

Finanzausschuss
Wortprotokoll
112. Sitzung

Mittwoch, den 07.11.2012, 12:00 Uhr
Sitzungsort: Berlin, Paul-Löbe-Haus
Sitzungssaal: E 400

Vorsitz: Dr. Birgit Reinemund, MdB

ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG

Antrag der Abgeordneten Lisa Paus, Dr. Thomas Gambke, Britta Haßelmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Dienstwagenprivileg abbauen und Besteuerung CO₂-effizient ausrichten

BT-Drucksache 17/8462

Antrag der Abgeordneten Dr. Barbara Höll, Eva Bulling-Schröter, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Wirksame Anreize für klimafreundlichere Firmenwagen

BT-Drucksache 17/9149

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich eröffne die 112. Sitzung des Finanzausschusses zur öffentlichen Anhörung. Ich begrüße ganz herzlich die Experten, die heute zu uns gekommen sind, um uns ihren Sachverstand zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Dienstwagenprivileg abbauen und Besteuerung CO₂-effizient ausrichten“ auf Bundestagsdrucksache. 17/8462 und zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Wirksame Anreize für klimafreundlichere Firmenwagen“ auf Bundestagsdrucksache 17/9149 zur Verfügung zu stellen.

Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab ihre schriftlichen Stellungnahmen zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Die Stellungnahmen finden sich auch im Internetauftritt des Finanzausschusses wieder und werden Bestandteil des Protokolls zur heutigen Sitzung sein.

Ich begrüße die Kolleginnen und Kollegen sowie die der mitberatenden Ausschüsse soweit anwesend. Für die Bundesregierung begrüße ich Herrn Ministerialdirektor Sell sowie weitere Fachbeamte des Finanzministeriums. Soweit anwesend, begrüße ich Medienvertreter und die Gäste, die uns heute begleiten.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verfolgt das Ziel, die steuerliche Behandlung von Dienstwagen in Unternehmen, die steuerliche Absetzbarkeit der weiteren Kosten von Dienstwagen sowie die steuerliche Behandlung der privaten Nutzung – geldwerter Vorteil – von Dienstwagen jeweils am CO₂-Ausstoß zu orientieren.

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. verfolgt gleichfalls das Ziel, die steuerliche Abzugsfähigkeit des Aufwands für Personenkraftwagen, die als Firmenwagen genutzt werden, und die Besteuerung deren privater Nutzung am CO₂-Ausstoß festzumachen.

Für die Anhörung ist ein Zeitraum von 1,5 Stunden vorgesehen, also bis ca. 13.30 Uhr. Nach unserem bewährten Verfahren sind höchstens zwei Fragen an einen Sachverständigen bzw. jeweils eine Frage an zwei Sachverständige zu stellen. Ziel dabei ist es, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung und Ihnen zur Antwort zu ermöglichen. Ich bitte deshalb um knappe Fragen und knappe Antworten.

Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn Ihrer Frage die Sachverständige oder den Sachverständigen zu nennen, an den sich die Frage richtet und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um

Verwechslungen zu vermeiden. Die Fraktionen werden gebeten, ihre Fragesteller vorab hier anzumelden.

Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen. Ich bitte Sie alle, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende Ihres Statements wieder abzuschalten. Wir beginnen mit der ersten Fragerunde. Für die Fraktion der CDU/CSU, Herr Abg. Flosbach.

Abg. Klaus-Peter Flosbach (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine erste Frage geht an die Bundessteuerberaterkammer und an den VDA. Die Ein-Prozent-Regelung hat sich seit Jahrzehnten als typisierende Vereinfachungsregel bewährt und ist auch höchstrichterlich anerkannt. Wie beurteilen Sie die Ökologisierung der Dienstwagenbesteuerung aus steuersystematischer und aus wirtschaftspolitischer Sicht? Welchen Beitrag leistet sie zu einer Vereinfachung des Steuerrechts?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Schwenker hat das Wort für die Bundessteuerberaterkammer.

Sv Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Sehr geehrter Herr Abgeordneter, vielen Dank für die Frage. Vom Grundsatz her ist die Ein-Prozent-Regelung eine Regelung, die relativ einfach zu handhaben ist. Wenn Sie die Frage nach der Einfachheit stellen, kann man insofern sagen, dass sie einfach handhabbar ist, weil sie ganz klar gestrickt ist: Ein Prozent vom Bruttolistenpreis ist die Bemessungsgrundlage, ohne Wenn und Aber. Wenn man darüber nachdenkt, Alternativen in diesem Bereich zu suchen, dann sollte man schauen, dass man auch Lenkungsziele verfolgen kann. Die Bundessteuerberaterkammer hat aber grundsätzlich die Position – das haben wir zuletzt auch bei den Gebäudesanierungen vertreten –, dass das Steuerrecht nicht der bevorzugte Gegenstand ist, um Lenkungsziele zu erreichen. Das hat nämlich immer zur Folge, dass zum einen meistens die Systematik im Steuerrecht leidet und auch die Komplexität im Steuerrecht ansteigt, so dass wir eher für Lenkungen außerhalb des Steuerrechts plädieren. Wenn man unbedingt im Steuerrecht etwas machen sollte, dann sind wir der Meinung, dass eher die KFZ-Steuer das Instrument ist, weil dort alle Autofahrer erfasst werden und nicht eine spezielle Gruppe. Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Für den Verband der

Automobilindustrie, Herr Bräunig.

Sv Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Damen und Herren Abgeordneten, die Anträge sind kein Beitrag zur Steuervereinfachung – im Gegenteil. Umgekehrt erbringt die Ein-Prozent-Regel bisher auch ökologisch ein hervorragendes Ergebnis. Die Firmenwagen nehmen bei der Reduzierung der CO₂-Werte eine ökologisch-technische Vorreiterrolle ein. Wir haben in unserer Stellungnahme in der Grafik auch bewiesen, dass hier seit 2008 erhebliche Fortschritte stattgefunden haben und zu den Privatfahrzeugen nur noch ein Abstand von gut zwei Gramm besteht. Es ist hier in den letzten Jahren ein enormer Fortschritt eingetreten. Die Ein-Prozent-Regel ist für die Besteuerung der Privatnutzung von Dienst- und Firmenwagen auch sachgerecht und hat sich in der Praxis bewährt. Der Fiskus bekommt hier auch seinen Teil, der ihm zusteht. Das heißt, der Fiskus profitiert von der Ein-Prozent-Regel mehr, als wenn alle Firmenwagennutzer ein Fahrtenbuch führen würden.

Außerdem sind die Fahrzeuge größerer Klassen auch deutlich höher besteuert, denn die Ein-Prozent-Regel unterstellt ja letztlich, dass, wenn der Bruttolistenpreis doppelt so hoch ist, auch die Kosten doppelt so hoch wären. Das ist aber nicht der Fall. Deswegen ist die Ein-Prozent-Regel auch unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten richtig. Ausdrücklich möchte ich noch ergänzen, dass die Ein-Prozent-Regel als Typisierung im Steuerrecht keine Subvention ist. Das hat man bisher auch bei der Arbeitnehmerpauschale nicht denjenigen vorgehalten, die in einem Jahr weniger Belege sammeln können und trotzdem davon Gebrauch machen.

Die Umweltauforderungen gehören nicht in das Ertragssteuerrecht, das Ordnungsrecht zur Senkung des CO₂-Ausstoßes ist die CO₂-Regulierung für PKW durch die EU. Die ist sehr ambitioniert. Hinzu kommen – wie Sie wissen – die Mineralölsteuer und die gerade neu geregelte KFZ-Steuer. Insofern, denke ich, sollte man bei dem Thema „mit Steuern steuern“ an dieser Stelle nicht weiter vorgehen. Die gegenwärtige Regelung bietet auch eine sehr gute Vereinbarkeit von Ökologie und Ökonomie. Wie ich gesagt habe, kriegt der Staat das, was er braucht. Auf der anderen Seite besteht die Masse der Firmenwagen – zwei Drittel – aus Fahrzeugen der Kompaktklasse, Golf-Klasse oder kleiner. Man muss auch sehen, dass gerade die mittelständischen Unternehmen ihre Firmenwagennutzer sehr stark in die Ein-Prozent-Regel drängen, weil die Fahrtenbuchverwaltung für mittelständische Unternehmen großen zusätzlichen Aufwand bedeutet. Insofern, denke ich, dass sich die geltende Regelung bewährt hat. Wir sind gegen diese Anträge. Danke schön.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Die nächsten Fragen kommen von der Fraktion der SPD, Frau Sawade.

Abg. Annette Sawade (SPD): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, meine Frage schließt sich da an. Ich frage vom Verkehrsclub Deutschland Herrn Müller-Görnert. Können nach Ihrer Ansicht durch die Kopplung des Betriebsausgabenabzuges für Firmenwagen und der Dienstwagenbesteuerung an den CO₂-Ausstoß Anreize zum Erwerb verbrauchsärmerer und klimafreundlicherer Fahrzeuge gesetzt werden?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Müller-Görnert hat das Wort für den Verkehrsclub Deutschland.

Sv Michael Müller-Görnert (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, der VCD begrüßt zunächst einmal die Zielrichtung dieser beiden Anträge, die Dienstwagenbesteuerung zusätzlich an den CO₂-Ausstoß zu koppeln, weil sie erhebliche Lenkungswirkung haben kann, bei der Auswahl von Dienst- und Firmenwagen künftig mehr Gewicht auf den Verbrauch – sprich den CO₂-Ausstoß – zu legen. Das zeigen vor allem auch Erfahrungen aus anderen Ländern, beispielsweise Großbritannien, wo kurz nach Einführung einer solchen CO₂-Besteuerung der Verbrauch von Dienstwagen deutlich zurückgegangen ist – innerhalb von zwei Jahren um 15 Gramm. Das ist eine enorme Menge. Man muss ja auch unterscheiden, was Firmen- und was Dienstwagen sind. Dienstwagen sind in der Regel Fahrzeuge, die Mitarbeitern gestellt werden, die sie auch privat nutzen können. Das ist in der Regel das höhere Management, Geschäftsführungen oder Vorstände, die den Wagen auch frei auswählen können. Das heißt, sie haben sehr wohl Möglichkeiten zu steuern, was für ein Modell sie wählen, mit welcher Motorisierung und entsprechend mit welchem Verbrauch. Wenn es hier entsprechende Lenkungswirkungen gibt, auch sparsame Modelle auszuwählen, denken wir sehr wohl, dass das einen Effekt haben wird. Nicht zuletzt zeigt das ja Großbritannien. Man muss aber auch sehen, dass es sehr viele Fahrzeuge gibt, die einen niedrigen CO₂-Ausstoß haben – gerade in den relevanten Firmenwagensegmenten, die eben auch Herr Bräunig aufgelistet hat. Da gibt es überall Fahrzeuge, die auch unter einem Zielwert von 120 Gramm liegen. Es geht also nicht darum, dass wir die Leute dazu drängen, kleinere Autos zu kaufen, sondern es geht um eine Lenkungswirkung dahingehend, dass man in dem Segment sparsame Fahrzeuge wählt.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Abg. Dr. Volk für die Fraktion

der FDP.

