

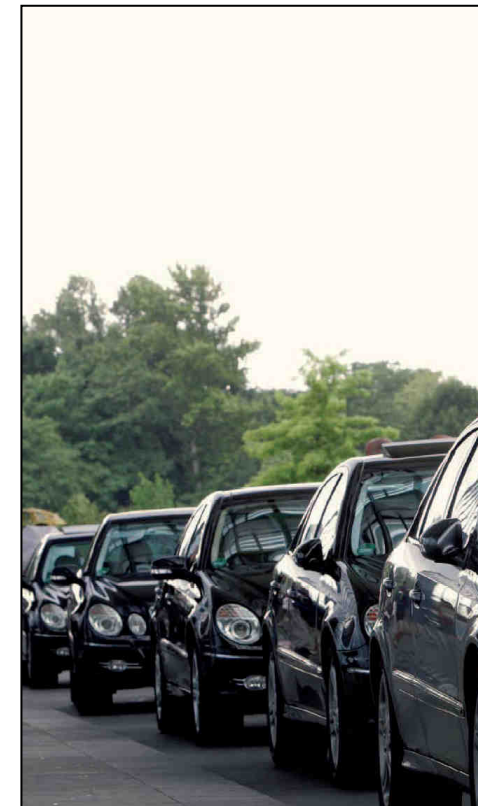
Reform der Dienst- und Firmenwagenbesteuerung

Bettina Meyer

Diplom-Volkswirtin

FÖS-Vorstand

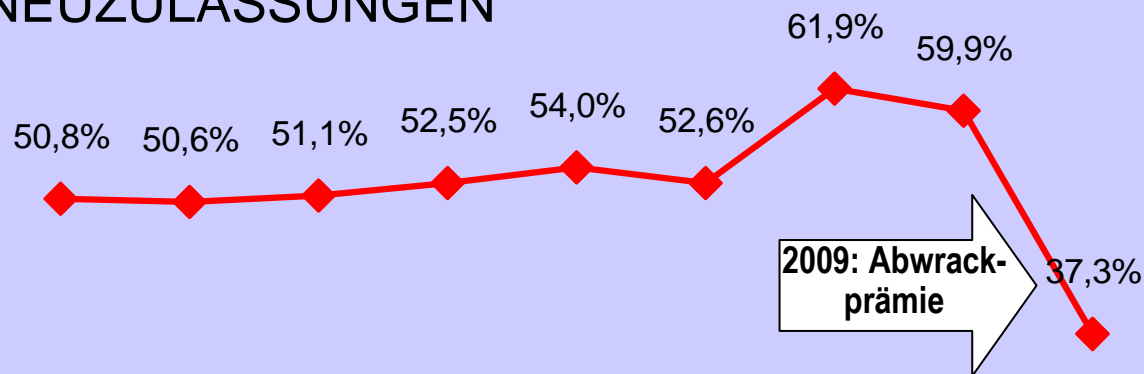
FÖS-Konferenz „Ein grüneres und gerechteres Steuersystem gegen Klimaprobleme und Staatsverschuldung“



Rotes Rathaus Berlin, 23.04.2010

Bedeutung von Firmenwagen für den Automobilmarkt

ANTEIL FIRMENWAGEN AN NEUZULASSUNGEN



2001-2008:
Zuwachs Firmenwagen
von 1,7 auf 1,9 Mio.
(10% aller 41 Mio. Pkw)

**2007: Einbruch Privat-
Wagen von 1,6 auf 1,2 Mio.**

- Fehlende Kaufkraft
- erhöhte MwSt

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

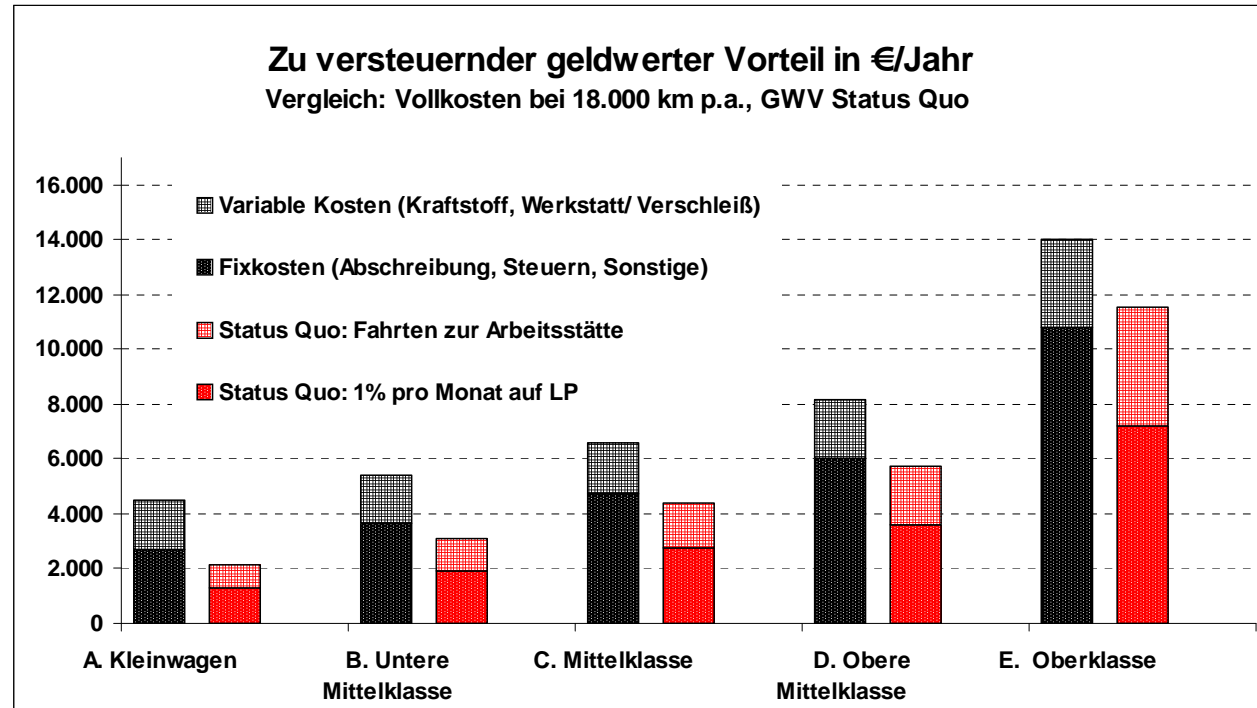
- Bonus-Malus-Regelung in Abhängigkeit von CO₂-Werten
- Zielwerte für 100% Absetzbarkeit orientiert an EU-Grenzwerten
- Absenkung der Zielwerte in zunächst drei Stufen
- Absetzbarkeit der Kosten
Oberhalb Zielwert < 100%
Unterhalb Zielwert > 100%
- Bonus hat Vorteil dynamischer Anreize, verursacht aber 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