






Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Die Vorsitzende
Frau Dr. Birgit Reinemund, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin · www.vcd.org
mail@vcd.org
Fon 030/280351-0
Fax 030/280351-10

 Berlin Friedrichstraße &
 Friedrichstraße &
 Kochstraße/
Checkpoint Charlie U6 &
 Charlottenstraße M 29 &
 Radparker in der Tiefgarage

Berlin, 06. November 2012

Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) zum öffentlichen Fachgespräch am 7. November 2012 zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Dienstwagenprivileg abbauen und Besteuerung CO₂-effizient ausrichten“ – Drucksache 17/8462 – sowie zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE „Wirksame Anreize für klimafreundliche Firmenwagen“ – Drucksache 17/9149

Sehr geehrte Frau Dr. Reinemund,

vielen Dank für die Einladung zum öffentlichen Fachgespräch zu den beiden Anträgen der Fraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE zu einer Reform der Dienstwagenbesteuerung. Wir nehmen gerne Stellung.

Dienstwagenbesteuerung am Klimaschutz ausrichten

Der VCD begrüßt die Zielsetzung der beiden vorliegenden Anträge von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE, die Besteuerung von Dienstwagen künftig nicht mehr nur am Fahrzeugpreis sondern zusätzlich an der Höhe des CO₂-Ausstoßes des Fahrzeugs zu orientieren.

Eine Reform der Dienstwagenbesteuerung ist insbesondere vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, die CO₂-Emissionen bis 2020 im Vergleich zu 1990 um 40 Prozent zu senken dringend erforderlich. Sie ist darüber hinaus ein wirksames Instrument, um die von der EU gesetzten CO₂-Grenzwerte für Neuwagen zu erreichen.

Der VCD begrüßt, dass beide Anträge eine CO₂-Orientierung sowohl bei der steuerlichen Absetzbarkeit von Dienstwagen in Unternehmen als auch auf bei der Besteuerung der privaten Nutzung (geldwerter Vorteil) bei Privatpersonen vorsehen. Die konkrete Ausgestaltung könnte aus Sicht des VCD allerdings ambitionierter sein.

Bitte beachten Sie unsere neue Bankverbindung!

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Nr. 1132 917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01
Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.
Geschäftskonto:
Nr. 1132 917 800
IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67
BIC GENODEM1GLS
USt-IdNr. DE122271184
VR AG Charlottenburg 21177

CO₂-basierte Dienstwagensteuer muss Lenkungswirkung entfalten

Wie in den beiden Anträgen vorgesehen, unterstützt der VCD die Einführung eines CO₂-Zielwerts, bis zu dem die Besteuerung des geldwerten Vorteils sowie die Abschreibung im Unternehmen der heutigen Höhe entspricht. Der VCD setzt sich zunächst für einen entsprechenden Wert von 120 g CO₂/km für Neuwagen ab einem festzulegenden Stichtag im Jahr 2013 ein. Der Zielwert sollte alle zwei Jahre abgesenkt werden, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und Anreize für einen Best-In-Class-Ansatz zu setzen.

Um bei der Auswahl der Fahrzeuge eine stärkere Lenkungswirkung in Richtung verbrauchsärmerer Fahrzeuge zu erzielen, ist aus Sicht des VCD im Vergleich zu den Anträgen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE eine noch deutlich höhere Spreizung der Steuersätze für die Abschreibung als auch für den geldwerten Vorteil bei den Fahrzeugen nötig, die über dem Zielwert liegen. Wünschenswert ist auch, dass die steuerliche Absetzbarkeit ab einem bestimmten CO₂-Ausstoß nicht mehr möglich ist, da der betriebliche Nutzen bei Fahrzeugen, die bspw. das Doppelte des Zielwerts ausstoßen, mehr als fraglich ist. Gegen eine solche Nichtabzugsfähigkeit bestehen derzeit rechtliche Bedenken, der VCD hält die Nichtabsetzbarkeit bei einer CO₂-Emission von zunächst mehr als 240 g/km aber für zielführend und machbar.

