



Ökologische Reform der Dienstwagen- besteuerung

Vortrag beim Forum Ökologisch-Soziale
Marktwirtschaft
23. April 2010 in Berlin

Ulrike Bickel
Stellv. Leiterin Verkehrsbereich
Deutsche Umwelthilfe e.V.



Deutsche Umwelthilfe



Ausgangslage

- Gesamt-Fahrzeugbestand 2009: 41,3 Mio. PKWs
- 2008: 3,8 Mio. PKW Neuzulassungen, 59,8% gewerblich
- 2007: sogar 61,7% Dienstwagen (KBA)
- (2009 Ausnahmesituation wg. Abwrackprämie: 3,1 Mio. Neuzulassungen, nur 37,3% gewerblich lt. KBA)
- Oberklasse/ Geländewagen > 200 PS: Anteil Dienstwagen an Neuzulassungen 70-90% (div. Modelle zu 100%!: z.B. Audi Q7 mit 350 PS/ 317 g CO₂/km, & Daimler Maibach mit 550 PS/ 383g CO₂/km)
- Kleinwagen: Anteil Dienstwagen unterdurchschnittlich
- ⇒ Firmenwagen (Ø 167 g CO₂/km) klimaschädlicher als Privat-PKWs (Ø 162 g CO₂/km) (FÖS 2008/ KBA 2007)
- 8 von 10 Dienstwagen sind von deutschen Herstellern



Dienstwagenbesteuerung heute/ 1

a) Arbeitgeber bzw. Firmenflottenbetreiber:

- Anschaffungskosten über 6 Jahre von Steuer absetzbar (100%)
 - Spritkosten jährlich i.v.H. von Steuer absetzbar (100%)
 - Arbeitgeber trägt Versicherungs-, Instandhaltungs-, und fiskal. Kosten sowie oft Treibstoff
- ⇒ Öko-, Mineralöl- und KfZ-Steuer greifen für Nutzer meist nicht.





Dienstwagenbesteuerung heute/ 2

b) Nutzer/ Arbeitnehmer

- Nutzer versteuert „geldwerten Vorteil“ nach Einkommensteuergesetz mit pauschal 1% des Bruttolistenpreises/ Monat (12%/Jahr) oder per Fahrtenbuch.
- Versteuerung der Fahrt Wohnung-Arbeitsplatz mit 0,03% des Bruttolistenpreises pro Entfernungskm.
- Bei Flottenfahrzeugen, die keinem Arbeitnehmer zugeordnet sind, entfällt die Versteuerung eines geldwerten Vorteils.





Kritik an derzeitiger Dienstwagen-Besteuerung

- **Klimaschädigung:** Dt. Autoindustrie baut dank Subventionierung übermotorisierte, zu schwere und klimaschädliche Autos
- Derzeitiges System setzt **keine Anreize** für Anschaffung möglichst sparsamer Dienstwagen
- Firmenfahrzeuge bleiben nur kurz im Unternehmensbestand $\Rightarrow$ bestimmen als Gebrauchtwagen jahrelang strukturell den Fahrzeugbestand $\Rightarrow$ hohe $\emptyset$ -Emissionen.
- **Umverteilung von unten nach oben:** jeder Steuerzahler subventioniert mit $> 132 \text{ €/Jahr}$ die „Spritfresser“ der Firmen (Greenpeace/FÖS 2008)
- **Sozialversicherungs-Mindereinnahmen:** Dienstwagen ersetzen Brutto-Gehaltserhöhung $\Rightarrow$ auf geldwerten Vorteil werden keine Sozialversicherungsbeiträge gezahlt.



Deutsche Umwelthilfe



VDA fordert Mio. Subventionen speziell für Spritschlucker

⇒ VDA will Bemessungsgrundlage der Dienstwagenbesteuerung vom Bruttolistenpreis auf tatsächl. Kaufpreis ändern

⇒ VDA-Lobbyerfolg z.B. bei CDU/CSU-Fraktionsvize Michael Fuchs und FDP-Haushaltsexpertin Claudia Winterstein.

⇒ Aufnahme in Koalitionsvertrag 2009: „Angemessenheit der Besteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Fahrzeuge überprüfen“.

⇒ Autoindustrie erwartet „signifikante Absatzsteigerungen“ + 15 %.





Kritik am VDA-Vorschlag

- Fatale Folgen einer Umstellung von Bruttolistenpreis auf Kaufpreis:

⇒ Steuervorteil bei übermotorisierten Pkw $\geq$
4.000 € /Jahr! (Bsp. Mercedes S 65 AMG/ 346 g CO₂/km/ 612 PS:
4.056 €)

⇔ für kostengünstige, klimaschonendere
PKW: nur einige hundert € Steuerersparnis/
Jahr (Bsp. VW Golf TDI Blue Motion/ 99g CO₂/ 105 PS: 384 €)

⇒ Laut BMF drohen Steuerausfälle von 1 Mrd.
€/ Jahr (1/5 des derzeitigen Aufkommens)!

