

**Firmen- und Dienstwagen-
Besteuerung modernisieren:**

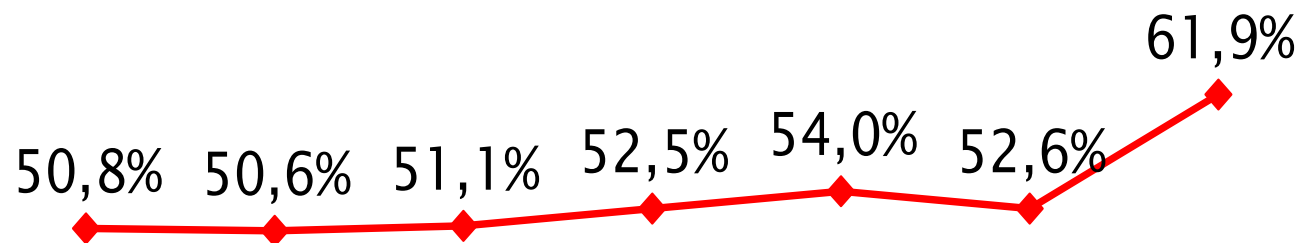
**für Klimaschutz und
mehr Gerechtigkeit**

Ist-Zustand:

Firmenwagen werden in Deutschland jedes Jahr mit Milliarden Euro „steuerlich subventioniert“ -

ungeachtet ihres Verbrauchs und ihrer Emissionen

Anteil Firmenwagen an Neuzulassungen



2001-2007: Zuwachs Firmenwagen von 1,7 auf 1,9 Mio.

2006: Einbruch der Privatwagen von 1,6 auf 1,1 Mio.



Innerhalb des Premiumsegments und bei Geländewagen betrug der Anteil der Firmenwagen 70% - 90%

Das geltende Steuerrecht subventioniert diese Spritschlucker!

paradox:

je höher der Verbrauch und die
Emission, desto höher die Belastung
für die Allgemeinheit

Soll-Zustand:

***Klimafreundliche Dienstwagen
werden gefördert,***

***klimaschädliche Dienstwagen
werden benachteiligt***

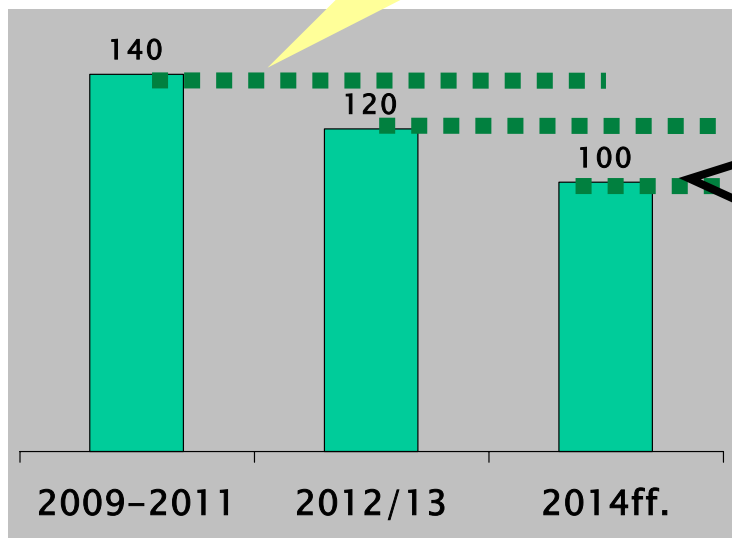
Unsere Ziele:

- **Hohe ökologische Lenkungswirkung**
- **Mehr soziale Gerechtigkeit**
- **Administrative Einfachheit**
- **Transparenz und Planbarkeit**
- **Bestandsschutz**

Firmensteuer: Bonus/Malus

begünstigt Pkw mit geringeren CO₂-Werten

6 Jahre Bestandschutz für Erstkäufer



Stufenweise Verringerung CO₂-Zielwerte

Asymmetrische Bonus-Malus-Regelung:

- 10g weniger CO₂ → 10% Mehrkosten absetzbar
- 10g mehr CO₂ → 5% weniger Kosten absetzbar

