

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Barbara Höll, Richard Pitterle, Dr. Axel Troost, Harald Koch und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Aktuelle Ausgestaltung und notwendiger Reformbedarf bei der Besteuerung von Firmenwagen und geldwerter Vorteile**

Die Besteuerung der privaten Überlassung von Firmenwagen ist ein Thema der aktuellen steuerpolitischen Debatte, welches auch in der Öffentlichkeit außerhalb der Fachwelt Aufmerksamkeit findet. Das Einkommensteuergesetz (EStG) enthält derzeit äußerst komplexe Regelungen im Hinblick auf die Firmenwagenbesteuerung. So steht der Nutzer vor der Wahl, ob er den Nutzungsvorteil pauschal (Ein-Prozent-Regelung) oder exakt (Fahrtenbuch) ermitteln will. Gleichzeitig existieren Sondervorschriften, wenn der Firmenwagen für die arbeitstägliche Wegstrecke oder für Familienheimfahrten benutzt wird. Das gesamte Konglomerat dieser Besteuerungsregelungen ist für den einzelnen Steuerpflichtigen nicht mehr nachvollziehbar und konterkariert das Ziel einer Steuervereinfachung. Gleichzeitig drängt die Automobilindustrie auf eine Überprüfung der Besteuerungshöhe bei privater Nutzung von Firmenwagen. Dieser Forderung hat sich auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Jahressteuergesetz 2010 angeschlossen.

Eine mögliche Vereinfachung des Steuerrechts in diesem Bereich darf aber nicht einseitig bestimmte Klientel bevorzugen. Überdies stellt sich die lenkungspolitische und ökologische Frage, ob ein unbegrenzter betrieblicher Ausgabenabzug auch für Kraftfahrzeuge der Luxusklasse sachgerecht ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode die Besteuerung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs (Firmenwagenbesteuerung) zu verändern bzw. neu zu regeln (bitte mit Begründung)?
2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die derzeitige Regelung zur Besteuerung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs (Firmenwagenbesteuerung) nach § 8 Absatz 2 EStG äußerst komplex und für den einzelnen Steuerpflichtigen schwer nachzuvollziehen ist, insbesondere vor dem Hintergrund des Zusammenfallens von § 8 Absatz 2 Satz 3 EStG (0,03-Prozent-Regelung) und gleichzeitiger Berücksichtigung der Entfernungspauschale, so dass hierdurch das Ziel einer Steuerrechtsvereinfachung konterkariert wird (bitte mit Begründung)?
3. Auf welchen Erwägungen beruht die Besteuerung (§ 8 Absatz 2 Satz 2 EStG) mit einem Prozent des inländischen Listenpreises für jeden Kalendermonat im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer bei der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs, und welche durchschnittliche Fahrleistung pro Monat wird hierbei pauschalierend unterstellt (bitte mit Begründung)?

