitgeber besteuert die Kraftfahrzeuggestellung nach der 1 Prozent-Methode, um Haftungsrisiken zu vermeiden.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht:

Der Vorteil der Fahrtenbuch-/Gesamtkostenmethode gegenüber der Pauschalregelung nimmt mit jedem Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte überproportional zu. Deshalb ist es für den Arbeitnehmer selbst in Standardfällen vorteilhaft, beim Arbeitgeber seinen arbeitsrechtlichen Anspruch auf Mitteilung der Gesamtkosten geltend zu machen, damit in der Einkommensteuerveranlagung die niedrigeren Wertansätze nach der Fahrtenbuch-/Gesamtkostenmethode zum Ansatz kommen. Dies verursacht zusätzlichen Verwaltungsaufwand bei Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Finanzverwaltung, weil letztlich derselbe geldwerte Vorteil anhand von zwei Bewertungsmethoden durch exerziert werden muss.

VDA:

Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind bei der 1 Prozent-Methode weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabenseite zu erfassen.

- Eine Übermaßbesteuerung wird verhindert; eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt.
- Unnötiger Verwaltungsaufwand wird vermieden: Die 1 Prozent-Methode wird im erforderlichen Maß wieder zum Regelanwendungsfall, die Fahrtenbuch-/Gesamtkostenmethode dient als Escape-Regelung.

2. Außendienstmitarbeiter (1) – Begründung einer regelmäßigen Arbeitsstätte

Beispiel:

Ein Monteur sucht den Betriebssitz seines Arbeitgebers üblicherweise an weniger als einem Tag pro Woche zur Abholung von Ersatzteilen auf. Wegen einer In-House-Schulung im November 2010 überschreitet er die Grenze von 46 Tagen im Jahr.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht: Es besteht die unwiderlegliche Vermutung einer regelmäßigen Arbeitsstätte. Für jeden Monat des Jahres 2010 ist der volle Zuschlag in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen; die bisherigen Gehaltsabrechnungen sind zu korrigieren. Die Entfernungspauschale kann nur für die Tage einkommensmindernd berücksichtigt werden, an denen der Arbeitnehmer den Betriebssitz tatsächlich aufgesucht hat.

Auffassung BFH¹: Für jeden Tag, an dem die Arbeitsstätte aufgesucht wird, ist ein Zuschlag in Höhe von 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen. Die Entfernungspauschale ist für die Tage der tatsächlichen Nutzung des Dienstwagens für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte einkommensmindernd zu berücksichtigen.

VDA: Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabenseite zu erfassen.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Arbeitnehmer bzw. Dokumentations- und Prüfungspflichten für Arbeitgeber können entfallen. Ebenso entfallen Rückrechnungen in der Gehaltsabrechnung.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.

¹ Die abweichende Rechtsauffassung des Bundesfinanzhofes wurde vom Bundesfinanzministerium mit einem Nichtanwendungserlass belegt.

3. Außendienstmitarbeiter (2) – Ungleichmäßiges Aufsuchen der Arbeitsstätte

Beispiel:

Ein Monteur sucht den Betriebssitz seines Arbeitgebers üblicherweise an mehr als einem Tag pro Woche zur Abholung von Ersatzteilen auf. Abhängig vom jeweiligen Einsatzort beim Kunden holt er die Ersatzteile an manchen Tagen am Morgen vor der Fahrt zum Kunden, tagsüber zwischen zwei Kundenterminen oder am Abend auf dem Nachhauseweg ab.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht: Für jeden Monat ist der volle Zuschlag in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen. Die Entfernungspauschale kann für die Tage, an denen die regelmäßige Arbeitsstätte tatsächlich aufgesucht wurde, einkommensmindernd berücksichtigt werden.

Auffassung BFH²: Für jeden Tag, an dem die Arbeitsstätte aufgesucht wird, ist grundsätzlich ein Zuschlag in Höhe von 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen.

Die Entfernungspauschale ist für die Tage der tatsächlichen Nutzung einkommensmindernd zu berücksichtigen. Konsequenterweise ist ggf. jeweils zusätzlich zu unterscheiden, ob die Hin- und Rückfahrt oder nur eine Wegstrecke zu berücksichtigen ist. Das Aufsuchen der regelmäßigen Arbeitsstätte zwischen zwei Kundenbesuchen bleibt beim Arbeitnehmer auf der Einnahmen- und Ausgabenseite unberücksichtigt, weshalb diese Fahrten vorab auszusondern sind.

VDA:

Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabenseite zu erfassen.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Arbeitnehmer bzw. Dokumentations- und Prüfungspflichten für Arbeitgeber können entfallen.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.

