

STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF EINES JAHRESSTEUERGESETZES 2013

(Drucksache 17/10000)

im Besonderen zu Artikel 2- Änderungen des Einkommensteuergesetzes, 5. § 6 Absatz 1 Nummer 4
Private Nutzung von betrieblichen Elektrofahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen

des Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Der Entwurf sieht vor, bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils bzw. der Privatentnahme durch die private Nutzung eines Firmenfahrzeuges den Listenpreis um die Kosten der Akkumulatoren in Abhängigkeit ihrer Speicherkapazität zum mindern. Die Minderung reduziert sich dabei jährlich.

Das FÖS begrüßt das Ziel, ökologische Gesichtspunkte bei der Besteuerung von Dienstwagen mit in Betracht zu ziehen, empfiehlt aber eine technologieneutrale Reform der Dienstwagenbesteuerung, die die umfangreiche bestehende umweltschädliche Subvention reduziert. So könnte die Dienstwagenbesteuerung einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Straßenverkehr leisten und zusätzliche Steuereinnahmen in Milliardenhöhe¹ - z.B. zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte - erzielen.

Entwurfstext

Artikel 2 - Änderungen des Einkommensteuergesetzes, 5. § 6 Absatz 1 Nummer 4:

a) In Satz 2 wird der Punkt am Ende durch die Wörter „; bei der privaten Nutzung von Elektrofahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen, die über extern aufladbare mechanische oder elektrochemische Speicher verfügen, ist der Listenpreis dieser Kraftfahrzeuge um die darin enthaltenen Kosten des Batteriesystems zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs wie folgt zu mindern: für bis zum 31. Dezember 2013 angeschaffte Kraftfahrzeuge um 500 Euro pro kWh der Batteriekapazität, dieser Betrag mindert sich für in den Folgejahren angeschaffte Kraftfahrzeuge um jährlich 50 Euro pro kWh der Batteriekapazität; die Minderung pro Kraftfahrzeug beträgt höchstens 10 000 Euro; dieser Höchstbetrag mindert sich für in den Folgejahren angeschaffte Kraftfahrzeuge um jährlich 500 Euro.“ ersetzt.

b) In Satz 3 wird der Punkt am Ende durch die Wörter „; bei der privaten Nutzung von Elektrofahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen, die über extern aufladbare mechanische oder elektrochemische Speicher verfügen, sind die der Berechnung der Entnahme zugrunde zu legenden insgesamt entstandenen Aufwendungen um die nach Satz 2 in pauschaler Höhe festgelegten Aufwendungen, die auf das Batteriesystem entfallen, zu mindern.“ ersetzt.

Bewertung des FÖS

Das FÖS teilt die Ansicht, dass Dienstwagen ein großes Potential zur CO₂-Reduktion der deutschen Automobilflotte aufweisen und begrüßt das Ziel durch Anreize bei der Besteuerung von Dienstwagen die Verbreitung von emissionsarmen Fahrzeugen zur fördern. Der im vorliegenden Gesetzentwurf gewählte Ansatz ist durchaus geeignet, die Verbreitung elektrisch betriebener Dienstwagen zu fördern. Durch die alleinige Fokussierung auf eine einzelne Technologie und gewerblich gehaltene Fahrzeuge, lässt das Instrument unserer Ansicht nach allerdings wichtige Potenziale unausgeschöpft. Mit Blick auf die vorhandenen Effizienzpotentiale herkömmlicher Antriebstechnologien empfehlen wir eine technologieneutrale Besteuerung von Dienstwagen. Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass eine Förderung von Elektromobilität durch Instrumente, die nicht ausschließlich auf gewerbliche Fahrzeuge abzielen, sondern auch privat gehaltene Fahrzeuge berücksichtigen, zum einen eine größere Wirkung auf die Automobilflotte hat und zum anderen die Ungleichbehandlung von Privat- und Dienstwagen nicht zusätzlich verschärft.

¹ Nach Schätzungen des FiFo Köln stellen die aktuellen Regelungen eine Subvention in Höhe von 4,6 Milliarden Euro dar

Technologieneutrale Dienstwagenbesteuerung

Die Förderung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen² hat das Ziel, den CO₂-Ausstoß der deutschen Automobilflotte zu senken³. Dafür ist die steuerliche Behandlung von Dienstwagen aus zwei Gründen ein geeigneter Ansatzpunkt: Zum einen liegt der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Dienstwagen über dem von Privatfahrzeugen. Zum anderen haben Dienstwagen aufgrund ihres hohen Anteils bei den Neuzulassungen⁴ und ihres schnellen Wiederverkaufs großen Einfluss auf die Zusammensetzung des gesamten deutschen Pkw-Bestandes.

