



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

---

## THEMENPAPIER DIENST- UND FIRMIENWAGENBESTEUERUNG

ÖKOLOGISCHE UND SOZIALE FEHLANREIZE BESEITIGEN

April 2010

### A. AUSGANGSLAGE

Der **Anteil von Firmenwagen an den Neuzulassungen** betrug im Jahr 2006 53 Prozent und im Jahr 2007 sogar **62 Prozent**<sup>1</sup>. Bei Oberklassewagen mit besonders hohem Verbrauch sowie bei Geländewagen beträgt der Anteil der Firmenwagen an den Neuzulassungen über 70 Prozent und teilweise sogar über 90 Prozent, während er in kleineren Wagenklassen stark unterdurchschnittlich ist: Der Firmenwagenanteil ist bei Oberklassewagen fast doppelt so hoch wie bei den Kleinwagen. Hinzu kommt, dass mit der Größe in der Regel auch Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen der Pkw steigen, so dass Firmenwagen im Durchschnitt klimaschädlicher sind als Privatfahrzeuge.<sup>2</sup>

Zwar waren von den 2009 insgesamt zugelassenen 41,3 Mio. Pkw nur 4,2 Mio. Firmenwagen. Sie haben aber trotzdem einen entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands in Deutschland, weil der größte Teil oft nach wenigen Jahren weiterverkauft wird und so den **Gebrauchtwagenmarkt dominiert**. Von den Firmenwagen sind nur 40 Prozent reine Betriebsfahrzeuge, 60 Prozent hingegen – rund 2,5 Mio. Pkw – werden anteilig oder ausschließlich privat genutzt. Diese bezeichnen wir entsprechend der umgangssprachlichen Konventionen als Dienstwagen.

### Steuerliche Fehlanreize

Die aktuellen steuerlichen Regelungen der betrieblichen und privaten Nutzung von Firmenwagen sind weder ökologisch noch sozial. Sowohl aus Sicht von Arbeitgeber als auch von Arbeitnehmer ist die Bereitstellung bzw. Nutzung von Dienstwagen mit finanziellen Vorteilen verbunden.

Derzeit gelten in Deutschland folgende Regelungen:

#### 1. Unternehmensperspektive: Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Betriebskosten

Viele Arbeitgeber sehen in der Bereitstellung von Dienst- und Firmenwagen eine Strategie zur Mitarbeiterentlohnung, bei der sie Gehaltserhöhungen umgehen und dabei Steuern sparen können. Bei der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen sind im Gegensatz zum Privatkauf alle anfallenden Kosten (Anschaffungs- und Betriebskosten) steuerlich absetzbar. Der Kaufpreis kann über einen Zeitraum von i.d.R. sechs Jahren (Absetzung für Abnutzung – AfA) ab-

---

<sup>1</sup> <http://www.handelsblatt.com/technologie/news/neuwagen-in-deutschland-so-teuer-wie-nie-zuvor;1305508>  
Im Jahr 2008 betrug der Anteil von Firmenwagen an den Neuzulassungen 60%.

<sup>2</sup> Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Wert von Firmenfahrzeugen liegt bei 167g CO<sub>2</sub>/km im Gegensatz zu durchschnittlich 162g CO<sub>2</sub>/km bei privat zugelassenen Fahrzeugen. Rund 75% der Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten (>200g CO<sub>2</sub>/km) sind Firmenwagen.

geschrieben werden. Will ein Unternehmen das steuerliche Optimum herausholen, lohnt sich die Anschaffung eines Neuwagens in regelmäßigen Abständen, spätestens alle sechs Jahre. Gleichzeitig ist der steuerliche Vorteil bei der Anschaffung von teureren Fahrzeugen größer. Aus der betrieblichen Anschaffung eines besonders schnellen, bequemen oder luxuriösen Fahrzeugs zieht der Nutzer zudem private Status- oder Komfortgewinne, so dass eine steuerliche Subventionierung von Luxusgütern erfolgt. Da diese Fahrzeuge meist überdurchschnittlich viel Kraftstoff verbrauchen und auch diese Kosten wiederum unbegrenzt steuerlich geltend gemacht werden können, schaffen die jetzigen Regelungen indirekte Anreize zum Kauf von besonders umweltschädlichen Fahrzeugen, die dann nach ihrem Weiterverkauf auch den Gebrauchtwagenmarkt dominieren.

