

Reform der Dienst- und Firmenwagenbesteuerung

Bettina Meyer

Diplom-Volkswirtin

FÖS-Vorstand

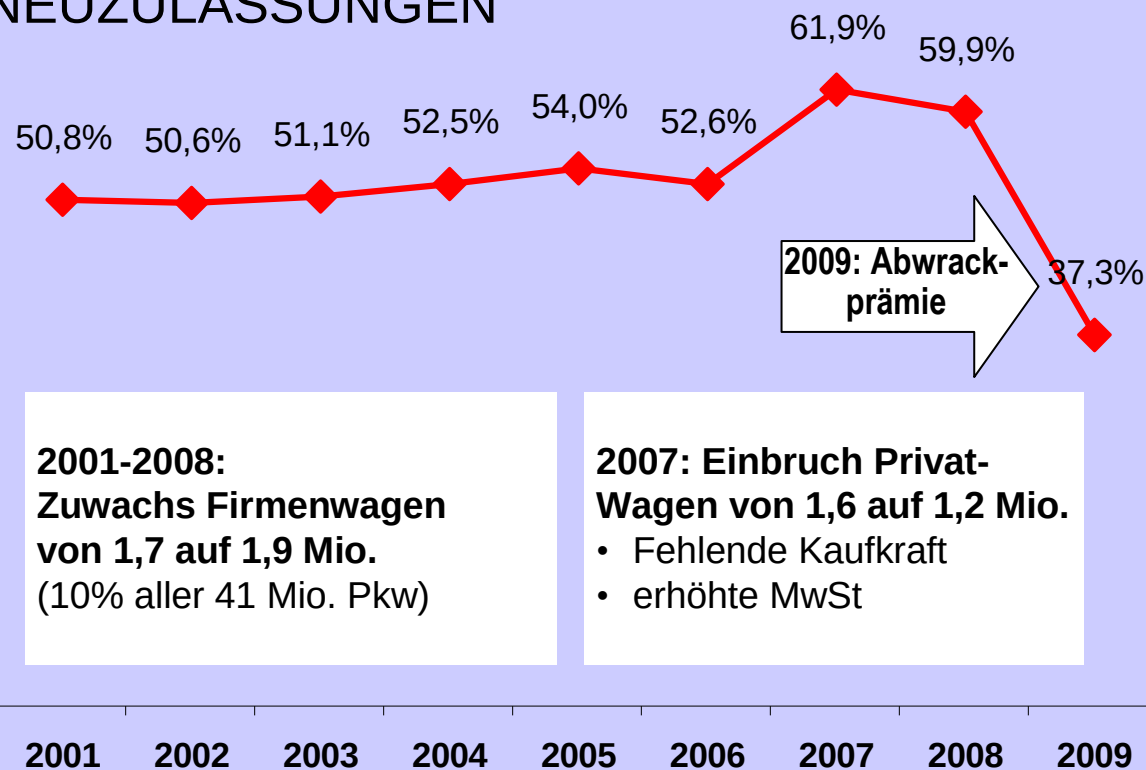
FÖS-Konferenz „Ein grüneres und gerechteres Steuersystem gegen Klimaprobleme und Staatsverschuldung“



Rotes Rathaus Berlin, 23.04.2010

Bedeutung von Firmenwagen für den Automobilmarkt

ANTEIL FIRMENWAGEN AN NEUZULASSUNGEN



Entwicklung zeigt
Asymmetrie der
Bedingungen für
Firmen- und
Privatkäufer:

- steuerlich
- wirtschaftlich
- und ökologisch

Status Quo: klimapolitische, soziale und steuerpolitische Fehlanreize

I. Vollständige Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Kraftstoffkosten

- unabhängig von Klimawirkung (CO₂-Ausstoß)
- begünstigt teure Fahrzeuge (oft spritschluckende Luxusfahrzeuge)
- Hohe Steuermindereinnahmen
- Privatfahrten zum Nulltarif belasten Finanzamt, Firma und Klima

II. Geldwerter Vorteil als Pauschale (1% des Listenpreises)

- Zugerechneter GWV liegt deutlich unter tatsächlichem Wert (Vollkosten)
- Hohe Steuermindereinnahmen
- Grenzkosten von Null schaffen Anreiz zur Ausdehnung privater Fahrten
- Listenpreisregelung benachteiligt Gebrauchtwagen

Fazit: Zu viele, vorwiegend neue, zu teure, zu emissionsintensive Anschaffung von neuen Firmenwagen, oft intensiv auch privat genutzt

