

# Das Fahrtenbuch – Fluch oder Segen?

Steuerliche Erleichterung oder unnötiger Verwaltungsaufwand?



**Mandanten-Info**

**Das Fahrtenbuch – Fluch oder Segen?**

# Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Grundlagen zur steuerlichen Berücksichtigung privater Fahrtkostenanteile .....</b>	<b>2</b>
2.1	1 %-Regelung .....	3
2.2	Ermittlung per Fahrtenbuch .....	4
2.3	Vergleichsrechnung .....	5
<b>3.</b>	<b>Das Fahrtenbuch im Allgemeinen .....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Regelungen zum ordnungsgemäßen Fahrtenbuch.....</b>	<b>8</b>
4.1	Anforderungen.....	8
4.1.1	Inhaltliche Anforderungen .....	8
4.1.2	Formale Anforderungen .....	10
4.2	Führung elektronischer Fahrtenbücher .....	12
4.3	Mängel.....	13
4.4	Formelle Erleichterungen .....	14
<b>5.</b>	<b>Zukünftige Entwicklung .....</b>	<b>15</b>
<b>6.</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>16</b>

### 1. Einleitung

„Steuer auf Dienstwagen bleibt teuer“ titelte das Handelsblatt am 06.03.2013 und bezog sich auf ein Verfahren beim Bundesfinanzhof, dessen Urteil mit Spannung von vielen Steuerpflichtigen erwartet wurde. Der Bundesfinanzhof hatte zu entscheiden, ob die bisherige Berechnung der sogenannten 1 %-Regelung verfassungsgemäß ist. Er hatte somit die Frage zu klären, ob diese Art der Ermittlungsmethode des geldwerten Vorteils der privaten Nutzung eines betrieblichen Pkw noch mit dem Grundgesetz vereinbar ist. Der BFH entschied, entgegen der Hoffnungen vieler Dienstwagen-Nutzer, dass die Berechnungsmethode der 1 %-Regelung nicht verfassungswidrig ist und die bisherige Verwaltungspraxis weiter fortgeführt werden kann.

Die 1 %-Regelung ist eine von grundsätzlich insgesamt zwei unterschiedlichen Arten, die private Nutzung eines betrieblichen Pkw (auch Dienstwagen genannt) zu ermitteln. Die zweite Alternative ist die Führung eines Fahrtenbuches. Aber nicht nur die 1 %-Regelung ist ein häufiges Streitthema bei Betriebsprüfungen und somit seit Jahren regelmäßiger Bestandteil gerichtlicher (wie bereits oben deutlich zu sehen) sowie außergerichtlicher Verfahren. Auch die Fahrtenbuchmethode findet sich in vielen Fällen bei Betriebsprüfungen als Streitthema und darauffolgend vor den deutschen Finanzgerichten und dem Bundesfinanzhof wieder.

Es stellt sich die Frage, welchen Unterschied es zwischen den beiden Ermittlungsmethoden gibt, welchen Nutzen die Führung eines Fahrtenbuches für den Steuerpflichtigen mit sich bringt und vor allem, welche Anforderungen seitens der Finanzverwaltung und der Gerichte an ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch gestellt werden.

### 2. Grundlagen zur steuerlichen Berücksichtigung privater Fahrtkostenanteile

Wird ein Pkw betrieblich genutzt, so ist zunächst der Umfang der betrieblichen Nutzung zu ermitteln. Liegt die betriebliche Nutzung des Kfz unter 10 % der gesamten Nutzung, handelt es sich um einen Privatwagen, der Privatvermögen darstellt. Die Kosten, die in diesem Zusammenhang entstehen, werden als Kosten der privaten Lebensführung qualifiziert.

Ist die Nutzung jedoch größer als 10, aber kleiner als 50 % kommen die (bisher nicht genannte und i. d. R. sehr ungünstige) Methode der sachgerechten **Schätzung** und die **Fahrtenbuchmethode** in Betracht.

Beträgt der betriebliche Nutzungsanteil mehr als 50 %, kommt die Anwendung der **Fahrtenbuchmethode** oder der **1 %-Regelung** in Betracht (Wahlrecht!). Allerdings muss der Steuerpflichtige eine Privatnutzung von weniger als 50 % bzw. eine betriebliche Nutzung von über 50 % glaubhaft darlegen.

Nachfolgend werden die beiden gängigsten – und vor allem **sinnvollsten** – Alternativen aufgezeigt.

### 2.1 1 %-Regelung

Bei der 1 %-Regelung (nach § 8 Abs. 2 S. 2 EStG) ist vom inländischen Bruttolistenpreis (d. h. inklusive Umsatzsteuer) des Pkw im Zeitpunkt seiner Erstzulassung, zuzüglich der Kosten für Sonderausstattungen, auszugehen.

#### **① Hinweis**

Zu beachten ist, dass auch bei dem Kauf gebrauchter Kfz von diesem Bruttolistenpreis auszugehen ist.

Von diesem Wert wird jeden Monat 1 % der Besteuerung für ertragsteuerliche Zwecke unterworfen. Darüber hinaus wird für die Fahrten zwischen Wohnung und Betrieb 0,03 % des Bruttolistenpreises je Kalendermonat für jeden Entfernungskilometer berechnet.

Umsatzsteuerlich wird ebenfalls auf die 1 %-Regelung Bezug genommen, da die private Nutzung eines betrieblichen Pkw einer Entnahmehandlung gleichgestellt wird. Allerdings nur, wenn umsatzsteuerpflichtige Umsätze erzielt werden. Für umsatzsteuerliche Zwecke wird 1 % des Bruttolistenpreises je Monat abzüglich 20 % (dieses Wertes) für nicht mit Vorsteuern belastete Kosten (z. B. Kfz-Steuern und Versicherungen), als Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer herangezogen.

Intuitiv und schnell zeigt sich, dass die 1 %-Regelung eine verallgemeinernde und pauschalierende Wirkung entfaltet, da quasi unabhängig von der wirklichen privaten Nutzung eine Besteuerung vorgenommen wird. Die 1 %-Regelung hat zwar den einfachen Vorteil, dass ein gewisser Verwaltungsaufwand vermieden werden kann. Insgesamt werden Steuerpflichtige durch diese Regelung aber vermutlich stets höher belastet, als dies der Fall wäre, wenn die tatsächliche private Nutzung zu Grunde gelegt wird.