## 2. Nutzerperspektive: Versteuerung des geldwerten Vorteils

Auch aus Sicht des Arbeitnehmers (oder eines Firmenwagenbesitzers, der diesen auch privat nutzt) kostet ein Dienstwagen sehr viel weniger als ein privates Fahrzeug. Er muss zwar den Wert des bereitgestellten Fahrzeugs als „geldwerten Vorteil“ (GWV) versteuern, dieser ist allerdings geringer als der tatsächliche Nutzwert. Die Dienstwagennutzer haben die Wahl zwischen einer pauschalen Ermittlung des GWV (Listenpreismethode) oder der Einzelabrechnung (Fahrtenbuchmethode). Bei hohem Privatanteil ist meist ersteres vorteilhaft. Bei der Listenpreismethode errechnet sich der GWV pro Monat pauschal als ein Prozent des inländischen Neuwagenlistenpreises – egal ob Neu- oder Gebrauchtwagen angeschafft wurden. Dies setzt den Anreiz, statt eines Gebrauchtwagens auch tatsächlich immer einen Neuwagen zu kaufen. Der Listenpreis wird dann mit dem persönlichen Grenzsteuersatz des Nutzers besteuert, unabhängig vom Umfang der privat gefahrenen Kilometer. Von dieser Regelung profitieren somit diejenigen am meisten, die ihren Dienstwagen möglichst viel privat nutzen. Die sonstigen Kosten sind für den Dienstwagennutzer zweitrangig, da hierfür ja das Unternehmen aufkommt. Anreize für wenig gefahrene Kilometer, verbrauchsarme Pkw oder gar einen Gebrauchtwagen hat er somit nicht – im Gegenteil ermöglicht der Arbeitgeber ihm sogar einen Wagen, den er sich privat vermutlich nicht hätte leisten können oder wollen.

**Von der deutschen Firmenwagenbesteuerung profitieren diejenigen am meisten, die am weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen Privatanteil aufweisen, die teuersten und neuesten Fahrzeuge nutzen, den verschwenderischsten Fahrstil aufweisen und den höchsten Grenzsteuersatz bei der Einkommensteuer haben. Die aktuellen Regelungen fördern die Klimaschädlichkeit des Verkehrs und führen dazu, dass die Gemeinschaft der Steuerzahler das Privatvergnügen Einzelner mitfinanziert.**

## B. EUROPÄISCHE VORBILDER

Die Firmenwagen-Regelungen mit den differenziertesten Anreizen findet man in Belgien, das durchaus als Vorbild gelten kann. Dort können je nach CO<sub>2</sub>-Emissionen 60-90% der Anschaffungskosten abgesetzt werden (90% gelten bei Dieselfahrzeugen mit einem Ausstoß von weniger als 105 g CO<sub>2</sub>/km bzw. bei Benzinern mit weniger als 120 g CO<sub>2</sub>/km). Gefolgt wird Belgien von Irland. Hier gelten mit drei Emissionsstufen zwischen 155 und 190 g CO<sub>2</sub>/km weniger anspruchsvolle Regelungen. In Großbritannien und Frankreich besteht die Differenzierung nach CO<sub>2</sub> nur aus je einem Grenzwert, der noch dazu nicht sonderlich anspruchsvoll ist (F: über 200 g CO<sub>2</sub>/km; GB: über 160 g CO<sub>2</sub>/km). Jedoch muss hinzugefügt werden, dass Frankreich mit 18.300 Euro eine strenge Obergrenze für die Absetzbarkeit des Kaufpreises hat. Und in Großbritannien können bei Fahrzeugen mit mehr als 160 g CO<sub>2</sub>/km nur noch 10 Prozent der Anschaffungskosten jährlich degressiv abgesetzt werden. Das führt bei betroffenen Fahrzeugen zu einer deutlich reduzierten Absetzbarkeit.

