

Positionspapier: Reform der Firmenwagenbesteuerung

Mit effizienteren Firmenwagenflotten ökologische und soziale Fehlanreize beseitigen

Die bisherigen steuerlichen Regelungen der betrieblichen und der privaten Nutzung von Firmenwagen sind weder ökologisch noch sozial: Von der deutschen Firmenwagenbesteuerung profitieren diejenigen am meisten, die am weitesten fahren, den höchsten Privatanteil aufweisen, die teuersten und neuesten Fahrzeuge mit einem hohen Verbrauch nutzen, den klimafeindlichsten Fahrstil aufweisen und den höchsten Grenzsteuersatz bei der Einkommensteuer haben. Dies fördert die Klimaschädlichkeit des Verkehrs und führt dazu, dass die Gemeinschaft der Steuerzahler das Privatvergnügen Einzelner mitfinanziert.

Wenn die Bundesregierung ihre klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor erreichen will, müssen Umweltbelastungen spürbar verringert werden. Eine wesentliche Maßnahme ist die Reform der Dienstwagenbesteuerung, die in der jetzigen Fassung eine Blockade für effizientere Fahrzeuge darstellt. Denn Firmenwagen haben einen entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands in Deutschland. Seit 2001 liegt der Anteil der gewerblichen Zulassungen insgesamt über den dem der privaten, im Jahr 2008 waren bereits rund 60 Prozent der Neuwagen auf gewerbliche Halter zugelassen. Von den insgesamt rund vier Mio. in Deutschland zugelassenen Firmenwagen wird über die Hälfte auch privat genutzt. Bei Fahrzeugen der oberen Mittelklasse und Oberklasse mit besonders hohem Verbrauch beträgt der Anteil der gewerblichen Neuzulassungen teilweise sogar über 80 Prozent. Firmenwagen werden in der Regel nach drei bis vier Jahren weiterverkauft und beeinflussen somit auch den Gebrauchtwagenmarkt. Es ist daher besonders wichtig, schon beim ersten Eingang der Fahrzeuge in den Markt steuernd einzugreifen und sparsame Pkw zu fördern.

Eine Reform der Firmenwagenbesteuerung kann beim Wandel hin zu einem energieeffizienten Automobilsektor nennenswerte Unterstützung leisten. Sie setzt Anreize für die Nutzung schadstoffarmer Fahrzeuge und hilft den Herstellern bei der Einhaltung von europäischen Zielvorgaben.

Viele Arbeitgeber sehen in der Bereitstellung von Firmenwagen eine Strategie zur Mitarbeiterentlohnung, bei der sie Gehaltserhöhungen umgehen und dadurch Steuern und Sozialversicherungsbeiträge sparen können. Dadurch wird die Anschaffung und Nutzung gezielt von Autos von der Allgemeinheit subventioniert. Im Gegensatz zum Privatkauf sind alle anfallenden Kosten (Anschaffungs- und Betriebskosten) gänzlich steuerlich absetzbar. 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.

Für den Arbeitnehmer fehlt bisher jeder Anreiz für umweltbewusste Fahrzeugwahl, ein spritsparendes Fahrverhalten oder gar die Entscheidung, das Angebot zur Nutzung eines Dienstwagens abzulehnen und stattdessen andere, umweltverträglichere Verkehrsmittel zu nutzen. Der Nutznießer muss das bereitgestellte Fahrzeug zwar pauschal als „geldwerten Vorteil“ (GWV) versteuern, dieser ist allerdings mit monatlich 1 Prozent des Bruttolistenpreises in der Regel deutlich geringer als der tatsächliche Wert. Auf diese Weise entgehen dem Staat Steuereinnahmen von rund 1,9 Milliarden Euro pro Jahr.¹ Dabei profitieren von der pauschalen Besteuerung vor allem private Vielfahrer – zumal der Arbeitgeber in vielen Fällen sogar die Spritkosten übernimmt. Das System begünstigt damit die Anschaffung überdurchschnittlich teurer, luxuriöser und hoch motorisierter Firmenwagen, die sich der Nutzer vermutlich nicht privat geleistet hätte.