Je nach CO₂-Wert ergeben sich klare Absatzbarkeitsfaktoren

Eigenschaften des Pkw		CO ₂ -Absatzbarkeitsfaktoren		
CO ₂ -Emission in g/km	Verbrauch in l/100 km	1. Stufe 2009-2011	2. Stufe 2012-2013	3. Stufe 2014-2015
Bis 60	2,5			140%
> 60 - 70	2,9		150%	130%
> 80 - 90	3,8	150%	130%	110%
> 90 - 100	4,2	140%	120%	100%
> 110 - 120	5,0	120%	100%	90%
> 130 - 140	5,8	100%	90%	80%
> 180 - 190	7,9	75%	65%	55%
> 200 - 210	8,8	65%	55%	45%
> 220 - 230	9,6	55%	45%	35%
> 250 - 260	10,8	40%	30%	20%
> 270	> 11,3	30%	20%	10%

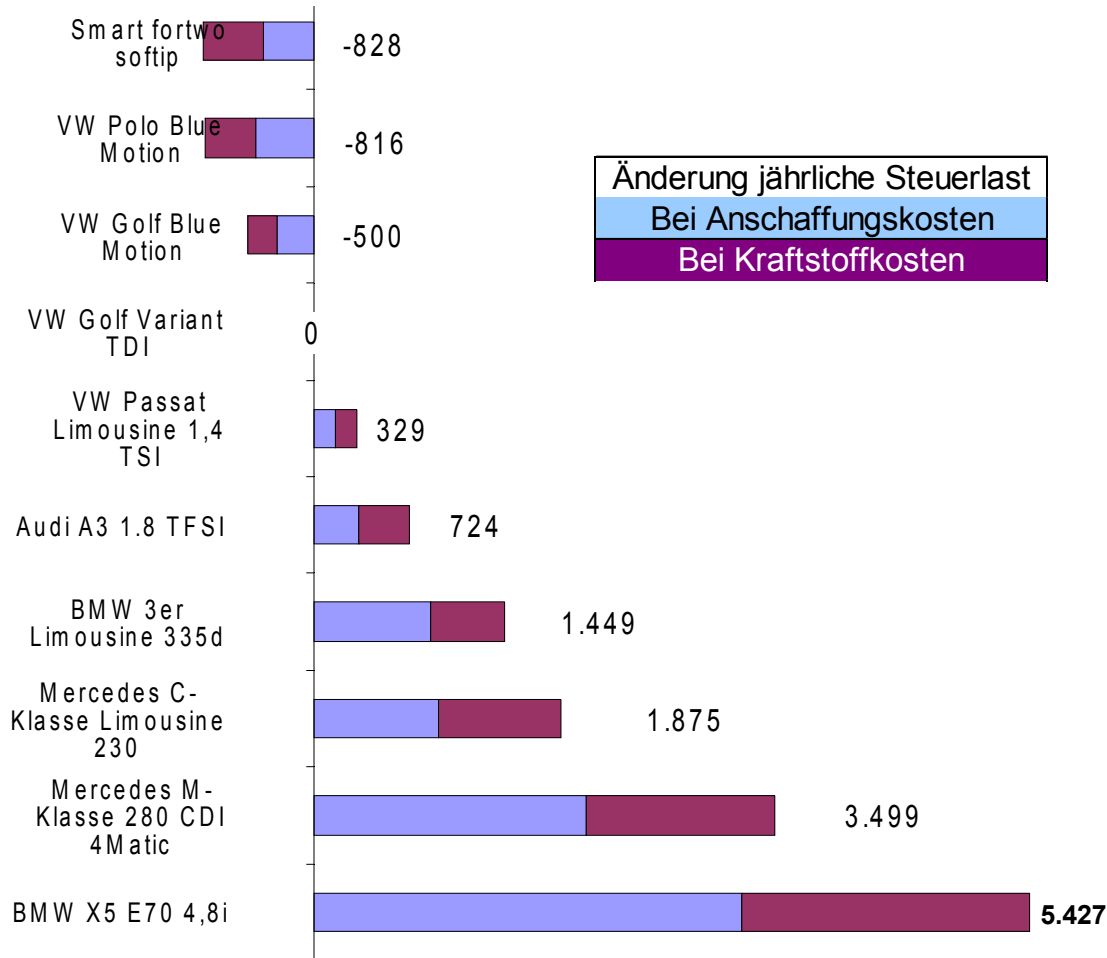
Grün markiert: Gewinner gegenüber heutiger Besteuerung
 Rot markiert: Verlierer gegenüber heutiger Besteuerung

Einige Zeilen aus Vereinfachungsgründen weggelassen.

