



FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT
GREEN BUDGET GERMANY (GBG)

FÖS-DISKUSSIONSPAPIER 2008/08



Kurzgutachten des FÖS für Greenpeace – Fassung 2.0 – 5. September 2008

FIRMEN- UND DIENSTWAGENBESTEUERUNG MODERNISIEREN: FÜR KLIMASCHUTZ UND MEHR GERECHTIGKEIT

Der Status Quo der Dienstwagensteuer ist sozial und ökologisch unhaltbar

Von Anselm Görres und Bettina Meyer, Vorstandsmitglieder FÖS

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT e.V. (FÖS)

Landsbergerstr. 191 · 80687 München · Fon 089-520 113-13, Fax -14 · foes@foes.de · www.eco-tax.info
GLS Gemeinschaftsbank eG Konto 804 371 3000 · BLZ 430 609 67 · IBAN DE87430609678043713000
Gemeinnützig zur Förderung wissenschaftlicher Zwecke laut Finanzamt München für Körperschaften

INHALT	SEITE
KURZE EINFÜHRUNG	3
STATT EINER SUMMARY: DIENSTWAGENSTEUER MUSS UMWELT DIENEN, NICHT INDUSTRIE!	4
I. UNSOZIALE UND KLIMASCHÄDLICHE FEHLANREIZE LASSEN GROSSE VERBESSERUNGSPOTENTIALE FÜR BETRIEBE UND UMWELT ERWARTEN	6
1. Firmenwagen: Hoher Anteil an Pkw-Bestand und CO₂-Emissionen	6
2. Anreizstrukturen bereits ungeachtet von Klimaschäden fragwürdig	8
a) Höchste Missbrauchspotenziale bei zusätzlicher privater Nutzung	9
b) Regelung für Fahrten zwischen Wohnung und Firma durchaus sozial	10
c) Steueranreize für angestellte Dienstwagennutzer noch höher als für Unternehmer	11
d) Kaum verhüllte staatliche Absatzförderung für die deutsche Automobilindustrie	13
3. Angesichts der Klimaproblematik wirken heutige Anreize noch perverser	14
4. Kriterien und Optionen einer ökologisch-sozialeren Ausgestaltung	16
II. DER VORSCHLAG VON FÖS UND GREENPEACE	18
1. CO₂-abhängige Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Kraftstoffkosten	18
a) Einführung eines CO ₂ -abhängigen Bonus-Malus-Systems	19
b) Konstante Besteuerung bei Einhaltung der EU-Ziele	20
c) Ab Anschaffungsjahr sechs Jahre Vertrauensschutz für Erstkäufer	20
d) Be- und Entlastungswirkungen am Beispiel einer Modellflotte	21
2. Emissionsabhängige Ermittlung der geldwerten Vorteile der Privatnutzung	23
a) Einführung eines CO ₂ -abhängigen Bonus-Malus-Systems	23
b) Konstante Besteuerung bei Einhaltung der EU-Ziele	24
c) Ab Anschaffungsjahr sechs Jahre Vertrauensschutz für Erstkäufer	24
d) Folgeänderung bei geldwerten Vorteilen für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte	25
e) Differenzierung nach CO ₂ -Emissionen auch bei Fahrtenbuchmethode	25
f) Be- und Entlastungswirkungen am Beispiel einer Modellflotte	26
3. Einige zu klärende Fragen im Kontext der vorgeschlagenen CO₂-Differenzierung	26
a) Verhindern unfairer Nachteile für besondere Fahrzeuge oder Verwendungen	26
b) Behandlung von Elektrofahrzeugen	27
c) Differenzierte Besteuerung nach Eigenanteil des Dienstwagennutzers	27
d) Rechtliche Zulässigkeit	28
III. AUSWIRKUNGEN IM ÜBERBLICK	29
a) Auswirkungen auf die ausgewählte Modellflotte	29
b) Volkswirtschaftliche Auswirkungen 1: Spürbare Steuermehreinnahmen	29
c) Volkswirtschaftliche Auswirkungen 2: Nennenswerte CO ₂ -Minderung	30
ANHANG	31
a) Erste positive Rückmeldungen und Stellungnahmen	31
b) Alternative Vorschläge zur Dienstwagenbesteuerung	32
c) Steuerlaständerung bei Anschaffungs- und Kraftstoffkosten	33
d) Steuerlaständerung beim geldwerten Vorteil der Privatnutzung	33
e) Ein ergötzlicher Beitrag aus der TAZ vom 15. Juli 2008	34

fiwadiwaref-fassung 1.2.mithildern v06bm/16.09.2008

KURZE EINFÜHRUNG

Vorgeschichte

Bereits im Frühjahr legte das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (damals noch Förderverein Ökologische Steuerreform) im Rahmen einer umfassenden Untersuchung im Auftrag des BMU erste Vorschläge zu einer weniger klimaschädigenden Besteuerung von Firmen und Dienstwagen vor.

In der Zwischenzeit sind verschiedene Politiker, Parteien, Institute und NGOs mit eigenen Vorschlägen hervorgetreten. Dank der Bitte von Greenpeace, ein gemeinsames Konzept zu entwickeln und vorzustellen, konnten wir in den vergangenen zwei Wochen unsere Überlegungen fortentwickeln. In den Gesprächen mit Greenpeace wurde das Modell in wichtigen Punkten modifiziert.

Zu den Autoren

Dr. Anselm Görres, Jahrgang 1952, Volkswirt und Unternehmer in München, war 1994 Mitgründer des FÖS e.V. (damals Förderverein ökologische Steuerreform) und Hauptautor des FÖS-Memorandums '94 (**Der Weg zur ökologischen Steuerreform**). Heute ist er Vorsitzender des FÖS (seit Juni 2008: Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft)

Der frühere McKinsey-Berater ist seit 1996 Gründer und Inhaber der ZMM Zeitmanager München GmbH. ZMM ist führender Vollsortimenter im deutschsprachigen Interim Management.

Weitere Info zum FÖS: Landsberger Straße 191 · 80687 München ·
Fon 089-520 113-13, Fax 089-520 113-14 · foes@foes.de · www.foes.de.



Bettina Meyer, Jahrgang 1963, ist Volkswirtin und arbeitet als Referentin für Klimaschutz und ökonomische Instrumente der Umweltpolitik im Umwelt- und Landwirtschaftsministerium Schleswig-Holstein. Aktuell ist sie bis Ende 2008 in Elternzeit. 2006/2007 war sie im Bundesumweltministerium für den Arbeitsbereich der Ökologischen Finanzreform für den Klimaschutz zuständig. Seit März 2000 ist sie Mitglied im Vorstand des FÖS.



Wir danken Greenpeace für die inhaltlich wie logistisch exzellente Zusammenarbeit unter hohem Zeitdruck, insbesondere dem Pressesprecher Jan Haase und dem Campaigner Marc Specowius.

Für Informationen zur gemeinsamen Pressekonferenz von Greenpeace und FÖS zur Dienstwagenbesteuerung am 23.7.2008 siehe www.greenpeace.de/themen/sonstige_themen/verkehr/artikel/spriffresser_auf_steuerkosten/

Den aktuellen Diskussionsstand dokumentiert auch: www.foes.de/de/dienstwagen.php

Unser Motto

„Lasst uns die Lenkungsmacht des Steuersystems bei der Firmen- und Dienstwagenbesteuerung nicht mehr als Instrument der Absatzförderung für die Autohersteller missbrauchen, sondern in den Dienst des Klimaschutzes stellen. Die Dienstwagenkäufer von heute bestimmen die Zusammensetzung unserer deutschen Pkw-Fahrzeugparks von morgen – sie müssen sich daher ökologischen Lenkungsimpulsen unterwerfen.“

STATT EINER SUMMARY:**DIENSTWAGENSTEUER MUSS UMWELT DIENEN, NICHT INDUSTRIE!**

Gibt es medizinische Gründe, dass Ärzte Patienten im Porsche besuchen müssen? Arbeiten so viele Manager in Forst- oder Landwirtschaft? Ist unser Straßennetz so schlecht, dass Außendienstler sich öfters *off-road* bewegen müssen? Fakt ist: 90 Prozent aller neu zugelassenen Geländewagen werden gewerblich zugelassen, nicht von Privatpersonen. Überhaupt ist der Dienstwagenanteil um so höher, je teurer ein Auto ausfällt: Je höher die Wagenklasse, desto höher der Anteil der Firmenwagen.

Laut Laotse sind schöne Worte nicht immer wahr und wahre nicht immer schön. Die Wahrheit über das Steuerrecht für Firmen- und Dienstwagen ist nicht schön, schon gar nicht in Zeiten der Klimacholera. In vielen Bereichen verlangt unser Steuerrecht die strikte Trennung privater und geschäftlicher Zwecke. Nicht bei Firmenfahrzeugen. Nur hier lassen sich private Komfort- und Prestigewünsche auf Kosten des Finanzamts ausleben. Und das nahezu unbegrenzt. Auch wer teure Autos kauft, mit kostspieligen Extras und hohem Verbrauch, bekommt die Mehrwertsteuer voll zurück und kann alle Kosten betrieblich geltend machen.

Vielleicht überraschend: Größte Nutznießer des großzügigen Status Quo sind angestellte Firmenwagennutzer, insbesondere Führungskräfte, nicht aber Firmeninhaber oder Freiberufler. Denn Unternehmer oder Selbständige zahlen immer wenigstens den Teil der Kosten, der nach Steuerabzug bleibt, meist also mindestens die Hälfte. Angestellte hingegen profitieren von einer großzügigen Pauschalregelung (Listenpreismethode). Mit dieser Pauschale (jährlich 12 Prozent vom Bruttolistenpreis) wird eine legale Privatnutzung von bis 90 Prozent abgegolten. Sofern der Arbeitgeber keine Kostenbeteiligung verlangt, gilt für Angestellte bei jedem Privatkilometer der absolute Nulltarif. Er und nicht selten auch Angehörige können das Fahrzeug privat nutzen und sich jeden Cent von der Firma erstatten lassen. Fliegt ein Manager ins Ausland, lässt sein Partner oder Gatte den Privat-Pkw schon mal stehen und fährt im Firmenbenz zum Bäcker. Kost' ja nix!

Es gibt Firmenwagen und Firmenwagen. 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. Funktionsfahrzeuge tragen oft Firmenlogos, Statusfahrzeuge praktisch nie.