Anreize für Fahrzeuge mit effektiver Umwelttechnik

Fahrzeuge mit aufwendiger Spritspartetechnologie und alternativem Antrieb (Hybrid, Erdgas, Flexifuel, Elektro) sind teilweise erheblich teuer als vergleichbare herkömmliche Modelle. Wollen Dienstwagenfahrer heute entsprechende Fahrzeuge auswählen, müssen sie nach der geltenden Regelung mit einer höheren Besteuerung des privaten Nutzungsanteils rechnen. Dieser Nachteil würde durch eine ambitionierte Spreizung der Steuersätze in Abhängigkeit vom CO₂-Ausstoß nicht nur ausgeglichen, sondern würde auch einen Anreiz setzen, vermehrt diese Modelle zu wählen.

Besteuerung des geldwerten Vorteils begünstigt Dienstwagenfahrer

Firmenfahrzeuge auch zur privaten Nutzung gelten in Deutschland immer noch als Statussymbol und hoher Motivationsfaktor. Rund ein Drittel aller Firmenwagen werden auch privat genutzt, viele Beschäftigte erhalten einen Dienstwagen als Gehaltsbestandteil. Nutznießer sind vor allem Vorstände, Geschäftsführer sowie das höhere Management. Das Fahrzeug können sie sich i.d.R. selber konfigurieren, d.h. sie haben bei der Modellwahl auch Einfluss auf die Höhe des CO₂-Ausstoßes. Eine weitere große Personengruppe, die Firmenwagen auch privat nutzt, sind freie Berufe wie Architekten, Ärzte, Rechtsanwälte, Steuerberater und Geschäftsleute, die bei der Fahrzeugwahl keinen Dienstwagenregeln unterliegen und somit ihren Wagen frei wählen können.

Diese Dienstwagenberechtigten gehören i.d.R. zu den Beziehern hoher Einkommen, deshalb spielt das Prestige der Fahrzeuge eine große Rolle, weswegen i.d.R. eher luxuriösere Fahrzeuge eingesetzt werden, die einen höheren Verbrauch aufweisen. Ein betrieblicher Zweck ist zumindest bei einigen Fahrzeugen fraglich.

Zusätzlich können auch Handelsvertreter und Außendienstmitarbeiter – in einigen Fällen auch Mitarbeiter in Pflegeberufen – einen Firmenwagen privat nutzen. Diese Fahrzeuge werden zwar im Wesentlichen als Funktionsfahrzeuge eingesetzt, die der Ausübung der Arbeit dienen. Dennoch haben viele Arbeitnehmer hier eine gewisse Auswahl an Marken beziehungsweise bestimmten Modellen und i.d.R. werden auch keine Anreize gesetzt, Modelle mit niedrigen CO₂-Werten zu wählen.

Die Haltedauer zahlreicher Firmenfahrzeuge bzw. Dienstwagen beträgt je nach Höhe der Fahrleistung zwischen zwei und vier Jahren. Entsprechend früh kommen solche Fahrzeuge in den Gebrauchtwagenmarkt und setzen hier noch lange den Verbrauchsmaßstab. Die jetzige Ein-Prozent-Regelung für die Privatnutzung begünstigt Dienstwagenfahrer eindeutig gegenüber Privatpersonen, die den gleichen Wagen privat anschaffen und unterhalten müssen (s. Bsp.).

Gegenüberstellung monatliche Kosten VW Passat Variant 2.0 TDI (Neuwagenpreis: 29.450 €)

Dienstwagen		Privatwagen	
Monatlich zu versteuernder geldwerter Vorteil (bei Anwendung 1%-Regel)	294,50 €	Monatliche Kosten (laut ADAC-Kostenrechner, Haltedauer 48 Monate, 15.000 km/Jahr)	687,00 €
Kosten pro Kilometer für Nutzer (wenn komplette Übernahme Betriebskosten durch Arbeitgeber)	0,00 €	Kosten pro Kilometer	0,55 €

Zudem übernimmt das Unternehmen neben den Versicherungs- und Instandhaltungskosten meistens auch die Treibstoffkosten (Tankkarten). Diejenigen, die einen Dienstwagen fahren, erhalten folglich keinerlei Anreize für umweltbewusste Kaufentscheidungen oder ein umweltbewusstes Fahrverhalten. Je mehr Kilometer privat gefahren werden, umso größer ist der finanzielle Vorteil (s.o.). Dadurch werden Dienstwagenberechtigte vergleichsweise über Gebühr durch die Allgemeinheit subventioniert. Von daher ist eine Reform auch unter den Aspekten der sozialen Gerechtigkeit und des Subventionsabbaus zu sehen.

