



GREEN BUDGET GERMANY

## FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

### Ökologisch unsinnig

Ein Gutachten des Umweltministeriums schlägt eine Reform der Besteuerung von Dienstwagen vor

Von Michael Bauchmüller  
und Claus Hulverscheidt

**Berlin** – Die geltende Besteuerung von Dienstwagen ist nach einem Gutachten im Auftrag des Bundesumweltministeriums sozial ungerecht, ökologisch unsinnig und für den Staat zu teuer. Das entsprechende Gesetz verleite Unternehmen und ihre leitenden Angestellten dazu, große, schadstoffintensive Autos zu kaufen und damit auch noch möglichst viel zu fahren, heißt es in der Expertise, die vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut der Universität Köln (Fifo) erstellt wurde. Zudem verletze die Regelung das Gebot der steuerlichen Gleichbehandlung, weil ausgerechnet wohlhabende Dienstwagenbesitzer geringer belastet würden als Durchschnittsverdiener mit reinem Geldeinkommen. Um die Probleme zu beseitigen, schlagen die Fachleute eine höhere und auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß abzielende Besteuerung vor.

Die Dienstwagenproblematik schürt seit Jahren immer wieder Streit zwischen der Politik und der deutschen Autoindustrie sowie unter den Parteien. Bisher hat sich noch keine Regierung an eine grundlegende Reform herangetraut, weil die Pkw-Hersteller stets vor massiven Absatzbrüchen warnen. Auch am Dienstag wollte sich die Regierung zunächst nicht zu dem Gutachten äußern. An der Frankfurter Börse verloren Aktien der Autokonzerne dennoch bereits deutlich an Wert.

Bisher rechnet das Finanzamt dem Nutzer eines Firmen-Pkw pro Monat ein Prozent des Auto-Listenpreises zum steuerpflichtigen Einkommen hinzu. Diese Pauschale ist laut Fifo „sehr grob“ und „sehr niedrig“. Viele Betriebe bezahlen ihren Angestellten darüber hinaus den Sprit für Privatfahrten, zudem setzen sie die Anschaffungskosten der Fahrzeuge von der Steuer ab.

Laut der Empfehlung des Gutachtens sollte sich die Pauschale des Dienstwagenfahrers künftig nicht mehr allein am Kaufpreis, sondern auch am Kraftstoffverbrauch orientieren. Dazu werden nach Abzug des Wegs zur Arbeit 75 Prozent der jährlichen Fahrtstrecke generell als privat deklariert. Zudem wird der Norm-Schadstoffausstoß des jeweiligen

Auto-Modells zugrunde gelegt. Darüber hinaus sollen die Unternehmen bei besonders schlechten Emissionswerten nur noch 50 Prozent des Anschaffungspreises beim Finanzamt geltend machen können, bei guten Werten dafür 150 Prozent.

Würden sich Bund und Länder zu einer solchen Beschneidung des Steuerprivilegs durchringen, könnten sie dem Gutachten zufolge mit jährlichen Mehreinnahmen in einer Größenordnung von 4,5 Milliarden Euro rechnen. Folgen für die deutschen Hersteller befürchtet Fifo-Geschäftsführer Michael Thöne nicht. Gerade hiesige Firmen seien in der Lage, besonders effiziente Motoren zu bauen, sagte er der *Süddeutschen Zeitung*.

Rückendeckung erhielt das Fifo vom Umweltbundesamt, das ebenfalls eine

Neuregelung der Dienstwagenbesteuerung verlangt. „Dieses Privileg ist ein wesentlicher Treiber der Kohlendioxid-Emissionen im Verkehrssektor“, sagte Behördenchef Jochen Flasbarth der SZ. Er plädierte für eine doppelte Reform: Zum einen solle es eine Obergrenze für den Kohlendioxidausstoß von Dienstwagen geben, zum anderen müsse das Steuerprivileg für private Fahrten abgebaut werden. „Da brauchen wir eine gerechtere Besteuerung“, sagte Flasbarth. „Und das bedeutet, sie muss höher sein.“

Die Experten stützen sich dabei auch auf Erfahrungen aus Großbritannien. Dort wurde schon 2002 die Besteuerung von Dienstwagen reformiert, fortan orientierte sie sich an den CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge. Die Folge: Die Zahl der Beschäftigten, die einen Dienstwagen fahren, sank von 1,6 Millionen 1999 auf 1,2 Millionen im Jahr 2005; die durchschnittlichen Emissionen der Autos verringerten sich um 15 Prozent.