Abg. Dr. Daniel Volk (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Frage richtet sich an die Bundessteuerberaterkammer und an den Neuen Verband der Lohnsteuerhilfevereine. Wir haben gerade gehört, dass Dienstwagen angeblich nur das höhere Management betreffen würden. Vielleicht könnten Sie uns aus Ihrer fachlichen Sicht darlegen, wen eine Dienstwagenregelung tatsächlich betrifft. Ist das wirklich nur das höhere Management? Vielleicht könnten Sie uns auch darlegen, welche Folgewirkungen eine steuerrechtliche Änderung nach sich ziehen würde, zum Beispiel im Bereich der Sozialversicherung und anderen Bereichen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Für die Bundessteuerberaterkammer Herr Schwenker, bitte.

Sv Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Herr Abg. Dr. Volk, danke für die Frage. Es ist so, dass es natürlich ein breites Anwendungsspektrum gibt. Es gibt im Management Dienstwagen, es gibt aber auch Dienstwagen im Bereich von klassischen Arbeitnehmern oder auch im Bereich von Dienstleistern wie den Pflegekräften. Man kann das nicht so stehen lassen, dass der Dienstwagen nur in einer Kategorie vorkommt. Zum Beispiel hat eine Pflegekraft den PKW auch bei sich, fährt direkt zu ihren Einsätzen und nicht immer auf den Hof. Ein weiteres Beispiel ist auch der Monteur, der seinen Werkzeugkasten mittransportiert.

Nur die PKW, die wirklich auf dem Hof stehen, wo der Arbeitnehmer zum Firmengelände hinfährt, dort umsteigt und dann nur betrieblich fährt, sind die, wo eine Ein-Prozent-Regelung mangels der tatsächlichen Gegebenheiten ausgeschlossen wird. Bei allen anderen haben sie die Möglichkeit. Diese Leute aber, die ich eben geschildert habe, und die ich durchaus auch im eigenen Bekanntenkreis habe, die nutzen den Wagen, um zur Arbeit zu fahren und um ihre Kunden zu besuchen. Trotzdem, weil sie das Auto vielleicht im Einzelfall am Wochenende auch einmal für etwas anderes benutzen, ist die Frage der Ein-Prozent-Besteuerung gegeben. Diese Leute versuchen dann oft, mittels Fahrtenbuch zu dokumentieren, dass der Privatanteil so gering ist, dass die Ein-Prozent-Methode zu hoch ist. Beim Fahrtenbuch haben wir aber inzwischen eine Rechtsprechung, die es immer schwieriger macht.

Ich verstehe schon, dass man Missbräuche beim Fahrtenbuch verhindern will, aber wir haben jetzt ein Urteil bekommen, wo sie jeweils auch noch die komplette Abfahrts- und

Zieladresse eintragen müssen. Es reicht nicht, dass sie dokumentieren, dass sie von ihrer Wohnung zum Kunden gefahren sind, sondern sie müssen bei jeder Fahrt Straße und Hausnummer dazu schreiben. Dann fängt es an, in der Wirklichkeit schwierig zu werden. Deswegen werden Fahrtenbücher nicht mehr so häufig angewandt, beziehungsweise wenn sie angewandt werden, besteht die ständige Angst, dass in der Rechtsprechung die Anforderungen trotz besten Wissens und Gewissens nicht ausreichen. Insofern, denke ich, sind die Nutzung und die Besteuerungsfolge der Arbeitnehmer bei der Ein-Prozent-Regelung vielschichtig. Es gibt in allen unterschiedlichen Segmenten solche Fahrzeuge. Eine Änderung hat natürlich, weil es beim Arbeitnehmer ein Lohnbestandteil ist, je nachdem wie hoch die Besteuerung ist, Steuern und, wenn ich innerhalb der Beitragsbemessungsgrenze bin, auch Sozialversicherungsbeiträge zur Folge.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Rauhöft, Neuer Verband der Lohnsteuerhilfvereine.

Sv Uwe Rauhöft (Neuer Verband der Lohnsteuerhilfvereine e. V.): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrter Herr Abg. Dr. Volk, vielen Dank für die Frage. Zur Auswirkung, also zur Frage „Wer ist davon betroffen?“ kann ich mich zunächst nur den Ausführungen von Herrn Schwenker anschließen. Wir betreuen in den Lohnsteuerhilfvereinen eine Vielzahl von Arbeitnehmern, die ein Fahrtenbuch führen und vor allem auch sehr viele – noch viel mehr natürlich – die aus den geschilderten Gründen kein Fahrtenbuch führen, aber einen Firmenwagen haben, den sie dann privat nutzen können und demzufolge den Sachbezug entsprechend versteuern müssen. Es gibt – wie es schon gesagt wurde – einen breiten Anwendungsbereich. Den gesamten Bereich der Servicetechniker und Außendienstmitarbeiter, die im Vertrieb tätig sind. Auch bei der häusliche Krankenpflege, die im Antrag der Fraktion DIE LINKE. zu Recht im Niedriglohnsektor genannt wurde, haben wir das natürlich. Man braucht sich nur auf den Straßen umschaun, welche Fahrzeuge sich dort bewegen. Die werden mit nach Hause genommen. Die können selbstverständlich auch privat genutzt werden. Es ist durchaus ein klassischer Bereich, der vielfach genutzt wird.

Bei der Auswirkung muss man zunächst sehen, was diese Nutzungswertbesteuerung tatsächlich bewirkt. Sie unterstellt ja typisierend – da rührt sie von der Berechnungsmethode her –, dass die Kosten eines PKW pro Kilometer Nutzung 0,001 Prozent des Listenpreises betragen. Das heißt, wenn ich einen PKW von 30 000 Euro Listenpreis habe, dann unterstelle ich Fahrzeugkosten von 30 Cent pro Kilometer. In dem Beispiel, das in den Anträgen drin war, habe ich bei einem BMW mit dem Preis von 37 000 Euro eben 37 Cent. Bei der

Privatnutzung wird zum zweiten noch bei der Ein-Prozent-Methode unterstellt, dass der Arbeitnehmer den PKW 1 000 Kilometer im Monat, 12 000 Kilometer im Jahr privat nutzt. Er muss dann entsprechend für diese Kilometeranzahl – multipliziert mit dem genannten Nutzungsfaktor – diesen Bezug versteuern und auch Sozialversicherungsbeiträge bezahlen, soweit er innerhalb der Bemessungsgrundlage liegt. Das heißt, der Arbeitnehmer wird einem anderen Arbeitnehmer gleichgestellt, dessen Arbeitgeber ihm keinen PKW zur Verfügung stellt, sondern dafür in derselben Höhe Lohn. Der muss dann auch Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge zahlen.

Der andere Arbeitnehmer hat natürlich mehr Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen, welchen PKW er sich selbst finanziert. Der, der den Firmenwagen gestellt bekommt, hat das nicht. Er hat natürlich auch wesentlich mehr Einflussmöglichkeiten auf die Nutzung. Dann kommt noch eins dazu: Der Arbeitnehmer, der den Firmenwagen nutzt, muss die Sozialversicherungsbeiträge und die Lohnsteuer von seinem übrigen Nettolohn bezahlen. Das geht also von seinem Nettolohn ab. Wenn ich jetzt an der Stelle noch Zuschläge hinzurechne, die im Übrigen ja auch dazu kommen, wenn ich die Fahrtenbuchmethode wähle – das heißt, dass ich nachweise, dass ich nicht diese 12 000 Kilometer im Jahr fahre – und unterstelle, dass dieser Nutzungskostenfaktor in etwa doch die tatsächlichen Kosten abdeckt, muss ich ja am Ende auf nicht vorhandenen Lohn, also auf einen nicht vorhandenen Vorteil, Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge zahlen.

Konkret noch einmal zu den Zahlen in dem Beispiel, das zu dem BMW mit 40 Prozent Grenzsteuersatz genannt wurde: Da bin ich zumindest noch in der Rentenversicherungspflicht und Arbeitslosenversicherungspflicht, da kommen also noch einmal zehn Prozent Sozialabgaben für diese Beitragsteile der Sozialversicherung hinzu. Wir haben es in unserer Stellungnahme einmal bei einem Grenzsteuersatz von 30 Prozent berechnet. Da komme ich dann zusammengerechnet natürlich auf eine Belastung von 50 Prozent Steuern und Sozialabgaben, das heißt auf einen wesentlich höheren Betrag, als hier bisher ausgewiesen wurde. Danke schön.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächste Fragestellerin ist Frau Abg. Dr. Höll für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. Dr. Barbara Höll (DIE LINKE.): Danke, Frau Vorsitzende. Ich möchte meine zwei Fragen an Herrn Müller-Görnert vom Verkehrsclub Deutschland richten. Noch einmal grundsätzlich: Der Verband der Automobilindustrie hält ja die bestehenden Regelungen zur

Besteuerung von Firmenwagen für sachgerecht und angemessen und behauptet, dass Firmenwagen bei der Reduzierung der CO₂-Werte eine ökologisch-technische Vorreiterrolle einnehmen. Da möchte ich gerne von Ihnen grundsätzlich wissen, ob Sie diese Einschätzung teilen und wo Sie Reformbedarf bei der geltenden Besteuerung von Dienstwagen sehen. Zweitens: Wie sehen Sie das, hat die Einkommenshöhe der/des Dienstwagenberechtigten Einfluss auf die Fahrzeugwahl oder nicht? Wie könnte man in dieser Hinsicht auch aktiv werden? Danke.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Müller-Görnert, bitte.

Sv Michael Müller-Görnert (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Vielen Dank für die Frage, Frau Abg. Dr. Höll. Zunächst einmal dazu, ob das sachgerecht ist: Wir sehen schon, dass – im Vergleich zu den Privatfahrzeugen – im Firmenwagensegment die Gruppen stärker vertreten sind, die den höheren Fahrzeugklassen angehören. Ich habe einfach einmal geschaut – Sie haben das ja auch aufgelistet –, wie viel Gramm die Firmenwagenflotten reduziert haben und wie viel die Privatflotten. Da ist prozentual ein kleiner Vorteil zu sehen. Das ist eine 15 Prozent-Reduktion im Vergleich zu 13 Prozent bei der Gesamtflotte. Man muss aber auch sehen, dass das von einem deutlich höheren Niveau kommt und dass es dann natürlich einfacher ist, große Reduzierungen zu gewährleisten.