Grundüberlegung:

- Fahrzeuge die EU-Ziel erfüllen, können Kosten voll absetzen
- Alle anderen ernten Strafe oder Lohn

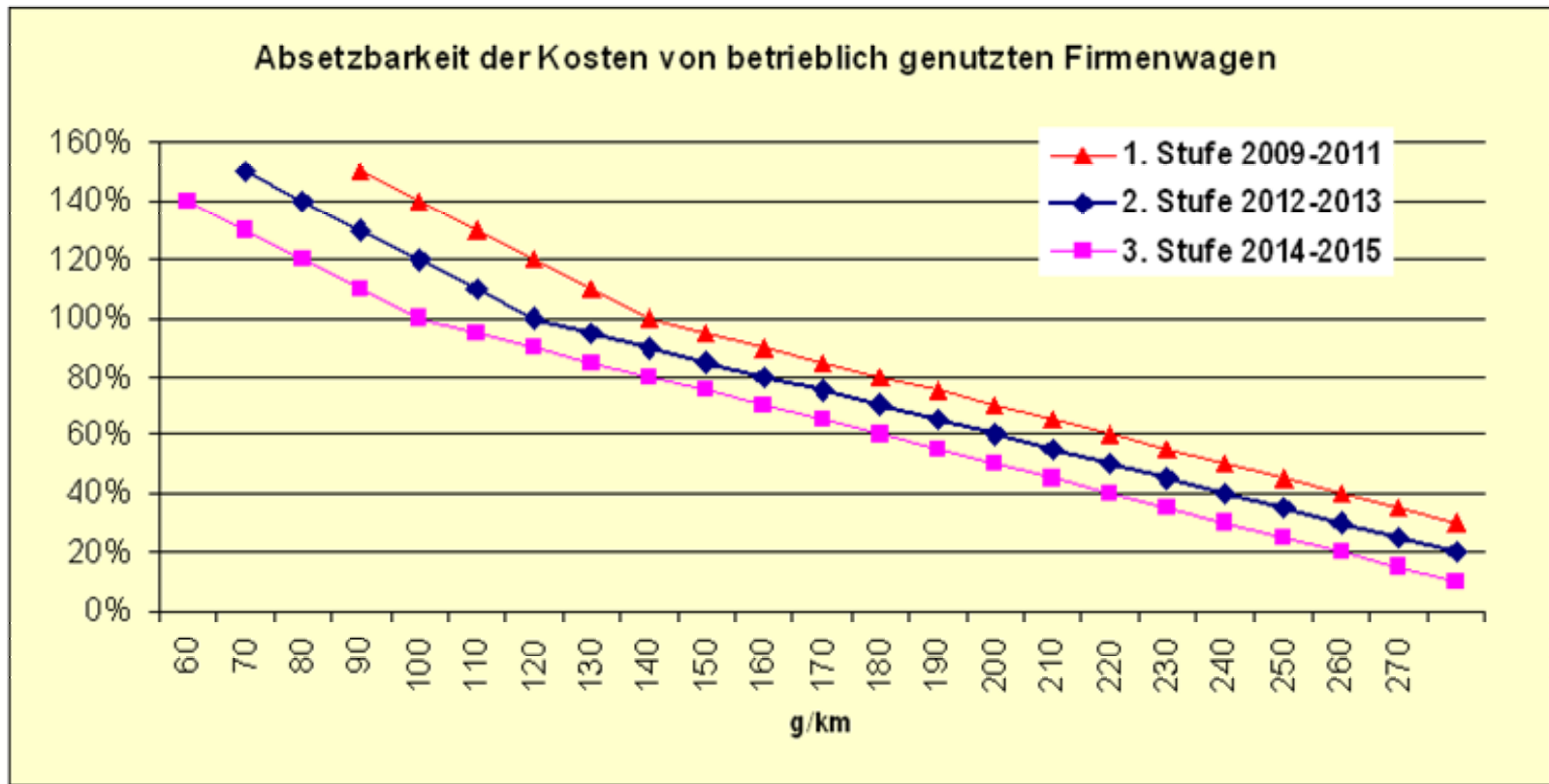
Auswirkungen neue Firmensteuer auf unsere „Modellflotte“



Kurzfristig mehr Verlierer als Gewinner

- Einstiegs-Zielwert 140g/km
- Durchschnitt aller Neuwagen: 172
- Durchschnitt neue *Dienstwagen*: 200?