Von der deutschen Dienstwagenbesteuerung profitieren somit die am meisten, die am weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen Privatanteil aufweisen, die teuersten Fahrzeuge nutzen, den verschwenderischsten Fahrstil aufweisen (Schnellfahrer!) und den höchsten Grenzsteuersatz haben. Zwar erhöht dieser die Last des zugerechneten geldwerten Vorteils. Der tatsächliche Vorteil einer im Übrigen kostenlosen Privatnutzung überwiegt dies aber weit. Um sich privat ein gleichwertiges Fahrzeug leisten zu können, müsste ein gut verdienender Angestellter deutlich mehr Brutto verdienen. Kein Wunder, dass Firmenwagenzusagen oder *Auto-Upgrades* oft beliebter als Gehaltserhöhungen sind.

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

ten der Wettbewerbsfähigkeit, der Gerechtigkeit zumal. Doch unter Klimagesichtspunkten wird dieser Zustand erst recht pervers.

Solche Regeln schaden gleichzeitig Finanzamt, Klima und Firma – besonders im Mittelstand. Denn natürlich steigen mit der Zeit die Ansprüche der Mitarbeiter. Stellt Firma A schon Jungmanagern eine C-Klasse hin, kann auch Mittelständler B sich nicht lumpen lassen. Fahren die Außendienstler des Wettbewerbers mit 180 PS herum, kann man die eigenen Vertriebsleute schlecht mit einem Spardiesel losschicken.

Natürlich ist der Status Quo auch krass unsozial. 2007 sank die Zahl neuzugelassener Privat-Pkw von 1,6 auf unter 1,2 Millionen. Höhere Mehrwertsteuer, gekürzte Pendlerpauschale und schwache Kaufkraft der Arbeitnehmer lassen grüßen. Firmen und Selbständigen hingegen geht es prima. Sie steigerten ihre Pkw-Käufe von 1,7 auf 1,9 Mio. 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 deutschen Pkw-Pool von morgen.

Wer solche Fehlentwicklungen korrigieren will, muss an mindestens drei Hebeln ansetzen: Der betrieblichen Absetzbarkeit des Kaufpreises über Abschreibungen, der Behandlung der laufenden Treibstoffkosten und der Berechnung des geldwerten Vorteils. Im Auftrag von Greenpeace hat das Münchner Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft einen Vorschlag entwickelt, der 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.

Wie funktioniert dieses Modell? Über eine Bonus-/Malusregelung werden Fahrzeuge mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert. Wer von 2009 bis 2011 ein Fahrzeug im Zielkorridor von 130 bis 140 gCO₂/km erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Wer aber Klimaschleudern kauft, kann künftig nur einen Teil der Anschaffungs- (Afa) 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 (13-26% vom Listenpreis), für verbrauchsarme Fahrzeuge verringert sich der Faktor (auf 4 bis 10 Prozent vom Kaufpreis). Nach 2011 sollen die Zielwerte schrittweise auf 100 gCO₂/km abgesenkt werden.

Die heutige Besteuerung von Firmen- und Dienstwagen stellt eine verkappte Subvention gutverdienender Angestellter, Unternehmer und Selbständiger dar. Zugleich begünstigt sie insbesondere die Hersteller teurerer Pkw und deren Zulieferer. Es ist höchste Zeit, dass unser Steuersystem nicht Privatluxus und Kfz-Industrie fördert, sondern zum möglichst raschen Umbau des deutschen Fahrzeugparks in Richtung Klimaschutz beiträgt. Damit bekäme auch die deutsche Autoindustrie die Signale, die sie offenbar noch braucht. Nicht Autohersteller und Dienstwagennutzer sind vor den Zumutungen der Klimapolitik zu schützen, sondern das Klima vor den Zumutungen der Autowelt.¹

¹ Unter dem Titel „So taugt die Dienstwagensteuer nichts“ erschien dieser Text am 13.8.2008 als Gastbeitrag im Forum des Wirtschaftsteils der Süddeutschen Zeitung.

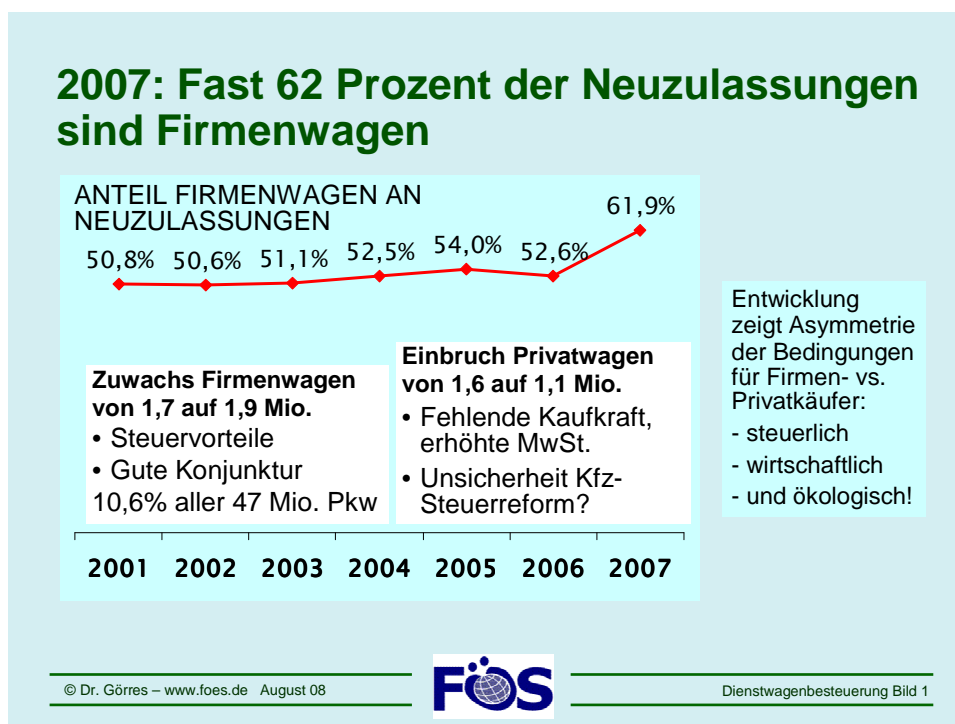
www.foes.de/de/downloads/ArtikelReden/2008.08.13.SZ-Artikel-Dienstwagen.pdf

I. UNSOZIALE UND KLIMASCHÄDLICHE FEHLANREIZE LASSEN GROSSE VERBESSERUNGSPOTENTIALE FÜR BETRIEBE UND UMWELT ERWARTEN

1. Firmenwagen: Hoher Anteil an Pkw-Bestand und CO₂-Emissionen

In Deutschland sind insgesamt rund 46 Mio. Pkw (2006) zugelassen, davon rund 5 Mio. als Firmenwagen (mit „gewerblichem Halter“). Von diesen Firmenwagen sind nur 40 Prozent reine Betriebsfahrzeuge, 60 Prozent – rund 3 Mio. Pkw – sind Dienstwagen und werden anteilig privat genutzt.²

Bild 1) 2007: Anteil der Firmenwagen an den Neuzulassungen steigt auf fast 62 Prozent



Macht der Anteil der Firmenwagen am Gesamtbestand nur 10,6 Prozent aus, so lag er bei Neuwagen bereits in den vergangenen Jahren zwischen 51 und 54 Prozent, also bei deutlich über der Hälfte der jährlich über 3 Mio. Zulassungen.³ 2007 brach die Nachfrage der Privatkäufer von Neuwagen

² Der Begriff „Firmenwagen“ wird hier als Oberbegriff für alle von Selbständigen, Firmen oder anderen Institutionen (auch öffentlicher Dienst) gehaltenen Fahrzeuge verwendet. Mit „Dienstwagen“ wird das Segment der (auch) privat genutzten Firmenfahrzeuge bezeichnet. Nutzfahrzeuge sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Ein privat genutzter Wagen darf nur bilanziert werden, wenn die betriebliche Nutzung (gefährte Kilometer) mindestens 10 Prozent ausmacht. Er muss bilanziert werden, wenn der Betriebsanteil über 50 Prozent liegt.

Eine ausschließlich private Nutzung wäre mithin steuerlich nicht legal, kann aber in der Praxis vorkommen. Es soll Firmen geben, wo Angehörige des Inhabers Scheinarbeitsverhältnisse eingehen und dazu auch Scheindienstwagen fahren...

³ Der Begriff der gewerblichen Nutzer ist weit und umfasst beispielsweise auch Mietwagenfirmen, öffentliche Stellen und den Kfz-Handel, der einen Teil seines Absatzes über sogenannte Tageszulassungen erzielt, die beim anschließenden Verkauf als quasi schon gebrauchte Fahrzeuge rabattiert werden. Ein Teil dieser Tageszulassungen geht natürlich an Privatkäufer. Ihre Größenordnung scheint bei 150.000 Zulassungen p.a. zu liegen.

deutlich ein (von über 1,6 auf unter 1,2 Mio. Pkw). Der Anteil der Dienstwagen stieg dadurch dramatisch an, nämlich auf 61,9 Prozent (von 1,7 auf 1,9 Mio. Pkw).

Bei älteren Fahrzeugen, insbesondere solchen mit über vier, fünf Jahren Zulassung, geht der Firmenwagenanteil am Pkw-Bestand deutlich zurück.⁴ Bei „Oberklassewagen“ mit besonders hohen Verbräuchen sowie bei Geländewagen liegt der Firmenwagenanteil an den Neukäufen oft weit über 70 Prozent.


Bild 2) Firmenwagenanteil bei Anbietern mit teuren und klimaschädlichen Fahrzeugen besonders hoch

6 der 12 Anbieter mit höchstem FW-Anteil sind ausgesprochene Edelanbieter

NEUZULASSUNGEN NACH FIRMIENWAGENANTEIL 2007

Hersteller	Alle Pkw	Firmenwagen	Anteil FW in %
ALPINA (=Edel-BMW)	279	227	81,4%
MG ROVER (GB)	87	70	80,5%
AUDI (D)	234 917	180 033	76,6%
MASERATI (I)	517	384	74,3%
FORD (D)	213 439	158 397	74,2%
OPEL	283 854	209 301	73,7%
SAAB,- SCANIA (S)	4 121	2 931	71,1%
BMW	284 610	201 433	70,8%
PORSCHE	17 663	12 358	70,0%
BENTLEY (GB)	538	365	67,8%
VOLVO (S)	33 484	22 623	67,6%
JAGUAR (GB)	3 720	2 508	67,4%

Quelle: KBA Neuzulassungen 2007 (ohne Sovab) Edelanbieter

© Dr. Görres – www.foes.de September 08  Dienstwagenbesteuerung Bild 2

Angesichts der Hitliste der Hersteller mit höchsten Firmenwagenanteilen fragt man sich, welche Berufe oder besonderen dienstliche Zwecke es unbedingt erfordern, dass jemand einen getunten Alpina-BMW, einen MG, Maserati, Porsche, oder Bentley als Dienstwagen fahren muss.

