

# Einfluss von CO<sub>2</sub> steigt weiter

**Teil 5: Änderungen in UK** | Mike Moore, Direktor Automotive Consulting der Steuerabteilung von Deloitte LLP im Vereinigten Königreich, über Neuerungen für Arbeitgeber und -nehmer bei Firmenwagen.



Foto: rabbit35\_fot/fotolia

Serie  update  
Kfz-Besteuerung in Europa

**Verschärfung geplant** | Die Messlatte bei CO<sub>2</sub>-Emissionen als maßgebliche Faktoren für die Firmenwagen-Besteuerung wird in den nächsten Jahren weiter erhöht

— Sie haben bereits vor vier Jahren verschiedene Steuern, Sozialabgaben und Gebühren im Vereinigten Königreich (engl. United Kingdom, im Folgenden: UK) auf Autos und insbesondere auf Firmenwagen erläutert (siehe *Autoflotte* 6/2011). Welche Abgaben werden in UK derzeit erhoben?

Es sind etliche Steuern und Sozialversicherungsabgaben vorhanden, die die Kosten für die Bereitstellung eines Firmenwagens für Arbeitnehmer nach wie vor beeinflussen.

So wird beispielsweise generell eine Gebühr von 55 britischen Pfund erhoben (Anmerkung: entspricht ca. 77 Euro, laut Währungsrechner Handelsblatt online vom 24.04.2015 bei Wert von 1 Pfund = 1,3924 Euro), wenn das Fahrzeug zum ersten Mal registriert wird. Daneben ist eine Kfz-Verbrauchssteuer (engl. Vehicle Excise Duty, kurz: VED) für alle Fahrzeuge jährlich zu entrichten, die öffentliche Straßen benutzen, welche oft

auch als Kfz-Steuer oder Straßennutzungslizenz bezeichnet wird. Hierfür gibt es jeweils zwei VED-Sätze, für das erste Jahr sowie als Standard, welche sich innerhalb einer Bandbreite bewegen. Jeder dieser Bereiche deckt eine gewisse Spanne an CO<sub>2</sub>-Emissionen ab, die wiederum die anzuwendende VED-Rate bestimmen. Dabei gilt: Je höher die CO<sub>2</sub>-Emissionen, desto höher ist auch der Steuer-

## Steuerjahr | Von April bis April

— Im Vereinigten Königreich läuft das Steuerjahr im Gegensatz zum Kalenderjahr vom 6. April bis zum 5. April des Folgejahres. Die dargestellten Steuerkennzahlen in diesem Artikel beziehen sich auf das Steuerjahr vom 6. April 2015 bis 5. April 2016, wenn nicht ausdrücklich anders dargestellt.

satz. Die niedrigste Standard- und Erst-Jahres-Steuer beträgt null. Der höchste Standardsatz beläuft sich auf 50 Pfund (ca. 70 Euro) und der höchste Erst-Jahres-Satz auf 1.090 Pfund (ca. 1.518 Euro).

Die VED-Zahlung gewährleistet Zugang zu den meisten öffentlichen Straßen, ohne dass weitere Steuern fällig werden. Es können jedoch einige Straßenbrücken nur genutzt werden, wenn eine Maut gezahlt wird.

Zudem kann eine bestimmte Zone des Zentrums von London mit den meisten Autos nur befahren werden, wenn eine tägliche City-Maut („London Congestion Charge“) entrichtet wird. Auch andere Großstädte in UK ziehen die Einführung einer solchen Maut in Erwägung.

Ansonsten wird derzeit einzig eine Autobahngebühr für einen kleinen Abschnitt fällig, der am Ballungsraum in den englischen Midlands vorbeiführt.

– Eine wesentliche Steuer war auch die Einkommensteuer auf den geldwerten Vorteil beim Arbeitnehmer, wenn er das Fahrzeug für private Zwecke nutzt. Vor vier Jahren hat die Ermittlung auf Basis des Listenpreises plus Zusatzausstattung stattgefunden, von dem in Abhängigkeit von den CO<sub>2</sub>-Emissionen ein gewisser Prozentsatz als zu versteuernder geldwerter Vorteil festgelegt wurde. Dieser hat zwischen zehn Prozent für Fahrzeuge mit weniger als 120 Gramm pro Kilometer (g/km) CO<sub>2</sub>-Ausstoß und 35 Prozent für Autos mit mehr als 225 g/km variiert. Hat sich hier etwas geändert? Und was wird sich noch ändern?