Zu der zweiten Frage bezüglich der Einkommenshöhe: Es ist ja so, dass der VCD auch verschiedene Projekte zusammen mit Leasingunternehmen und Fuhrparkbetreibern durchgeführt hat, wo wir natürlich auch ein bisschen Insider-Wissen bekommen haben. Es ist natürlich schon so, dass die auch sagen, „Es ist nun mal ein Statussymbol.“ Es ist ein Motivationsinstrument, dass gerade in den höheren Managementebenen Dienstwagen als Gehaltsbestandteil gegeben werden. Vielerorts ist es auch so, dass man damit die Mitarbeiter bei der Stange halten will. Je höher man in der Hierarchie in einem Unternehmen ist, umso mehr darf man sich dann den Dienstwagen aussuchen, was die Kosten aber auch den CO₂-Ausstoß angeht. Es gibt ja Unternehmen, die machen schon CO₂-Regelungen. Je höher man in der Hierarchie ist, umso höher ist die CO₂-Grenze. Wenn man die überschreitet, muss man halt mehr zuzahlen. Das ist nicht unbedingt ein Anreiz, CO₂-Werte wirklich einzuhalten. Nach Befragungen von diesen Unternehmen sind die Betroffenen eher bereit, für eine höhere Ausstattung und eine höhere Motorisierung mehr zu zahlen. Insofern ist das schon ein Thema, was die Steuergerechtigkeit angeht.

Wenn ich noch eine Anmerkung zum Bereich der Pflegedienste machen darf: Hier sind es ja

vor allen Dingen eher kleine Wagen, die eingesetzt werden, die bei den CO₂-Werten schon relativ niedrig sind. Die wären bei einer Änderung der Besteuerung gar nicht betroffen. Insofern geht es um die Fälle, in denen der gewerbliche Zweck der Dienstwagen eher fragwürdig ist bzw. nicht in dem Maße gegeben ist, wie wirklich bei den Außendienstmitarbeitern oder Pflegekräften. Man muss das auch ganz klar unterscheiden.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Frau Abg. Paus hat das Wort für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine zwei Fragen gehen an Herrn Dr. Thöne. Herr Dr. Thöne, Sie haben ja für das Bundesumweltministerium eine Studie zum Thema „Dienstwagenbesteuerung“ gemacht. Deswegen würde ich Sie bitten, uns noch einmal zu erläutern, wie sich aus Ihrer Sicht die Situation der Dienstwagenbesteuerung in Deutschland heute darstellt. Was sind aus Ihrer Sicht die eklatantesten Fehlanreize und wo sehen Sie den dringendsten Änderungsbedarf?

Außerdem würde ich Sie bitten, kurz auf Herrn Rauhöft zu reagieren. Wenn ich ihn richtig verstanden habe, hat er ja unter anderem gesagt, dass aus Sicht des Lohnsteuerhilfevereins die Ein-Prozent-Pauschalierung praktisch den Durchschnitt des geldwerten Vorteils in Deutschland trifft. Teilen Sie diese Auffassung?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Thöne hat das Wort.

Sv Dr. Michael Thöne (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, auf der Basis der Untersuchung, die mein Institut zusammen mit Partnern für das Umweltministerium durchgeführt hat, haben wir seinerzeit – das war wesentlich in den Jahren 2009/2010 – die Situation in Deutschland und im europäischen Ausland analysiert. Wir sind auf der Basis der Frage gestartet: Ist diese Ein-Prozent-Regel, die wir tatsächlich schon seit so vielen Jahren haben, ihrer Struktur und der Höhe nach geeignet, die tatsächlichen Vorteile, die jemandem in der privaten Nutzung eines Dienstwagens zukommen, auch angemessen abzubilden? Dies immer vor dem Hintergrund, dass die Alternative, die zwar umständliche, aber mögliche Führung eines Fahrtenbuches ist, und vor der alten Weisheit, dass, wenn man zwei Wahlmöglichkeiten hat, der Steuerzahler in der Regel versuchen wird, diejenige zu wählen, die ihm die Steuerlast deutlich reduziert.

Schaut man sich die Entwicklung des Firmenwagenmarktes an und führt sich vor Augen, dass wir es in Deutschland mittlerweile bei rund 60 Prozent aller Neuzulassungen von PKW mit Firmenwagen zu tun haben, sehen wir hieran schon, dass es offensichtlich eine sehr hohe Attraktivität des Modells „Firmen- und Dienstwagen“ gibt. Der wesentliche Fehlanreiz, den das Modell heutzutage ausübt, wenn man es privat nutzt, ist der Umstand, dass ein Großteil der Firmenwagen im Full-Service-Leasing bereitgestellt wird. Das läuft darauf hinaus – weil im Full-Service-Leasing tatsächlich auch alle Verbrauchskosten mit abgedeckt werden –, dass, wenn man erst einmal einen Dienstwagen hat – egal wer – jegliches Fahren, jeglicher zusätzliche Kilometer, den man fährt, 0,0 Cent für den einzelnen Beschäftigten kostet. Das heißt also, dass es ihn gar nichts kostet, jeden privaten Weg auch mit dem Auto zurückzulegen – zumindest im Rahmen dessen, was der Leasing-Vertrag als Gesamtstrecke berücksichtigt. Das ist eben, sowohl was die steuerliche Verteilung beziehungsweise den damit übertragenden Vorteil – je mehr ich fahre, desto geringer wird er anteilig besteuert – als auch die damit einhergehende Umweltwirkung angeht, ganz fatal. Vor dem Hintergrund beantwortet sich damit auch schon die Frage nach der Ein-Prozent-Regel. Wenn ich eine Regel habe, die ausschließlich den geldwerten Vorteil aus der Nutzung eines Fahrzeuges am Preis des Fahrzeuges ausrichtet und das Verhalten – das Mobilitätsverhalten, die Nutzung dieses Fahrzeuges – überhaupt nicht berücksichtigt – ob ich viel oder wenig fahre, ob ich alle Strecken mit dem Auto fahre –, dann kann eine solche Regelung von vornherein nicht geeignet sein. Wir haben das tatsächlich sehr ausführlich durchgerechnet und haben so gut wie keinen Fall mehr gefunden, in dem die Ein-Prozent-Regel tatsächlich nach der Höhe und Struktur geeignet gewesen wäre, einen angemessen hohen Steuerbeitrag zu erbringen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächster Fragesteller ist Herr Abg. Gutting für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Olav Gutting (CDU/CSU): Vielen Dank. Zwei Fragen an den Vertreter vom VDA. Ich komme ja aus Baden-Württemberg und wir haben viele 100 000 Arbeitsplätze, die von der Automobilindustrie direkt oder indirekt abhängen. Meine Frage wäre: Gibt es eine Einschätzung, wie sich die Ökologisierung der Dienstwagenbesteuerung auf die Wirtschaft, auf die Automobilindustrie und die Arbeitsplätze dort auswirken würde? Können Sie vielleicht noch etwas dazu sagen, wie sich die Segmentstruktur bei den Firmenwagen in Deutschland zusammensetzt?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Bräunig hat das Wort für den VDA.

Sv Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank, Herr Abg. Gutting für die Frage. Zunächst sind wir der Meinung, dass die Erfahrung in der Vergangenheit bei der Debatte um die Firmenwagen immer gezeigt hat, dass allein die Debatte ein sensibles Thema ist. Angesichts der schwächer werdenden Konjunktur kommt die Debatte zur Unzeit. Das zu ihrem wirtschaftspolitischen Aspekt.

Zur Frage der Arbeitsplätze: In Deutschland hängen am Premiumsegment etwa 50 Prozent der Arbeitsplätze deutscher Hersteller. Es ist nicht so, dass 60 Prozent – wie mein Vorredner gesagt hat – der Neuzulassungen Firmenwagen wären. Das ist eine Fortsetzung der fachlichen Mängel dieser FiFo-Studie, die die Steuerchefs unserer Unternehmen herausgearbeitet haben. Die Firmenwagen machen lediglich 31 Prozent der Neuzulassungen aus. Das FiFo nimmt hier fälschlicherweise die Fahrzeuge der KFZ-Autohäuser und der Vermietwagenunternehmen einfach hinzu. Das ist aber für die Frage, die wir hier diskutieren, fachlich falsch. Das kann ich gerne begründen: Wir diskutieren ja über die Ein-Prozent-Regel der Besteuerung für die Privatnutzung, und die von mir eben bezeichneten gewerblichen Halter nutzen diese Fahrzeuge nur für berufliche Zwecke. Deshalb muss man von dem Firmenwagensegment – bei der Neuzulassung sind es 31 Prozent, beim PKW-Bestand noch nicht einmal zehn Prozent – noch die Fahrzeuge abziehen, wo der Firmenwagennutzer – also der Monteur, der Außendienstmitarbeiter – gar nicht berechtigt ist, das Fahrzeug auch privat zu nutzen. Man kommt dann hier weit unter neun Prozent von Firmenwagen im Bestand bei 42,9 Millionen Fahrzeugen in Deutschland insgesamt. Das sind alles Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes. Damit möchte ich es angesichts der Aufforderung, kurz zu bleiben, zur Ihrer Frage belassen, Herr Abg. Gutting.

Die Segmentstruktur bei den Fahrzeugen ist so, dass zwei Drittel der Fahrzeuge Mittelklasse und darunter sind. Es sind ja schon Pflegedienste und andere Beispiele gebracht worden. Die Oberklasse macht etwa 1,5 Prozent an den Firmenwagen aus. Wir haben in den Unternehmen zusätzliche Anstrengungen, die Firmenwagennutzer anzuhalten, stärker auf den ökologischen Aspekt zu achten. Hier tut sich in den Unternehmen eine ganze Menge. Ich hoffe, dass das zu der Frage der Segmente eine ausreichende Antwort ist.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Frau Abg. Sawade für die Fraktion der SPD.

Abg. Annette Sawade (SPD): Ich habe noch eine detailliertere Frage an Herrn Rauhöft vom NVL: Wie beurteilen Sie die im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aufgeführte Beispielsrechnung anhand dieses BMW bei der Mehrbelastung für Arbeitnehmer aufgrund der vorgeschlagenen CO₂-orientierten Dienstwagenbesteuerung? Es wurde schon

angesprochen, dass der Wert mit rund 400 Euro angegeben wurde. Wie beurteilen Sie das in Anbetracht der Tatsache, dass in dieser Rechnung die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte nicht berücksichtigt worden sind? Der geldwerte Vorteil aus der Nutzungsüberlassung – das heißt Privatfahrten und Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte – ist der Lohnsteuer und der Sozialversicherung zu unterwerfen, wie in der Beispielrechnung aufgeführt wurde. Dann würde ich Sie bitten, in Ihrer Aussage genau auszuführen, wie die Anhebung dieser Sachbezugsbewertung den Arbeitnehmer finanziell stärker belastet, denn es geht ja gerade um die kleineren Arbeitnehmer.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Rauhöft, bitte.