Beim Autokauf gelten heute für Privatkäufer und Firmen vollkommen unterschiedliche Bedingungen. Wirtschaftslage und Steuerrecht begünstigen den Kauf von Firmenwagen, typischerweise von überdurchschnittlich großen und teuren Typen, meist ohne Rücksicht auf Umweltwirkungen. Privatkäufer hingegen scheinen extrem verunsichert zu sein. Ursachen dafür sind zunehmende steuerliche und andere Belastungen (seit 2007 höhere Mehrwertsteuer!), große wirtschaftliche Unsicherheit und die hinzukommende Ungewissheit über eine künftige, vielleicht etwas ökologischere Kfz-Steuer. Möglicherweise empfinden Privatkäufer auch etwas mehr ökologische Verantwortung als Kaufentscheider in der Geschäftswelt.

Derzeit können Betriebsausgaben für Firmenwagen vollständig steuermindernd geltend gemacht werden; die private Nutzung der Dienstwagen wird eher gering und zudem meist nur pauschal be-

www.auto-motor-und-sport.de/news/wirtschaft - handel/hxcms_article_20784_13987.hbs
de.wikipedia.org/wiki/Tageszulassung

⁴ Aus Steuergründen lohnt es sich meist, Firmenwagen schon vor Ablauf der Abschreibungsfrist (6 Jahre) zu veräußern.

steuert. Insbesondere für Angestellte mit Dienstfahrzeug besteht daher kaum ein Anreiz, einen verbrauchsarmen Pkw auszuwählen und wenig Benzin zu verbrauchen.

Der Pkw-Verkehr macht mit etwa rund 100 Mio. Tonnen CO₂ etwa 11 Prozent aller deutschen Klimaemissionen aus.⁵ Unterstellt man, dass die Durchschnittswerte für Verbrauch und Fahrleistung bei Firmenwagen etwa um den Faktor 2,5 höher liegen als bei Privatfahrzeugen, **so dürften Firmen-Pkw bei einem Anteil von 10,6 Prozent am gesamten Pkw-Bestand gut ein Viertel aller Pkw-Emissionen in Deutschland verursachen (ca. 25. Mio. Tonnen).**⁶

2. Anreizstrukturen bereits ungeachtet von Klimaschäden fragwürdig

Die steuerliche Behandlung betrieblicher Aufwendungen sollte die Freiheit des Unternehmers, seinen Betrieb optimal zu führen, möglichst wenig beeinträchtigen. Sie sollte aber auch der Vermischung privater und betrieblicher Aufwendungen möglichst wenig Vorschub gewähren und Missbrauch erschweren. Grundsätzlich sollen weder Inhaber noch Arbeitnehmer private Nutzungen und Vorteile beziehen können, ohne deren Geldwert zu versteuern. **Nutzungsrechte ohne angemessen an den tatsächlichen Kosten anknüpfende Selbstbeteiligung ermöglichen generell den Griff in die Taschen unbeteiligter Dritter und führen aus volkswirtschaftlicher Sicht zu Verschwendung und Wohlfahrtsverlusten.**

- So gilt etwa bei GmbH-Gesellschaftern jede unzulässige Nutzengewährung durch den Betrieb – etwa durch die Deklaration von Privatausgaben als Betriebsaufwand – als „versteckte Gewinnabführung“. Derartige vGA aufzuspüren gehört zu den sportlichen Zielen jedes auf sich haltenden Betriebsprüfers.
- Bei Arbeitnehmern spricht man eher von Vorteilsgewährung. Ob vGA oder Vorteilsgewährung: beides muss jedem Finanzamt ein Dorn im Auge sein.

In vielen Bereichen sind mögliche private Vorteile bereits heute streng geregelt oder limitiert. In den letzten Jahren wurden vielerlei Möglichkeiten der Absetzung von Werbungskosten und sonstiger steuerlicher Gestaltung weiter beschnitten, nicht selten zulasten von Arbeitnehmern.

- Die Absetzbarkeit häuslicher Arbeitszimmer wurde in den letzten Jahren erheblich beschnitten. Sie ist nur noch möglich, wo das häusliche Arbeitszimmer den Mittelpunkt der beruflichen Tätigkeit darstellt.
- Bei Bewirtungsspesen sind nur 70 Prozent des Rechnungsbetrags absetzbar.
- Geschenke an Mitarbeiter sind limitiert auf 35 Euro (!) pro Jahr – sonst werden sie steuerpflichtig.

⁵ Quelle (2005): www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/CO2-emissionen-strassenverkehr.pdf.

⁶ Die Jahresfahrleistung aller Pkw liegt heute bei knapp 13.000 km, erfreulicherweise mit abnehmendem Trend: „Heute liegt die durchschnittliche Jahresfahrleistung der Pkw in Deutschland nach Angaben der Shell AG bei 11.400 km, 1975 betrug sie 13.550 km. Bis zum Jahr 2020 soll sie weiter auf rund 11.000 km sinken“. Quelle ist eine Studie der Dresdner Bank: www.steuerberatung-scholz.de/Formulare/Branchenreport%20Instandhaltung%20und%20Reparatur%20von%20Kfz.pdf.

- Eher vage definierte Grenzen setzt das Steuerrecht etwa bei der Übernachtung in Luxushotels oder ähnlichen Aufwendungen.⁷ Doch immerhin sind einige Ausschlüsse streng definiert, so werden etwa die Kosten von Luxusyachten oder Jagdhäusern steuerlich nicht anerkannt.

Wir kritisieren diese strengen Vorschriften nicht, wir kontrastieren sie lediglich mit den viel großzügigeren Regeln im vielfach wichtigeren Bereich der Dienstwagennutzung. Vielleicht ist es kein Zufall, dass **gerade der Bereich Automobil für umfangreiche und großzügige Privilegien besonders anfällig** ist.

- Die Grenze zwischen betrieblicher Notwendigkeit und privater Nutzung bzw. privatem Luxus ist hier besonders schwer zu ziehen und zu kontrollieren.
- Innerhalb betrieblicher Hierarchien kommt der Verfügung über Automobile die wohl größte Anreiz- und Statuswirkung zu.⁸
- Erhebliche Missbrauchspotentiale gibt es auch bei den im Vergleich zu Pkw meist viel teureren Immobilien. Aber gerade bei „Mobilen“, also Fahrzeugen, ist durch deren Beweglichkeit das Potential für „*dual use*“ und damit für Missbrauch noch sehr viel größer.

Bei der **betrieblichen Nutzung von Firmenwagen** gilt heute das Prinzip, dass alle angefallenen Kosten – sowohl bezüglich der Anschaffungs- als auch der Betriebskosten – steuerlich absetzbar sind. Beschränkungen gibt es weder bei der Wahl des Fahrzeugmodells noch bei Listenpreis, Ausstattung oder Verbrauchseigenschaften. **Selbst bei rein betrieblicher Nutzung sind somit fragwürdige Anreize nicht ausgeschlossen**, wenn etwa Inhaber oder Angestellte ein Fahrzeug häufig nutzen und aus dessen Komfort oder Image Vorteile ziehen, die dem Betrieb keinen Nutzen bringen. Ein besonders schnelles, bequemes oder luxuriöses Fahrzeug bringt auch auf Dienstreisen Privatnutzen durch Status- oder Komfortgewinne.⁹ **Im Grunde begründet jede über die betriebliche Notwendigkeit hinausgehende Dimensionierung und Ausstattung eines Geschäftsfahrzeugs bereits einen Anfangsverdacht auf verdeckte steuerliche Subventionierung der Fahrzeugnutzer. Noch einfacher: Oberhalb vom Durchschnitts-Pkw beginnt schon die Subventionierung.**

a) **Höchste Missbrauchspotenziale bei zusätzlicher privater Nutzung**

Die vermutlich größeren Anreizeffekte und Missbrauchspotenziale entstehen, wenn Fahrzeuge auch privat genutzt werden können. Wird ein **Dienstwagen für private Zwecke** genutzt, ist der geldwerte Vorteil zu versteuern. Die Nutzer von Dienstwagen haben die Wahl zwischen der Pauschalermittlung (Listenpreismethode) oder der Einzelabrechnung (Fahrtenbuchmethode). Bei hohem Privatanteil ist meist die erstere vorteilhaft. Man kann die Methode nicht unterjährig wechseln, sondern muss sich jeweils vor der Januarabrechnung entscheiden.

⁷ Vergleiche hierzu Abs. (5) EStG (enthält alle Betriebsausgaben, die den Gewinn nicht mindern dürften), dort etwa Absatz 7: „.... andere als die in den Nummern 1 bis 6 und 6b bezeichneten Aufwendungen, die die Lebensführung des Steuerpflichtigen oder anderer Personen berühren, soweit sie nach allgemeiner Verkehrsauffassung als unangemessen anzusehen sind...“

⁸ So heißt es im Hay Group Firmenwagenreport 2007/2008:
„Die heutige Vergütungspolitik bietet eine Vielzahl von Nebenleistungen, dennoch ist die Bedeutung des Firmenwagens in deutschen Unternehmen ungebrochen. Der Dienstwagen ist und wird voraussichtlich auch noch künftig eine wichtige Nebenleistung mit einem hohen Motivations- und Wirkungsgrad bleiben. Bei Erhalt eines Firmenautos wird die Wertigkeit der Stelle eines Mitarbeiters unmittelbar für die Kollegen sowie die Außenwelt erkennbar. Gerade dieser Aspekt macht den Firmenwagen für viele Arbeitnehmer interessant. Deswegen nutzen Unternehmen das Firmenfahrzeug auch als Anreizinstrument, obwohl Kostenbewusstsein heute in der betrieblichen Praxis groß geschrieben wird.“
Quelle: newsweaver.ie/haygroupgmbh/e_article001061897.cfm

⁹ Dies ist sogar bei Nutzfahrzeugen denkbar: Schon deshalb würde kein Unternehmer die Auswahl eines Lkw dem Lkw-Fahrer überlassen, oder dem Traktorfahrer die Auswahl des Traktors.