In Stufe 3 waren die schlimmsten Klimaschleudern kaum mehr absetzbar



Dienstwagensteuer: Bonus/Malus entlastet Pkw mit geringeren CO₂-Werten

Zu versteuernder Wert des Listenpreises (% p.a.)						
CO ₂ -Emiss.	Verbr. l/100 km	1. Stufe 2009-11	2. Stufe 2012-13	3. Stufe 2014-15		
Bis	60	2,3			4%	
>	60 - 70	2,7			6%	
>	70 - 80	3,1	4%		8%	
>	80 - 90	3,5	6%		10%	
>	90 - 100	4,0	4%	8%	12%	
>	100 - 110	4,4	6%	10%	13%	
>	110 - 120	4,8	8%	12%	14%	
>	120 - 130	5,2	10%	13%	15%	
>	130 - 140	5,6	12%	14%	16%	
>	140 - 150	6,0	13%	15%	17%	
>	150 - 160	6,5	14%	16%	18%	
>	160 - 170	6,9	15%	17%	19%	
>	170 - 180	7,3	16%	18%	20%	
>	260 - 270	11,0	25%	27%	29%	
>	270	> 11,0	26%	28%	30%	

Grün markiert: Gewinner zu heutiger Besteuerung
 Rot markiert: Verlierer zu heutiger Besteuerung

Auch hier asymmetrische Bonus-Malus-Regelung:

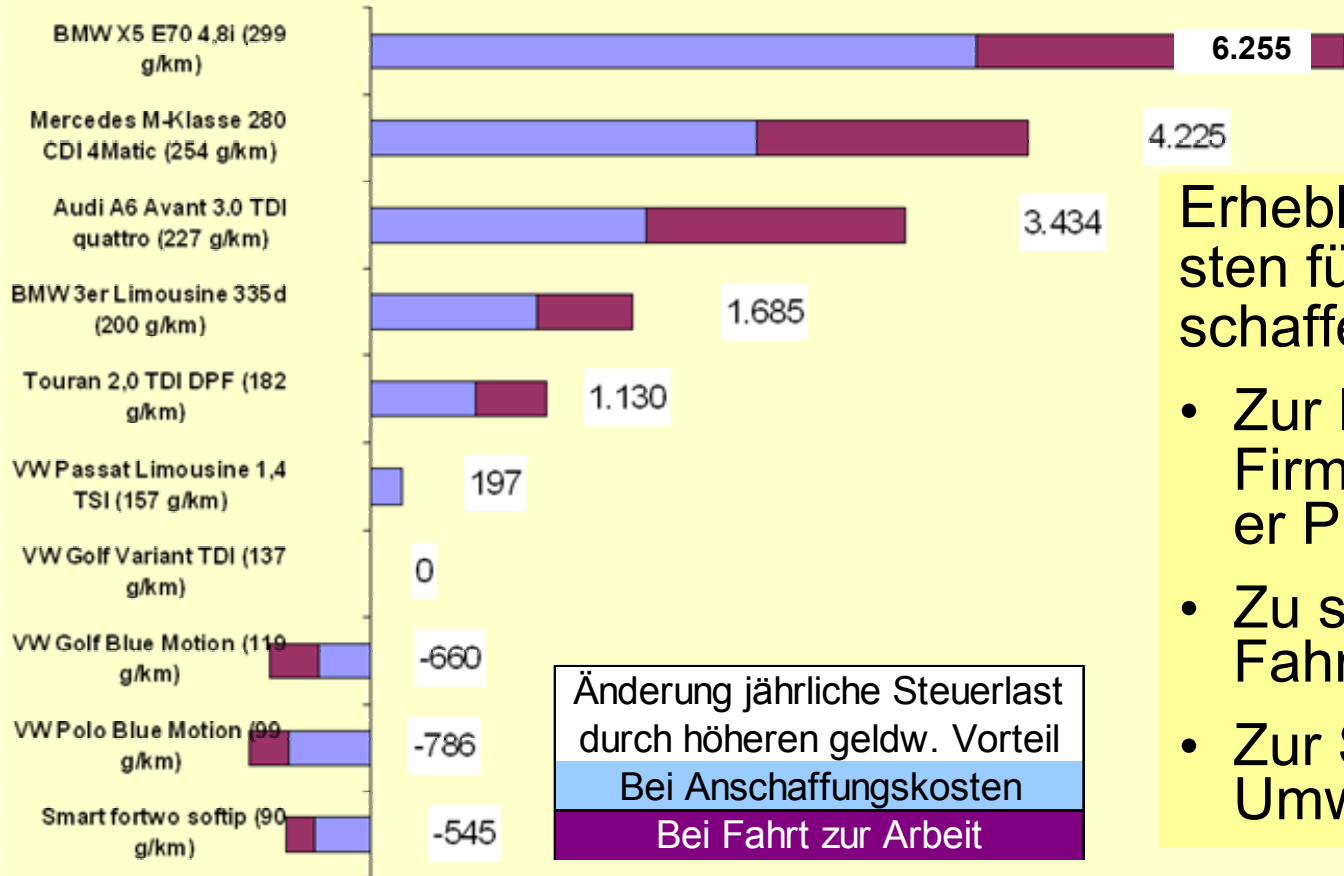
- 10g weniger CO₂ → 2% **weniger Vorteil** zugerechnet
- 10g mehr CO₂ → 1% **mehr Vorteil** zu versteuern