Eine ausschließende Obergrenze für die Anerkennung eines Fahrzeugs als Firmenwagen gibt es nur in Lettland, wo Fahrzeuge, die mehr als 25.424 Lats (36.600 Euro) kosten und nicht mehr als 8 Sitze (ohne Fahrersitz) haben, nicht als Firmenwagen anerkannt werden. Für sie können keine Kosten abgesetzt werden. Die Schweiz bildet insofern einen Sonderfall, als dass sie bei „Luxus“-Dienstwagen nur eine Teilabsetzung der Anschaffungskosten erlaubt. Die genauen Grenzbeträge werden auf Ebene der Kantone für jeden Einzelfall, in der diese Regelung zur Anwendung kommt, festgelegt. Durch die Bindung an die geschäftsmäßige Erforderlichkeit variiert diese Grenzsetzung jedoch stark von Einzelfall zu Einzelfall. In den bisher im Kanton Thurgau entschiedenen Fällen wurden die überschüssigen Beträge dem Unternehmen zum deklarierten Unternehmensgewinn in den Folgejahren hinzugerechnet.<sup>3</sup> Damit hat sich das zu versteuernde Einkommen des Unternehmens in den Folgejahren erhöht. In Großbritannien muss der geldwerte Vorteil der Privatnutzung von Firmenfahrzeugen durch Angestellte vom Nutzer abhängig vom durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs versteuert werden. Der zu versteuernde geldwerte Vorteil beträgt bis zu einem festgelegten Emissionswert 15% des Listenpreises. 2006 betrug dieser Emissionswert 140 g CO<sub>2</sub>/km. Im Steuerjahr 2008/2009 wurde der Grenzwert auf 135 g CO<sub>2</sub>/km und ab dem 6. April 2010 wird er auf 130 g CO<sub>2</sub>/km gesenkt. Für darüber liegende Fahrzeuge erhöht sich die zu versteuernde Summe stufenweise.<sup>4</sup> Die Ermittlung des geldwerten Vorteils erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren.<sup>5</sup>

### C. VORSCHLAG ZUR AUSGESTALTUNG

Die Besteuerung von Dienstwagen muss auf **mehr Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit** ausgerichtet werden. Anzustreben ist eine ökologische Lenkungswirkung der Besteuerung auf Grundlage von Klimaschädlichkeit und Treibstoffverbrauch der Firmenwagen. Mehr soziale Gerechtigkeit könnte insbesondere über eine Begrenzung der Absetzbarkeit von luxus- und komfortbedingten Mehraufwand erreicht werden.

Unser Reformvorschlag setzt erstens an der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen an. Über eine Bonus-/Malusregelung sollen Firmenwagen mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert werden. Wer von 2010 bis 2011 ein Fahrzeug im Zielkorridor von 130 bis 140 g CO<sub>2</sub>/km erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Wer aber besonders klimaschädigende Fahrzeuge kauft, kann künftig nur einen Teil der Anschaffungs- und Treibstoffkosten steuerlich geltend machen, und zwar umso weniger, je höher die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind.

Zweitens soll eine ähnliche Staffelung für die private Nutzung von Dienstwagen eingeführt werden. Bei Fahrzeugen im Zielkorridor ändert sich nichts an der Ermittlung des geldwerten Vorteils. Doch für Pkw mit höheren Emissionen muss ein höherer Vorteil versteuert werden (13 bis 26 Prozent vom Listenpreis statt wie derzeit 12 Prozent), für verbrauchsarme Fahrzeuge verringert sich der Faktor (auf 4 bis 10 Prozent vom Kaufpreis). Dieser Ansatz wird in Großbritannien bereits mit gro-