- Bei der Listenpreismethode wird der geldwerte Vorteil pro Monat mit einem Prozent (= 12 Prozent p.a.) des **inländischen Listenpreises** (Neupreis plus Sonderausstattungen, inkl. MwSt.) pauschaliert. Für einen Dienstwagen mit Bruttolistenpreis von 25.000 Euro wird also ein zu versteuernder geldwerter Vorteil von 3.000 Euro angerechnet und als Mehreinkommen mit dem persönlichen Steuersatz besteuert.¹⁰
- Bei der Fahrtenbuchmethode muss der Nutzer nachweisen, dass die Betriebskosten seiner privat gefahrenen Kilometer niedriger sind als der pauschal zugerechnete geldwerte Vorteil. Der Nutzer des Dienstwagens versteuert dann die rechnerischen Kosten seiner Privatfahrten. Meist wird dies nur gewählt, wenn die „spitze“ Kostenabrechnung einen geringeren geldwerten Vorteil ergibt als die Pauschalmethode.

Im Fall der steuerlichen Abgeltung der Privatnutzung über die lediglich am Bruttolistenpreis anknüpfende Pauschalregelung besteht für Arbeitnehmer so gut wie kein Anreiz zur Minderung der laufenden Aufwendungen, ob betrieblich oder privat, wenn der Betrieb von ihnen keine oder nur eine geringe Kostenbeteiligung fordert. Die Anwendung der Listenpreismethode ist für Angestellte in den meisten Fällen umso vorteilhafter

- je höher Anteil und absolute Zahl der privat gefahrenen Kilometer sind
- je höher die Abgabengrenzbelastung des Mitarbeiters aus Steuern und Sozialabgaben liegt
- je mehr Zusatzausstattungen erst nach dem Kauf nachgerüstet werden (und sich damit nicht auf den Bruttolistenpreis auswirken)
- je neuer das Fahrzeug ist, denn die Pauschalregelung orientiert sich am Neupreis.

Für die Privatnutzung von Inhabern sind die Anreizstrukturen ähnlich. Doch anders als bei Arbeitnehmern hängt der geldwerte Vorteil nicht von der persönlichen Abgabenquote, sondern der effektiven „Gesamtsteuerquote“ ab (Gesamtwirkung von Betriebs- und Einkommensteuern). Die Sozialabgabenquote spielt meist keine Rolle, da Selbständige und Inhaber von Kapitalgesellschaften regelmäßig nicht sozialversicherungspflichtig sind.

Von den bestehenden Regelungen profitieren somit diejenigen am meisten, die am meisten verdienen, am weitesten fahren, den höchsten Anteil an Privatkilometern haben und die teuersten und verbrauchsintensivsten Fahrzeuge nutzen. Mit sozialer Marktwirtschaft und Steuergerechtigkeit hat das nichts zu tun. Und die klimapolitischen Fehlanreize sind hier noch gar nicht in Betracht gezogen.

b) Regelung für Fahrten zwischen Wohnung und Firma durchaus sozial

Eine höhere Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte führt in der Regel nicht zu höheren Vorteilen für Dienstwageninhaber, insbesondere nicht bei teuren Dienstwagen. **Hier sind die bestehenden Regelungen sogar als durchaus fair und sozial zu bezeichnen.** Denn für einen Dienstwagen von 50.000 Euro Bruttolistenpreis rechnet das Finanzamt dem Nutzer je Entfernungskilometer 1 Euro pro Tag zu, erkennt aber nur 30 Cent pro Km als Werbungskosten an.¹¹ Auch bei Arbeitnehmern

¹⁰ Für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte gilt: Für jeden Entfernungskilometer (nur eine Strecke, Hinweg- oder Rückweg) sind monatlich 0,03 Prozent des inländischen Listenpreises des Fahrzeuges anzusetzen. Für Fahrten im Rahmen der doppelten Haushaltsführung sind für jeden Entfernungskilometer zwischen Beschäftigungsort und Wohnort 0,02 Prozent des inländischen Listenpreises anzusetzen. Die Möglichkeit der Pauschalierung wird seit Mai 2006 auf Fahrzeuge mit einer betrieblichen Nutzung von mehr als 50% beschränkt – jedoch nur bei Selbständigen.

¹¹ Der monatliche geldwerte Vorteil der Nutzung eines 50.000-Euro-Fahrzeugs für die Fahrt zur Arbeit wird pro Entfernungskilometer mit 0,03 Prozent des Bruttolistenpreises, hier also 15 Euro veranschlagt. Im Regelfall werden jährlich 180 Fahrten angenommen, monatlich also 15. Für den vom Arbeitgeber überlassenen „Mietwagen“ unterstellt das Finanzamt also 1 Euro „fiktiver Mietgebühr“ pro Entfernungskilometer, somit 50 Cent pro einfachen Kilometer. Dieser Wert ist relativ marktnah.

führen die aktuellen Regelungen meist nur zu einer Erstattung von unter 50 Prozent der Vollkosten je gefahrenen Kilometer (und das derzeit auch nur ab dem 21. Kilometer). Es sei denn, sie fahren ein sehr preiswertes Auto. Vollkosten von etwa 30 Cents je einfachen Kilometer weisen laut ADAC-Tabelle nur Fahrzeuge wie der Fox auf, und das auch nur, wenn die Fahrleistung rund 15.000 km jährlich betragen.¹²

Einfacher gesagt: Wer mit dem eigenen Wagen zur Arbeit fährt, bekommt ab dem 21. Kilometer mit 15 Cents pro einfachem Kilometer bestenfalls seine Grenzkosten steuerlich anerkannt. Wer mit dem Dienstwagen fährt, dem wird der Vorteil dieser Nutzung (steuerlich korrekt) im Regelfall etwa in Höhe der Vollkosten zugerechnet. Innerhalb der heutigen Dienstwagenbesteuerung erscheint dies fast noch als Lichtblick – Fahrer größerer Fahrzeuge werden hier wenigstens auch höher belastet.

Keinerlei Nachteil haben hingegen etwa Personen, deren Stadtwohnung zwar büronah liegt, die aber am Wochenende gern ihren Landsitz aufsuchen. Wer das Dienstwagenrecht kennt, wird sich angesichts der vielen Münchner Geländewagen und Premiumfahrzeuge, die man am Wochenende in schönen Orten wie Kitzbühel antreffen kann, keine Illusionen darüber machen, mehr als nur ein Bruchteil dieser Fahrzeuge privat zugelassen sind.

c) Steueranreize für angestellte Dienstwagennutzer noch höher als für Unternehmer

Die Privatnutzung von Firmenfahrzeugen als Dienstwagen kommt im Wesentlichen den folgenden vier Personengruppen zugute.

- **Angestellte ohne Führungsfunktion**, die aus betrieblichen Gründen viel reisen müssen – typischerweise gilt dies für Vertriebsleute, aber auch für Wartungs- oder Servicepersonal.
- **Angestellte Fach- und Führungskräfte**, die nicht nur wegen der von ihnen erwarteten hohen Mobilität, sondern auch aus Anreiz- und Statusgründen einen Firmenwagen erhalten.
- **Klassische Freiberufler und Selbstständige** (z.B. Ärzte, Anwälte, Berater, Handwerker, Vertreter, Einzelkaufleute), die ihren Dienstwagen auch privat nutzen.
- **Inhaber von Einzelfirmen oder Kapitalgesellschaften**, die Firmenfahrzeuge auch privat nutzen.

In den ersten zwei Fällen handelt es sich um **Arbeitnehmer**, die vom Arbeitgeber einen nicht betriebsnotwendigen Dienstwagen quasi als Einkommensbestandteil gestellt bekommen oder einen dienstlich benötigten Wagen auch privat nutzen dürfen. Aufgrund der günstigen Besteuerung der geldwerten Vorteile ist es für Arbeitgeber und Arbeitnehmer steuerlich oft vorteilhafter, dem Mitarbeiter einen Wagen zur Verfügung zu stellen, als sein Bruttoeinkommen zu erhöhen.

In den beiden letzten Fällen handelt es sich um **Unternehmer**. Als Selbstständige oder Firmeninhaber können sie die sonst als Privatausgaben anfallenden Kosten eines PKW zumindest teilweise als Be-

Bei normalen Arbeitnehmern lohnt es sich im Regelfall, bei der Entfernung zur Arbeitsstätte etwas aufzurunden. Für den Inhaber eines Dienstfahrzeugs lohnt sich das Gegenteil.

¹²

Bei der derzeit so umstrittenen Entfernungspauschale werden derzeit die ersten 20 Entfernungskilometer gar nicht, die darüber hinausgehenden Strecken nur mit 30 Cent (für beide Richtungen!) angesetzt. Dies liegt also weit unter den tatsächlichen Kosten. Man muss aber berücksichtigen, dass die Entfernungspauschale seit einigen Jahren vernünftigerweise unabhängig vom gewählten Transportmittel definiert ist, sich also an einem Kostenmix aus Auto, Bahn, Bus oder Fahrrad orientiert.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Der FÖS unterstützt die Prämisse der Entfernungspauschale, die Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort grundsätzlich eher der Sphäre der privaten Entscheidung über den Wohnsitz anzurechnen und damit die steuerliche Absetzbarkeit der Kosten des Pendelns sehr restriktiv zu handhaben. Vor diesem Hintergrund befürworten wir auch eine Absenkung des Pauschsatzes von 20 Ct/km. Mehr zu diesem Thema siehe u.a. das Diskussionspapier „Thesen und Bausteine zur Weiterentwicklung der Ökologischen Finanzreform“ von Bettina Meyer vom 12.5.2008:

Quelle: www.foes.de/de/diskussionspapiere.html.

triebsausgaben geltend machen. Die allgemeine Lebenserfahrung legt nahe, dass viele Selbstständige auch überwiegend privat genutzte Pkw als Firmenwagen anmelden.