Sv Uwe Rauhöft (Neuer Verband der Lohnsteuerhilfvereine e. V.): Danke, für die Frage. Ich kann zunächst bestätigen, dass eine ganze Reihe von Arbeitnehmern, die einen Dienst- oder Firmenwagen nutzen, diesen nicht nur für reine Privatfahrten nutzen – also nicht nur der Ein-Prozent-Sachbesteuerung unterliegen –, sondern das Fahrzeug ebenfalls für Fahrten zur regelmäßigen Arbeitsstätte nutzen. In dem Fall ist der Sachbezug gemäß § 8 Abs. 2 S. 3 EStG um einen Zuschlag von 0,03 Prozent für diese Fahrten zur Arbeitsstätte zu erhöhen. Das wird sich auch in Zukunft vom Sachverhalt und von der Anzahl der Betroffenen her nicht verringern. Wir hatten ja vor Kurzem eine Änderung zur Vereinfachung des Reisekostenrechts, die zumindest dazu führte, dass wir den Begriff „regelmäßige Arbeitsstätte“ gesetzlich als „erste Tätigkeitsstätte“ definiert haben. Dort kommt jetzt hinzu, dass beispielsweise Fahrten zur Anfahrt zu einem weiträumigen Arbeitsgebiet – da sind wir dann möglicherweise wieder bei den häuslichen Krankenpflegern, Forstarbeitern oder Ähnlichen – auch mit der Entfernungspauschale zu berücksichtigen sind.

Das heißt, in diesen Fällen muss ein zusätzlicher Sachbezugswert erfasst werden. Der Umfang hängt natürlich von der Entfernung ab. Wenn ich aber beispielsweise eine Entfernung von 30 Kilometern zugrunde lege, dann komme ich bei der Beispielrechnung auf einen zusätzlichen Nutzungswert von ca. 3 600 Euro, der nach jetziger Rechtslage zu versteuern ist. Wenn ich bei der Beispielrechnung bleibe, erhöht sich, aufgrund des Schadstoffausstoßes des PKWs, der Nutzungsvorteil um ca. 25 Prozent. Es erhöht sich der Besteuerungsanteil dann als Sachbezug für diese Fahrten um 400 Euro. Diese sind dann entsprechend der Sozialversicherungspflicht und natürlich auch der Besteuerung zu unterziehen. Ich hatte bereits gesagt, dass wir bei einem Grenzsteuersatz von 40 Prozent zwar aus der Bemessungsgrenze der Krankenversicherung raus sind, aber noch innerhalb der Bemessungsgrenze der Arbeitslosen- und Rentenversicherung. Das heißt, ungefähr zehn

Prozent entfallen dann von dem Nutzungsvorteil auch auf Abgaben in die gesetzliche Sozialversicherung.

Die Nutzung des Firmen-PKW, der für diese Fahrten zur Verfügung gestellt wird, unterliegt nicht dem Belieben des Arbeitnehmers. Der bekommt bewusst den PKW zur Verfügung gestellt, um ihn für diese Fahrten auch mit zu nutzen. Er kann dem nicht ausweichen. Ich hatte vorhin schon geschildert, wie sich diese Kosten berechnen. Man legt zugrunde, dass Kosten von 0,001 Prozent des Listenpreises pro Kilometer entstehen. Bei dem PKW von 37 000 Euro Listenpreis hätte ich dann pro Kilometer 37 Cent zu versteuern und zu verbeitragen. Auf der anderen Seite kann der Arbeitnehmer die Entfernungspauschale geltend machen, denn er hat ja Aufwand. Die beträgt 15 Cent pro Kilometer, 30 Cent pro Entfernungskilometer. Das heißt, wir sehen hier schon deutlich die Diskrepanz zwischen dem Aufwand einerseits und den Abzugsmöglichkeiten auf der anderen Seite, die sich zudem ja nur auf die Steuerbelastung und nicht auf die Sozialabgabenbelastung beziehen.

Die Diskrepanz erhöht sich dann zusätzlich noch einmal, wenn ich einen ökologischen Zuschlag hinzunehme. Das heißt, wir kommen in den Grenzbereich, wo wir uns auch wirklich Gedanken machen müssen, ob das der Typisierung genüge tut. Ich darf noch einmal darauf hinweisen, dass zu dieser Typisierung der Entfernungspauschale zwei Grundsätze gehören: Da hatte der BFH gesagt: „Ich kann mich als Arbeitnehmer auf die Entfernung, auf die Fahrten einstellen und kann damit auch die Höhe der Fahrtkosten beeinflussen.“ Ich weise noch einmal darauf hin, dass ich das, wenn ich einen PKW gestellt bekomme, nur bedingt kann. Das gilt in dem Bereich, dass ich nicht GmbH-Geschäftsführer meine, die Einfluss auf die Auswahl des PKWs haben, sondern in dem Segment, in dem ich als normaler Arbeitnehmer in der Regel nicht beeinflussen kann, welchen PKW mir der Arbeitgeber zur Verfügung stellt. Das zweite, die Entfernungspauschale oder überhaupt die Typisierung muss natürlich typische Lebenssachverhalte zugrunde legen. Die Verfassungsgerichtsrechtsprechung wird natürlich bedenklich, wenn sich an der Stelle die Schere weiter auftut. Soweit zu den Ausführungen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächste Fragestellerin ist Frau Abg. Tillmann für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Antje Tillmann (CDU/CSU): Danke schön, Frau Vorsitzende. Meine Frage geht an Herrn Dr. Thöne. Herr Dr. Thöne, Ihr Institut hat 2010 eine Studie zur steuerlichen Behandlung von Firmenwagen vorgelegt. Unter anderem war auch eine Bestandsaufnahme

der Regelungen zu Dienstwagenbesteuerungen in den EU-Mitgliedstaaten, der Schweiz, Norwegen und den Vereinigten Staaten von Amerika enthalten. Da würde mich interessieren, wie ihre Erfahrungen da waren. Haben alle europäischen Staaten vergleichbare Regelungen oder gibt es anderswo Erfahrungen mit ökologischen Komponenten?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Thöne, bitte.

Sv Dr. Michael Thöne (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln): Die Erfahrung ist, dass wir tatsächlich in den meisten europäischen Ländern – ich habe jetzt nicht alles im Detail im Kopf, das zu meiner Entschuldigung vorweg – unterschiedliche Regelungen sehen, dass sich aber alle Länder völlig zu Recht einer Pauschalierungsregel bedienen. Das ist ja auch vernünftig und sinnvoll. Bemerkenswert ist, dass wir in vielen Ländern sehr unterschiedliche Höhen haben, wie solche Prozentwerte angesetzt werden. Die Ein-Prozent-Klausel, die wir in Deutschland schon seit Jahren nutzen, hat auch ihre Beispiele in anderen Staaten. Sie ist aber bei weitem nicht im Mittelfeld, sondern eher im unteren Bereich. Es gibt es auch ohne Weiteres Zwei-Prozent-Regeln und das tatsächlich mit Blick darauf, dass wir in den meisten Ländern, über die wir reden, zum Beispiel auch so etwas wie eine Entfernungspauschale gar nicht haben. Da werden solche Sachen auch nicht berücksichtigt. Es gibt auch Einzelbeispiele von Ökologisierung im engeren Sinne, wobei das gerade bei dem geldwerten Vorteil meines Erachtens eine völlig nachrangige Frage ist. Die vorrangige Frage ist, „Ist das der tatsächliche Vorteil, der übertragen wird durch die Nutzung und durch sehr unterschiedliche Nutzungsintensitäten? Wird er vernünftig abgebildet dadurch, dass ich mit einem festen Prozentsatz auf den Preis abstelle?“

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Abg. Gutting für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Olav Gutting (CDU/CSU): Vielen Dank. Eine Frage an die Bundessteuerberaterkammer: Ist Ihnen bekannt oder gibt es andere Beispiele, in denen eine Ökologisierung von Anlagevermögen erfolgt? Was halten Sie grundsätzlich von dieser Idee, die AfA für angeschaffte Güter an eine ökologische Betrachtungsweise zu koppeln?

Noch einmal eine Frage an den VDA: Sie hatten vorhin schon angesprochen, dass es in den Firmen – insbesondere bei Firmenflotten – einen Trend gibt, auch auf geringe Verbräuche zu achten. Haben Sie da irgendwelche genaueren Zahlenerhebungen? Ich kann nur aus eigener

Praxis berichten, dass bei mir im Wahlkreis zum Beispiel die SAP, die ihren Mitarbeitern Firmenwagen zur Verfügung stellt, einen Bonus zahlt, wenn die Mitarbeiter jeweils die kleinste Maschine und dazu noch einen Diesel wählen. Gibt es solche Beispiele aus Ihrer Kenntnis auch in anderen Unternehmen?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Schwenker hat das Wort für die Bundessteuerberaterkammer.

Sv Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Herr Abg. Gutting, danke für die Frage. Generell – wie gesagt, das gilt jetzt für das gesamte Steuerrecht – sind wir eher der Meinung, dass der Staat mit anderen Mitteln lenken sollte. Er kann durchaus politische Anreize setzen, das Steuerrecht ist aber nicht das beste Instrument.

Es ist eine Frage der Systematik. Sie spielen darauf an. Wir sind nicht bei der Arbeitnehmerbesteuerung, wir sind bei der Frage, „Wie ist es im Betriebsvermögen von Unternehmen?“ Da sehen die vorliegenden Anträge eine Einschränkung des Betriebsausgabenabzugs gekoppelt an ökologische Faktoren vor. Ich will nicht sagen, dass man das überhaupt nicht machen darf – ich gebe nur zu bedenken, dass es auch andere Maschinen in Unternehmen gibt, die ebenfalls Abgase produzieren. Insofern wäre dann vielleicht die Frage: „Ist systematisch das richtige Auswahlermessen getroffen und folgerichtig umgesetzt worden, wenn man sich einen Teil des Anlagevermögens unter diesen Gesichtspunkten steuerlich anschaut?“

Ganz allgemein: Die Anträge sind ja so konzipiert, dass eine komplette Versagung des Betriebsabgabenabzugs ab einer gewissen Größenordnung möglich ist. Die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes und des Bundesverfassungsgerichtes würde sich das genau angucken, wenn es vor dem Hintergrund des Nettoprinzips so weit geht, dass betrieblich vorhandene Kosten eventuell gar nicht mehr abgezogen werden können. Da muss man schon besondere Rechtfertigungsgründe haben. Man muss sich schon sehr deutlich vor Augen führen: Je weiter man den Betriebsausgabenabzug einschränkt – es gibt ein Beispiel im § 4 Abs. 5 EStG, wo der Gesetzgeber typisierend Bezugsausgaben einschränkt. –, desto höher werden die Anforderungen an die Rechtfertigung und die systematische und auch folgerichtige Beurteilung. Sonst droht, dass sich die Rechtsprechung das Ganze sehr genau anhand der bisherigen Prinzipien anschaut.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Bräunig.