² Die abweichende Rechtsauffassung des Bundesfinanzhofes wurde vom Bundesfinanzministerium mit einem Nichtanwendungserlass belegt.

4. Unternehmer mit mehreren Standorten/Arbeitnehmer mit mehreren Arbeitsstätten

Beispiel:

Ein Unternehmer sucht seine beiden Standorte planmäßig jeweils mindestens an einem Tag in der Woche auf. Der Tätigkeitsort für die weiteren Wochentage richtet sich nach dem jeweiligen Arbeitsanfall.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht:

Für jeden Monat ist der volle Zuschlag in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer zum nächstgelegenen Standort anzusetzen. Für die zusätzlichen Entfernungskilometer zum zweiten Standort ist für jeden Tag, an dem dieser von der Wohnung aus aufgesucht wird, ein Zuschlag in Höhe von 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen. Fahrten zwischen den Standorten bleiben insoweit unberücksichtigt. Die Entfernungspauschale kann jeweils für die Tage, an denen die jeweiligen Standorte tatsächlich aufgesucht wurden, einkommensmindernd berücksichtigt werden.

VDA:

Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabenseite zu erfassen.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Unternehmer bzw. Arbeitnehmer sowie. Dokumentations- und Prüfungspflichten für Arbeitgeber können entfallen.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.

5. Home-Office-Fälle

Beispiel:

Ein Dienst-/Firmenwagennutzer arbeitet im Regelfall an 3 Wochentagen von seiner Wohnung aus (Home-Office). An den beiden anderen Wochentagen arbeitet er im Büro am Sitz des Arbeitgebers.

Gestaltungsanreiz: Der Arbeitgeber mietet vom Arbeitnehmer das Home-Office an.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht: Für jeden Monat ist der volle Zuschlag in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Sitz des Arbeitgebers anzusetzen. Die Entfernungspauschale kann nur für die Tage, an denen die regelmäßige Arbeitsstätte im Betrieb tatsächlich aufgesucht wird, einkommensmindernd berücksichtigt werden.

Gestaltungsanreiz: Nur für die tatsächlichen Fahrten zwischen (Variante) Wohnung und Sitz des Arbeitgebers ist ein Zuschlag in Höhe von 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen.

Auffassung BFH³: Für jede Fahrt zwischen Wohnung und Sitz des Arbeitgebers ist ein Zuschlag in Höhe von 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen. Die Entfernungspauschale ist für die Tage der tatsächlichen Nutzung einkommensmindernd zu berücksichtigen.

VDA: Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind weder auf der Einnahmen,- noch auf der Ausgabenseite zu erfassen.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Arbeitnehmer bzw. Dokumentations- und Prüfungspflichten für Arbeitgeber können entfallen.
- Gestaltungsanreize, die mit einem weiteren finanziellen und hohen administrativen Aufwand (Mietvertrag, Mietzahlung) verbunden wären, werden beseitigt.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.

³ Die abweichende Rechtsauffassung des Bundesfinanzhofes wurde vom Bundesfinanzministerium mit einem Nichtanwendungserlass belegt.

6. Park-and-Ride-Fälle

Beispiel:

Ein Dienst-/Firmenwagennutzer nutzt sein Dienstfahrzeug nur für den Weg zum nächstgelegenen Bahnhof. Die restliche Wegstrecke zum Arbeitsplatz legt er mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht: Aus „Billigkeitsgründen“ kann der pauschale Nutzungswert in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises auf der Grundlage der Entfernung, die mit dem Kraftfahrzeug tatsächlich zurückgelegt worden ist, ermittelt werden, wenn für die restliche Teilstrecke z. B. eine auf den Arbeitnehmer ausgestellte Jahres-Bahnfahrkarte vorgelegt wird. Die Entfernungspauschale kann nach den allgemeinen Regeln für die jeweiligen Teilstrecken, die mit dem Dienstwagen und den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, einkommensmindernd berücksichtigt werden.

VDA:

Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem Dienstwagen sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabenseite zu erfassen. Nachgewiesene Aufwendungen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte können für die entsprechende Teilstrecke mindestens in Höhe der Entfernungspauschale einkommensmindernd berücksichtigt werden.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Arbeitnehmer bzw. Dokumentations- und Prüfungspflichten für Arbeitgeber können entfallen.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.
- Beseitigung einer unsicheren Rechtslage in Gestalt der Billigkeitsmaßnahmen der Verwaltung.

7. Steuerpflichtige Familienheimfahrten versus steuerfreier Verwandtenbesuch

Beispiel:

Ein verheirateter Arbeitnehmer hat am Standort des Arbeitgebers eine Zweitwohnung. Die Wochenenden verbringt er am Hauptwohnsitz mit seiner Familie. Gelegentlich fährt er zusätzlich auch unter der Woche zu seiner Familie.

