

Neuere Rechtsprechung zu Kfz-Aufwendungen

Kosten sind üblicherweise dann steuerlich berücksichtigungsfähig, wenn sie in Zusammenhang mit der Erzielung von steuerpflichtigen Einkünften angefallen sind bzw. die Erzielung steuerpflichtiger Einkünfte entsprechend begünstigen. Ein solcher, sachlicher Zusammenhang sollte dabei nachvollziehbar gegeben sein, wobei es schlussendlich nicht darauf ankommt, wie bzw. in welchem Grad die Einkunftserzielung durch den Kostenanfall befördert wird.

Allerdings sind ergänzend einige Grundregeln zu berücksichtigen. Diese bedingen zunächst einmal, dass die Aufwendungen die Einnahmen nicht auf Dauer übersteigen, sondern schlussendlich die Erzielung eines Gewinns im Vordergrund steht. Auch dürfen die Aufwendungen keinen illegalen Geschäften entstammen; so sind bspw. Geldstrafen grundsätzlich von einer steuerlichen Berücksichtigungsfähigkeit ausgenommen. Schlussendlich ist der Kostenanfall dergestalt zu überprüfen, dass dieser keiner privaten Veranlassung entspringen sollte.

Letztgenannter Aspekt führt vielfach zu der Schwierigkeit, dass eine eindeutige Zuordnung oder ggf. Aufteilung von Kosten oftmals nicht möglich ist. Häufig wird dem mit einer Anwendung von pauschalen Kostenansätzen bzw. -abschlägen, wie dies bspw. im Bereich der Verpflegungsmehraufwendungen (ausschließlich pauschaler Kostenansatz) bzw. Bewirtungsaufwendungen (pauschaler Abschlag von 30%) gegeben ist, begegnet. Eine Zwischenstellung nehmen hier die Kfz-Kosten ein, was sowohl für Unternehmer mit Betriebsfahrzeugen, als auch für Arbeitnehmer mit Dienstwagen gilt.

So sind die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und gewöhnlicher Arbeitsstätte ausschließlich durch Ansatzes der Entfernungspauschale mit 0,30 € pro Entfernungskilometer möglich, wobei sich die Entfernungspauschale weder als Werbungskosten, noch als Betriebsausgabe versteht, sondern einen „wie“ Werbungskosten bzw. Betriebsausgaben zu berücksichtigender Aufwand darstellt. Die sich zwischen dieser Entfernungspauschale (für den Entfernungskilometer) und den tatsächlichen Kosten (für die gefahrenen Kilometer) aufzeigende Differenz wird schlussendlich dem Privatbereich des Unternehmers bzw. Fahrzeugnutzers – ggf. auch als pauschal zu ermittelnder geldwerter Vorteil – zugerechnet.

Auch die auf die tatsächliche Privatnutzung eines PKW anteilig entfallenden Kosten sind steuerlich naturgemäß nicht berücksichtigungsfähig. Ungeachtet von der u.U. gegebenen Möglichkeit einer fahrtenbuchabhängigen konkreten Kostenzuweisung wird bei Dienstwagengestellungen bzw. betrieblichen Kraftfahrzeugen überwiegend von einem pauschalen Ansatz für die – ggf. auch nur theoretisch mögliche – anteilige Fahrzeugnutzung zu privaten Zwecken durch Anwendung der sogenannten 1%-Regelung ausgegangen. Dabei handelt es sich systematisch um keinen Kostenansatz, sondern um eine pauschale Kostenminderungsposition (bzw. die betragliche Bemessung des geldwerten Vorteils), die sich jedoch nicht am tatsächlichen Kostenanfall selbst, sondern am sogenannten Bruttolistenpreis, d.h. dem Katalogpreis (nicht tatsächlicher Kaufpreis) des betreffenden Fahrzeugs orientiert.

In der jüngeren Vergangenheit ist durchaus interessante Rechtsprechung zur Berücksichtigung von Kfz-Kosten bzw. zum nicht berücksichtigungsfähigen Kostenanteil sowie zur Bemessung eines möglichen geldwerten Vorteils bei Anschaffung eines Kfz vom Arbeitgeber ergangen:

So urteilte der Bundesfinanzhof am 17.06.2009 (in einem Fall, in dem es nicht um die Fahrzeugnutzung bzw. -überlassung, sondern um einen verbilligten Fahrzeugerwerb vom Arbeitgeber ging), dass der Katalogpreis des Fahrzeugs aufgrund der hohen Rabatte, die insbesondere in letzter Zeit beim Kfz-Kauf gewährt werden, möglicherweise keine objektive Aussagekraft für steuerliche Zwecke hat. Vielmehr unterstellt der BFH, dass die Bezugnahme auf den Katalogpreis wegen der hohen Differenz zum realen Beschaffungspreis eines Fahrzeugs zu unangemessenen Nachteilen beim Steuerpflichtigen führt. Diese Sichtweise ist bei aktuell üblichen Preisabschlägen von mehreren Prozent nicht vollständig von der Hand zu weisen und zu begrüßen. Da sich das genannte Urteil auf einen Erwerbsrabatt bezog, kann es keinesfalls unverändert auf Fälle der Kfz-Nutzung bzw. -nutzungsüberlassung übertragen und angewandt werden. Neben der unterschiedlichen Fallkonstellation ist hierfür auch ursächlich, dass sich die entsprechenden steuerrechtlichen Regelungen unterschiedlicher Formulierungen bedienen. Dennoch könnte man die aktuell ergangene Rechtsprechung bei optimistischer Sichtweise neben der im Frühjahr 2009 erfolgten rückwirkenden Rücknahme der den Kostenansatz seit 2007 einschränkenden Regelungen betreffend die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (verminderte Entfernungspauschale) als ggf. weiteren Fingerzeig in eine Richtung ansehen, die künftig einen verbesserten Kostenansatz möglich macht.

Dabei wird dieser Kostenansatz jedoch nicht überzogen hoch ausfallen können, da es ansonsten u.U. nicht genügend Anhaltspunkte für einen Zusammenhang zwischen Kostenaufwand und Einnahmenerzielung gibt. So gibt es aktuell auch (allerdings noch nicht endgültig rechtskräftige) Rechtsprechung, die darauf abzielt, die Berücksichtigungsfähigkeit von Kfz-Aufwendungen einzuschränken, sofern diese als unangemessen hoch (bzw. das zur Einkunftserzielung verwandte Fahrzeug als unangemessen hochwertig) anzusehen sind. So ging das Finanzgericht in dem ausgeurteilten Fall eines niedergelassenen Allgemeinmediziners davon aus, dass Patienten seine Praxis aufsuchen, um sich einer guten medizinischen Behandlung zu unterziehen. Auch für die – mit seinem betrieblichen Kraftfahrzeug – durchgeführten Hausbesuche wurden medizinische Gründe als ausschlaggebend angesehen. Demgegenüber wurde das von der Finanzverwaltung als besonders aufwendig angesehene Fahrzeug für die Patientenaquise bzw. Durchführung von Hausbesuchen für nicht maßgeblich erachtet. Da bspw. auch die Höhe der bei Hausbesuchen zu erzielenden Vergütung unabhängig von der Art des Fahrzeugs bzw. den durch dieses verursachten Kosten ist, wurde der berücksichtigungsfähige Kostenansatz vom Finanzamt – finanzgerichtlich abgesehen – dergestalt eingeschränkt, dass die laufenden Aufwendungen für Kfz-Steuer, Versicherungen, Treibstoffbeschaffung, Instandhaltung etc. zwar – gemindert um den privaten Nutzungsanteil gemäß 1% Regelung – berücksichtigt, die abzuschreibenden Anschaffungskosten des Fahrzeugs allerdings in der Höhe beschränkt wurden. Sowohl auf Seite des Finanzamts, als auch beim Finanzgericht wurde dabei davon ausgegangen, dass ein bestimmtes Anschaffungskostenvolumen für ein Kraftfahrzeug als zur Erwirtschaftung ärztlicher Honorare ausreichend anzusehen sei. Im konkreten, Mitte der 1990er Jahre spielenden Fall, handelte es sich um eine Anschaffungskostenbeschränkung auf 100.000,00 DM (entspricht 51.129,19 €). Dieser Wert ist dabei sicherlich nicht als fix und allgemeingültig für die Zukunft anzusehen, zumal die Rechtsprechung des Finanzgerichts des Saarlands nicht zwangsläufig auch von den Finanzverwaltungen anderer Bundesländer anzuwenden ist. Man dürfte darüber hinaus den Betrag dieser Anschaffungskostenbegrenzung fortzuführen haben, indem man zwischenzeitlich erfolgte Änderungen bei den Mehrwertsteuersätzen, sowie die allgemeine Preisentwicklung bei Kraftfahrzeugen berücksichtigt. Dennoch zeigt dieses (noch nicht rechtskräftige) Urteil, dass es durchaus eine Obergrenze bei der Berücksichtigung von Kraftfahrzeugen bzw. Kraftfahrzeugkosten gibt, die man nicht leichtfertig ignorieren sollte.

Die vorstehend beispielhaft aufgeführten Fälle lassen sich sicherlich auch auf andere Gegebenheiten übertragen und sollten daher bei Investitionsentscheidungen, bei denen es auch auf die steuerliche Berücksichtigungsfähigkeit ankommt, latent berücksichtigt werden.