Für einen Arbeitnehmer entsteht eine Einkommensteuerbelastung für die Bereitstellung eines Firmenwagens, wenn es für die private Nutzung verfügbar ist – was die Fahrten zur und von der Arbeit einschließt.

Der daraus entstehende und zu versteuernde Vorteil fußt weiterhin auf dem Listenpreis des Fahrzeugs, welcher der veröffentlichte Preis und nicht der Verkaufspreis ist, und sollte auch die Kosten für Ausstattungskomponenten enthalten. Dabei bestimmen auch immer noch die CO<sub>2</sub>-Emissionen den Pro-

Foto: Deloitte UK



**Mike Moore,**  
Direktor Automotive Consulting bei Deloitte LLP in UK | Experte für die Besteuerung von Firmenwagen im Vereinten Königreich

zentsatz des Listenpreises, welcher der Einkommensteuer zu unterwerfen ist. Diese beträgt derzeit in Abhängigkeit vom Einkommen des Arbeitnehmers 20, 40 oder 45 Prozent.

Ein Beispiel: Wenn der veröffentlichte Preis eines Autos mit Benzinantrieb auf 20.000 Pfund beziffert wird und dieses 135 g/km CO<sub>2</sub> ausstößt, legt die Gesetzgebung einen Wert von 22 Prozent des Listenpreises von 22.000 Pfund als geldwerten Vorteil fest, welcher der Einkommensteuer unterliegt. Weitere drei Prozent sind für äquivalente Autos mit Dieselmotor hinzuzufügen, sodass 25 Prozent des Listenpreises hier Basis wären. Die drei Prozent Dieselaufschlag werden zum 6. April 2016 jedoch abgeschafft.

Prinzipiell findet zur Ermittlung des geldwerten Vorteils aktuell ein Mindestprozentsatz von fünf Prozent des Listenpreises auf Benziner und acht Prozent für Diesel mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zwischen null und 50 g/km Anwendung. Das Maximum beträgt gegenwärtig 37 Prozent für beide – Benzin- und Dieselaufbauten – mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von 210 g/km und mehr. Und der anzuwendende Prozentsatz auf den Listenpreis des Fahrzeugs wird jedes Steuerjahr um zwei Prozent bis zur Obergrenze von 37 Prozent weiter steigen. Das bedeutet, dass der anzuwendende Mindestprozentsatz 13 Prozent in 2018/2019 sein wird. Die Regierung hat die Erhöhung für notwendig erklärt, um mit den verbesserten Motortechnologien gleichzuziehen und anzupassen, welche zu einer Verringerung der publizierten CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt haben. Die Regierung hat ferner mit dem Staatshaushalt für 2015 angekündigt, dass der anzuwendende Prozentsatz auf den Listenpreis ab dem Steuerjahr 2019/2020 um drei Prozent erhöht wird.

Darüber hinaus sind auf den Benefit aus dem Firmenwagen auch Sozialversicherungsbeiträge (National Insurance Contri- ▶



## Mobilitätslösungen mit Mehrwert

Besuchen Sie uns:  
**bfp Fuhrpark-FORUM**

17. – 18. 6. 2015  
Stand 2-05 Halle 2



### Athlon bewegt Unternehmen

Fuhrparkmanager brauchen keine Versprechungen, sondern handfeste Lösungen. Als einer der führenden Anbieter von gewerblichem Fuhrpark-Leasing und Fuhrpark-Management versteht sich Athlon auf innovative Mobilitätskonzepte.

Das fängt bei der persönlichen Beratung an, die menschlich genauso nachhaltig ist wie professionell, geht weiter über individuell angepasste Servicekonzepte, effiziente Flotten, bis hin zum fairen reibungslosen Rückgabeprozess. Je mehr Sie uns fordern, desto besser.

Besuchen Sie Athlon im Internet oder sprechen Sie uns persönlich an:

Athlon Car Lease Germany GmbH & Co. KG  
Theo-Champion-Str. 1 – 40549 Düsseldorf  
T +49 (0) 211 5401-7000 – [www.athloncarlease.de](http://www.athloncarlease.de)

bution, kurz: NIC) vom Arbeitgeber abzuführen. Die NIC wird auf Basis desselben steuerlichen Modells erhoben wie die Einkommensteuer auf den geldwerten Vorteil beim Arbeitnehmer und der Satz für das Steuerjahr 2015/2016 beträgt 13,8 Prozent.