4. Erachtet die Bundesregierung die pauschale Besteuerung (§ 8 Absatz 2 Satz 2 EStG) mit einem Prozent des inländischen Listenpreises für jeden Kalendermonat bei der privaten Nutzung betrieblicher Kraftfahrzeuge aktuell als sachgerechte Ermittlung des geldwerten Vorteils bei der Überlassung von privaten Firmenwagen (bitte mit Begründung)?
5. Auf welchen Erwägungen beruht die zusätzliche Besteuerung (neben der Ein-Prozent-Regelung, § 8 Absatz 2 Satz 3 EStG) bei der Nutzung eines betrieblichen Fahrzeuges für die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit 0,03 Prozent des Listenpreises im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG für jeden Kilometer der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, und welche durchschnittliche Entfernung zur Arbeitsstätte wird hierbei pauschalierend an wie vielen Tagen pro Monat unterstellt (bitte mit Begründung)?
6. Auf welchen Erwägungen beruht die zusätzliche Besteuerung (neben der Ein-Prozent-Regelung, § 8 Absatz 2 Satz 4 EStG) bei der Nutzung eines betrieblichen Fahrzeuges für Familienheimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung mit 0,002 Prozent des Listenpreises im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG für jeden Kilometer der Entfernung zwischen dem Ort des eigenen Hausstands und dem Beschäftigungsort, und welche durchschnittliche Entfernung zum Lebensmittelpunkt wird hierbei pauschalierend an wie vielen Tagen an Familienheimfahrten pro Monat unterstellt (bitte mit Begründung)?
7. Wie rechtfertigt die Bundesregierung, dass die 0,03-Prozent-Regelung und die 0,002-Prozent-Regelung (§ 8 Absatz 2 Satz 3, 4 EStG) jeweils in die Berechnung die konkrete Entfernung und die Anzahl der Fahrten einbeziehen, hingegen die Ein-Prozent-Regelung (§ 8 Absatz 2 Satz 2 EStG) pauschalierend die Entfernung für einen Monat ohne Berücksichtigung der individuellen Anzahl der Fahrten berücksichtigt (bitte mit Begründung)?
8. Stimmt die Bundesregierung damit überein, dass es eine Vereinfachung des Steuerrechts darstellen würde, wenn die unterschiedlichen Besteuerungsregelungen (Ein-Prozent-Regelung, 0,03-Prozent-Regelung und 0,002-Prozent-Regelung) und Besteuerungssätze pauschalierend in einer Regelung und einer festen Größe Berücksichtigung finden würden (bitte mit Begründung)?
9. Welche steuerlichen (Mehr-)Einnahmen bei der Einkommensteuer entstehen durch die Besteuerung der privaten Nutzung betrieblicher Kraftfahrzeuge (bitte aufgegliedert nach Ein-Prozent-Regelung, Fahrtenbuchmethode, 0,03-Prozent-Regelung, 0,002-Prozent-Regelung), und auf wie viele Steuerpflichtige findet die Regelung der Firmenwagenbesteuerung Anwendung (bitte aufgegliedert nach Bundesländer)?
10. Welche steuerlichen Ausfälle bei der Einkommensteuer wären zu verzeichnen, wenn die 0,03-Prozent-Regelung für die Besteuerung der privaten Nutzung von betrieblichen Kraftfahrzeugen ersatzlos gestrichen würde, gleichzeitig in diesen Fällen aber auch ein Ansatz der Entfernungspauschale für die Wege zur Arbeitsstätte entfielen (bitte aufgegliedert nach Bundesländer)?
11. Wie viele Urteile hat der Bundesfinanzhof im Zeitraum der Jahre 1996 bis 2009 veröffentlicht, die die Firmenwagenbesteuerung nach § 8 Absatz 2 EStG i. V. m. § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG betreffen (bitte mit Nennung des Datums und Aktenzeichens)?
12. Wie viele Verwaltungsanweisungen hat das Bundesministerium der Finanzen veröffentlicht, die die Firmenwagenbesteuerung nach § 8 Absatz 2 EStG i. V. m. § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG betreffen (bitte mit Nennung des Datums)?