Neue Pauschalen auch für Fahrt zur Arbeit

Bis 120 g/km	0,2% des Listenpreises (pro Entfernungskilometer und Jahr)
>120-160 g/km	0,36% des Listenpreises (Status quo)
> 160-200 g/km	0,5% des Listenpreises
> 200 g/km	0,7% des Listenpreises

Hier ohne Werte von 180-240g/km

Auswirkung auf Dienstwagennutzer unserer Modellflotte

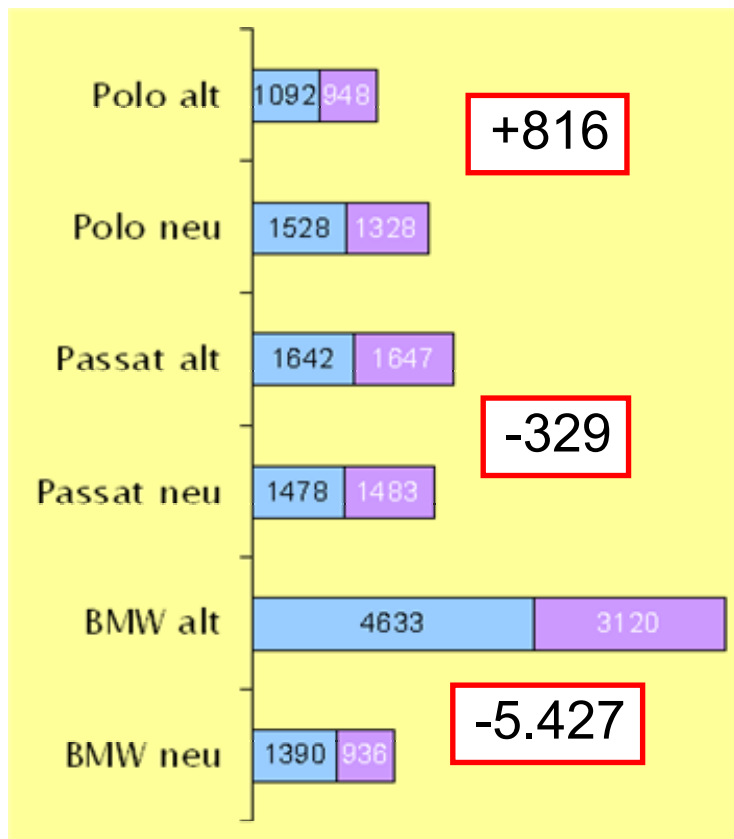


Erhebliche Mehrkosten für Klimakiller schaffen Anreize

- Zur Entlastung der Firma durch weniger Privatfahrten
- Zu sparsamerer Fahrweise
- Zur Schonung der Umwelt

Änderung jährliche Steuerlast durch höheren geldw. Vorteil
 Bei Anschaffungskosten
 Bei Fahrt zur Arbeit

Gesamtwirkung für den Betrieb und den Nutzer den Dienstwagens



Effekt nach Steuer*	Firmen-steuer	Geldw. Vorteil
Polo Blue Motion (99 g/km)	+816	+786
Passat Lim. 1,4TSI (157 g/km)	-329	-197
BMW X5 E70 4,8i (299 g/km)	-5.427	-6.255

* Positiv = höheres Nettoeinkommen



Positive Auswirkungen für Staatseinnahmen und CO₂-Bilanz

Erste Grobschätzungen

- Mehreinnahmen bei Körperschaft-, Gewerbe- und Einkommensteuer durch Reform
Firmensteuer: Ca. 2 bis 3 Mrd. Euro
- Mehreinnahmen bei Einkommensteuer durch höheren geldwerten Vorteil: Ca. 0,5 bis 1 Mrd. €
- Minderung bei CO₂-Emissionen:
Rund 5 bis 10 Millionen t p.a. (entspricht 5-10% der Emissionen des Pkw-Verkehrs in D)

Genauere Zahlen vielleicht bei nächster PK?