¹ Unter der Annahme, dass der private Nutzungsanteil bei 60 Prozent liegt und annäherungsweise der tatsächliche Nutzwert versteuert wird.

Die Klima-allianz deutschland fordert angesichts der erheblichen sozial- und umweltpolitischen Fehlsteuerungen eine grundlegende Reform zum Abbau der Steuerprivilegien für Firmenwagen:

- Die steuerlichen Regelungen sollten gezielte Anreize zum Autobesitz und zur Autonutzung vermeiden. Die Privatnutzung eines Firmenwagens sollte daher nicht länger von der Allgemeinheit subventioniert werden. Als erster Schritt sollte der **geldwerte Vorteil** bei privater Nutzung zumindest stärker auf der Klimabelastung und dem tatsächlichen Nutzen des Fahrzeugs basieren. Möglich wären hier eine Differenzierung der Besteuerung des geldwerten Vorteils abhängig von den CO₂-Emissionen und/oder die Kopplung an die private Fahrleistung. Der zu versteuernde geldwerte Vorteil läge dann umso höher, je höher die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs sind. Dadurch würden die derzeitigen Fehlanreize eingeschränkt, luxuriöse und klimaschädliche Fahrzeuge zu bevorzugen und privaten Fahrten beliebig auszudehnen. Erfahrungen aus Großbritannien zeigen bereits, dass eine umweltorientierte Besteuerung von Firmenwagen zeitnah Erfolge für den Klimaschutz erzielen kann.
- Die **steuerliche Absetzbarkeit der Anschaffungskosten** sollte sich an der Klimawirkung der Firmenwagen und den europäischen Zielwerten für CO₂-Emissionen orientieren. Wer ein vergleichsweise schadstoffärmeres Fahrzeug mit niedrigen Emissionswerten erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Der Emissionswert sollte analog zu den Vorgaben auf europäischer Ebene im Zeitverlauf schrittweise abgesenkt werden. Bei klimaschädlicheren Fahrzeugen sollte hingegen künftig nur ein Teil der Anschaffungskosten steuerlich geltend gemacht werden können, und zwar umso weniger, je höher die CO₂-Emissionen sind. Über diese CO₂-Differenzierung werden Firmenwagen mit niedrigen Verbrauchswerten begünstigt.
- Für die **Absetzbarkeit der Kraftstoffkosten** könnte eine ähnliche Begrenzung in Anlehnung an Verbrauch und Schadstoffausstoß eingeführt werden. Europäische Nachbarländer wie Belgien, Großbritannien und Irland haben die steuerliche Absetzbarkeit bereits erfolgreich an die Klimaschädlichkeit der Fahrzeuge gekoppelt. Sie zeigen, dass Anreizverbesserungen wirksam umgesetzt werden können.

Die Reform der geltenden Regelungen zur Besteuerung von Firmenwagen ist ein wichtiges Instrument, um die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors spürbar zu reduzieren und die Energiewende auch im Verkehrsbereich mit den richtigen Preissignalen zu unterstützen. Sie sollte möglichst einfach und transparent gestaltet sein und an den bestehenden Verfahren anknüpfen. Die genannten Maßnahmen würden je nach Ausgestaltung insgesamt bis zu 5,7 Mio. t CO₂-Emissionen einsparen und jährlich bis zu 4,6 Mrd. Euro an umweltschädlichen Subventionen abbauen, wodurch gleichzeitig finanzielle Spielräume für die Förderung klimafreundlicherer Technologien oder die Entlastung von BürgerInnen und Unternehmen an anderer Stelle geschaffen würden.

(verabschiedet vom SprecherInnenrat, 24.5.2011,²)

² Für eine ausführliche Diskussion verschiedener Reformoptionen und deren Auswirkungen siehe FiFO/FÖS/Klinski 2011 „Umweltgerechter Abbau der Steuerprivilegien für privat genutzte Firmenwagen.“ Zentrale Ergebnisse des Forschungsvorhabens Steuerliche Behandlung von Firmenwagen in Deutschland und Vorschlag für ein Reformmodell, URL http://www.foes.de/pdf/2011_Firmenwagenbesteuerung_lang.pdf