Reformziel: Hohe Lenkungswirkung mit wenig Bürokratie und Bestandsschutz

- **Hohe ökologische Lenkungswirkung** durch paralleles Ansetzen an typbedingter Klimaschädlichkeit und laufendem Treibstoffverbrauch eines Pkw
- **Mehr soziale Gerechtigkeit** durch Begrenzung der Absetzbarkeit von luxus- und komfortbedingtem Mehraufwand
- **Administrative Einfachheit und Effizienz** durch behutsame Weiterentwicklung bestehender Besteuerungsregeln. Unveränderte steuerliche Behandlung aller Kostenarten außer Kauf und Treibstoff
- **Transparenz und Planbarkeit** - Folgen eines Pkw-Kaufs müssen für alle Beteiligten einfach zu verstehen und planungssicher sein
- **Bestandsschutz** durch schrittweise Umsetzung neuer Regelungen; geringe Belastung von Inhabern und Nutzern vorhandener Firmenfahrzeuge

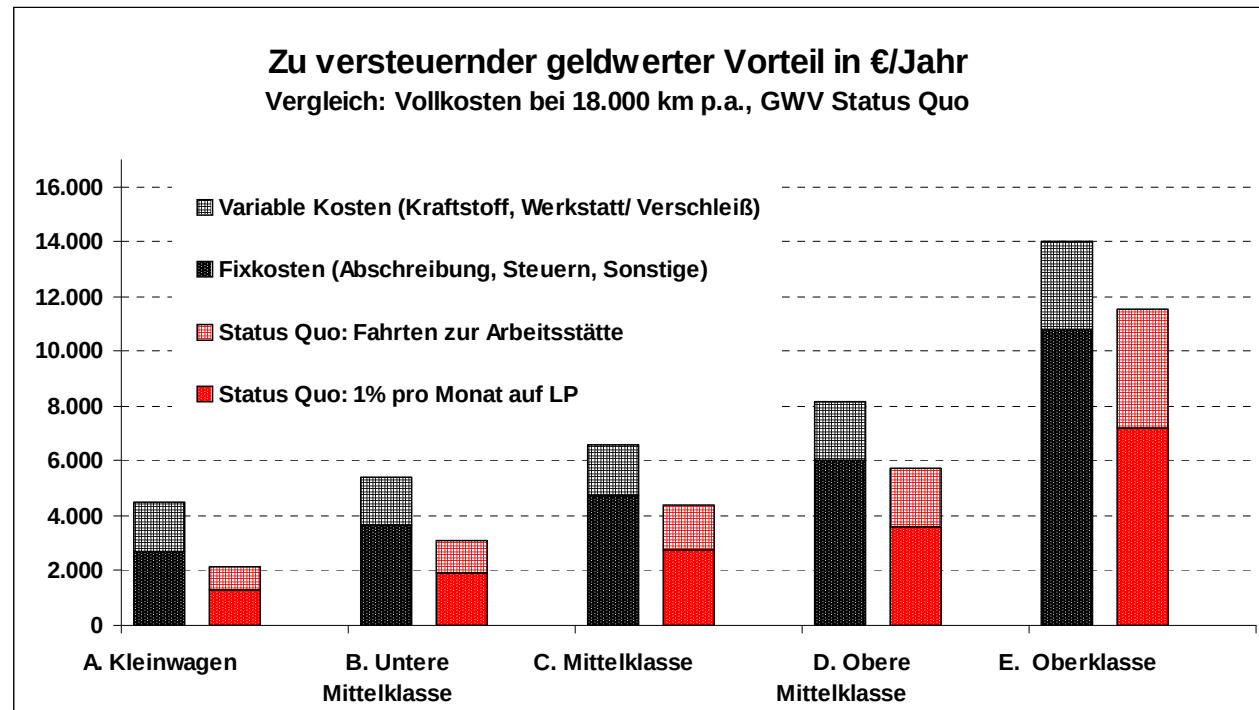
Reformkomponente I: Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Kraftstoffkosten

- Bonus-Malus-Regelung in Abhängigkeit von CO₂-Werten
- Zielwerte für 100% Absetzbarkeit orientiert an EU-Grenzwerten
- Absenkung der Zielwerte in zunächst drei Stufen
- Absetzbarkeit der Kosten
Oberhalb Zielwert < 100%
Unterhalb Zielwert > 100%
- Bonus hat Vorteil dynamischer Anreize, verursacht aber Mindereinnahmen
- Hier dargestellt: FÖS-/Greenpeace Vorschlag 2008; modifikationsbedürftig weil 50% Absetzbarkeit immer gegeben sein sollten

