

AKTUELL

Abfall, Chemie & Emissionen	7
Klima & Energie	10
Konsum & Verbraucherschutz	17
Landwirtschaft & Gentechnik	17
Naturschutz & Biodiversität	19
Stadt & Region	21
Tierschutz & Ethik	21
Umweltpolitik & Umweltrecht	23
Verkehr & Tourismus	24
Wasser & Meere	26

VERBÄNDE



Thema: Deutscher Naturschutztag	29
DNR intern	30
Aus den Verbänden	31
Ehrenamt	31
Preise & Ausschreibungen	31

SERVICE

Rezensionen	32
Neu erschienen	35
Impressum	35
Termine	36

ökopädNEWS

ANU-Informationsdienst	
Umweltbildung	37
Qualitätsentwicklung in der Umweltbildung: Ausstellungen evaluieren	

THEMEN DES MONATS

Ökologische Finanzpolitik

Klimakiller Dienstwagensteuer

Das deutsche Steuerrecht macht Privatfahrten im teuren Firmenauto zum billigen Spaß auf Staatskosten

Seite 2

EU-Chemikalienpolitik

Stunde der Interessenvertreter

Die neue Europäische Chemikalienagentur ECHA bemüht sich um Offenheit und Transparenz

Seite 3

Umweltmanagement

Schnittmuster für grüne Mäntelchen

Das EU-Umweltmanagementsystem EMAS bleibt auch in der Neuauflage ein Papiertiger

Seite 5

Interview: Emissionshandel

„Konzerne erhöhten ihre Gewinne“

Die Versteigerung der CO₂-Zertifikate entscheidet jetzt über die Zukunft des EU-Emissionshandels

Seite 11

Ökologische Finanzpolitik

Dienstwagensteuer fördert Klimaschleudern

Das deutsche Steuerrecht macht Privatfahrten im teuren Firmenauto zum billigen Spaß auf Staatskosten

Die Dienstwagenbesteuerung ist ein fiskalisches und volkswirtschaftliches Problem und ein verteilungspolitischer Skandal. Verschwendung wird belohnt, die Steuerzahler subventionieren wohlhabende Minderheiten. Eine Reform müsste die betriebliche Absetzbarkeit, die Treibstoffkosten und die Berechnung des Privatnutzungsanteils berücksichtigen. Nur sparsame Fahrzeuge dürften gefördert werden. ■ VON ANSELM GÖRRES UND DAMIAN LUDEWIG, FÖS

Gibt es medizinische Gründe dafür, dass Ärzte Patienten im Porsche besuchen müssen? Ist unser Straßennetz so schlecht, dass Außendienstler sich im Geländewagen fortbewegen müssen? Fakt ist: 90 Prozent aller neu zugelassenen Geländewagen werden gewerblich zugelassen, nicht von Privatpersonen. Überhaupt wächst der Dienstwagenanteil mit dem Preis und dem Hubraum: je höher die Wagenklasse, desto höher der Anteil der Firmenwagen. Das kommt nicht von ungefähr. In vielen Bereichen verlangt das deutsche Steuerrecht die strikte Trennung privater und geschäftlicher Zwecke. Nicht aber bei Firmenfahrzeugen: Hier lassen sich private Komfort- und Prestigewünsche nahezu unbegrenzt auf Kosten des Finanzamts ausleben. Wer teure Autos mit kostspieligen Extras und hohem Verbrauch kauft, bekommt die Mehrwertsteuer voll zurück und kann alle Kosten betrieblich geltend machen.

Statusfahrzeugnutzer profitieren

Hauptnutznießer dieses großzügigen Status quo sind angestellte Firmenwagennutzer, insbesondere Führungskräfte, nicht aber Firmeninhaber oder Freiberufler. Denn Unternehmer oder Selbstständige zahlen immer wenigstens den Teil der Kosten selbst, der nach Steuerabzug bleibt, meist also mindestens die Hälfte. Angestellte hingegen profitieren von einer großzügigen Pauschalregelung, der Listenpreismethode: Für einen Dienstwagen werden jährlich zwölf Prozent vom Bruttolistenpreis – das ist der Neupreis plus Sonderausstattungen inklusive Mehrwertsteuer – als zu versteuernder geldwerter Vorteil angerechnet und

als Mehreinkommen mit dem persönlichen Steuersatz besteuert. Mit dieser Pauschale wird eine legale Privatnutzung von bis zu 90 Prozent abgegolten. Sofern der Arbeitgeber keine Kostenbeteiligung verlangt, gilt für Angestellte bei jedem Privatkilometer der absolute Nulltarif. Angestellte und nicht selten auch Angehörige können das Fahrzeug privat nutzen und sich jeden Cent von der Firma erstatten lassen.