Dieser Missstand führte zu der im Sommer 2006 in Kraft getretenen Neuregelung, dass Selbstständige nur noch für Dienstwagen, die zu mindestens 50 Prozent dienstlich genutzt werden, die Pauschalbesteuerung der geldwerten Vorteile in Anspruch nehmen dürfen. Ob diese Regel in der Praxis immer eingehalten wird, dürfte für die Finanzämter kaum zu kontrollieren sein. Im Zweifel hätte sogar ein überwiegend im *Home Office* tätiger und über PC kommunizierender Selbstständiger wenig Probleme, genügend Kundenbesuche oder Fahrten zu Büromaterialbeschaffung zu fingieren, um die Hälfte seiner jährlichen Fahrstrecke als geschäftlich bedingt erklären zu können. **Für angestellte Dienstwagennutzer gibt es keine vergleichbare Beschränkung – warum eigentlich nicht?**

Bild 3) Steuervorteil bei angestellten Dienstwagennutzen oft höher als bei Unternehmern

Angestellte Dienstwagennutzer steuerlich noch besser gestellt als Unternehmer

Arbeitnehmer	Unternehmer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mitarbeiter mit mobilen Aufgaben, z.B. Service ▪ Fach- und Führungskräfte aus Mobilitäts-, aber auch Status- und Anreizgründen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inhaber von Einzelfirmen oder Kapitalgesellschaften ▪ Selbständige und Freiberufler

- **Beide Gruppen** müssen geldwerten Vorteil versteuern
- Doch Unternehmer zahlen bei jedem Kilometer den nicht steuerabsetzbaren Teil der Kosten (≥40 Prozent)
- Für Angestellte ohne Kostenbeteiligung sind gefahrene Privatkilometer völlig kostenlos (→ keine Sparanreize!)

© Dr. Görres – www.foes.de August 08
Dienstwagenbesteuerung Bild 3

Für manche vielleicht überraschend: Größte Nutznießer der derzeitigen steuerlichen Regelungen sind nicht Unternehmer, sondern Angestellte. Zumindest bei den (für das Fahrverhalten wohl entscheidenden) Grenzkosten eines Privatkilometers behandelt das Finanzamt sie noch großzügiger als Selbständige. Ob als Inhaber oder nur als Leasingnehmer eines Fahrzeugs trägt jeder Unternehmer den nicht von der Steuer absetzbaren Kostenanteil letztlich selbst. Denn er kann diese Kosten maximal in Höhe seiner durchgerechneten Steuerquote dem Finanzamt aufbürden – im Regelfall dürften also auch bei hohen Grenzsteuersätzen mindestens 40 bis 50 Prozent von ihm selbst getragen werden. Dank der Pauschalbesteuerung des geldwerten Vorteils der Privatnutzung können hingegen Arbeitnehmer, denen der Arbeitgeber keine Kostenbeteiligung für Privatfahrten abverlangt, ihre Privatkilometer beliebig ausdehnen, ohne an Firma oder Finanzamt auch nur einen Cent mehr zu zahlen. Ein derart paradiesischer Nulltarif ist in Zeiten des Klimawandels nur noch anachronistisch.

Die Broschüre Dienstwagenmanagement 2008 beschreibt die feinen sozialen Unterschiede mit Verweis auf Untersuchungen der Hay Group:¹³

„Funktion und Position des Mitarbeiters in der Unternehmenshierarchie sind .. maßgeblich bei der Vergabe von Dienstwagen. Je höher die Hierarchiestufe, desto häufiger ist damit auch ein Anspruch auf einen Dienstwagen verbunden. Führungskräfte in Managementpositionen sind sogar in 96% der Fälle anspruchsberechtigt... In den beiden oberen Führungsebenen überwiegen auch die Statusfahrzeuge, die unabhängig von der dienstlichen Notwendigkeit vergeben werden.

Ein anderes Bild ergibt sich bei den außertariflichen Angestellten. Zwar können im Durchschnitt 73% von ihnen einen Dienstwagen beanspruchen. Doch handelt es sich hier überwiegend um Funktionsfahrzeuge, die aufgrund der beruflichen Tätigkeit erforderlich sind. Der Anteil der Funktionsfahrzeuge erhöht sich noch einmal auf der Ebene der tariflichen Angestellten...

Die Unterscheidung in Funktions- und Statusfahrzeug ist von Bedeutung, wenn es um die laufenden Kosten des Dienstwagens geht. Die obersten drei Mitarbeitergruppen ... profitieren davon, dass ihre Unternehmen die Kosten für Wartung, Reparatur und Versicherung übernehmen, auch wenn es sich um reine Statusfahrzeuge handelt. Nur in wenigen Ausnahmefällen geschieht das nicht. Eine Eigenbeteiligung an den Fahrzeugkosten muss nur gut jede zehnte Führungskraft leisten.“

So gesehen, wäre das Thema Dienstwagen und ihre soziale Differenzierung auch als Thema der soziologischen Forschung nicht unergiebig.

d) Kaum verhüllte staatliche Absatzförderung für die deutsche Automobilindustrie

Die Orientierung der Privatnutzungspauschale am Bruttolistenpreis von Neufahrzeugen macht es für die Kaufentscheider von Firmenfahrzeugen **wenig lohnend, Gebrauchtfahrzeuge zu erwerben**. Zwar spart das Unternehmen, doch der geldwerte Vorteil der Privatnutzung mindert sich nicht. Unter dem Strich überwiegen somit meist die Vorteile eines Neukaufs, zumal nur ein kleiner Teil der Gebrauchtfahrzeuge die Mehrwertsteuer ausweisen kann. **Man geht nicht fehl, wenn man hierin eine äußerst wirksame Absatzförderung für die – überwiegend deutschen – Hersteller von Firmenfahrzeugen sieht. Ein Anreiz zu betriebswirtschaftlich effizientem Einkauf ist dies gewiss nicht.** Die höhere Wettbewerbsfähigkeit von Audi, BMW, Daimler, Porsche, Volkswagen usw. und ihrer Zulieferer wird mit einer überhöhten Kostenbelastung vieler anderer Firmen und Selbstständiger bezahlt, die gern auch einmal gebrauchte Firmenfahrzeuge erwerben würden. Auch diese **Quersubventionierung des Automobilssektors** ist im Rahmen eines modernen Verständnisses von Marktwirtschaft als höchst fragwürdig einzustufen.

In einer Zeit, wo die Kürzung der Pendlerpauschale und die drastische Verteuerung der Treibstoffkosten „Normalbürger“ und insbesondere ärmere Haushalte, die oft als Fernpendler auf einen Pkw angewiesen sind, ganz erheblich belasten, sind die Steuerprivilegien für Dienstwagennutzer weder ökologisch noch sozial zu rechtfertigen. Angesichts der Klimakrise werden sie vollends pervers.

Anders als vom **Autokritiker Ralph Nader** vor Jahrzehnten vorausgesagt hat sich die Lebensdauer deutscher wie ausländischer Pkw in den letzten Jahren deutlich erhöht.¹⁴ Gemessen daran sind die gesetzlichen Abschreibungsfristen mit sechs Jahren unrealistisch kurz angelegt. Auch daraus ergibt sich eine indirekte Absatzförderung für Neufahrzeuge. Wie sagt uns doch regelmäßig alle drei Jahre ein befreundeter, eigentlich sich sparsamer gesonnener Landarzt?

¹³ Firmenwagen-Report Deutschland 2007/2008 der Hay Group, Quelle hier Dienstwagenmanagement 2008, S. 12, FAZ-Institut ISBN: 978-3-89981-922-9.

¹⁴ In „**Unsafe at any Speed**“ geißelte der bekannte Kritiker unter anderem die „built-in obsolescence“ amerikanischer Fahrzeuge. Selbst die sind aber seither etwas haltbarer geworden.

„Eigentlich wollte ich mein T-Modell noch zwei, drei Jahre fahren, denn es ist im besten Zustand. Aber mein Steuerberater rechnet mir vor, dass ich unbedingt ein neues Auto kaufen muss.“

3. Angesichts der Klimaproblematik wirken heutige Anreize noch perverser

Die geschilderten starken Anreizeffekte für teure Fahrzeuge, weite Strecken und überdurchschnittlich gut verdienende Arbeitnehmer und Unternehmer schlagen sich deutlich in der Zulassungsstatistik nieder. Der hohe und weiter steigende Anteil der Dienstwagen an den Neuwagenkäufen und die besonders hohen Anteile bei den teuersten Fahrzeugen wurden schon eingangs dargelegt. **Mit Blick auf die Klimaprobleme verdienen einige der bereits geschilderten Fehlanreize jedoch besondere Beachtung.**

- Die Abgeltung der Privatnutzung über eine lediglich vom Bruttolistenpreis, nicht aber von den laufenden Kosten abhängige Pauschale führt zu einer **Bestrafung derjenigen, die lieber ein in der Anschaffung teureres Modell mit niedrigerem Verbrauch wählen würden.** Ihre Privatnutzungspauschale erhöht sich, ohne dass sie von den späteren, niedrigeren Verbrauchskosten profitieren würden (gilt abgeschwächt, wenn der Betrieb dem Arbeitnehmer eine Beteiligung an den Fahrtkosten abverlangt).
- Auch für Selbständige und Firmeninhaber spielen Treibstoffverbrauch, Emissionen und andere Umweltbelastungen bei der Kaufentscheidung nur in dem Maße eine Rolle, wie sie zu höheren Gesamtkosten des Fahrzeugs führen. **Oder umgekehrt: Umweltvorteile eines Fahrzeugs beeinflussen die Kaufentscheidung wirtschaftlich nur dann, wenn sie die Gesamtkosten reduzieren. Wirken sie kostenerhöhend, ist der Anreiz negativ.**

Ökosteuern und – weit mehr noch – die Erhöhung der internationalen Energiepreise haben zu einer dramatischen Verteuerung der Endverbraucherpreise nicht nur von Benzin und Diesel, sondern auch von alternativen Kraftstoffen geführt. Auf die Käufer von Privatfahrzeugen hatten diese Preissignale bereits extreme Wirkungen:

- In Deutschland ist der Gesamtabsatz von Treibstoffen von 1999 bis 2006 um 16 Prozent zurückgegangen.
- In den USA (wo wesentliche restriktivere Regelungen für privat genutzte Dienstwagen gelten) mussten bereits mehrere Autofabriken schließen. Während sich der Absatz von BMW 2007 um 17 Prozent verringerte, stieg der Mercedes-Absatz um 13 Prozent zum Vorjahr – jedoch vor allem durch die Markteinführung des Smart.¹⁵

Doch in Deutschland schirmen großzügige steuerliche Regelungen die Nutzer von Firmen- und insbesondere Dienstwagen vor dem vollen Durchschlagen der geschilderten Preiseffekte ab. Da sie neuerdings über 60 Prozent der Neuwagen beziehen, dominieren ihre heutigen Kaufentscheidungen für Firmenwagen die Zusammensetzung des deutschen Pkw-Pools von Morgen und Übermorgen. Mit anderen Worten: **Die ökologische Indifferenz und sozial absurde Großzügigkeit der deutschen Firmenwagenbesteuerung verhindert, dass die weltweit wirksamen Preisanreize des teureren Öls auf den deutschen Pkw-Park durchschlagen.**

¹⁵

SZ vom 3. Juli 2008: Spritschlucker sind aus – Talfahrt in Amerika. Die Japaner hätten nach dieser Meldung mehr zulegen können: „Sie konnten nicht genügend sparsame Modelle Prius, Corolla und Yaris liefern“.