Pkw-Kennzahlen			CO ₂ -Absetzbarkeitsfaktoren		
CO ₂ -Emiss. in g/km	Diesel l/100 km	Benzin l/100 km	1. Stufe 2009-11	2. Stufe 2012-13	3. Stufe 2014-15
Bis 50	1,7	1,9	150%	150%	150%
> 50 - 60	2,1	2,3			140%
> 60 - 70	2,5	2,7			130%
> 70 - 80	2,8	3,1		140%	120%
> 80 - 90	3,2	3,5		130%	110%
> 90 - 100	3,6	4,0	140%	120%	100%
> 100 - 110	4,0	4,4	130%	110%	95%
> 110 - 120	4,4	4,8	120%	100%	90%
> 120 - 130	4,7	5,2	110%	95%	85%
> 130 - 140	5,1	5,6	100%	90%	80%
> 140 - 150	5,5	6,1	95%	85%	75%
> 150 - 160	5,9	6,5	90%	80%	70%
> 160 - 170	6,3	6,9	85%	75%	65%
> 170 - 180	6,6	7,3	80%	70%	60%
> 180 - 190	7,0	7,7	75%	65%	55%
> 190 - 200	7,4	8,1	70%	60%	50%
> 200 - 210	7,8	8,6	65%	55%	45%
> 210 - 220	8,2	9,0	60%	50%	40%
> 220 - 230	8,5	9,4	55%	45%	35%
> 230 - 240	8,9	9,8	50%	40%	30%
> 240 - 250	9,3	10,2	45%	35%	25%
> 250 - 260	9,7	10,6	40%	30%	20%
> 260 - 270	10,1	11,1	35%	25%	15%
> 270	10,3	11,3	30%	20%	10%
Grün markiert: Gewinner gegenüber heutiger Besteuerung					
Rot markiert: Verlierer gegenüber heutiger Besteuerung					

Reformkomponente II: Geldwerter Vorteil

- Der zu versteuernde GWV liegt heute bis zu 50% unter den Vollkosten
- Hoher Anreiz zur Ausdehnung der privaten Kilometer



Vorschlag FÖS/Greenpeace 2008 und Erkenntnisse aus laufendem Forschungsvorhaben

- Vorschlag 2008: Differenzierung der Versteuerung des GWV nach CO₂-Emissionswert in Anlehnung an GB
- Erkenntnis aus laufendem Forschungsvorhaben: Reform mit alleiniger Fixkosten-Komponente reicht nicht aus
- Reform sollte vielmehr auch private Fahrleistung berücksichtigen
- Wechsel von Listen- auf Anschaffungspreis: isoliert kontraproduktive Ausweitung einer Steuervergünstigung, kann aber im Rahmen einer Gesamtreform sinnvoll sein
- Differenzierung danach erforderlich, ob Arbeitgeber auch Kraftstoffkosten trägt
- Bei Besteuerung der privaten km ist Formel mit Bezugnahme auf den Anschaffungspreis ökologisch und sozial durchaus attraktiv

CO ₂ -abhängige Staffelung des geldwerten Vorteils					
CO ₂ -Emiss. g/km	Verbr l/100 km	1. Stufe 2009-11	2. Stufe 2012-13	3. Stufe 2014-15	
Bis 60	2,3			4%	
> 60 - 70	2,7			6%	
> 70 - 80	3,1		4%	8%	
> 80 - 90	3,5		6%	10%	
> 90 - 100	4,0	4%	8%	12%	
> 100 - 110	4,4	6%	10%	13%	
> 110 - 120	4,8	8%	12%	14%	
> 120 - 130	5,2	10%	13%	15%	
> 130 - 140	5,6	12%	14%	16%	
> 140 - 150	6,0	13%	15%	17%	
> 150 - 160	6,5	14%	16%	18%	
> 160 - 170	6,9	15%	17%	19%	
> 170 - 180	7,3	16%	18%	20%	
> 180 - 190	7,7	17%	19%	21%	
> 190 - 200	8,1	18%	20%	22%	
> 200 - 210	8,5	19%	21%	23%	
> 210 - 220	9,0	20%	22%	24%	
> 220 - 230	9,4	21%	23%	25%	
> 230 - 240	9,8	22%	24%	26%	
> 240 - 250	10,2	23%	25%	27%	
> 250 - 260	10,6	24%	26%	28%	
> 260 - 270	11,0	25%	27%	29%	
> 270	> 11,0	26%	28%	30%	
Grün = Gewinner gegenüber heutiger Besteuerung					
Rot = Verlierer gegenüber heutiger Besteuerung					

Nachhaltig aus der Krise

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit !**



Bettina Meyer

Diplom-Volkswirtin

Vorstand

**Forum Ökologisch-Soziale
Marktwirtschaft (FÖS)**

Schwedenstraße 15a

13357 Berlin

Tel: 030-76 23 991-30

foes@foes.de

Weitere Informationen: www.foes.de