

CAMA-Kommentar

02/2010

Die Dienstwagenbesteuerung

- Ankurbelung des Dienstwagenabsatzes oder Subvention aus Steuerzahlergeldern?

Im Koalitionsvertrag 2009 der Bundesregierung wurde festgelegt, dass es im Rahmen von Steuervereinfachungen anzustreben ist, „die Angemessenheit der Besteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Fahrzeug zu überprüfen“. Aktuell wird auf eine zügige Überprüfung und Anpassung dieser steuerlichen Regelungen gedrungen, zumal z.B. Hotels bereits eine reduzierte Mehrwertsteuer bekommen haben.

Grundsätzlich ist eine Ausrichtung der steuerlichen Regelungen an den tatsächlichen Gegebenheiten zu befürworten. Es ist kaum zu begründen, warum ein mehrere Jahre alter Gebrauchtwagen mit einem Kaufpreis von 10.000 € dem Mitarbeiter mit dem Listenpreis von 30.000 € als geldwerter Vorteil angerechnet wird, obwohl der subjektiv gezogene Nutzen mit dem Alter des Fahrzeuges kontinuierlich abnimmt. Entsprechendes gilt für Rabatte und sonstige Nachlässe beim Kauf von Neufahrzeugen.

Es stellt sich aber die Frage: Ist diese Diskussion zum jetzigen Zeitpunkt und in der gewählten Form sinnvoll?

Befürworter einer Neuordnung der Dienstwagenbesteuerung sehen darin ein drittes Konjunkturpaket, das nun nach Auslaufen der Abwrackprämie die im vergangenen Jahr benachteiligten deutschen Premiumhersteller fördert. Nach der Neuordnung der Dienstwagenbesteuerung werden steigende Verkaufszahlen der im Dienstwagensegment führenden deutschen Premiumhersteller erwartet, weil „gerechtere“ Steuern den Anreiz zum Kauf eines neuen Dienstwagens erhöhen.

Unternehmen wie VW oder Renault haben in der Werbung schon Offensiven für Geschäftsfahrzeuge gestartet, weil sie auch davon ausgehen, dass – trotz des insgesamt zu erwartenden dramatischen Einbruchs der Absatzzahlen in Deutschland im laufenden Jahr (vgl. den CAMA-Outlook auf den Automobilmarkt im Jahr 2010) – aufgrund der anziehenden Konjunktur und der damit verbundenen höheren Investitionstätigkeit der deutschen Unternehmen im Jahr 2010 wieder verstärkt Dienstwagen beschafft werden. Dabei werden auch Nachholeffekte aus dem Jahre 2009 gesehen, weil in der deutschen Industrie Arbeitsverträge bestehen, in denen der Dienstwagen inkl. Nutzungsdauer als Gehaltsbestandteil fixiert ist. In den Jahren 2008/2009 haben sich die Mitarbeiter aus Kulanz oftmals auf eine längere Nutzungs-

dauer eingelassen, sie werden jedoch nach Anziehen der Konjunktur einen Neuwagen einfordern. Da es sich bei den Dienstwagen (im Sinne eines zur Privatnutzung überlassen Dienstwagens und nicht im Sinne von Lieferfahrzeugen oder im Fahrzeugpool befindlichen Firmenfahrzeugen) in der Regel um Modelle der deutschen Premiumhersteller aus der Mittelklasse oder oberen Mittelklasse handelt, werden alle deutschen OEM voraussichtlich wieder etwa so viele Dienstfahrzeuge absetzen, wie noch 2008. Die Talsohle des Absatzes von Dienstwagen in Deutschland dürfte damit durchschritten sein.

Generell ist aber kritisch zu hinterfragen, ob eine steuerliche Entlastung der Arbeitnehmer im Rahmen der Dienstwagenüberlassung wirklich die Investitionen der Unternehmen in Dienstwagen erhöht. Eine Entlastung der Unternehmen findet nur im Rahmen des Arbeitgeberanteils zur Sozialversicherung statt – vorausgesetzt, die geplanten Regelungen finden gleichzeitig Anwendung auf die Bemessungsgrundlage der Sozialversicherungsbeiträge. Ob es den Unternehmen gelingt, einen Teil der beim Mitarbeiter anfallenden Steuerentlastung von diesem auf das Unternehmen umzulegen ist fraglich, da hierfür eine Anpassung der arbeitsvertragliche Regelungen erforderlich ist.

Da die Zulassungszahlen bei den gewerblich genutzten Fahrzeugen nach einem Rückgang in den letzten vier Monaten des Jahres 2008 sowohl in der Mittelklasse als auch in der oberen Mittelklasse in letzten vier Monaten des Jahres 2009 im Bereich der oberen Mittelklasse ohnehin schon wieder ansteigen und sich der Dienstwagenmarkt auf dem Weg der Erholung befindet, erscheint es nicht sinnvoll, dass die Regierung hier ein drittes Konjunkturpaket aufsetzt.

Nach der Abwrackprämie ist die Dienstwagenbesteuerung ein weiterer Vorschlag für Subventionen aus Steuerzahlergeldern trotz leerer öffentlicher Kassen. Dabei gibt es genügend Ansätze, um die Herausforderungen im schwierigen Automobiljahr 2010 anzugehen: eine konsequente Verfolgung dynamischer Strategien im Umgang mit Umfeldveränderungen, ein frühzeitiges Management des Übergangs zur Elektromobilität, die Suche nach zukünftigen Märkten in den BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien und China), um nur einige zu nennen - Lobbyarbeit auf Kosten des Steuerzahlers ist der falsche Weg!

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!