Bild 4) Heutige Anreizstrukturen nicht nur ökonomisch, sondern auch klimapolitisch fatal

Heutige Anreize nicht nur ökonomisch, sondern auch klimapolitisch fatal

Volks- und betriebswirtschaftliche Fehlanreize	Zusätzliche perverse Klimaanreize
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mischung betrieblicher Motive und privater Vorteile (Status, Komfort...) ▪ Keine Begrenzung der Fahrzeugwahl auf das betrieblich Erforderliche ▪ „Km zu Grenzkosten Null“ belohnt Verschwendung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Klimakriterien, Klima-anreize verpuffen (ÖSR...) ▪ Mehraufwand für klimafreundlicheren Pkw würde sogar noch bestraft! ▪ Privatfahrten zum Nulltarif belasten Finanzamt, Firma und Klima gleichzeitig

© Dr. Görres – www.foes.de August 08



Dienstwagenbesteuerung Bild 4

Dies ist sicherlich auch ein Grund dafür, warum das Angebot an intelligenten spritsparenden Fahrzeugen deutscher Hersteller so gering ist. Darunter leiden die übrigen Nutzer von Automobilen, die mit steigenden Spritpreisen und nicht klimagerechten Modellen allein gelassen werden. Beim Kauf von ökologisch weniger katastrophalen Modellen müssen sie höhere Verkaufspreise tragen – nicht zuletzt weil die großzügige Firmenwagenbesteuerung die Nachfrageströme in Richtung ganz anderer Modelle kanalisiert. Die steuerliche Bevorzugung von Neuwagen gegenüber Gebrauchtfahrzeugen wirkt unter ökologischen Gesichtspunkten ambivalent. Wenn Neuwagen insgesamt weniger verbrauchten, würde sie sich vielleicht vorteilhaft auswirken. Wenn die von Firmen gebrauchten Neuwagen aber tendenziell immer noch höhere Verbrauchswerte aufweisen, würde hier wiederum ein falsches Signal gesetzt.

Fazit: Es ist inzwischen fast schon ein Gemeinplatz der Klimadiskussion, dass Preissignale nicht nur den laufenden Verbrauch treffen sollen, sondern auch und insbesondere die Anschaffung von Neuwagen. Gerade dies verhindern die überaus generösen deutschen Steuerregeln für den Erwerb von Firmenwagen, die Behandlung der Privatnutzung und die Erstattung mit dem Firmenwagen gefahrener Privatkilometer.

Wenn es darum geht, möglichst rasch die Zusammensetzung des gesamten deutschen Fuhrparks in Richtung ökologischer Effizienz zu verändern, muss auch das Steuersystem einen Beitrag dazu leisten, dass der Durchschnittsverbrauch aller neu gekauften Fahrzeuge künftig unter dem Verbrauch des Gesamtfahrzeugsbestands liegt, statt deutlich darüber wie heute. Dies kann nur gelingen, wenn schon bei der Kaufentscheidung starke Anreize zum Kauf verbrauchseffizienter Fahrzeuge bestehen. Heute ist dies nicht der Fall.

Die bestehenden Regelungen sind einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft nicht würdig. Sie sind ökologisch blind, weil sie die Möglichkeiten des Steuersystems, ökologisch erwünschtes Verhalten zu fördern, vollkommen verschenken. Sie sind sozial blind, weil sie denen Steuervorteile geben, die schon am meisten haben. In einem Wort: Sie sind ein Skandal.

4. Kriterien und Optionen einer ökologisch-sozialeren Ausgestaltung

Die wünschenswerten Kriterien einer ökologisch fortschrittlichen und sozial gerechteren Veränderung des Status Quo sind rasch benannt.

- **Hohe ökologische Lenkungswirkung durch paralleles Ansetzen an der Klimaschädlichkeit eines Fahrzeugs und am laufenden Treibstoffverbrauch.** Alle anderen Kostenbestandteile des Unterhalts und Betriebs eines Kfz korrelieren mit diesen beiden oder sind ökologisch irrelevant.
- **Mehr soziale Gerechtigkeit durch Begrenzung der Absetzbarkeit von luxus- und komfortbedingtem Mehraufwand.** Hierfür genügt es, sich stärker an Durchschnittswerten und -kosten zu orientieren. Wer mehr will, soll das nicht über das Steuersystem und die Allgemeinheit finanzieren können.

Bild 5) Ziele der Neuregelung: Ökologisch, sozial, einfach und transparent

Unser Ziel: Hohe Lenkungswirkung mit wenig Bürokratie und Bestandsschutz

- **Hohe ökologische Lenkungswirkung** durch paralleles Ansetzen an Klimaschädlichkeit (typbedingt) und laufendem Treibstoffverbrauch eines Pkw
- **Mehr soziale Gerechtigkeit** durch Schluss mit der Absetzbarkeit von luxus- und komfortbedingtem Mehraufwand
- **Administrative Einfachheit** und Effizienz. Unveränderte steuerliche Behandlung aller Kostenarten außer Kauf und Treibstoff
- **Transparenz und Planbarkeit.** Folgen eines Pkw-Kaufs müssen für alle Beteiligten einfach zu verstehen und planungssicher sein
- **Bestandsschutz:** Die Umsetzung neuer Regelungen erfolgt schrittweise und soll Inhaber und Nutzer vorhandener Firmenfahrzeuge möglichst wenig benachteiligen

© Dr. Görres – www.foes.de August 08



Dienstwagenbesteuerung Bild 5

- **Administrative Einfachheit und Effizienz.** Eine ökologisch effizientere und sozial gerechtere Lösung darf nicht zu mehr Bürokratie und Komplexität führen. Damit sind komplizierte Lösungen mit höherem administrativem Aufwand für die Unternehmen ausgeschlossen. Praktisch bedeutet dies, dass die steuerliche Behandlung aller anderen Kostenarten (außer von Anschaffungs- und Treibstoffkosten) unverändert bleiben sollte. Eine Erfassung der gefahrenen Kilometer ist für unser Konzept nicht nötig.
- **Transparenz und Planbarkeit für die Betroffenen.** Die Folgen eines Fahrzeugkaufs müssen für Unternehmer und Angestellte, die Firmenfahrzeugen nutzen, einfach zu verstehen und planungssicher sein. Die Umsetzung neuer Regelungen muss schrittweise erfolgen und sollte die Inhaber und Nutzer vorhandener Firmenfahrzeuge nicht über Gebühr benachteiligen.

In der bisherigen öffentlichen Diskussion wurden bereits unterschiedliche Lösungsvorschläge vorgestellt, die die hier genannten Kriterien unterschiedlich gut erfüllen. Bisher setzt aber noch kein Vorschlag gleichzeitig an drei Hebeln an, nämlich der betrieblichen **Absetzbarkeit von Anschaf-**

fungskosten, der **Anrechnung des Treibstoffverbrauchs** und schließlich der **Behandlung des geldwerten Vorteils**. Im folgenden Abschnitt stellen wir unseren Ansatz vor, der alle drei Elemente umfasst.

Bild 6) Bisherige politische Vorschläge setzen nur an ein oder zwei Hebeln an

Derzeit viele Vorschläge zur Reform der Firmen- und Dienstwagenbesteuerung

	Absetzbarkeit Kaufpreis	Absetzbarkeit Treibstoff	Geldwerter Vorteil
Deutsche Umwelthilfe	✓	✓	
BUND/ Wuppertal Institut	✓	✓	
VCD	✓	✓	
SPD (MdB Kelber)		✓	
Bündnis 90/ Grüne	✓		✓



© Dr. Görres – www.foes.de September 08 Dienstwagenbesteuerung Bild 6

II. DER VORSCHLAG VON FÖS UND GREENPEACE

Das Konzept von FÖS und Greenpeace zur Reform der Firmenwagenbesteuerung besteht aus zwei Elementen:

- A. Ansatz an der **betrieblichen Nutzung** von Firmenwagen: Hier geht es um eine am CO₂-Ausstoß anknüpfende Neugestaltung der Absetzbarkeit der Anschaffungs- wie der Kraftstoffkosten.
- B. Ansatz an der **Privatnutzung** von Firmenwagen (Dienstwagen): Hier geht es um die Kopplung der Besteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung von Firmenwagen an die CO₂-Emissionen.

Mit dem Anknüpfen am **Anschaffungspreis**, am laufenden **Verbrauch** und an einer neuen Ermittlung des **geldwerten Vorteils** kommen damit im Unterschied zu anderen Vorschlägen drei wichtige Hebel zur Anwendung.

Bild 7) FÖS-/ Greenpeace-Konzept setzt gleichzeitig an drei Hebeln an

FÖS-Greenpeace-Konzept berücksichtigt alle drei Hebel

Absetzbarkeit Kaufpreis 	Absetzbarkeit Treibstoff 	Geldwerter Vorteil
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asymmetrische Bonus-Malus-Regelung in Abhängigkeit von CO₂-Werten (g/km) ▪ Absenkung Zielwerte in drei Stufen 		
Absetzbarkeit der Kosten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberhalb Zielwert <100% ▪ Unterhalb Zielwert <100% 		Mehr CO ₂ → höherer geldwerter Vorteil
➤ Alle Hebel verteuern Klimakiller!		

© Dr. Görres – www.foes.de August 08
Dienstwagenbesteuerung Bild 7

1. CO₂-abhängige Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Kraftstoffkosten

Geltende Regelung: Wird ein Firmenwagen eines Unternehmens zu mindestens 10 Prozent betrieblich genutzt, so kann das Unternehmen sämtliche damit verbundene Kosten in vollem Umfang als Betriebsausgaben steuermindernd geltend machen. Die Anschaffungskosten werden nach geltenden Vorschriften des Bundesfinanzministeriums über sechs Jahre abgeschrieben.