Sv Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Abg. Gutting, Sie haben nach den Firmenflotten gefragt. Hier gehen die Verbräuche deutlich nach unten, wie wir das in der Grafik unserer Stellungnahme gezeigt haben. Wir wissen von sehr vielen – man möchte sagen, von fast allen Großunternehmen –, dass sie über ihre Strategie der Fahrzeugflotten entweder schon entschieden haben oder neu nachdenken. Ich habe dafür keine Belege, die ich hier vorbringen könnte, weil die das nicht beim VDA anmelden. Ich weiß einen Fall von Siemens, die eine ziemlich große Flotte haben, wo man das versucht hat und auch umgesetzt hat. Das gehört zum Teil in die Nachhaltigkeitsstrategie der Unternehmen. Das zeigt, dass man nicht nur über das Steuerrecht ökologische Fortschritte erzielen kann. Auch das Labeling, was jüngst in Kraft getreten ist, wird von einigen Institutionen angewandt, um die Fahrzeugflotten ökologischer zu gestalten. Von Boni ist mir im größerem Maße weniger bekannt als von einfach klaren Ansagen oder neuen Richtlinien, wie die Fahrzeugflotten aussehen sollen. Man kann ja nicht – wie andere Sachverständige – unterstellen, dass die Vielfahrer, die beruflich fahren müssen, am Wochenende wegen der Ein-Prozent-Regel auch noch einmal 1 000 Kilometer fahren. Die sind froh, wenn sie ihr Fahrzeug am Wochenende zu Hause stehen lassen können. Das muss man bei der Frage der Sachgerechtigkeit der Ein-Prozent-Regel auch noch einmal betonen. Die Annahme sowohl des Gesetzgebers als auch der Finanzverwaltung, dass 75 Prozent der Fahrleistung privat sei, ist aus unserer Sicht eindeutig falsch. Danke schön.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion der FDP ist Herr Abg. Dr. Volk.

Abg. Dr. Daniel Volk (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine zwei Fragen richten sich ebenfalls an den Verband der Automobilindustrie. Wir haben ja in dem einen der beiden Anträge, die Grundlage für das heutige Fachgespräch sind, den Begriff „Dienstwagenprivileg“. Vielleicht können Sie uns erklären, wie dieser Begriff „Privileg“ überhaupt dort zustande kommt, beziehungsweise ob das tatsächlich ein Privileg ist.

Der zweite Punkt betrifft die Antwort von Herr Müller-Görnert, der gesagt hat „Bei den Pflegediensten sind sowieso kleine Fahrzeuge mit einem geringen CO₂-Ausstoß in der

Verwendung, die wären davon gar nicht betroffen.“ Vielleicht können Sie uns noch einmal darlegen: Wie ist denn das? Sie hatten ja zuvor gesagt, dass eine deutliche Reduzierung des CO₂-Ausstoßes – gerade in den letzten Jahren – erfolgt ist. Wenn so ein Pflegedienst ein sechs, sieben Jahre altes Kleinfahrzeug fährt – ist das tatsächlich ein CO₂-armes Fahrzeug in diesem Sinne? Andererseits – man hat ja ein bisschen den Eindruck – sollen insgesamt einmal komplett neue Autos gekauft werden. Das würde Sie als Deutsche Automobilindustrie natürlich sehr freuen. Vielleicht können Sie uns dazu auch noch einmal etwas darlegen. Ich bin jetzt nicht mehr bei der privaten Nutzung – also bei der gemischten Nutzung –, sondern bei der Frage von echten Firmenwagen, die ausschließlich für Firmen genutzt werden. Da ist in dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – wenn ich das recht sehe – ein begrenzter Abzug der Betriebsausgaben vorgesehen. Wie sieht das mit Handwerkerfahrzeugen – mit klassischen, typischen Handwerkerfahrzeugen – aus? Vielleicht können Sie uns dazu noch etwas sagen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Bräunig hat das Wort.

Sv Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Abg. Dr. Volk, wir können den Begriff „Dienstwagenprivileg“ nicht akzeptieren, weil die Typisierung im Steuerrecht nicht nur beim Dienstwagen, sondern auch in anderen Bereichen des Steuerrechts bekannt und für die Finanzverwaltung eine Vereinfachung ist, die aber bestimmten verfassungsrechtlichen Anforderungen entsprechen muss. Man kann nicht irgendeine Typisierung nehmen, sondern sie muss die Realität weitgehend abbilden. Das wird auch von der Finanzverwaltung regelmäßig überprüft. Deswegen habe ich auch mit dem Begriff „Privileg“ oder „Subvention“ bei der Firmenwagenbesteuerung ein fachliches Problem.

Zweiter Teil Ihrer Frage zum Beispiel der Pflegedienste: Das Ziel der Automobilindustrie ist es, alle Fahrzeugklassen – nicht nur große, sondern auch kleine – weiter im CO₂-Verbrauch zu senken. Hier werden wir auch durch die Hybridisierung weiter starke Fortschritte machen. Deswegen ist der Prozess auch bei Weitem noch nicht zu Ende. Natürlich haben Firmenwagen einen großen Effekt. Nicht nur Firmenwagen, sondern alle gewerblichen Halter – die ich vorhin aus bestimmten steuerlichen Gründen bei der Privatnutzungsbetrachtung bewusst ausschließen musste – haben natürlich den Effekt, dass sie für den Gebrauchtwagenmarkt nach zwei, drei, vier Jahren einen entsprechend positiven Einfluss haben – je nachdem, wie lange der gewerbliche Halter das Fahrzeug nutzt – und es auch im Gebrauchtwagenmarkt schneller zu CO₂-Reduzierungen kommt.

Der dritte Teil Ihrer Frage betraf den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, wie es mit der Abzugsfähigkeit aussieht. Das halten wir für eine Verletzung des Nettoprinzips im Steuerrecht, weil das Steuerrecht nicht nach guten und schlechten Kosten fragt, weil es im Steuerrecht um die steuerliche Leistungsfähigkeit geht. Weiterführende politische Ziele sollten an anderer Stelle lokalisiert werden. Das Beispiel eines Handwerkers zeigt, dass die Anträge – gerade im Handwerk – zu einer doppelten Betroffenheit führen, weil der Handwerker sowohl als Unternehmer – wenn er das Fahrzeug erwirbt – bei der Absetzbarkeit seiner realen Kosten für die Anschaffung des Fahrzeugs von einer höheren Belastung mangels geringerer Absetzbarkeit betroffen wäre und zusätzlich bei der Ein-Prozent-Regelung die hier beantragte Verschärfung hinzukäme. Für den breiten Kreis des Mittelstandes wäre das sicher keine erfreuliche Entwicklung. Diese Anträge führen zu deutlich höheren Steuerbelastungen auf der Arbeitnehmerseite wie auch bei der Unternehmerseite. Vielen Dank.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Für die Fraktion der SPD hat das Wort Herr Abg. Binding (Heidelberg).

Abg. Lothar Binding (Heidelberg) (SPD): Ich würde gerne noch einmal an die Antwort von Herrn Schwenker von vorhin anknüpfen und ihn fragen, ob aus Sicht des Unternehmens, wenn das Unternehmen ein Auto anschafft, diese Kosten dann als reine oder gemischte Betriebsausgaben anzusehen sind. Und ob es überhaupt möglich ist, diese als gemischte Betriebsausgaben anzusehen. Wenn wir hier alle das Ziel der Förderung verbrauchsarmer und klimafreundlicher Fahrzeuge haben: Unter welchen Voraussetzungen halten Sie eine Einschränkung des Nettoprinzips mit genau diesem Ziel für möglich? Welche Voraussetzungen definieren Sie da? Also nicht nur, ob es möglich ist, sondern unter welchen Bedingungen? Und die gleiche Frage würde ich an Herrn Dr. Thöne stellen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Schwenker hat das Wort.

Sv Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Sehr geehrter Herr Abg. Binding, danke für diese Frage, ich versuche, sie so weit ich das in diesem Zusammenhang kann, zu beantworten. Wir haben bisher Einschränkungen im § 4 Abs. 5 EStG, wo anhand der Bewirtungsaufwendung der Gesetzgeber gesagt hat, da ist etwas nicht nur betrieblich veranlasst, sondern auch privat. Da hat er typisierend unterstellt, dass wir 70 Prozent der Aufwendungen zum Betriebsausgabenabzug zulassen. Damit gibt es dort diesen typisierenden Anteil bei den Aufwendungen, wo gesetzgeberisch festgelegt ist, dass es eine

betriebliche und private Veranlassung geben kann. Ich vermag das jetzt spontan bei PKW nicht so zu beurteilen.

Ich habe versucht, die Frage herzuleiten, ob es gemischte Aufwendungen geben kann. Das ist oft der Grund, warum der Gesetzgeber das Nettoprinzip einschränkt. Beim PKW muss man sich genau überlegen, ob man ins Nettoprinzip eingreifen darf. Ich will das nicht komplett für alles ausschließen, ich gebe aber wirklich zu bedenken, wenn man das isoliert für den PKW macht, wäre das eine andere Fallgestaltung als die Fälle, die wir bisher im Steuerrecht kennen. Insofern glaube ich, wäre das eher in einem Gesamtsystem möglich, in dem man grundsätzlich ganz anders mit Betriebsausgaben usw. umgeht. Aber in unserem jetzigen System sehe ich das eher nicht, und das hat die Rechtsprechung auch oft bestätigt. Insofern würde ich sagen, in den Anträgen sind zumindest Einschränkungen zum Betriebsausgabenabzug drin, und die gehen je nach CO₂-Höhe sehr weit. Da habe ich doch große Bedenken, ob das im jetzigen Steuersystem so ohne Weiteres möglich wäre.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Dr. Thöne.

Sv Dr. Michael Thöne (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln): Herr Schwenker hat es schon im Wesentlichen ausgeführt. Es ist offensichtlich natürlich möglich. Und da ist die Analogie zu den Bewirtungsaufwendungen eine ganz brauchbare. Die haben naturgemäß immer einen privaten Nutzen, wenn ich ein Firmenessen mache, genauso, wie wenn es einen betrieblichen Nutzen haben soll. Bei einem Firmenwagen, der auch zur privaten Nutzung überlassen wird, ist diese gemischte Nutzung ganz offensichtlich. Wir kennen das im Steuerrecht auch aus anderen Bereichen, wo Unternehmen versucht haben, aufwendige Büroausstattung, aufwendige Schiffe etc. abzusetzen. Auch da gibt es Beispiele. D. h. also, das Nettoprinzip, das natürlich hochgehalten werden sollte, lässt durchaus die Freiheiten, auch gestaltend einzugreifen, wenn der Gesetzgeber sich entscheidet zu sagen, hier spielen noch andere Kriterien eine Rolle. Dann können dementsprechend auch Abschreibungsregeln so gestaltet werden, die ja in der Vergangenheit des häufigeren auch schon dafür genutzt worden sind, insbesondere wenn es z. B. um Wirtschaftsförderung geht.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Nächste Frage kommt von der Fraktion der CDU/CSU, Herr Abg. Gutting.

