

06.07.12

Antrag

der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf eines Jahressteuergesetzes 2013

Punkt 16 der 899. Sitzung des Bundesrates am 06. Juli 2012

Zu Artikel 2 Nummer 4, 5, 7 und 26 Buchstabe d (§ 4 Absatz 5 Satz 1, § 6 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a, § 8 Absatz 2 Satz 4 und § 52 Absatz 16 Satz 11 EStG) Artikel 30 Absatz 5 (Inkrafttreten)

Der Bundesrat begrüßt den Einbezug von Elektro- und extern aufladbaren Hybrid-elektrofahrzeugen in die 1-Prozent-Regelung bezüglich der Versteuerung von Dienstwagen. Allerdings führt die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung zu einem hohen Verwaltungsaufwand bei der Finanzverwaltung und Prüfungs- und Erklärungsaufwand bei den Steuerpflichtigen. Der Bundesrat bittet daher im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, inwieweit der Gesetzentwurf in Artikel 2 Nummer 4, 5, 7 und 26 Buchstabe d (§ 4 Absatz 5 Satz 1, § 6 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a, § 8 Absatz 2 Satz 4 und § 52 Absatz 16 Satz 11 EStG) zu ändern ist, damit der administrative Aufwand für die Steuerpflichtigen und die Finanzverwaltungen reduziert wird.

Begründung:

Nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG ist die private Nutzung eines Kfz für jeden Kalendermonat mit 1 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattungen einschließlich der Umsatzsteuer anzusetzen. Abweichend davon kann nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 EStG die private Nutzung mit den auf die Privatfahrten entfallenden Aufwendungen angesetzt werden, wenn die für das Kfz insgesamt entstehenden Aufwendungen durch Belege und das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen werden.

Während der Referentenentwurf zum Jahressteuergesetz 2013 einen relativ einfachen und unbürokratischen Nachteilsausgleich bei der Besteuerung des privaten Nutzungsanteils für Elektrofahrzeuge vorsah, bei dem der Listenpreis des Fahrzeugs als Bemessungsgrundlage der sog. 1-Prozent-Regelung um die Kosten des Akkumulators gemindert werden sollte (allerdings ohne Einbeziehung von Hybridfahrzeugen), sieht der nunmehrige Gesetzentwurf für Elektro- und Hybridfahrzeugen eine pauschale Listenpreisminderung vor. Diese hängt von der Batteriekapazität und dem Anschaffungsjahr des Fahrzeugs unter Beachtung eines Höchstbetrags bzw. eines geminderten Höchstbetrages in den Folgejahren ab. Danach soll für bis zum 31.12.2013 angeschaffte Elektro- oder Hybridfahrzeuge der Listenpreis i.H.v. 500 Euro pro kWh Speicherkapazität gemindert werden. Der Betrag mindert sich für in den Folgejahren angeschaffte Pkw jährlich um 50 Euro pro kWh Speicherkapazität des Akkumulators. Die maximale Minderung des Listenpreises ist für bis zum 31.12.2013 angeschaffte Pkw beschränkt auf 10.000 Euro. Dieser Höchstbetrag reduziert sich in den Folgejahren jährlich um 500 Euro.

Die mit dem Gesetzentwurf beabsichtigte Maßnahme zur Besteuerung der privaten Nutzungsentnahme bei Elektro- und Hybridfahrzeugen in der vorgeschlagenen Form führt in der vorgeschlagenen Form zu einem erheblichen Prüfungs- und Erklärungsaufwand für die Steuerpflichtigen einerseits und zu einer erheblichen administrativen Mehrbelastung für die Finanzverwaltung zur Verwirklichung des Steueranspruchs andererseits. Für die zutreffende Berechnung der privaten Nutzungsentnahme müssen sowohl bei der Fahrtenbuchmethode als auch bei der sog. Ein-Prozent-Regelung umfangreiche Ermittlungen zu Fahrzeugart, Kosten und Speicherkapazität des Akkumulators sowie Minderungsbeträge für später angeschaffte Fahrzeuge unter Beachtung des Höchstbetrags angestellt werden. Insbesondere die Finanzverwaltungen würden damit mit sachfremden Aufgaben belastet, die zu einer erheblichen Mehrbelastung führten.

Die typisierende Ermittlung der privaten Nutzungsentnahme nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG soll jedoch gerade der Zweckmäßigkeit und Steuervereinfachung bei der Abgrenzung von betrieblichen und privaten Aufwendungen dienen. Die ohnehin in der Praxis streitanfällige Abgrenzung der privaten von den betrieblich/beruflich veranlassten Kosten sollte nicht zusätzlich durch eine Verkomplizierung der Vereinfachungsregelung des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG erschwert werden.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren sollte daher eine Regelung zur Einbeziehung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen in die 1-Prozent-Regelung für die Besteuerung von Dienstwagen gefunden werden, die die gewünschte Förderung der Nutzung derartiger Fahrzeuge als Dienstwagen mit einer praktikablen und unbürokratischen Lösung für die Finanzverwaltungen und Steuerpflichtigen verbindet.