**– Wie werden Firmenwagen inzwischen aus körperschaftsteuerlicher Sicht gehandhabt?**

Wesentliche Faktoren dafür sind sowohl die CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch die Anschaffungsform: ob das Fahrzeug gekauft oder geleast ist.

Wenn das Fahrzeug geleast ist und CO<sub>2</sub>-Emissionen von 130 g/km und weniger angegeben sind, können die Leasingkosten komplett von den körperschaftsteuerlichen Gewinnen abgezogen werden. Liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen jedoch über 130 g/km, wird der Abzug von 15 Prozent der erstattungsfähigen Aufwendungen versagt.

Wenn das Unternehmen das Fahrzeug kauft, stellt sich die steuerliche Situation komplexer dar. In UK gibt es dazu ein System der Anlagenabschreibungen, das sich auf die Abschreibung eines Anlagegutes zu steuerlichen Zwecken bezieht und unabhängig von der tatsächlichen wirtschaftlichen Wertminderung ist. Dabei gibt es drei steuerliche Positionen, die das Gesetz bezüglich der Besteuerung von gekauften Firmenwagen einnimmt.

Wenn ein Unternehmen ein Auto mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von 75 g/km und weniger kauft, ist es ihm erlaubt, alle Kosten des Fahrzeugs von den zu versteuernden Gewinnen im ersten Jahr abzuziehen. Diese Regelung findet bis März 2018 ihre Anwendung.

Autos mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von 76 g/km bis 130 g/km können mit 18 Prozent und Firmenwagen mit mehr als 130 g/km nur mit



Foto: rabbit95\_for/Photo12

**City-Maut | Eine bestimmte Zone Londons kann nur gegen tägliche Zahlung befahren werden**

acht Prozent der Kosten für das Fahrzeug jedes Jahr abgeschrieben werden.

**– Speziell bei den Kraftstoffkosten als laufende Ausgaben für Firmenwagen hatten Sie bisher besondere Verfahren in UK. Ist das noch immer so?**

In UK zahlen Arbeitnehmer im Allgemeinen für den Kraftstoff auf dienstlichen Fahrten und werden dafür vom Arbeitgeber rückvergütet. Die Steuerbehörden in UK veröffentlichen dafür Empfehlungssätze für Firmenfahrzeuge, die festlegen, was den Arbeitnehmern für die dienstlich zurückgelegte Meile erstattet werden kann. Wenn der Arbeitnehmer nach diesen Sätzen für die geschäftlichen Meilen entschädigt wird, wird das Unternehmen so eingestuft, als ob es nicht für den Kraftstoff irgendeiner privaten Nutzung zahlt. Die Rückvergütungssätze richten sich wiederum nach der Motorengröße, der benötigten Kraftstoffart für das Fahrzeug und den Kraftstoffkosten zum Zeit-

punkt der Veröffentlichung der empfohlenen Sätze.

Alternativ können die Fahrer eine Tankkarte erhalten. So trägt das Unternehmen zunächst alle Kosten für den Kraftstoff und hat dann die Wahl, die Kosten für nichtdienstliche Meilen zurückzufordern oder die Höhe der dienstlichen Kraftstoffkosten auf Grundlage der empfohlenen Sätze zu errechnen. Solange sich das Unternehmen dann die Differenz zwischen den tatsächlichen und den dienstlichen Kraftstoffkosten wiederholt, löst es keine steuerliche Belastung aus dem Vorteil aus.

Kraftstoff, der ohne Abzüge für private Fahrten übernommen wird, wird als Kraftstoff für nichtdienstliche Zwecke und damit als zu versteuernder Benefit eingestuft. Um den Vorteil zu berechnen, wird eine fixe Summe von 22.100 Pfund (ca. 33.772 Euro) mit dem entsprechenden Prozentsatz multipliziert, der auch für die Ermittlung des geldwerten Vorteils für das Fahrzeug zugrunde gelegt wurde. Die Vergünstigung aus dem Kraftstoff unterliegt dann der persönlichen Einkommensteuer sowie der NIC durch den Arbeitgeber. Streng genommen heißt das, sobald ein Unternehmen für einen Penny privaten Kraftstoffs aufkommt, ist der volle Benefit aus dem Kraftstoff fällig.