Tarifangestellte – zum Beispiel Außendienstler oder Servicetechniker – bekommen meist Funktionsfahrzeuge, Führungskräfte fahren vornehmere Statusfahrzeuge. Bei den Funktionsfahrzeugen ist Privatnutzung selten, bei Statusfahrzeugen die Regel. Eine Eigenbeteiligung an den Kosten der Privatfahrten wird nur jeder zehnten Führungskraft abverlangt.

Verschwendung lohnt sich

Die Orientierung der Privatnutzungspauschale am Bruttolistenpreis von Neufahrzeugen macht es zum einen wenig lohnend, Gebrauchtfahrzeuge als Firmenwagen zu erwerben. Zwar spart das Unternehmen, doch der zu versteuernde geldwerte Vorteil der Privatnutzung vermindert sich nicht. Zum anderen führt die Berechnungsmethode zu einer Bestrafung derjenigen, die lieber ein teureres Modell mit niedrigerem Verbrauch wählen würden. Ihre Privatnutzungspauschale erhöht sich, ohne dass sie von den späteren, niedrigeren Verbrauchskosten profitieren würden.

Von der deutschen Dienstwagenbesteuerung nutzen jene damit all jene, die am meisten und am weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen Privatnutzungsanteil aufweisen, die teuersten

und neuesten Fahrzeuge nutzen, den verschwenderischsten Fahrstil aufweisen und den höchsten Grenzsteuersatz bei der Einkommensteuer haben. Zwar erhöht dieser die Last des zugerechneten geldwerten Vorteils. Der Vorteil einer im Übrigen kostenlosen Privatnutzung überwiegt dies aber bei Weitem. Um sich privat ein gleichwertiges Fahrzeug leisten zu können, müsste ein Angestellter deutlich mehr brutto verdienen. Kein Wunder, dass Firmenwagenzusagen oder Auto-Upgrades oft beliebter sind als Gehaltserhöhungen.

Auch wenn es keine Klimaprobleme gäbe, wären diese generösen Regeln ein fiskalisches und volkswirtschaftliches Problem und ein verteilungspolitischer Skandal. Sie laden ausgerechnet die wirtschaftlich Stärksten zum verschwenderischen Umgang mit betrieblichen Ressourcen ein. Alle Steuerzahler subventionieren so eine wohlhabende Minderheit von Managern, Freiberuflern und Firmeninhabern sowie indirekt die deutsche Autobranche.

Immer mehr Dienstwagen

Unter Klimagesichtspunkten wird dieser Zustand erst recht pervers. 2007 sank die Zahl neu zugelassener Privat-Pkw von 1,6 auf unter 1,2 Millionen. Höhere Mehrwertsteuer, gekürzte Pendlerpauschale und schwache Kaufkraft der Arbeitnehmer lassen grüßen. Firmen und Selbstständigen hingegen geht es prima. Sie steigerten ihre Pkw-Käufe von 1,7 auf 1,9 Millionen. Kein Wunder, dass der Anteil der Dienstwagen an allen Neuzulassungen erstmals bei 62 Prozent liegt. Stärker denn je bestimmen die Firmenkäufer von heute damit den dank perverser Anreize unöko-

logischen deutschen Pkw-Fuhrpark von morgen.

Wer solche Fehlentwicklungen korrigieren will, muss an mindestens drei Hebeln ansetzen: bei der betrieblichen Absetzbarkeit des Kaufpreises über Abschreibungen, der Behandlung der laufenden Treibstoffkosten und der Berechnung des geldwerten Vorteils. Im Auftrag von Greenpeace hat das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) einen Vorschlag entwickelt, der – anders als andere Reformvorschläge – bei allen drei Hebeln eine Klimakomponente einführt. Nur dann werden Firmen und Dienstwagennutzer dazu motiviert, klimagerechte Fahrzeuge zu erwerben statt nur ihren persönlichen Status und Luxus zu optimieren.