Das FÖS unterstützt Bestrebungen den CO₂-Ausstoß von Dienstwagen zu senken, spricht sich aber für eine technologieneutrale Herangehensweise aus. Der Betrieb von Elektrofahrzeugen ist keinesfalls CO₂ frei. Beim aktuellen Strommix werden pro Kilowattstunde 566g CO₂ ausgestoßen⁵. Damit weisen aktuelle Elektrofahrzeuge zwar vergleichsweise niedrige CO₂-Emissionen auf⁶, aus ökologischer Perspektive sind allerdings zielführendere Anreize für Emissionsreduktion zu bevorzugen, die von der Antriebstechnologie unabhängig sind.

Keine zusätzliche Benachteiligung von privaten Elektrofahrzeugen

Firmenfahrzeuge werden in den meisten Fällen gegenüber privat gehaltenen Fahrzeugen steuerlich bevorzugt. Wie der Finanzausschuss des Bundesrates sieht auch das FÖS eine zusätzliche Bevorzugung von als Dienstwagen genutzten Elektrofahrzeugen gegenüber privaten kritisch. Die Besserstellung von Dienstwagen ist auch aus sozialen Gesichtspunkten bedenklich, da Dienstwagennutzer_innen in der Regel auch Bezieher_innen überdurchschnittlicher Einkommen sind.

Empfehlungen

Das FÖS schlägt eine technologieneutrale, ökologische und sozial ausgewogene Reform der Dienstwagenbesteuerung vor. Der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs hängt wesentlich von seiner Laufleistung ab. Ebenso ist der Nutzen eines Dienstwagens für den/die Dienstwagenfahrer_in von den privat gefahrenen Kilometern abhängig. Die heutige pauschale Versteuerung von monatlich 1% des inländischen Bruttolistenpreises als geldwerter Vorteil bildet diesen Nutzen nur unzureichend ab und wird daher von zahlreichen Experten als Subvention gewertet⁷. Das FÖS empfiehlt deshalb, in die Berechnung des geldwerten Vorteils der Dienstwagennutzung von Arbeitnehmern zukünftig neben dem Kaufpreis auch privat gefahrene Kilometer und den CO₂-Ausstoß des Fahrzeuges⁸ einzubeziehen. Dadurch würde zum einen die bemängelte Subventionierung abgebaut; zum anderen würden technologieneutrale Anreize zur Anschaffung emissionsärmerer Fahrzeuge und zur Reduzierung der privaten Fahrleistung geschaffen.

Um den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollte der zuständigen Finanzbehörde einmal im Jahr die den Steuerpflichtigen vorliegende jährliche Gesamtlaufleistung übermittelt und pauschal von 75% Privat-

² Im Folgenden beide Fahrzeugtypen mit „Elektrofahrzeug“ bezeichnet.

³ Dieser betrug laut UBA im vergangenen Jahr 113 Mio Tonnen CO₂. Das entspricht mehr als 14% der deutschen CO₂-Emissionen.

⁴ In den vergangenen Jahren lag der Anteil gewerblich zugelassener Fahrzeuge immer um 60%

⁵ Schätzungen Umweltbundesamt (UBA) <http://www.umweltbundesamt.de/energie/archiv/co2-strommix.pdf>

⁶ Zum Beispiel: Peugeot iOn umgerechnet 76g CO₂/km und Smart fortwo coupé Electric drive 85,4g CO₂/km

⁷ Zum Beispiel:

- Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2011): Jahresgutachten - Verantwortung für Europa wahrnehmen.
- EU-Kommission (2012): European Commission staff working document Assessment of the 2012 national reform programme and stability programme for Germany accompanying the document Recommendation for Council recommendation on Germany's 2012 national reform programme and delivering a Council Opinion on Germany's stability programme for 2012-2016. SWD(2012) 305.
- OECD (2012): OECD-Umweltprüfberichte - Deutschland 2012.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2012.
- Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln (FiFo); FÖS; Klinski, S. (2011): Steuerliche Behandlung von Firmenwagen in Deutschland.

⁸ Bei Elektrofahrzeugen auf Grundlage des durchschnittlichen Strommixes.

nutzung ausgegangen werden⁹. Diese Daten liegen den Unternehmen zur Einhaltung von Serviceintervallen und der Meldung an den Kfz-Versicherer ohnehin vor. Selbstverständlich bleibt die Möglichkeit ein Fahrtenbuch zu führen weiterhin bestehen.