Vielzahl sparsamer Modelle in allen relevanten Firmenwagensegmenten vorhanden

Eine Betrachtung des Fahrzeugmarkts in Deutschland zeigt, dass es bereits heute allen relevanten Firmenwagensegmenten – vor allem Kompakt- und Mittelklasse – zahlreiche Modelle mit niedrigem CO₂-Wert gibt, bei denen sich die Besteuerung nicht ändern würde. Aber auch in der oberen Mittelklasse und bei Geländewagen gibt es Modelle mit sehr niedrigen CO₂-Werten. Eine Auswahl zeigt Tabelle 1. Da bei Firmenwagen der Dieselantrieb dominiert, sind im Folgenden nur Dieselmotoren aufgeführt. Der CO₂-Ausstoß von Benzinern mit vergleichbarer Leistung liegt teilweise deutlich höher.

Tabelle 1: Ausgewählte Firmenwagen mit Dieselantrieb – Bandbreite CO₂-Ausstoß

Modell (Dieselvariante)	KBA-Segment	Variante mit niedrigstem CO ₂ -Wert – in g/km	Variante mit höchstem CO ₂ -Wert - in g/km
Lexus CT 200 (Benzin)	Kompaktklasse	87*	-
Ford Focus (Kombi)	Kompaktklasse	88	134
BMW 1er	Kompaktklasse	99	134
VW Golf	Kompaktklasse	99	122
Citroen DS 5	Mittelklasse	99*	129
BMW 3er	Mittelklasse	109	174
VW Passat (Kombi)	Mittelklasse	113	155
Ford Mondeo	Mittelklasse	114	173
Skoda Superb (Kombi)	Mittelklasse	114	166
Audi A4 (Kombi)	Mittelklasse	116	161
Mercedes C-Klasse	Mittelklasse	117	185
Mercedes E –Klasse	Obere Mittelklasse	109*	180
BMW 5er	Obere Mittelklasse	119	187
Volvo S80 / V70 (Kombi)	Obere Mittelklasse	119	175
BMW X1	Geländewagen	119	158
Skoda Yeti	Geländewagen	119	159

* Hybridvariante

Anm.: Im Kompaktwagensegment gibt es noch deutlich mehr Modelle mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km, viele Modelle sogar mit weniger als 100 g/km.

Die Auswahl zeigt, dass deutsche Hersteller in den Segmenten mit hohen gewerblichen Zulassungen sehr sparsame Modelle anbieten. Allerdings bieten deutsche Hersteller leider auch Modellvarianten mit sehr hohen CO₂-Werten an, was durch die Bandbreite des CO₂-Ausstoßes bei den oben aufgeführten Modellen deutlich wird.

Bei einer Änderung der Dienstwagenbesteuerung nach CO₂ würde sich für den durchschnittlichen Dienstwagenberechtigten somit wenig ändern. Er bzw. sie müssten nicht unbedingt Fahrzeuge aus einer niedrigeren Klasse wählen, um einen günstigen Steuersatz für den Ausgleich der privaten Nutzung zu erzielen – häufig müsste nicht einmal der Hersteller und das Modell gewechselt werden. Dies widerlegt das oft gerade seitens der deutschen Premiumhersteller angeführte Argument, eine Änderung der Dienstwagenbesteuerung würde dazu führen, dass ihre profitablen Autos weniger gekauft würden. Vielmehr profitieren die Hersteller von einer solchen Regelung, die sparsame Modelle anbietet. Zugleich setzt sie Anreize, entsprechend sparsamere Modelle stärker zu bewerben und zu vermarkten.

Anreize für umweltbewusstes Mobilitätsverhalten

In einem begrenzten Rahmen ist es sinnvoll, Anreize für besonders sparsame Fahrzeuge mit einem niedrigen CO₂-Ausstoß zu gewähren. Allerdings dürfen niedrigere Steuersätze nicht dazu führen, dass ein übermäßiger finanzieller Vorteil gegenüber der privaten Haltung entsteht. Eine komplette Befreiung von der Besteuerung des geldwerten Vorteils, wie sie von BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN für Fahrzeuge unterhalb von 60 g/km vorgeschlagen werden, ist daher nicht zielführend. Der geldwerte Vorteil für alle batterieelektrischen Autos aber auch für einen Toyota Prius Plug-In würde nicht besteuert werden. Diese Fahrzeuge könnten also von einem Dienstwagenbenutzer völlig kostenlos privat genutzt werden.