Ein Beispiel: Wenn ein Unternehmen den Sprit für ein Benzinauto mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von 135 g/km zahlt, sind 22 Prozent von 22.100 Pfund anzusetzen, sodass ein zu versteuernder geldwerter Vorteil von 4.862 Pfund entsteht.

**– Herr Moore, vielen Dank für das informative Gespräch!**

| Interview: Annemarie Schneider

**Firmenwagenbesteuerung in UK | Neuerungen seit 2011**

- ▶ Geldwerter Vorteil aufseiten des Arbeitnehmers bei privater Nutzung auf Basis des Kfz-Listenpreises zuzüglich Ausstattungskomponenten, auf den ein bestimmter Prozentsatz in Abhängigkeit von den CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt wird und dem zu versteuernden Einkommen zu unterwerfen ist. Mindestsatz aktuell: fünf Prozent auf Benziner und acht Prozent auf Diesel mit null bis 50 g/km (Steuerjahr 2011/2012: null g/km zum Beispiel bei E-Autos null Prozent bis April 2015, fünf Prozent bei 75 g/km und weniger). Das Maximum beträgt 37 Prozent für Benziner und Diesel bei 210 g/km und mehr (Steuerjahr 2011/2012: 35 Prozent bei 225 g/km und mehr)
- ▶ Zudem wird der Steuersatz bei Autos mit weniger Emissionen als der aktuell maßgebliche Höchstwert jedes Jahr um zwei Prozent steigen, bis das Maximum erreicht ist. Folge: 2018/2019 anzuwendender Mindestsatz: 13 Prozent; ab Steuerjahr 2019/2020 dann weitere Erhöhung des Satzes um drei Prozent p.a.
- ▶ jeweilige Steuersätze auf dem geldwerten Vorteil je nach Einkommenshöhe: 20 Prozent, 40 Prozent und 45 Prozent (2011/2012: 20 Prozent, 40 Prozent und 50 Prozent)
- ▶ Mehrwertsteuersituation wie Steuerjahr 2001/2012: generell 20 Prozent Mehrwertsteuer auf Kfz, die bei gekauften Kfz mit privater Nutzung zu 100 Prozent keine abzugsfähige Vorsteuer ist und bei Leasing-Kfz mit privater Nutzung zu 50 Prozent erstattungsfähig ist
- ▶ Firmenwagen aus körperschaftsteuerlicher Sicht:
  - bei Leasing: für Kfz mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von 130 g/km und weniger von den Gewinnen voll abzugsfähig, über 130 g/km wird der Abzug von 15 Prozent der Kosten versagt (2011/2012: bei über 160 g/km)
  - bei Kauf: für Kfz mit 75 g/km und weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen können alle Kosten im ersten Jahr gegen Unternehmensgewinne voll abgeschrieben werden. Regelung gilt bis März 2018. (2011/2012: für Kfz mit 110 g/km und weniger); Autos mit 76 g/km bis 130 g/km mit 18 Prozent p.a. (2011/2012: für Kfz mit 111 bis 160 g/km mit 20 Prozent p.a.) und über 130 g/km mit acht Prozent p.a. (2011/2012: über 160 g/km mit zehn Prozent p.a.)
- ▶ Zusätzlicher zu versteuernder Benefit aus Kraftstoff aufseiten des Arbeitnehmers bei privater Nutzung des Firmenwagens, wenn Arbeitgeber die Kosten trägt. Fixe Summe von 22.100 Pfund (entspricht ca. 33.722 Euro) multipliziert mit dem Prozentsatz, der auch der Ermittlung des geldwerten Vorteils zugrunde liegt (im Steuerjahr 2011/2012 sind es lediglich 18.000 Pfund gewesen)
- ▶ Kfz-Verbrauchssteuer (engl. Vehicle Excise Duty, kurz: VED) für alle Fahrzeuge jährlich zu entrichten, die öffentliche Straßen benutzen; VED-Sätze für das erste Jahr der Registrierung und Standard: höchster als Standard p.a. 50 Pfund (ca. 70 Euro) und höchster Erst-Jahressatz: 1.090 Pfund (ca. 1.518 Euro)