Reformvorschlag: Die Absetzbarkeit sowohl der Anschaffungs- wie der Treibstoffkosten wird in Abhängigkeit vom jeweiligen Pkw-Modell modifiziert, um den Betrieben starke Anreize zum Kauf von Fahrzeugen mit niedrigen CO₂-Emissionswerten zu geben.

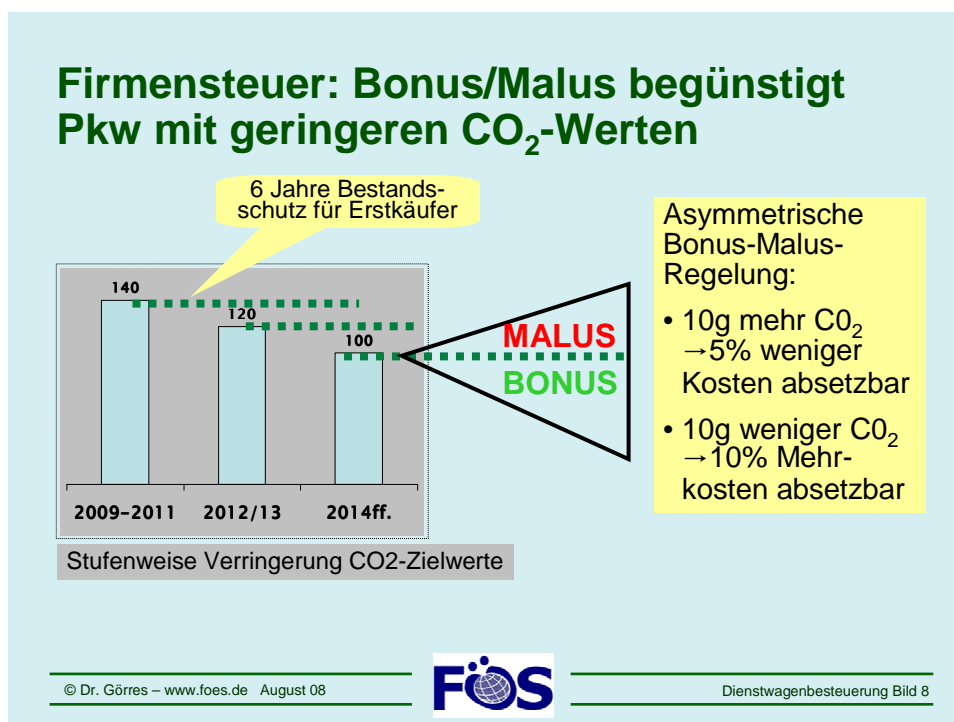
a) Einführung eines CO₂-abhängigen Bonus-Malus-Systems

Die steuerliche Anrechnung der Anschaffungs- und der Kraftstoffkosten von Firmenwagen wird mit einem „CO₂-Absetzbarkeitsfaktor“ versehen. Grundprinzip ist eine Absetzbarkeit, die sich am jeweils geltenden CO₂-Zielwert orientiert.

- Für Pkw, die im Jahr der Anschaffung im dann geltenden Zielkorridor der CO₂-Emissionen liegen, können Anschaffungskosten wie laufender Verbrauch wie bisher in voller Höhe geltend gemacht werden.
- Für PKW mit höheren CO₂-Emissionswerten wird die Absetzbarkeit umso geringer, je höher sie über dem CO₂-Zielwert in CO₂/km liegen.
- Für PKW, die geringere CO₂-Emissionen aufweisen als der jeweilige Zielwert, können die Anschaffungs- und Kraftstoffkosten zu **mehr als 100 Prozent als Betriebsausgaben** von der Steuer abgesetzt werden.

Ein Halter eines PKW mit 120 g CO₂-Emissionen pro km kann beispielsweise 2009-2011 sogar 120 Prozent der tatsächlichen Kosten absetzen. **Unternehmen, die ihren Fuhrpark entsprechend umstellen oder dies schon vor der Reform taten, sind also klare Gewinner!**

Bild 8) Unser Vorschlag basiert auf einem asymmetrischen Bonus-Malus-Effekt



Eine weitere gute Nachricht: Fahrzeuge, die mit alternativen Antriebssystemen wie z.B. Erdgas, Hybrid, Strom oder Wasserstoff unterdurchschnittliche CO₂-Emissionen erreichen, kommen durch die Anwendung entsprechend hoher CO₂-Absetzbarkeitsfaktoren gewissermaßen automatisch in den Genuss angemessener steuerlicher Förderung.

b) Konstante Besteuerung bei Einhaltung der EU-Ziele

Die CO₂-Zielwerte gelten jeweils für die in einem Mehrjahres-Zeitraum neu angeschafften Firmenfahrzeuge. Für Firmenfahrzeuge, die während dieser Periode gekauft werden, gelten sie auch über das Ende des Zeitraums hinaus für die Dauer von sechs Jahren (siehe unten).

- In der ersten Stufe von 2009-2011 beträgt der Zielwert 140 g/km.
- Ab 2012 werden 120 g/km angewendet und ab 2014 100 g/km.

Wer mehr verbraucht, kann nicht mehr die vollen Anschaffungs- und Kraftstoffkosten als Betriebsausgaben steuerlich geltend machen, sondern nur anteilig und zwar umso geringer, je höher die CO₂-Emissionen sind. Da die Besteuerung eines Pkws von dessen individuellen CO₂-Werten abhängt, muss der Kraftstoffverbrauch für jeden Pkw individuell erfasst werden.¹⁶ **Eine Erfassung der gefahrenen Kilometer ist für unser Konzept jedoch nicht zwingend.**

c) Ab Anschaffungsjahr sechs Jahre Vertrauensschutz für Erstkäufer

Der Bonus oder Malus (im Folgenden auch **Absetzbarkeitsfaktor** = Prozentwert der absetzbaren Kosten) gilt für die in den jeweiligen Geltungsjahren der Stufen (oder davor) neu angeschafften Fahrzeuge, maximal allerdings für sechs Jahre entsprechend der Abschreibungsdauer für PKW. Beim Verkauf des PKW an ein anderes Unternehmen wird beim Käufer der zu diesem Zeitpunkt aktuelle Tarif für den Absetzbarkeitsfaktor angewendet.

Beispiel: Bleibt ein 2009 erworbenes Fahrzeug mit CO₂-Emissionen von 160 g/km sechs Jahre im Fuhrpark eines Unternehmens, so kann das Unternehmen die gesamte Zeit 90 Prozent der Anschaffungs- und der Kraftstoffkosten absetzen; der ab 2012 für Neufahrzeuge mit 160 g/km geltende geringere Absetzbarkeitsfaktor von 80 Prozent wird nicht angewendet. Wird der Firmenwagen allerdings 2012 an ein anderes Unternehmen verkauft, kann dieses die Anschaffungs- und Kraftstoffkosten nur noch zu 80 Prozent steuerlich geltend machen. Bei einem Verkauf an Private wird der betreffende PKW von der Reform der Firmenwagenbesteuerung nicht mehr erfasst.

Die Neuregelung soll zum 1.1.2009 für alle ab diesem Zeitpunkt neu angeschafften PKW (einschließlich neu angeschaffter Gebrauchtfahrzeuge) gelten. Auf PKW, die sich vor dem 1.1.2009 im Bestand eines Unternehmens befinden, wird die Neuregelung erst zwei Jahre später, also ab dem 1.1.2011 angewendet.

¹⁶

Alternativ und weitergehend könnte die absetzbare Kraftstoffmenge auf den Normverbrauch beschränkt werden. Da der tatsächliche Verbrauch regelmäßig deutlich über den in den Kfz-Papieren ausgewiesenen Verbrauch liegt, könnte so weitere Anreize für eine sparsame Fahrweise gesetzt werden. Allerdings entstünde ein erheblicher Verwaltungsaufwand, da für jeden PKW im Bestand einzeln die Fahrleistung erhoben werden müsste.

Bild 9) Prozentuale Absetzbarkeitsfaktoren in Abhängigkeit von CO₂-Emissionen

CO ₂ -abhängige Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Kraftstoffkosten				
Pkw-Kennzahlen		CO ₂ -Absetzbarkeitsfaktoren		
CO ₂ -Emiss. in g/km	Verbr. l/100km	1. Stufe 2009-11	2. Stufe 2012-13	3. Stufe 2014-15
Bis 60	2,5			140%
> 60 - 70	2,9		150%	130%
> 70 - 80	3,3		140%	120%
> 80 - 90	3,8	150%	130%	110%
> 90 - 100	4,2	140%	120%	100%
> 100 - 110	4,6	130%	110%	95%
> 110 - 120	5,0	120%	100%	90%
> 120 - 130	5,4	110%	95%	85%
> 130 - 140	5,8	100%	90%	80%
> 140 - 150	6,3	95%	85%	75%
> 150 - 160	6,7	90%	80%	70%
> 160 - 170	7,1	85%	75%	65%
> 170 - 180	7,5	80%	70%	60%
> 180 - 190	7,9	75%	65%	55%
> 190 - 200	8,3	70%	60%	50%
> 200 - 210	8,8	65%	55%	45%
> 210 - 220	9,2	60%	50%	40%
> 220 - 230	9,6	55%	45%	35%
> 230 - 240	10,0	50%	40%	30%
> 240 - 250	10,4	45%	35%	25%
> 250 - 260	10,8	40%	30%	20%
> 260 - 270	11,3	35%	25%	15%
> 270	> 11,3	30%	20%	10%
Grün markiert: Gewinner gegenüber heutiger Besteuerung				
Rot markiert: Verlierer gegenüber heutiger Besteuerung				
Lesebeispiel: Bei einem Zielwert von 120 g/km für die 100%ige Absetzbarkeit der Kosten können für einen Firmenwagen mit unter 100 g/km die Kosten zu 120% geltend gemacht werden. Für einen Wagen mit 230-240 g/km können nur noch 50% der Kosten abgesetzt werden.				

d) Be- und Entlastungswirkungen am Beispiel einer Modellflotte

Für ausgewählte Fahrzeuge im Spektrum von CO₂-Emissionen von 100 g/km bis 360 g/km werden die steuerlichen Förderwirkungen bzw. Mehrbelastungen aufgezeigt. Dabei werden realitätsnahe Annahmen zugrunde gelegt, die aber bisher nicht empirisch unterlegt sind.