Abg. Olav Gutting (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich habe eine Frage an den Verband der Automobilindustrie e. V. und an den Verkehrsclub Deutschland. Man hört und liest in letzter Zeit immer wieder viel von Rabattschlachten im Automobilbereich, und man hat auch subjektiv den Eindruck, dass sich so im letzten Jahrzehnt das Delta zwischen Listenpreis,

Bruttolistenpreis und dem tatsächlichen Abgabepreis der Fahrzeuge immer weiter öffnet. Meine Frage wäre an Sie beide: Gibt es dazu Erhebungen, und ist dieses subjektive Empfinden tatsächlich in der Praxis eine Tendenz?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Es beginnt Herr Bräuning.

Sv Klaus Bräuning (Verband der Automobilindustrie e. V.): Danke schön Frau Vorsitzende. Herr Abg. Gutting, Sie haben Recht, dass in den Medien Rabattschlachten und Tageszulassungen zurzeit stark den Eindruck erwecken, dass dieses Thema den Automobilmarkt in Deutschland bestimmt. Das kann ich für die Deutsche Automobilindustrie ausdrücklich ausschließen. Sie finden hinter vielen Internetangeboten, die neue Modelle zurzeit mit über 20 Prozent Rabatten anbieten, auch keine realen Fahrzeuge. Das sind neue Entwicklungen, auf die die Unternehmen sich einstellen müssen, dass im Internet Anbieter unterwegs sind, die gar keine Autos zur Verfügung haben, die sie verkaufen könnten. Das ist Realität, und so entsteht auch ein öffentliches Meinungsbild. Es hängt damit zusammen, dass die Unternehmen aus der letzten Krise sehr stark gelernt haben. Hersteller, wie Zulieferer. Sie wollen den Fehler von damals nicht wiederholen. Was zu starken Verwerfungen in der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilindustrie, besonders bei den Zulieferern, geführt hat, war, dass die Hersteller ihre Reaktionen den Zulieferern zu spät mitgeteilt hatten und diese zu spät ihre Produktion angepasst haben.

Das gilt auch für die Tageszulassungen. Tageszulassungen sind über die ganze Welt begrenzte Korrekturen der Hersteller nach jedem Quartal. Aber auch da liegen wir in einem ganz normalen Rahmen. Es gibt immer bei Modellwechseln, beim Auslauf von bestimmten Modellen Rabatte, um diese im Markt zu halten. Auch das ist zurzeit in einem ganz normalen Rahmen. Es gibt allerdings einige ausländische Hersteller, die zurzeit versuchen, ihre schwächere Marktposition am Markt zu korrigieren. Die deutschen Hersteller machen diese Rabattschlachten im überproportionalen Maße auch deshalb nicht mit, weil die Händlerprovisionen an den Bruttopreisen hängen. Weshalb man alles tut, um erstens die Margen oben zu halten und zweitens die Händler nicht kaputtzumachen und drittens natürlich auch am Markt Preis-Leistungs-Verhältnisse anzubieten, die vom Markt angenommen werden.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Müller-Görnert.

Sv Michael Müller-Görnert (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Vielen Dank für die Frage. Ob sich das im normalen Rahmen bewegt, das können wir leider nicht beurteilen. Aber wir sehen auch, dass es immer wieder erhebliche Rabattnachlässe gibt. Viele Hersteller nutzen das zum Quartalsende, um ihre Zulassungsstatistik ein bisschen aufzuhübschen.

Wenn Sie aber das Thema Rabatt ansprechen, gehört dazu natürlich auch die Frage des Firmenwagenrabatts. Gerade Unternehmen, die eine sehr hohe Stückzahl von Wagen ordern, bekommen auch erhebliche Nachlässe. Da ist dann die Frage, ob man den Listenpreis als Bemessungsgrundlage nimmt oder den aktuellen Verkaufspreis. Bei der Behandlung des Steuervorteils oder der Besteuerung des privaten Nutzungsanteils haben kleinere Unternehmen oder Einzelunternehmer, die nur einzelne Fahrzeuge oder nur ein Fahrzeug im Jahr kaufen, eben nicht die Chancen, große Rabatte zu bekommen. Insofern hat das mit Gerechtigkeit zu tun, dass man den Listenpreis als Bemessungsgrundlage nimmt.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Abg. Pitterle hat das Wort für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. Richard Pitterle (DIE LINKE.): Danke, Frau Vorsitzende. Die erste Frage geht an Herrn Dr. Thöne. Der Verband der Automobilindustrie e. V. behauptet, dass ihre Studie schwere fachliche Mängel aufweise. Er verweist in diesem Zusammenhang auf eine Kurzstellungnahme, die auch in seiner schriftlichen Stellungnahme enthalten ist. Ich möchte Ihnen die Gelegenheit geben, auf diese Kritik zu reagieren, insbesondere würde mich interessieren, wie Sie die Kurzstellungnahme fachlich beurteilen.

Und die zweite Frage geht an den Verkehrsclub Deutschland, Herrn Müller-Görnert. Die Deutsche Automobilindustrie behauptet, dass eine stärkere Orientierung bei der Besteuerung von Firmenwagen am CO₂-Ausstoß zu Nachfrageeinbrüchen und zu Arbeitsplatzabbau in Deutschland führen würde. Teilen Sie diese Einschätzung oder gibt es hierfür auch Gegenargumente?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Thöne hat das Wort.

Sv Dr. Michael Thöne (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln): Tatsächlich soll es in dieser Anhörung nicht in erster Linie um unsere Studie gehen. Aber gleichwohl, weil es angesprochen wurde, ganz herzlichen Dank. Wir sind schon eine ganze Weile als wissenschaftliches Institut an diesem Markt – wenn ich das so sagen darf – und setzen uns mit den steuersystematischen Fragen wissenschaftlich auseinander. Wir haben vor diesem Hintergrund und eben natürlich auch mit Blick auf die Interessenlastigkeit einer solchen Fragestellung und Auseinandersetzung darum durchaus erwartet, dass unsere Studie erheblichen Widerspruch hervorrufen wird. So ist es auch gekommen. Wir warten weiterhin darauf, dass die Diskussion auch eine fachlichere Natur erhält. Wir haben bislang eine Erwiderung auf eine wissenschaftliche Studie vorgelegt bekommen, die von einer Anwaltskanzlei veröffentlicht wurde. Das ist schon ein erster Aufschlag, aber von der Sache her ist es natürlich nicht angemessen, in dieser Art zu reagieren. Wenn die Diskussion noch

weitergehen sollte, bin ich zuversichtlich, dass sich vielleicht mit empirischem Datenmaterial und mit wissenschaftlichen Methoden noch weitere Fortschritte erzielen lassen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Müller-Görnert.

Sv Michael Müller-Görnert (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Es wird immer wieder von der Autoindustrie postuliert, dass eine solche Maßnahme die Nachfrage gerade für das wichtige Premium-Segment schmälern würde. Ihnen liegt unsere Stellungnahme vor, wo ich auch eine Übersicht von ausgewählten Fahrzeugmodellen in den relevanten Segmenten gemacht habe, in denen Dienstwagen überwiegend angeschafft wurden. Da sehen sie, dass auch sehr viele Fahrzeuge von deutschen Herstellern vertreten sind, die schon jetzt selbst in der oberen Mittelklasse oder bei Geländewagen den Wert von 120 Gramm unterschreiten. Das heißt, die Modelle sind vorhanden. Die deutsche Autoindustrie ist ja beim Thema Spritsparteknik auch führend, was die Technologie angeht. Das heißt, es wird nicht dazu führen, dass die Leute keine deutschen Autos mehr kaufen. Denn die ausländischen Hersteller sind nicht unbedingt besser aufgestellt. Insofern haben die Unternehmen dann einen Vorteil, wenn sie entsprechend sparsame Fahrzeuge anbieten.

Und zum Zweiten, was die Arbeitsplätze angeht: Das ist ganz pikant und für Sie, Herr Abg. Gutting, vielleicht auch interessant. In Baden-Württemberg hat noch die alte Landesregierung unter Ministerpräsident Mappus eine Studie zu den Arbeitsplatzeffekten in der Automobilindustrie am Standort Baden-Württemberg erstellen lassen, wie sich das denn verhält, wenn die CO₂-Gesetzgebung noch ambitionierter ausgestaltet würde. Die These war, das würde die Arbeitsplätze verringern. Aber im Ergebnis kam dann überraschenderweise heraus, dass in Baden-Württemberg zusätzliche Arbeitsplätze entstehen würden. Gerade weil dort auch viele Vorreiterindustrien sitzen. Zusammen mit der Zulieferindustrie würde dies einen positiven Nettoeffekt für die Beschäftigung ergeben.

Es geht dabei nicht nur um das Thema Elektroauto, sondern auch um Spritsparteknologien bei herkömmlichen Fahrzeugen. Das finde ich ist auch relevant. Es wird immer gesagt, es kostet Arbeitsplätze, wenn wir ambitionierte ökologische Vorgaben machen. Eigentlich ist eher das Gegenteil der Fall, weil es die Unternehmen, die schon bereit sind, eigentlich nur dazu bringt, dass sie ihre Wettbewerbsposition ausbauen können. Insofern sehe ich nicht, dass es der Untergang der deutschen Autoindustrie ist, sondern im Gegenteil, sie können hier ihre Wettbewerbsposition noch deutlich stärken.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Es folgt Frau Abg. Paus für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Thöne und eine Frage an den Verkehrsclub Deutschland (VCD). Herr Dr. Thöne, es wurde hier grundsätzlich in Frage gestellt, wie weit es sinnvoll sei, mit Steuern und jetzt bei der Dienstwagenbesteuerung eine ökologische Lenkungswirkung anstreben zu wollen. Könnten Sie dazu vielleicht noch mal etwas sagen? Inwieweit es doch richtig und sinnvoll ist und welchen Beitrag es leisten könnte, um CO₂-Ziele einzuhalten? Und konkret auch noch zu unserem Antrag: Finden Sie das mit unserem Antrag bereits gelungen? Oder würden Sie uns auch noch etwas mitgeben wollen, was aus Ihrer Sicht noch verbesser- oder veränderbar wäre?

Und an den Verkehrsclub Deutschland die Frage: Wir hatten vor zwei Wochen die Anhörung zur KFZ-Steuer, und da ging es noch einmal darum, dass es aus Datengründen nicht die Möglichkeit gibt, wie ursprünglich vorgesehen, den CO₂-Ausstoß für den Altbestand zu ermitteln. Deswegen wurde von der Koalition in der letzten Sitzungswoche ein entsprechender Änderungsantrag angenommen. In unserem Antrag ist es noch vorgesehen, die Umstellung, wie wir es bei der KFZ-Steuer wollen, auch bei dem Thema Dienstwagenbesteuerung zu machen. Deswegen überlegen wir uns, unseren Antrag an dieser Stelle anzupassen. Unsere Frage an Sie: Wäre es vernünftig, unsere Regelung nur auf solche Dienstwagen zu beziehen, die nach dem 29. Mai 2009 zugelassen worden sind? Oder für welchen Zulassungszeitraum sind CO₂-Kennwerte für PKW generell verfügbar? Gibt es Listen, auf die die Finanzämter zurückgreifen könnten? Haben Sie da eine Idee wie man das regeln könnte?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Thöne hat das Wort.