Variante: Die zusätzlichen Fahrten fallen an, weil er zu Verwandten oder Freunden in der Nähe seines Hauptwohnsitzes fährt.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht: Für jede zusätzliche Familienheimfahrt ist ein Zuschlag in Höhe von 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer zu versteuern. Ein Werbungskostenabzug ist für die Zusatzfahrten nicht möglich.

Variante: Die Fahrt zu den Verwandten oder Freunden ist durch den 1%-Wert abgedeckt. Die Fahrten sind weder auf der Einnahmen- noch auf der Ausgabenseite zu erfassen.

VDA:

Auch die zusätzlichen Familienheimfahrten sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabenseite zu erfassen.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Arbeitnehmer bzw. Dokumentations- und Prüfungspflichten für Arbeitgeber können entfallen.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.

8. Differenzierungen zwischen Zuschlagsregelung und Entfernungspauschale bei Nutzungstagen und Wegstrecken

Beispiel:

Ein Arbeitnehmer nutzt seinen Dienstwagen regelmäßig an 20 Tagen im Monat für Fahrten Wohnung und Arbeitsstätte. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf der kürzesten Wegstrecke nutzt er allerdings eine verkehrsgünstigere, aber 10 km längere Strecke.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht: Auf der Einnahmenseite ist einheitlich ein Zuschlag in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer der kürzesten Wegstrecke anzusetzen. Für die Entfernungspauschale sind die Anzahl der tatsächlichen Fahrten sowie die verkehrsgünstigste (ggf. längere) Wegstrecke maßgeblich.

VDA: Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabenseite zu erfassen. Unterschiede zwischen der Einnahmen- und der Ausgabenseite werden insoweit ausgeschlossen.

- Streit anfällige Abgrenzungsfragen werden vermieden.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.

9. Poolfahrzeuge

Beispiel:

Der Arbeitgeber stellt vier Arbeitnehmern ein betriebliches Fahrzeug auch zur privaten Nutzung zur Verfügung. Die vier Arbeitnehmer wohnen am selben Ort und führen die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem überlassenen Fahrzeug in Fahrgemeinschaft durch.

Rechtsfolgen:

Geltendes Recht: Für jeden Monat ist der volle Zuschlag in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises zu ermitteln und anteilig auf die vier Arbeitnehmer zu verteilen. Der jeweilige Anteil des einzelnen Arbeitnehmers ist mit der Zahl seiner Entfernungskilometer zu multiplizieren und als geldwerter Vorteil anzusetzen. Die Entfernungspauschale kann bei jedem der vier Arbeitnehmer für die Tage, an denen die regelmäßige Arbeitsstätte tatsächlich aufgesucht wurde, jeweils für die gesamte Entfernungsstrecke einkommensmindernd berücksichtigt werden.

VDA:

Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit Dienstwagen sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabe- seite zu erfassen.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Arbeitnehmer bzw. Dokumentations- und Prüfungspflichten (Aufteilung und Zuordnung) für Arbeitgeber können entfallen.

10. Dienstwagen für Teilzeitkräfte

Beispiel:

Eine teilzeitbeschäftigte Dienst-/Firmenwagennutzerin arbeitet regelmäßig an drei Tagen die Woche. An einem Tag in der Woche nutzt sie das betriebliche Fahrzeug für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, im Übrigen zu Kundenbesuchen.

Rechtsfolgen:

BMF:

Für jeden Monat ist der volle Zuschlag in Höhe von 0,03 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen. Die Entfernungspauschale ist nur für die Tage, an denen die regelmäßige Arbeitsstätte tatsächlich aufgesucht wird, einkommensmindernd zu berücksichtigen.

Auffassung BFH⁴:

Für jede Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ist ein Zuschlag in Höhe von 0,002 % des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen. Die Entfernungspauschale kann für die Tage der tatsächlichen Nutzung einkommensmindernd geltend gemacht werden.

VDA:

Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit Dienstwagen sind weder auf der Einnahmen-, noch auf der Ausgabe- seite zu erfassen.

- Umfassende taggenaue Mitteilungspflichten der Arbeitnehmer bzw. Dokumentations- und Prüfungspflichten für Arbeitgeber können entfallen.
- Eine angemessene Besteuerung des Gesamtvorteils bleibt sichergestellt; eine Übermaßbesteuerung wird verhindert.

26.3.2010

⁴ Die abweichende Rechtsauffassung des Bundesfinanzhofes wurde vom Bundesfinanzministerium mit einem Nichtanwendungserlass belegt.