Aus Sicht des VCD muss es vielmehr bei der betrieblichen als auch privaten Mobilität Ziel sein: die Abhängigkeit vom Auto zu mindern und umweltverträglichere Alternativen zu fördern. Grundsätzlich müsste hierzu das Steuerrecht auch dahingehend geändert werden, umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu honorieren. Viele Unternehmen zahlen ihre Angestellten inzwischen sogenannte monatliche Mobilitätspauschalen, wenn sie auf einen Dienstwagen verzichten (z.B. Siemens: 650 €/Monat). Jobtickets und BahnCards sollten ebenso steuerlich behandelt werden, wie Firmenwagen. Der jetzige monatliche Freibetrag für die Steuer- und Sozialversicherung von Jobtickets u.Ä. von 44 Euro ist nicht mehr zeitgemäß.

Reform der Dienstwagensteuer unterstützt CO₂-Grenzwert für Pkw

2015 dürfen alle in der EU verkauften Neuwagen im Durchschnitt nicht mehr als 130 g CO₂/km ausstoßen, bis 2020 soll dieser Grenzwert auf 95 g sinken. Der VCD kann mit besonders sparsamen Fahrzeugen aus seiner aktuellen VCD Auto-Umweltliste 2012/2013 bereits heute über alle Segmente hinweg Fahrzeugflotten zusammenstellen, die den angepeilten CO₂-Grenzwert von 95 g erfüllen. Eine Reform der Dienstwagenbesteuerung trägt angesichts des hohen Anteils von Dienst- und Firmenwagen an den Neuzulassungen erheblich dazu bei, dass sparsame Fahrzeuge schneller in den Markt kommen und damit zur Erreichung des EU-Flottengrenzwerts beitragen. Erfahrungen aus Großbritannien bestätigen dies. Bereits zwei Jahre nach Einführung einer CO₂-basierten Dienstwagenbesteuerung (Company Car Tax) ging der CO₂-Ausstoß neuanschaffter Firmenwagen um 15 g/km zurück.

Erfahrungen mit der steuerlichen Förderung von Pkw

Die Förderung von Umwelttechnik durch die Kfz-Steuer war in der Vergangenheit durchaus erfolgreich – z.B. hat sie zur beschleunigten Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit anspruchsvollen Abgasgrenzwerten beigetragen, sie hat die Einführung des geregelten Katalysators, der sich als die geeignete Technik zur Abgasreduzierung herausstellte, in Deutschland beschleunigt. Mit der Förderung sogenannter Drei- und Fünf-Liter-Autos (Fahrzeuge mit einem CO₂-Wert von maximal 90 bzw. 120 Gramm pro Kilometer) hat der Gesetzgeber in der Vergangenheit auch Fahrzeuge gefördert, die vergleichsweise wenig CO₂ emittiert und damit auch wenig Kraftstoff verbrauchten. In dieser Logik macht es Sinn, auch zukünftig solche Techniken bzw. Fahrzeuge zu fördern, die helfen, die Klimaziele, auf die sich die Bundesregierung international verpflichtet, zu erreichen.

Fazit

Der VCD empfiehlt, grundsätzlich die steuerliche Behandlung von Dienstwagen zu ändern. Eine Reform der Dienstwagenbesteuerung, die sich am CO₂-Ausstoß orientiert, bietet zahlreiche Vorteile:

- setzt Anreize für mehr Klimaschutz,
- ist gerecht, da sie Nachteile gegenüber der privaten Haltung von Fahrzeugen abbaut,
- erhöht die Steuereinnahmen,
- unterstützt Autohersteller bei der Erreichung ihrer gesetzlichen CO₂-Ziele,
- ist einfach und ohne Mehrkosten umsetzbar,
- belastet den durchschnittlichen Dienstwagenfahrer kaum.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Müller-Görnert
Referent für Verkehrspolitik