Sv Dr. Michael Thöne (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln): Danke für die Frage. Zur Frage, inwiefern das Steuersystem geeignet ist, um im Umweltsinne zu steuern. Also ist es sinnvoll und legitim, mit Steuern zu steuern? Steuern steuern immer. Die Auffassung, man sollte mit Steuern nicht steuern, beruht auf der Fiktion, irgendeine Steuer hätte keine Anreizwirkung. Und natürlich haben alle Steuern, insbesondere Einkommen- und Ertragssteuern negative Anreizwirkungen auf Einkommenserwerb und Ertragsuche. Von daher ist die Frage: Ist das im Umweltbereich sinnvoll? Ja, im Umweltbereich ist es das, und da können sie jeden Finanzwissenschaftler rund um die Welt fragen. Gerade der Umweltbereich ist derjenige, wo preisliche Lenkung das Königsinstrument ist, um tatsächlich innerhalb einer Marktwirtschaft Umwelteffekte zu berücksichtigen, die ansonsten im normalen Bereich oder im normalen Preissystem nicht berücksichtigt werden. Bei welchen einzelnen Steuern man dies macht, das hängt natürlich immer sehr von den tatsächlichen Verfügbarkeiten ab. Der Königsweg, da in erster Linie über

Verbrauchssteuern zu gehen, ist allen bekannt, stößt aber – Schlagwort Tanktourismus – in diesem Bereich an seine schnellen Grenzen. Deswegen bedient man sich anderer Instrumente, so eben auch dieser Steuern.

Zur Frage, inwiefern ich den Antrag für gelungen halte: Ich halte ihn im Großen und Ganzen für sehr gelungen. Sie wissen, er entspricht nicht dem, was wir empfohlen hätten. Und wir hatten gerade im Bereich des geldwerten Vorteiles eine andere Variation vorgeschlagen, die explizit auch die gefahrenen Kilometer berücksichtigen sollte. Das hatten wir nicht ganz umsonst gemacht. Von daher finde ich unsere Sache in dem Bereich ein wenig besser.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Es folgt Herr Müller-Görnert.

Sv Michael Müller-Görnert (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Ich weiß leider nicht genau das Datum, ab wann die EU-Richtlinie vorschreibt, dass PKW den CO₂-Ausstoß angeben müssen. Aber ich meine, das wäre so 2001/2002 gewesen. Also vor rund zehn bis zwölf Jahren. Das heißt, es sind für sehr viele Fahrzeuge im Altbestand die CO₂-Werte vorhanden. Der jeweilige Wert ist ja dann auch in den KFZ-Scheinen ausgedruckt. Insofern dürfte es kein Problem sein, den Altbestand mit einzubeziehen und den entsprechenden CO₂-Wert zu Grunde zu legen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Abg. Gutting für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Olav Gutting (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich habe eine Frage an die Bundessteuerberaterkammer und eine Frage an den Verband der Lohnsteuerhilfvereine e. V. Wir suchen immer nach Vereinfachungen, nach Lösungsansätzen für Vereinfachungen auch im Bereich der Firmenwagenbesteuerung. Und es gibt die Idee, dass wir die 0,03-Prozent-Regelung, also die Zuschlagsregelung für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätten, aufheben und dafür im Gegenzug für diesen Bereich keinen Werbungskostenabzug, bzw. keinen Betriebsausgabenabzug mehr zulassen. Was halten Sie von diesem Vorschlag, im Rahmen der Firmenwagenbesteuerung diesen Teil neu zu regeln?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Schwenker hat das Wort.

Sv Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Herr Abg. Gutting, danke für die Frage. Wir müssen bisher in der Lohnabrechnung wegen der expliziten Erfassung der Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte nicht nur die Bemessungsgrundlage für die 1-Prozent-Regel festhalten, sondern daneben auch noch die Entfernungskilometer des Arbeitnehmers. Wenn

Sie mich jetzt rein unter diesen Gesichtspunkten fragen, ist es natürlich, einfacher, da ich weniger in der Lohnabrechnung erfassen muss.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Es folgt Herr Rauhöft.

Sv Uwe Rauhöft (Neuer Verband der Lohnsteuerhilfvereine e. V.): Die Vereinfachung liegt auf der Hand, Herr Schwenker hat das eben klar geschildert, die haben wir dann natürlich auch im Arbeitnehmerbereich, weil der Arbeitnehmer einerseits nicht mehr die Besteuerung hinnehmen muss und andererseits für ihn auch die Lohnabrechnung an der Stelle transparenter wird. Wir haben ja im Moment zwei Werte, 1-Prozent und 0,03 Prozent. Er bräuchte auch für den Bereich der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte keine Fahrtenbuchmethode mehr zu wählen. Auf der anderen Seite fällt der Werbungskostenabzug weg.

Wir haben hier also einerseits sehr wohl eine Vereinfachung, und das würde dann auch systematisch der Behandlung von Familienheimfahrten folgen, wo wir auch auf die Sachbezugsbesteuerung verzichten. Ein Werbungskostenabzug würde natürlich nicht zugelassen, weil ja kein Aufwand beim Arbeitnehmer vorliegt. Aber man muss andererseits natürlich die systematische Folge einer solchen Regelung betrachten: Damit würden diese Aufwendungen ganz klar beruflichen Aufwendungen gleich gestellt. Wir haben dann dieselbe Behandlung von Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wie für reine betriebliche Fahrten, Auswärtstätigkeiten beispielsweise. Der Druck hinsichtlich einer Überprüfung der Höhe der Entfernungspauschale für diejenigen, die mit ihrem eigenen PKW fahren, der dürfte an der Stelle infolgedessen zunehmen. Das wollen wir bloß zu bedenken geben. Unsere Auffassung ist ohnehin bekannt, dass man auch solche typisierenden Beträge regelmäßig auf den Prüfstand stellen muss. Das wäre mit Sicherheit ein Punkt, den man mit in Betracht ziehen muss.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Frau Abg. Sawade für die Fraktion der SPD.

Abg. Annette Sawade (SPD): Ich habe noch eine grundsätzliche Frage, und zwar geht sie an Herrn Dr. Thöne vom Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln und an den Verband der Automobilindustrie. Es geht darum: Sie haben in Ihrer Studie auch den Top-Runner Ansatz beschrieben. Ich hätte gerne gewusst, wie Sie das bewerten. Können Sie uns noch einmal erklären, wie dann das energieeffizienteste Fahrzeug in der Besteuerung den Ansatzpunkt bildet? Was ja eine Standardisierung wäre, wenn es eben nicht nur die Dienstwagen, sondern alle KFZ betreffen würde. Dazu würde ich Ihre Bewertung

gerne noch einmal hören. Und auch von Herrn Bräuning vom Verband der Automobilindustrie.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Thöne hat das Wort.

Sv Dr. Michael Thöne (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln): Frau Abg. Sawade, wir hatten den Top-Runner-Ansatz wie viele andere mögliche Ausformungen, bzw. schon einmal vorgeschlagene Reformmodelle durchgeprüft, haben ihn im Ergebnis aber nicht zur Umsetzung empfohlen. Top-Runner-Ansätze haben, wenn man es über direkte Zuschüsse macht, den schönen Vorteil, dass man tatsächlich immer eine bestimmte Gruppe von den jeweils effizientesten Geräten oder in diesem Fall Fahrzeugen in seiner Subventionierung hat; d. h., man hat ein dynamisches Element. Diesen Ansatz in einer solchen Form in das Steuerrecht zu integrieren, das doch eher darauf beruht, dass man Dinge auf Dauer anlegt, schien uns eine Quelle der Komplizierung zu werden. Wir haben alle Modelle, die wir betrachtet haben, auch sehr stark unter der Frage betrachtet, wie groß ein eventueller zusätzlicher Bürokratieaufwand sowohl für die Steuerzahler als auch für die Unternehmen wäre. Vor diesem Hintergrund schien uns der Top-Runner-Ansatz so kompliziert, dass wir das in dem Bereich nicht zur Empfehlung gemacht haben. Man kann so etwas natürlich weiterhin machen, wenn man im Bereich Mobilität Zuschüsse gewähren will. Das ist davon ganz unabhängig.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Es folgt Herr Bräuning.

Sv Klaus Bräuning (Verband der Automobilindustrie e. V.): Ich muss Sie leider noch einmal fragen, Frau Abg. Sawade, was der Top-Runner-Ansatz ist. Ich habe das Gutachten zwar mehrfach lesen müssen, aber habe jetzt nicht präsent, was der Top-Runner-Ansatz meinte.

Abg. Annette Sawade (SPD): Es wird jeweils das energieeffizienteste Fahrzeug zum Standard für die Absetzbarkeit genommen. Das heißt also, Sie machen eine Klassifizierung, wie der CO₂-Ausstoß ist, und das energieeffizienteste Fahrzeug setzt dann den Wert, den Sie für die Absetzung nehmen, und alles, was darüber ist, ist dann schlecht. Es würde jetzt nicht nur die Dienstwagen betreffen, sondern eben alle.

Sv Klaus Bräuning (Verband der Automobilindustrie e. V.): Wir halten den Ansatz für nicht praktikabel und würden bei der gegenwärtigen Regelung bleiben wollen. Auch weil die Typisierung, die durch die 1-Prozent-Regel aufgestellt wird, ja nicht heißt, dass wir Einheitsfahrzeuge wollen. Die Variabilität der Modelle ist auch im ökologischen Bereich so vielfältig, dass die deutsche Automobilindustrie inzwischen über 155 Modelle mit einem Ausstoß von deutlich unter 130 Gramm CO₂/km anbietet.

Wenn ich das zu dem Gutachten noch sagen darf: Ich kann verstehen, dass der Verband der Automobilindustrie von Herrn Dr. Thöne als Vertreter der Interessen der Automobilindustrie bewertet wird, zu dem stehe ich auch. So, wie Herr Dr. Thöne die Interessen des Instituts vertritt, ich kenne das Institut in Köln schon sehr lange. Ich war selber im Beirat des Instituts. Aber, wenn wir von den Steuerchefs der Unternehmen gesagt bekommen, dass es deutliche fachliche Mängel hat und die Kanzlei Flick Gocke Schaumburg, die auch im politischen Bereich bekannt dafür ist, dass sie keine Gefälligkeitsgutachten macht, sich in dieser Weise äußert, dann möchte ich den Herren und Damen Abgeordneten zumindest die Gewissheit geben, dass diese Stellungnahme des VDA nicht nur auf der Expertise der Geschäftsstelle des Verbandes beruht, sondern mit allen Unternehmen in unserem Steuerausschuss abgestimmt ist. Vielen Dank.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Es folgt Herr Abg. Dr. Volk für die Fraktion der FDP.