⇒ DUH fürchtet deutlich höhere Steueraus-
fälle wegen zusätzlicher Tricks (Absenkung
der Kaufpreise und Kostenverlagerung z. B.
auf nachträgliche Serviceleistungen).



DUH-Reformvorschlag

- Ökologische Reform der Dienstwagenbesteuerung, orientiert an Schadstoffklassen, Spritverbrauch und Klimagasemissionen
- Beschränkung der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Dienstwagen für Unternehmen und Arbeitnehmer auf Fahrzeuge, die EU-Zielwert für 2008 von 130 g CO₂/km + 10g einhalten (entspr. EU-Ziel 2020: 95g CO₂/km + 10g).
- Beibehaltung Bruttolistenpreis als Besteuerungsgrundlage.

Zusätzlich:

- Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Dieselkraftstoffen in der Mineralölsteuer
- Einführung einer Zulassungsprämie (Bonus) bzw. Strafsteuern (Malus) für besonders spritsparende bzw. klimaschädliche PKW



Vorbild: andere EU-Staaten/ 1

- **Niederlande:** erhebliche Steuergeschenke für Arbeitnehmer, die spritsparende Dienstwagen unter 110 g CO₂/km (Benziner) bzw. 95 g CO₂/km (Diesel) anschaffen ⇔ hohe Strafsteuern für Spritschlucker.
- **Großbritannien:** Dienstwagenbesteuerung aufgrund Fahrzeug-Listenpreis und CO₂-Emissionen: Für Fahrzeuge ≤ 135 g CO₂/km müssen 10 % des Listenpreises als Zulassungssteuer bezahlt werden ⇔ über 235 g CO₂/km sind es 35 %. Bei Fahrzeugen > 160g CO₂/km kann Firma nur noch 10% der Anschaffungskosten jährlich abschreiben.



Vorbild: andere EU-Staaten/ 2

- **Frankreich** erhebt ≤ 2.600 € Strafsteuern für „Spritschlucker“ bei Zulassung,
+ progressive jährliche Dienstwagensteuer entsprechend CO₂-Emissionen (19 € je g CO₂ bei Autos > 250 g CO₂ $\Rightarrow$ bis zu 7.000 €!).
- **Portugal:** Zulassungssteuer wächst exponentiell mit CO₂-Ausstoß (6-35% des Listenpreises) $\Rightarrow > 30.000$ Strafsteuer für Audi Q7!
- Viele andere EU-Länder haben CO₂-Komponenten in die Pkw- und Dienstwagenbesteuerung eingeführt (vgl. FÖS).



Deutsche Umwelthilfe



Positive Firmen-Ansätze/ 1

- Marktforschungsinstitut Dataforce 1/2010: 37 % von 400 befragten Unternehmen wollen zukünftig auf besonders klimagefährdende Fahrzeuge verzichten ($\Leftrightarrow$ Vergangenheit: < 15 % der Firmen berücksichtigten Klimaaspekte bei Autokauf).

$\Rightarrow$ neue Beschaffungspolitik von Unternehmen setzt deutsche Autoindustrie unter Zugzwang.

- **Münchner Rück-Versicherung:** Führungskräfte-Fahrzeuge sollen $\emptyset \leq 6$ l Benzin oder ≤ 5 l Diesel /100 km verbrauchen.
- **Deutsche Bank:** 200 € Bonus, falls $\emptyset \leq 6$ l Benzin/ ≤ 5 l Diesel /100 km-Verbrauch.



Positive Firmen-Ansätze/ 2

- **Siemens:** will Firmenflotten-Ausstoß von heute Ø 180 g auf 120 g in 2015 senken; bei Verzicht auf Firmenauto 650 € Mobilitätszuschuss!
- **RWE:** will -20% CO₂-Emissionen seiner 10.000 Auto-Flotte bis 2012
- **Allianz:** schwere Modelle wie Geländewagen von Dienstwagenliste gestrichen; evtl. E-Fahrzeuge
- **Telekom:** bis 2015 den Durchschnittsausstoß ihrer 38.500 Dienstwagen auf 110 g CO₂/km drücken (derzeit liegt der Durchschnittsausstoß aller Dienstwagen in Deutschland gut 40 % höher)



Deutsche Umwelthilfe



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Ulrike Bickel
bickel@duh.de