13. Wie bewertet die Bundesregierung eine Obergrenze für den Betriebsausgabenabzug betrieblicher Fahrzeuge auch vor dem Hintergrund, dass hierdurch lediglich angemessene Fahrzeuge der Mittel- und Oberklasse jedoch nicht Fahrzeuge der Luxusklasse betrieblich angeschafft und genutzt werden können, womit zugleich lenkungspolitische Ziele verfolgt werden können (bitte mit Begründung)?
14. Welcher Fahrzeugbestand an Kraftfahrzeugen ergibt sich in den Jahren 2004 bis 2009 (bitte aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Jahren, Wirtschaftszweigen der Halter (Haltergruppen) und Fahrzeuggröße in Hubraum)?
15. Wie viele Neuzulassungen an Kraftfahrzeugen existieren in den Jahren 2004 bis 2009 (bitte aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Jahren, Wirtschaftszweigen der Halter (Haltergruppen) und Fahrzeuggröße in Hubraum)?
16. Wie viele Außerbetriebsetzungen an Kraftfahrzeugen existieren in den Jahren 2004 bis 2009 (bitte aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Jahren, Wirtschaftszweigen der Halter (Haltergruppen) und Fahrzeuggröße in Hubraum)?
17. Sieht die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP festgehaltene Ziel, die Besteuerung von Jahreswagenrabatten für Mitarbeiter zügig auf ein realitätsgerechtes Maß zu bringen, durch das Verwaltungsschreiben vom 18. Dezember 2009 als erfüllt an, und aus welchen Gründen sind 80 Prozent und nicht 100 Prozent des Preisnachlasses, der durchschnittlich beim Verkauf an fremde Letztverbraucher im allgemeinen Geschäftsverkehr tatsächlich gewährt wird, von empfohlenen Preis abzuziehen, um den tatsächlichen Angebotspreis zu ermitteln (bitte mit Begründung)?
18. Welche Ergebnisse hat die Bundesregierung aus dem Prüfauftrag im Koalitionsvertrag, die Angemessenheit der Besteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Fahrzeug neu zu bewerten, gezogen (bitte mit Begründung)?
19. Welche durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wurde an wie vielen durchschnittlichen Jahresarbeitsdagen in den Jahren bis 2000 bis 2009 von den Steuerpflichtigen in der Einkommensteuererklärung angegeben, auf Basis der Lohn- und Einkommensteuerstatistik bzw. Geschäftsstatistik (bitte aufgegliedert nach Bundesland, Grund/Splittingtabelle (hier getrennt nach Mann und Frau), zu versteuerndes Einkommen bis 20 000 Euro (bzw. 40 000 Euro bei Splitting), bis 40 000 Euro (bzw. 80 000 Euro bei Splitting), bis 60 000 Euro (bzw. 120 000 Euro bei Splitting), bis 80 000 Euro (bzw. 160 000 Euro bei Splitting), über 80 000 Euro (bzw. 160 000 Euro bei Splitting))?
20. Welche Mehreinnahmen würden bei der Einkommensteuer durch die komplette Streichung der Entfernungspauschale entstehen, und wie viele Steuerpflichtige haben die Entfernungspauschale in der Einkommensteuererklärung in Ansatz gebracht basierend auf der Lohn- und Einkommensteuerstatistik (bitte aufgegliedert nach Bundesland, Grund/Splittingtabelle, zu versteuerndes Einkommen bis 20 000 Euro (bzw. 40 000 Euro bei Splitting), bis 40 000 Euro (bzw. 80 000 Euro bei Splitting), bis 60 000 Euro (bzw. 120 000 Euro bei Splitting), bis 80 000 Euro (bzw. 160 000 Euro bei Splitting), über 80 000 Euro (bzw. 160 000 Euro bei Splitting))?

21. Wie viele „Firmenwagen“ bzw. Kraftfahrzeuge werden an Mitglieder der Bundesregierung zur ständigen Bereitschaft zur Verfügung gestellt, und wie erfolgt in diesem Zusammenhang die Besteuerung des geldwerten Vorteils aus Wagengestellung und Fahrergestellung (bitte differenziert nach Jahren 2004 bis 2010, Ressort und Fahrzeugklassen)?
22. Wie viele gefahrene Gesamtkilometer der in Frage 21 genannten Wagen sind in den Jahren 2004 bis 2010 zu verzeichnen (bitte differenziert nach Fahrzeugklassen, privater/beruflicher Veranlassung und Ressort)?
23. Wie erfolgt die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei der Nutzung der Flugbereitschaft durch Mitglieder der Bundesregierung, und wie wird der geldwerte Vorteil konkret ermittelt auch unter Berücksichtigung möglicher Leerflüge (bitte mit Begründung)?
24. Wie werden die in den Fragen 21 bis 23 genannten Vorfälle konkret überprüft und die Besteuerung beim Empfänger sichergestellt (bitte mit Begründung)?
25. Welche einzelnen Pauschalierungsregelungen existieren im Einkommensteuergesetz für die steuerliche Behandlung geldwerter Vorteile, Geschenke, aperiodischen Lohnzuwendungen oder Aufmerksamkeiten?
26. Welches Vereinfachungspotenzial ergibt sich, wenn die tageweise vorzunehmende Prüfung, ob die Entfernungspauschale oder die tatsächlichen Kosten anzusetzen sind, gegen eine jährliche Prüfung ersetzt wird, und welche finanziellen Mehreinnahmen sind damit verbunden (bitte mit Begründung)?
27. Welche finanziellen Mehreinnahmen sind zu erwarten, wenn hinsichtlich der Entfernungspauschale unabhängig von Verkehrsmittel und tatsächlichen Kosten eine einheitliche Deckelung von 4 500 Euro existiert, und erachtet die Bundesregierung den derzeitigen Pauschalierungssatz von 30 Cent pro Einfachkilometer als für die Mehrzahl der Fälle typisierend auch vor dem Hintergrund geänderter Kosten der Kfz-Unterhaltung (bitte mit Begründung)?

Berlin, den 25. November 2010

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**