In Berlin wurden allerdings am Dienstag auch Forderungen laut, die Subventionen für Autofahrer noch aufzustocken. Nach Linkspartei-Chef Klaus Ernst verlangte auch der CSU-Politiker Karl Holmeier eine höhere Pendlerpauschale. Zur Begründung verwies er auf die steigenden Benzinpreise. Innerhalb der Union stieß der Vorstoß allerdings auf wenig Gegenliebe, die Grünen lehnten ihn ab. Das Umweltbundesamt zählt die Pauschale wie das Dienstwagen-Privileg zu den umweltschädlichen Subventionen. (Seite 4)

### Autoindustrie wehrt sich

Die deutsche Autoindustrie geht auf Distanz zur Kölner Studie. „Die Oberklasse zu diskriminieren, ist aus unserer Sicht falsch“, heißt es etwa bei Audi. Gerade bei großen und teuren Fahrzeugen fänden „umweltrelevante Innovationen“ statt. Tatsächlich macht der Absatz mit Dienstwagen bei den Premiumherstellern Audi, BMW und Daimler einen robusten Anteil aus – auch deshalb kommen die Steuersubventionen den Unternehmen durchaus gelegen. Von den

2,037 Millionen Autos deutscher Hersteller, die 2010 hierzulande zugelassen wurden, waren 722 000 Firmenwagen – das entsprach einem Anteil von 35 Prozent. Ein Drittel des Mercedes-Absatzes in Europa sind Dienstwagen; BMW gibt in Deutschland gerade mal 15 Prozent seiner 5er Modelle in private Hände. Der Großteil der Verkäufe wird gewerblich genutzt. Dazu gehören vor allem Dienstwagen und Firmenflotten, aber auch Autovermietungsketten. *thf*

### Schadstoff-Förderprogramm

Man muss weder linker Sozialromantiker, noch Weltuntergangs-Apologet sein, um zu der Erkenntnis zu gelangen, dass das in Deutschland geltende Gesetz zur Besteuerung von Dienstwagen aus einer Ansammlung grotesker Fehlansätze besteht. Es führt dazu, dass die Finanzämter Gutverdiener mit Firmen-Limousine sanfter anfassen als die Bezieher kleiner und mittlerer Einkommen. Und es sorgt dafür, dass auf den Straßen der Republik überdurchschnittlich viel mit überdurchschnittlich großen CO<sub>2</sub>-Schleudern gefahren wird. Ein Land, das sich beim Klimaschutz als globaler Vorreiter geriert, sollte auf ein solches Schadstoff-Förderprogramm tunlichst verzichten.

Union und FDP haben deshalb bei der Erarbeitung ihres Koalitionsvertrags gut daran getan, darin auch eine Reform der Dienstwagenbesteuerung zu verankern. Nur: Passiert ist bisher nichts. Grund ist

die erfolgreiche Lobbyarbeit der deutschen Autoindustrie, die für den Fall einer Neuregelung den Verlust Zehntausender Arbeitsplätze an die Wand malt.

Dass die Untergangsszenarien nichts als Drohgebärden sind, zeigt nun ein Gutachten der Universität Köln. Die Experten schlagen darin – vereinfacht gesagt – vor, die steuerliche Förderung zu reduzieren und sie auf schadstoffarme Automodelle zu konzentrieren. Damit könnten Ungerechtigkeiten beseitigt und Kohlendioxid-Emissionen gesenkt werden, ohne dass den hiesigen Pkw-Herstellern der Garaus gemacht würde. Selbst für die Dienstwagenbesitzer wäre eine solche Reform nicht nur von Übel: Zwar hätte es für sie keinen Sinn mehr, allein aus steuerlichen Gründen mit dem Auto von Hamburg nach Sizilien in Urlaub zu fahren. Dafür kämen sie aber vielleicht einmal ausgeruht an ihr Ziel. *hul*

### Kritik an Steuerbonus für Dienstwagen

**Berlin** – Der Staat könnte durch den Abbau von Steuervorteilen für Dienstwagenfahrer pro Jahr 4,5 Milliarden Euro mehr einnehmen und zugleich das Klima schonen. Das geht aus einem Gutachten der Universität Köln für das Bundesumweltministerium hervor. Der Chef des Umweltbundesamtes, Jochen Flasbarth, forderte deshalb eine schnelle Reform. Die Vergünstigungen setzten „Anreize für größere Autos und mehr Fahrten“, sagte er der SZ. (Seiten 4 und 5) *miba*

Das FÖS hat von 2008 bis 2010 in Person von Bettina Meyer und Sebastian Schmidt an der Erstellung der Studie mitgewirkt.

Alle Artikel aus der Süddeutschen Zeitung vom 04/05/2011