Abg. Dr. Daniel Volk (FDP): Meine Frage richtet sich an die Bundessteuerberaterkammer. Sie haben sicherlich auch Erfahrungen, Einblicke in das typische mittelständische Unternehmen, nehmen wir mal wieder ein Handwerksunternehmen. Wenn das Handwerksunternehmen einen Firmenwagen – also einen rein gewerblich für die Firma genutzten Wagen – benutzt und ein solches Handwerksfahrzeug, wie z. B. ein Pritschenwagen, einen höheren CO₂-Ausstoß hat und auf der anderen Seite eine Abzugsbegrenzung bzw. der Ausschluss der Abzugsfähigkeit dieser Betriebskosten vom Gesetzgeber vorgesehen wird: Was wird das denn für betriebswirtschaftliche Auswirkungen bei diesem mittelständischen Unternehmen haben? Wer wird das letztendlich zahlen? Wird das der Handwerker selber zahlen? Oder wird das möglicherweise der Endkunde zahlen? Wie ist da Ihre Einschätzung?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Schwenker hat das Wort.

Sv Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Danke für diese Frage. Wenn man einen Betriebsausgabenabzug einschränkt, dann geht das natürlich in die Kostenkalkulation eines Unternehmens ein. Bei dem von Ihnen geschilderten Fall würde ich wirklich – auch rechtlich – sagen, es ist sehr schwer, diesen Wagen betrieblich nicht zu 100 Prozent zum Betriebsausgabenabzug zuzulassen, weil er eben komplett betrieblich genutzt wird. Da würde ich schon rechtlich sagen: „Sehr schwierig“. Aber wenn man das machen würde und es kommt durch, dann geht das in die Kalkulation des Handwerkers ein. Er kann Kosten, die ihm nachweislich eigentlich betrieblich entstanden sind, nicht zu 100 Prozent absetzen. Dementsprechend muss er seine Dienstleistungen, die er anbietet, kalkulieren. Das würde

natürlich bedeuten, dass er dementsprechend z. B. über den Stundenlohn oder andere Instrumente seine Erträge steigern muss, um diese Kosten reinzuholen.

Ich finde es schwierig, und beim Thema „mit Steuern steuern“ sind wir fundamental anderer Meinung. Das Steuerrecht ist nachweislich bei einzelnen Steuerungsmaßnahmen nicht das effizienteste Mittel, um Lenkungswirkungen in kurzer Zeit zu entfalten. Außerdem folgt das Steuerrecht Prinzipien. Und insofern glaube ich, ist im jetzigen Steuerrecht das Thema Betriebsausgabenabzug sehr sensibel. Anders sähe es aus, wenn wir ein generell anderes Steuerrecht hätten, wo weite Teile ganz anders geregelt würden. Aber im gegenwärtigen Steuerrecht sollte man genau wissen, in welchem System wir sind, und da finde ich beim Beispiel dieses Wagens, das Sie geschildert haben, müssten eindeutig 100 Prozent Betriebsausgabenabzug gewährt werden.

-Nachfrage-

Dann beantworte ich das auch gerne. Das Bundesverfassungsgericht hat am Beispiel der Entfernungspauschale gesagt, wenn wir generell ganz anders herangehen und bei ganz vielen Sachen einfach sagen, dass sie überhaupt nicht mehr absetzbar sind oder wenn wir eine flat tax hätten, dann würde sich die Frage des Betriebsausgabenabzugs auch bei der Entfernungspauschale ganz anders stellen. Aber wir befinden uns im jetzigen System, und unter anderem deswegen hat das Bundesverfassungsgericht die Folgerichtigkeit der Entfernungspauschale angezweifelt und hat gesagt, dass es mit diesem System nicht vereinbar ist, weil willkürlich bei 20 Kilometern eingegriffen wurde. Man hat das jetzige System insgesamt betrachtet. Das ist auf beiden Seiten so, bei der Arbeitnehmerbesteuerung und beim Betriebsausgabenabzug. Wir befinden uns derzeit in einem System, da gibt es die Betriebsausgabenabzugsseite und die Zuflusseite.

Noch einmal zu den Rabatten: Der Arbeitnehmer hat gerade keinen Vorteil, wenn die Firma einen Rabatt bekommt. Die Firma hat weniger Betriebsausgaben durch den Rabatt. Der Arbeitnehmer muss trotzdem ein Prozent des Listenpreises versteuern, egal wie hoch die Firma den Rabatt ausgehandelt hat. Das heißt, der Arbeitnehmer hat trotzdem ein Prozent in voller Höhe zu versteuern. Deswegen hat der Arbeitnehmer von den Rabatten gar nichts. Die Firma hat dementsprechend weniger Betriebsausgaben, die sie geltend machen kann, wegen des Nettoprinzips. Sie kann ja nicht den Bruttolistenpreis absetzen, sondern wenn die Firma 30 Prozent Rabatt bekommt, dann kann sie auch jetzt schon nur 30 Prozent weniger Betriebsausgaben absetzen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Abg. Gutting hat das Wort für die Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Olav Gutting (CDU/CSU): Noch einmal eine Frage an die Bundessteuerberaterkammer gerade vor dem Hintergrund, dass es diese Rabatte gibt. Und vor dem Hintergrund, dass die Dienstwagenbesteuerung so, wie wir sie heute kennen, 1996 eingeführt wurde, mit den entsprechenden Annahmen, die wir vorhin schon einmal gehört haben. Halten Sie vor diesem Hintergrund die Ein-Prozent-Regelung weiterhin für eine angemessene Pauschalbesteuerung der privaten Nutzung?

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Schwenker, bitte.

Sv Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Wenn man weiß, dass die Fahrtenbuchmethode immer restriktiver geworden ist und deswegen der Anwendungsbereich der Fahrtenbuchmethode durch die Rechtsprechung viel weiter eingeschränkt ist, als es die Leute gerne machen würden, dann glaube ich, sagen zu können, dass eine ganze Reihe von Leuten eigentlich mit der Fahrtenbuchmethode viel besser fahren würde, um ihren privaten Anteil zu dokumentieren, die aber faktisch die Chance nicht hat. Wenn ich das mit einbeziehe in die Gesamtbetrachtung der 1-Prozent-Regelung und auch mit einbeziehe, dass verschiedene Schichten von Arbeitnehmern – sowohl Management als auch einfache Arbeitnehmer – von der 1-Prozent-Besteuerung erfasst werden, dann bin ich der Meinung, dass typisierend dieses Instrument nach wie vor möglich ist. Das heißt natürlich nicht, dass die Politik die Grenzen nicht ausloten kann, aber grundsätzlich typisierend ist das möglich.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Frau Abg. Sawade möchten Sie noch? Nein. Dann wäre Herr Abg. Gutting noch mal dran. Auch nicht. Gibt es weitere Fragen? Eine würde ich noch zulassen. Frau Abg. Paus profitiert heute davon.

Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zum einen möchte ich Herrn Dr. Thöne noch einmal die Gelegenheit geben, auf den Verband der Automobilindustrie e. V. zu reagieren, weil der Verband der Automobilindustrie e. V. noch einmal gesagt hat, er hätte fachlich fundierte Kritik an der Studie geäußert.

Und zum Zweiten würde ich den Verkehrsclub Deutschland noch einmal bitten, die Überlegungen der Koalition zu der Neuregelung bei den Werbungskosten usw., die Herr Abg. Gutting hier vorgetragen hat, zu bewerten.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Herr Dr. Thöne, bitte.

Dr. Michael Thöne (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln):

Herzlichen Dank. Ich möchte nicht über Inhalte reden, weil über Inhalte werden wir bei einer 300-Seiten-Studie hier nicht so sonderlich weit kommen, und es würde Ihre Geduld sehr weit überschreiten. Ich will Herrn Bräuning sicherlich konzедieren, dass es nicht primär darum geht, wer ein Argument äußert, solange das Argument gut ist. Der Unterschied in der Auseinandersetzung mit solchen Fragestellungen ist, wenn man wissenschaftlich daran geht, dass man sich zunächst einmal tatsächlich auf die Fragestellung einlässt und sagt, was wäre denn, wenn es entweder zu viel oder zu wenig oder von der Struktur her falsch wäre, in diesem Beispiel eben ein Prozent des Listenpreises zu nehmen und diese Frage dann, weil man es auch offen dokumentiert, sine ira et studio untersucht. Am Ende einer solchen Fragestellung kann man dann zu dem Ergebnis kommen, dass es Bereiche gibt, wo solche Vorteile entstehen, die manche nun Privileg nennen und manche Subvention. Man kann sich tatsächlich auf eine Diskussion genau dieser Art einlassen. Wissenschaftlich ist sie immer dann, wenn sie zunächst ergebnisoffen ist. Und die Ergebnisoffenheit aller Stellungnahmen, die wir bislang zu unserer Studie erlebt haben, steht zu bezweifeln. Da steht im ersten Satz schon mit aller Deutlichkeit drin, dass das gegenwärtige System quasi alternativlos sei und dass die Fragestellung von vornherein schon unsinnig sei. Das ist keine wissenschaftliche Methode, um das nur zu sagen, sich mit solchen Fragen auseinanderzusetzen.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Vielen Dank. Herr Müller-Grönert, bitteschön.

Sv Michael Müller-Grönert (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Ich bin leider kein Steuerexperte, um zu beurteilen, welche finanziellen Auswirkungen das hätte. Aber ich glaube, es geht einerseits darum, ein bisschen Steuergerechtigkeit zwischen den Arbeitnehmern, die den Wagen nur ab und zu mal privat nutzen und denjenigen aus dem höheren Management oder den freien Berufen herzustellen, die den Wagen wirklich zu höheren Anteilen privat nutzen können. Dabei ist bei vielen Fahrzeugen auch die Frage, ob sie wirklich aus gewerblicher Sicht Sinn machen. Insofern müsste man dann schon genau hinschauen. Es ist wahrscheinlich nicht so einfach, alles über einen Kamm zu scheren, aber man muss schauen, dass man eine Lösung findet, die möglichst auf alles anwendbar ist.

Aus unserer Sicht muss die Regelung der Zielsetzung einer Lenkungswirkung hin zu mehr CO₂-effizientem Anschaffungsverhalten genügen. Die Diskrepanz zwischen den Modellen, die es gibt und dem, was tatsächlich angeschafft wird, ist ja immer noch beträchtlich.

Vorsitzende Dr. Birgit Reinemund: Ich danke Ihnen. Damit sind wir am Ende der vereinbarten Zeit, zumindest fast, wenn keine Wünsche mehr da sind. Ich darf mich herzlich bedanken, dass Sie heute bei uns im Finanzausschuss waren und schließe die Sitzung.

Ende der Sitzung: 13.27 Uhr

Dr. Birgit Reinemund, MdB

Vorsitzende