Reform muss zum Klimaschutz beitragen

Über eine Bonus-Malus-Regelung sollen Fahrzeuge mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert werden. Wer von 2009 bis 2011 ein Fahrzeug mit 130 bis 140 Gramm Kohlendioxid ausstoß pro Kilometer erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll ab-

setzen. Wer aber Klimaschleudern kauft, kann künftig nur einen Teil der Anschaffungs- und Treibstoffkosten steuerlich geltend machen. Eine ähnliche Staffelung gilt für Nutzer von Dienstwagen. Bei Fahrzeugen im Zielkorridor ändert sich nichts an der Ermittlung des geldwerten Vorteils. Doch für Pkw mit höheren Emissionen muss ein höherer Vorteil versteuert werden – 13 bis 26 Prozent vom Listenpreis –, für verbrauchsarme Fahrzeuge verringert sich der Faktor auf vier bis zehn Prozent vom Kaufpreis. Nach 2011 sollen die CO₂-Zielwerte schrittweise auf 100 Gramm abgesenkt werden. Bei Elektroautos sollen die indirekten Emissionen anhand der Durchschnittsemissionen deutschen Stroms zugrunde gelegt werden.

Dies ergäbe für den Nutzer eines VW Polo eine jährliche Entlastung von 786 Euro, für die Nutzung eines BMW X5 als Dienstwagen eine Belastung von 6.255 Euro. So könnten bis 2020 die CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs in Deutschland um fünf bis zehn Prozent sinken.

Es wird Zeit, dass die Steuergesetze nicht privaten Luxus und Kfz-Industrie

fördern, sondern zum raschen Umbau des Fahrzeugparks in Richtung Klimaschutz beitragen. Damit bekäme auch die deutsche Autoindustrie die Signale, die sie offenbar braucht. Nicht Autohersteller und Dienstwagennutzer sind vor den Zumutungen der Klimapolitik zu schützen, sondern das Klima vor den Zumutungen der Autowelt.

Der Volkswirt und Unternehmensberater Dr. Anselm Görres ist Vorsitzender des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) und Geschäftsführender Gesellschafter der ZMM Zeitmanager München GmbH.



Damian Ludewig ist Volkswirt und FÖS-Geschäftsführer. Er ist Mitglied im Präsidium des Deutschen Naturschutzbundes.



Kontakt:
Tel. +49 (0)89 / 520113-13,
E-Mail: foes@foes.de,
www.foes.de/de/
dienstwagen.php

EU-Chemikalienpolitik

Stunde der Interessenvertreter

Die neue Europäische Chemikalienagentur ECHA bemüht sich um Offenheit und Transparenz

Die EU-Chemikalienverordnung REACH regelt die Zulassung gefährlicher Stoffe. Um sie umzusetzen, hat im Juni die Europäische Chemikalienagentur ECHA die Arbeit aufgenommen. Deren Ansehen steht und fällt mit der Kommunikation gegenüber den Interessenverbänden. Die Agentur setzt auf Beteiligung. ■ VON JOCHEN MATTHES, ECHA*

Die im Dezember 2006 verabschiedete EU-Chemikalienverordnung REACH (Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien) ist ein weltweit beachtetes Gesetzeswerk. Denn in Europa ist jetzt die Industrie dafür verantwortlich, Informationen über die Sicherheit von Chemikalien zu liefern, die sie produziert, importiert und verwendet. Der seit dem 1. Juni arbeitenden Europäischen Chemikalienagentur (ECHA) in Helsinki kommt in der täglich-

chen Umsetzung von REACH eine Schlüsselrolle zu. Für einen Erfolg der EU-Chemikalienpolitik ist es unabdingbar, dass ECHA und die REACH-Prozesse bei den Interessenverbänden Glaubwürdigkeit genießen. Um den bestmöglichen Informationsfluss zu gewährleisten, hat ECHA Strategien für die frühzeitige Kommunikation und die Einbeziehung von Interessengruppen entwickelt und Transparenzstandards eingeführt. Die ECHA-Webseiten enthalten Informationen in 22 Sprachen.

Die Verordnung 1907/2006/EG, bekannt unter dem Kürzel REACH, gilt als größtes legislatives Projekt der Europäischen Union in den letzten Jahren. REACH ersetzt über 40 Gesetzestexte und schafft ein EU-einheitliches System für das Management von Chemikalien, die in der EU produziert oder importiert werden. Die Verordnung trat am 1. Juni 2007 in allen 27 EU-Mitgliedstaaten in Kraft. Die EFTA-Länder Norwegen, Island und Liechtenstein verabschiedeten REACH in diesem