---

<sup>3</sup> Bei einem Porsche, der CHF 79.000 gekostet hatte, wurden dem Unternehmensgewinn in den Folgejahren CHF 70.000 hinzugerechnet. Bei einem Mercedes, der CHF 203.000 gekostet hatte, wurden dem Unternehmensgewinn in den Folgejahren CHF 123.000 hinzugerechnet. Vgl.: Entscheid der Kantonalen Steuerkommission/Kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer des Kantons Thurgau vom 3. November 2000

<sup>4</sup> Der geldwerte Vorteil erhöht sich in Schritten von 1% pro zusätzlichen 5gCO<sub>2</sub>/km. Die Obergrenze liegt bei 35% des Listenpreises des Wagens. Bei Dieselfahrzeugen beträgt der Aufschlag 3%, der Gesamtbetrag ist jedoch auch bei 35% des Listenpreises gedeckelt. Dieselfahrzeuge, die vor Januar 2006 registriert wurden und die Euro IV Norm erfüllen sind von den Zuschlägen ausgenommen. Seit 2006 müssen Dieselfahrzeuge die Norm IV regulär erfüllen und unterliegen auch den Zuschlägen.

<sup>5</sup> Her Majesties Revenue and Customs (2009): <http://www.hmrc.gov.uk/manuals/eimanual/EIM23101.htm>

ßem Erfolg umgesetzt. Bei beiden Reformelementen sollen nach 2011 die Zielwerte schrittweise auf 100 g CO<sub>2</sub>/km abgesenkt werden.

Weitere Reformoptionen sind ebenfalls denkbar oder können mit dem genannten Modell kombiniert werden:

- CO<sub>2</sub>-Staffelung der Absetzbarkeit als reines Malus-Modell
- Monetäre Obergrenze bei der Absetzbarkeit des Kaufpreises
- Verringerte Absetzbarkeit (Anschaffungs- und Betriebskosten) bei privater Nutzung
- Andere Bemessungsgrundlage des geldwerten Vorteils (z.B. tatsächlicher Anschaffungspreis statt Listenpreis und/oder private Kilometer als Kriterium)

#### D. VORAUSSICHTLICHE EINNAHMEN

Bei einem durchschnittlichen Grenzsteuersatz von 40 Prozent führt die derzeit bestehende volle Absetzbarkeit der Firmenwagen als Betriebsausgaben zu **Steuermindereinnahmen von gut 9 Mrd. Euro**. In dieser Größenordnung ist der Staat also an der Finanzierung von Firmenwagen beteiligt.

Wird die Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Kraftstoffkosten als Betriebsausgaben durchschnittlich um etwa 20-30 Prozent reduziert, resultieren Steuermehreinnahmen in der Größenordnung von 2-3 Mrd. Euro. Hinzu kommen die Mehreinnahmen bei der Versteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung von Dienstwagen, die wir auf 0,5-1 Mrd. Euro schätzen. Insgesamt entstehen also **Mehreinnahmen von 2,5-4 Mrd. Euro**.<sup>6</sup>

#### E. SOZIALE FOLGEN

Es werden vor allem Besserverdienende und Fahrer von Autos mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen getroffen. Arbeitslose, Studierende, RenterInnen und Geringverdiener fahren keine Dienst- oder Firmenwagen und profitieren nicht von den jetzigen Begünstigungen. Im Gegenteil sind sie durch allgemeine Steuerquersubventionierung an der Finanzierung des Dienstwagenprivilegs beteiligt. Die Einschränkung der Absetzbarkeit von Dienst- und Firmenwagen, insbesondere aber von luxus- und komfortbedingtem Mehraufwand, ist ein Schritt hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit.

#### Förderhinweis:

Diese Publikation wurde gefördert von:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit

**Umwelt  
Bundes  
Amt**   
Für Mensch und Umwelt

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.

<sup>6</sup> Für Details siehe das Kurzgutachten des FÖS für Greenpeace: Anselm Görres/ Bettina Meyer 2008: Firmen- und Dienstwagenbesteuerung modernisieren: Für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit., Fassung 2.0 vom 5.9.2008; <http://foes.de/de/dienstwagen.php>