Durch eine solche Regelung könnte zwar ein gewisser Mehraufwand für die Verwaltung entstehen. Gegenüber der vergleichsweise komplexen Berechnung des Minderungsbetrages des Listenneupreises auf Grundlage von Art und technischen Spezifikationen des Fahrzeuges, sowie die jährliche Absenkung von Maximalbeträgen wie im Gesetzentwurf vorgesehen, dürfte eine standardmäßige Übermittlung der jährlichen Gesamtleistung allerdings einen geringeren Verwaltungsaufwand bedeuten. Auch im Hinblick auf das Ziel durch möglichst einfache, transparente und langfristige Lösungen keine unverhältnismäßigen Mehrkosten zu erzeugen, plädieren wir daher für die erläuterte kilometerabhängige Besteuerungspauschale.

Darüber hinaus empfehlen wir bei der steuerlichen Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Betriebskosten eine Malusregelung¹⁰, die Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen relativ gesehen bevorzugt. Nach einem solchen Modell können nur noch Dienstwagen unterhalb eines Zielwertes voll abgesetzt werden und Fahrzeuge, die diesen Wert um das 1,5fache überschreiten sind nur noch zu 50% absetzbar. Durch ein schrittweises Absenken des Zielwertes kann ein nachhaltiger Innovationsanreiz geschaffen werden. Denkbar wären folgende Zielwerte:

Jahr	Zielwert (volle Absetzbarkeit)	Obergrenze (Absetzbarkeit 50%)
2015	120 g CO ₂ /km	180 g CO ₂ /km
2017	100 g CO ₂ /km	150 g CO ₂ /km
2020	80 g CO ₂ /km	120 g CO ₂ /km

Kann nachgewiesen werden, dass der Strom, der zum Betrieb des Fahrzeuges überwiegend verwendet wird, aus ausschließlich regenerativer Erzeugung stammt, kann der Emissionswert auf null gesetzt werden. Von einem Betrieb mit nahezu ausschließlich¹¹ regenerativ erzeugtem Strom kann ausgegangen werden, wenn auf dem Betriebsgelände und gegebenenfalls auch am Wohnort eine entsprechend gespeiste Ladeinfrastruktur genutzt wird. Hierdurch würde ein zusätzlicher Anreiz geschaffen, mit regenerativem Strom betriebene Elektrofahrzeuge zu nutzen.

Diese Reformelemente würden Elektrofahrzeuge attraktiver machen, aber gleichzeitig Anreize setzen auch beim Kauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren stärker auf die Klimawirksamkeit zu achten. Ähnliche Regelungen gelten bereits in mehreren europäischen Ländern. In Belgien, Frankreich, Großbritannien und Irland richtet sich die betriebliche Absetzbarkeit eines Dienstwagens nach seinem CO₂-Ausstoß. In Großbritannien und den Niederlanden wird auch der geldwerte Vorteil nach CO₂-Emissionen bemessen. Einen umfassenden Überblick bietet FiFo Köln (2011).

Ziel einer Reform darf nicht sein, zusätzliche Vergünstigungen für das Firmenwagensegment zu schaffen, sondern in der Breite Anreize zur Anschaffung emissionsärmerer Fahrzeuge zu setzen.

Daneben regt das FÖS an, bei der Besteuerung von privat genutzten Firmenfahrzeugen Dienstfahräder mit Dienstkraftfahrzeugen gleichzusetzen. Momentan wird bei der Überlassung eines Dienstfahrrades an den Arbeitnehmer_in anders als bei einem Dienstwagen nicht 1% des Listenpreises als monatlicher geldwerter Vorteil angesetzt, sondern der gesamte Wert des Fahrrades. Diese Schlechterstellung ist nach Ansicht des FÖS unbegründet. Daher wird empfohlen, die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei Dienstfahrrädern analog zu der von Dienstwagen zu gestalten und damit einen Anreiz zu schaffen, dieses umweltfreundliche, gesundheitsförderliche und verkehrsinfrastrukturentlastende Fortbewegungsmittel zu nutzen.

⁹ Vgl. FiFo Köln (2011), S. 160f

¹⁰ Bei entsprechender Gegenfinanzierung ist zur weiteren Spreizung auch ein tatsächlicher Bonus für emissionsarme Fahrzeuge empfehlenswert.

¹¹ Da nicht garantiert werden kann, dass die komplette öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur mit regenerativ erzeugter Energie gespeist wird, kann auch ein ausschließlicher Betrieb mit erneuerbaren Energien nicht sichergestellt werden.