

Vorlage für die Sitzung des Senats am 30.10.2018

„Einbringung einer EntschlieÙung des Bundesrates zur Besteuerung betrieblicher Luxus-PKW“

A. Problem

Aufwendungen für ein Kraftfahrzeug können gemäß § 4 Absatz 4 Einkommensteuergesetz als Betriebsausgabe steuerlich berücksichtigt werden, wenn sie durch den Betrieb veranlasst sind.

Privat veranlasste Aufwendungen sind hingegen grundsätzlich nur dann abzugsfähig, wenn das Gesetz dies ausdrücklich zulässt: im Bereich der Sonderausgaben, der außergewöhnlichen Belastungen und des Familienleistungsausgleichs. Der Abzug ist hier zugelassen, weil die entsprechenden Aufwendungen für die Steuerpflichtigen in der Regel unvermeidbar sind (subjektives Nettoprinzip).

Die Nichtabzugsfähigkeit privaten Aufwands außerhalb der gesetzlich zugelassenen Ausnahmen ist ein zentrales Element der Steuergerechtigkeit.

Ein erhebliches Problem stellen in der Steuerpraxis die verdeckt privat veranlassten Aufwendungen dar, d.h. solche Aufwendungen, die ganz überwiegend privat veranlasst sind, aber gleichwohl als Betriebsausgabe deklariert werden.

Diese Gestaltung ist in besonderem Maße bei der Anschaffung sog. Luxus-PKW festzustellen. Während insgesamt der Anteil der sog. Firmenwagen etwa 2/3 aller Neuzulassungen beträgt¹, liegt im Bereich der Luxus-Limousinen der Firmenanteil deutlich höher (2017: 84% der Oberklasse²). Einige Fahrzeugtypen der Oberklasse werden fast ausschließlich als Firmenwagen angeschafft³. Auch wenn einzelne Unternehmen dies inzwischen untersagen, werden nicht selten auch sog. SUV (Sport Utility Vehicle), Geländewagen und hochwertige Sportwagen als Firmenwagen angeschafft, also Fahrzeugtypen, bei denen die private Veranlassung auf der Hand liegt. Mehr als die Hälfte (51,9%) aller neu zugelassenen SUV und rund 60% der Sportwagen wurden 2017 von gewerblichen Haltern angeschafft.⁴ Ein derartiges

¹ Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); Neuzulassungsstatistik 2017

² KBA, Neuzulassungsstatistik 2017

³ KBA Zulassungsstatistik 2017: insb. Rolls Royce Modelle, z.B. Phantom 98,4%

⁴ KBA, Zulassungsstatistik 2017

Verhalten lässt sich nicht mehr mit Repräsentationsbedürfnissen der Unternehmen oder anderen betrieblichen Gründen erklären; vorrangiges Motiv ist offensichtlich, dass mit der Deklaration als Betriebsvermögen die Kosten des Fahrzeugs zu einem großen Teil auf die Allgemeinheit abgewälzt werden können. Durch die steuerliche Berücksichtigung wird zugleich in besonderem Maße die Anschaffung klimaschädlicher Fahrzeuge mit einem erhöhten Kohlendioxid-Ausstoß subventioniert. Insbesondere SUV, Gelände- und Sportwagen stoßen besonders viel CO₂ aus und überschreiten die EU-Grenzwerte für neue PKW z.T. drastisch.

Das geltende Einkommensteuerrecht enthält keine ausreichenden Regelungen, die diese Verlagerung privaten Aufwands in den betrieblichen Bereich wirksam unterbinden.

§ 4 Absatz 5 Ziffer 7 Einkommensteuergesetz sieht zwar vor, dass betriebliche Aufwendungen, die nach allgemeiner Verkehrsauffassung als unangemessen anzusehen sind, nicht abzugsfähig sind. Hierdurch wird aber lediglich die Korrektur in Einzelfällen ermöglicht. Wegen der Unbestimmtheit des Kriteriums „allgemeine Verkehrsauffassung“ ist die Besteuerung der betrieblich angeschafften Luxus-PKW streitanfällig. § 4 Absatz 5 Ziffer 7 Einkommensteuergesetz ist nicht geeignet, dauerhaft Rechtssicherheit und Rechtsfrieden herzustellen.

Die aus der Finanzrechtsprechung bekannten Fälle zeichnen sich durch eine Würdigung zahlreicher Umstände des Einzelfalls aus. Eine sichere Prognose über steuerliche Absetzbarkeit ist auf Basis dieser Rechtsprechung nicht möglich. Gegeneinander abzuwägende Kriterien sind z.B. neben dem Fahrzeugtyp, dessen Anschaffungskosten und Einsatzüblichkeit in vergleichbaren Betrieben die Größe und Art des Unternehmens, Höhe von Umsatz und Gewinn, die Bedeutung des Aufwands für den Geschäftserfolg, die private Motivation, Hobbys des Unternehmers und die Nutzung sowie die Anzahl der privat genutzten Fahrzeuge. In der Fachliteratur wird die Handhabung der Vorschrift als „eher zufällig“ bezeichnet. Eine gleichmäßige und gerechte Besteuerung ist nicht gewährleistet; hiermit sind vermutlich auch nicht unerhebliche Steuerausfälle verbunden.

Als gesetzgeberische Lösung kommt eine Begrenzung des Betriebsausgabenabzugs in Betracht, der an Kriterien wie Anschaffungskosten, Gewinn, Umsatz oder Schadstoffemission anknüpft.

Am praktikabelsten ist eine betragsmäßige Begrenzung der abzugsfähigen Anschaffungskosten ohne weitere Voraussetzungen, die zu einer entsprechenden Reduzierung der Abschreibungen führt. Die Höhe der Anschaffungskosten hat sich auch in anderen Fällen als leicht handhabbares steuerliches Abgrenzungskriterium bewährt.

Da die Höhe der Anschaffungskosten regelmäßig in einer Korrelation zur Motorstärke des Fahrzeugs und – bei schadstoffemittierenden PKW - seiner Schadstoffemission steht, wird mit einer festen Betragsgrenze für die Einschränkung des Betriebsausgabenabzugs zudem ein ökologischer Lenkungseffekt und damit ein Beitrag zur Reduzierung der Emissionen bewirkt.

Die vorgeschlagene Grenze von 150.000 € trägt zum einen den in der Steuerrechtsprechung anerkannten Repräsentationsbedürfnissen der Unternehmen ausreichend Rechnung. Zugleich begrenzt sie aber wirksam die steuerliche Förderung solcher PKW, deren Anschaffung nach aller Lebenserfahrung in erheblichem Maße privat mitveranlasst ist. Den Unternehmen wird die Anschaffung von teureren PKW nicht untersagt; lediglich die steuerliche Absetzbarkeit wird auf ein angemessenes Maß beschränkt.

Die Beschränkung des Betriebsausgabenabzugs für Luxus-PKW soll in erster Linie der Steuergerechtigkeit dienen. Darüber hinaus wird aber auch die Steuerpraxis deutlich vereinfacht, denn bei klaren Regeln für die steuerliche Absetzbarkeit entfällt ein erhebliches Streitpotential.

B. Lösung

Das Land Bremen bringt nach Abstimmung mit anderen als Mit Antragsteller in Frage kommenden Bundesländern einen Entschließungsantrag in den Bundesrat ein.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Keine. Genderspezifisch ist nicht bekannt.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet.

G. Beschluss

Der Senat setzt seine Beratung bis zum 6. November 2018 aus.