

Herrn
MR Peter Rennings
Leiter des Referats IV C 2
Bundesministerium der Finanzen
Wilhelmstr. 97
10117 Berlin

Bearbeitet von / E-Mail
Jens Gewinnus
gewinnus.jens@dihk.de

Telefon
(030) 20308 - 2602

Telefax
(030) 20308 - 2666

Berlin, 20. Juli 2010
Gs

Gewerbsteuerliche Hinzurechnung der LKW-Maut

Sehr geehrter Herr Rennings,

auf Ebene einiger Landesfinanzministerien werden Überlegungen angestellt, die LKW-Maut als gewerbsteuerliche Hinzurechnung (§ 8 Nr. 1 GewStG) anzusetzen. Nach einer ersten Prüfung wäre dies nicht nur rechtlich unzutreffend, sondern würde auch der unter enormem Wettbewerbs- und Kostendruck stehenden Speditionsbranche erheblich schaden. Es liefe auch der Intention des Gesetzgebers beim Erlass des Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 entgegen, die Eigenkapitalbasis der Unternehmen zu stärken.

Seit dem 01.01.2005 müssen schwere Nutzfahrzeuge eine Gebühr für die Benutzung der Bundesautobahnen zahlen. Man wollte so insbesondere auch die ausländischen Spediteure an den Kosten der Infrastruktur beteiligen. Die Gebührenpflicht ist im Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge geregelt.

Nach § 8 Nr. 1 GewStG sind (fiktive) Finanzierungsanteile für die Überlassung von Kapital dem Gewerbeertrag hinzuzurechnen. Somit unterliegen diese Aufwendungen (Zinsen, Mieten, Lizenzen) zum Teil der Gewerbebesteuerung, was eine Kostenbesteuerung darstellt. Unter anderem sind Miet- und Pachtzinsen für bewegliche und unbewegliche Wirtschaftsgüter (§ 8 Nr. 1 Buchst. d und e GewStG) sowie Aufwendungen für die Überlassung von Rechten (§ 8 Nr. 1 Buchst. f GewStG) zum Teil hinzuzurechnen. Die Maut-Gebühren stellen aber keine der vorgenannten Aufwendungen dar.

Die Hinzurechnungen bei **Miet- oder Pachtzinsen** setzen einen zivilrechtlichen Vertrag zur Nutzungsüberlassung eines körperlichen Gegenstandes voraus. Selbst der koordinierte Ländererlass vom 04.07.2008 (BStBl. 2008 I, 730) erwähnt in Tzn. 29 ff. nur „Verträge“. Ebenfalls geht die steuerrechtliche Literatur von dem Erfordernis eines zivilrechtlichen Vertrages aus, da der Gesetzgeber

mit „Miet- und Pachtzinsen“ sich zivilrechtlicher Begriffe bediente und damit auf das Vorliegen eines Vertragsverhältnisses abstellte. Bei der LKW-Maut handelt es sich aber nicht um einen zivilrechtlichen Vertrag zwischen den Spediteuren und dem Bund, sondern um eine öffentlich-rechtliche Benutzungsgebühr. Demnach kommt Hinzurechnung nach § 8 Nr. 1 Buchst. d oder e GewStG für Miet- und Pachtzinsen nicht in Frage.

Aufwendungen für die **Überlassung von Rechten**, die eine Hinzurechnung nach § 8 Nr. 1 Buchst. f GewStG nach sich ziehen würden, erfordern keinen zivilrechtlichen Vertrag, auch öffentlich-rechtliche Gebühren könnten diesen Tatbestand erfüllen. Allerdings stellt die Benutzungsmöglichkeit der Autobahnen kein Recht im Sinne dieser Norm dar. Die Aufzählung im Gesetz und in Tz. 33 des koordinierten Ländererlasses (Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte, Lizenz- und Namensrechte) bezieht sich auf die Überlassung immaterieller Rechte. Bei den Autobahnen handelt es sich jedoch um körperliche Gegenstände, nicht um unkörperliche Rechte.

Insbesondere handelt es sich nicht um Konzessionsabgaben für die Nutzung öffentlich-rechtlicher Verkehrsflächen (Tz. 36 des koordinierten Ländererlasses). Hierbei wird – missverständlich – der Begriff der Konzession mit dem der Nutzungsüberlassung vermenget. Bei der Konzession handelt es sich um die Erlaubnis zum Betrieb eines bestimmten Geschäftes bzw. um eine Monopolabgabe, wovon bei der LKW-Maut nicht auszugehen ist. Die Erlaubnis zur Überlassung öffentlich-rechtlicher Flächen ist hiervon zu unterscheiden. Sie stellt einen bloßen Überlassungsvertrag bezüglich körperlicher Gegenstände dar; ein Vertrag ist (s. o.) ebenfalls nicht gegeben. Somit scheidet eine Hinzurechnung nach § 8 Nr. 1 Buchst. f GewStG für die Überlassung von Rechten ebenfalls aus.

Neben diesen rechtlichen Erwägungen wäre die **Speditionsbranche** durch eine solche Hinzurechnung **wirtschaftlich stark belastet**. Die Verkehrsbranche erzielt in 2010 voraussichtlich ein Betriebsergebnis vor Steuern von etwa 210 Mio. € (Feri-Branchenrating). Die LKW-Maut beträgt für inländische Unternehmen 2,87 Mrd. € (ca. 65 % der Gesamteinnahmen von 4,41 Mrd. €). Geht man von einer Hinzurechnungspflicht aus, so entstünden aus der LKW-Maut – neben den ohnehin zu zahlenden Gewinnsteuern von ca. 63 Mio. € – Mehrsteuern von etwa 50 Mio. €. Die Branche hätte dann mit einer Gesamtsteuerbelastung von ca. 54 % zu kämpfen. Dabei sind branchentypische Sonderbelastungen wie Kfz-Steuer und Mineralölsteuer noch nicht berücksichtigt.

Da gerade hier der **internationale Wettbewerbsdruck** sehr hoch ist, gerät die Branche weiter ins Hintertreffen. Zusätzliche Kosten lassen sich derzeit bei den meisten Kunden nicht durchsetzen und gehen in vollem Umfang zulasten der Transportunternehmen. Wegen der schwierigen Lage vieler Betriebe wurde im Koalitionsvertrag ein Belastungsmoratorium festgeschrieben. Aus diesem Grund soll auch die in der vergangenen Legislaturperiode geschlossene Änderung der Mautsätze zum 01.01.2011, die für die meisten Betriebe eine Mehrbelastung zur Folge hätte, nicht umgesetzt werden.

Bei einer beabsichtigten Überarbeitung des koordinierten Ländererlasses zu den gewerbesteuerlichen Hinzurechnungen darf aus rechtlichen, steuersystematischen und ökonomischen Erwägungen die LKW-Maut nicht als Hinzurechnungstatbestand gewertet werden.

Freundliche Grüße



RA/StB Jens Gewinnus
Bereich Finanzen und Steuern
Leiter des Referats Körperschaftsteuer,
Gewerbsteuer und Einkommensteuer



Dr. Patrick Thiele
Bereich Dienstleistungen, Infrastruktur,
Regionalpolitik
Leiter des Referats Nationale Verkehrspolitik,
Verkehrswirtschaft

Dieses Schreiben übermitteln wir in Kopie den Finanzministerien der Länder.