Im Ergebnis ergeben sich deutlich mehr Verlierer- als Gewinnerfahrzeuge. Dies liegt vor allem daran, dass der Zielwert für das Jahr 2009 mit 140g/km deutlich unter dem derzeitigen Durchschnittswert aller Neuwagen liegt (ca. 170g). Neuzugelassene Firmenwagen liegen heute laut VDA sogar etwa 4,5 Gramm über diesem Wert.

Bild 10) Das Modell beruht auf vereinfachenden Annahmen

Weitere Prämissen unserer Modellrechnung

- Durchschnittsverbrauch eines Fahrzeugs 30% höher als offizielle Normverbrauchswerte
- Durchschnittliche jährliche Fahrleistung von Firmenwagen 30.000 km
- Durchschnittlicher Kraftstoffpreis 1,60 Euro
- Grenzsteuersatz Firmen und angestellte Firmenwagennutzer jeweils 40 Prozent

© Dr. Görres – www.foes.de August 08 Dienstwagenbesteuerung Bild 10

Bild 11) Bei den heutigen Firmenfahrzeugen entstehen mehr Verlierer als Gewinner

Auswirkungen neue Firmensteuer auf unsere „Modellflotte“

Modell (Anzahl)	Änderung jährliche Steuerlast
Porsche Cayenne Turbo (358)	6.568
BMW X5 E70 4,8i (299)	4.561
MB M 280 CDI 4Matic (254)	2.940
Audi A6 Avant 3.0 TDI qu. (227)	2.048
BMW 3er Lim. 335d (200)	1.217
Touran 2,0 TDI DPF (182)	827
VW Passat Lim. 1,4 TSI (157)	276
BMW 1er 5-türig 123d (138)	0
VW Golf Variant TDI (137)	0
VW Golf Blue Motion (119)	-420
VW Polo Blue Motion (95)	-686
Smart fortwo softip (90)	-696

Kurzfristig mehr Verlierer als Gewinner

- Einstiegs-Zielwert 140g/km
- Durchschnitt aller Neuwagen: 170
- Durchschnitt neue Dienstwagen: 175

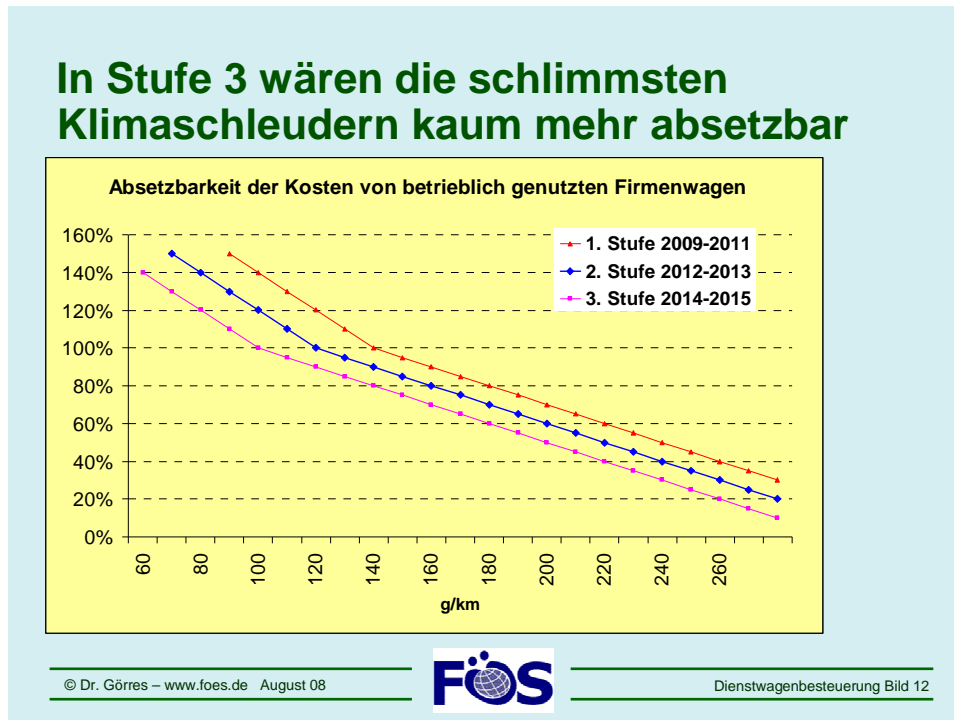
© Dr. Görres – www.foes.de August 08 Dienstwagenbesteuerung Bild 11

Unser Bild zeigt die Änderung der Steuerbelastung für eine Modellflotte von zwölf Fahrzeugen. Ein negatives Vorzeichen impliziert eine Entlastung; ein positives Vorzeichen eine Mehrbelastung.

Durch die schrittweise Absenkung der Zielwerte würden im Lauf der Jahre bei großen Klimaschleudern nur noch Bruchteile der tatsächlichen Kosten absetzbar sein. **Es wäre allerdings ein**

Trauerspiel und eine Blamage der Autohersteller, wenn die in unserer Modellflotte untersuchten Typen noch 2012 unverändert angeboten würden. Unternehmen haben es in der Hand, zu Gewinnern der Reform zu werden!

Bild 12) Schrittweise Verringerung der Absetzbarkeit von Betriebskosten im Lauf der Jahre



2. Emissionsabhängige Ermittlung der geldwerten Vorteile der Privatnutzung

Geltende Regelung: Wird ein Dienstwagen auch für private Zwecke genutzt, ist der geldwerte Vorteil zu versteuern. Dieser kann nach der Listenpreismethode oder nach der Fahrtenbuchmethode ermittelt werden. Der geldwerte Vorteil der Privatnutzung ist bei der Listenpreismethode völlig unabhängig von den tatsächlichen Verbrauchswerten oder Privatkilometern. Hinzu kommen bei beiden Verfahren spezifische Regeln zur Absetzbarkeit der Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort.

a) Einführung eines CO₂-abhängigen Bonus-Malus-Systems

Reformvorschlag: Künftig wird in Anlehnung an die in Großbritannien mit großem Erfolg umgesetzte Reform der zu versteuernde Prozentwert des Listenpreises wie folgt nach CO₂-Emissionen differenziert.

Bild 13) Veränderung der Listenpreismethode abhängig von den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs

CO ₂ -abhängige Staffelung des geldwerten Vorteils				
CO ₂ -Emiss. g/km	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%
> 180 - 190	7,7	17%	19%	21%
> 190 - 200	8,1	18%	20%	22%
> 200 - 210	8,5	19%	21%	23%
> 210 - 220	9,0	20%	22%	24%
> 220 - 230	9,4	21%	23%	25%
> 230 - 240	9,8	22%	24%	26%
> 240 - 250	10,2	23%	25%	27%
> 250 - 260	10,6	24%	26%	28%
> 260 - 270	11,0	25%	27%	29%
> 270	> 11,0	26%	28%	30%
Grün = Gewinner gegenüber heutiger Besteuerung				
Rot = Verlierer gegenüber heutiger Besteuerung				

b) Konstante Besteuerung bei Einhaltung der EU-Ziele

Die Besteuerung bleibt unverändert für Fahrzeuge, die die in den jeweiligen Jahren geltenden Zielgrößen (basierend auf Zusagen der Automobilindustrie oder EU-Ziele) einhalten. So muss im Zeitraum 2009-2011 ein privat genutzter Dienstwagen mit CO₂-Emissionen von 140 g/km weiterhin mit 12 Prozent des Listenpreises versteuert werden. Wer einen Dienstwagen mit CO₂-Emissionen bis 100 g/km privat nutzt, muss nur 4 Prozent des Listenpreises versteuern. Wer ein 200 g-Fahrzeug nutzt, hingegen 18 Prozent. Grün markiert sind jeweils die Fahrzeuge, die steuerlich gegenüber der heute geltenden Regelung günstiger gestellt werden. Für die Jahre 2012/2013 wird der Wert, bei dem sich die Besteuerung gegenüber nicht ändert, auf 120 g/km gesenkt; 2014/2015 auf 100 g/km.

c) Ab Anschaffungsjahr sechs Jahre Vertrauensschutz für Erstkäufer

Die in der Tabelle genannten Werte für die Versteuerung des geldwerten Vorteils gelten jeweils für die in den betreffenden Jahren neu angeschafften Fahrzeuge. Jedes Neufahrzeug kann sechs Jahre –

entsprechend der Abschreibungsdauer nach AfA-Tabellen – die günstigere Versteuerung der geldwerten Vorteile erhalten. Danach wird der in den jeweiligen Jahren für Neufahrzeuge geltende Tarif angewendet.

Beispiel: Zum 1.1.2010 schafft ein Unternehmen einen PKW mit CO₂-Emissionen von 140 g/km an und stellt ihn einem Angestellten als Dienstwagen zur Verfügung. Der Angestellte muss den geldwerten Vorteil dieses PKW bis zum 31.12.2015 mit 12 Prozent pro Jahr versteuern. Ab dem 1.1.2016 ist der PKW mit 16 Prozent zu versteuern.

d) Folgeänderung bei geldwerten Vorteilen für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte

Fährt der Arbeitnehmer mit dem Dienstwagen auch von seiner Wohn- zur Arbeitsstätte, muss er derzeit zusätzlich 0,36 Prozent des Listenpreises pro Entfernungskilometer und Jahr versteuern. Um Viel- und Wenigfahrer angemessen unterschiedlich zu behandeln, könnte auch dieser Satz nach CO₂-Emissionen gestaffelt werden. Denkbar wäre in Anlehnung an die CO₂-Differenzierung bei der Listenpreismethode z.B. folgende Staffelung:

Bis 120 g/km	0,2% des Listenpreises (jeweils 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

- Für Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von 120 bis 160 g/km würde sich die heute geltende Besteuerung der geldwerten Vorteile der Nutzung eines Dienstwagens für die Fahrt von der Wohn- zur Arbeitsstätte nicht ändern.
- Für PKW mit höheren CO₂-Emissionen würden ein höherer geldwerter Vorteil und damit höhere Steuern angerechnet (rötlicher Bereich).
- für PKW mit geringeren CO₂-Emissionen würden ein geringerer geldwerter Vorteil und damit geringere Steuern angerechnet (grüner Bereich der Tabelle).

e) Differenzierung nach CO₂-Emissionen auch bei Fahrtenbuchmethode

Damit Nutzer von PKW mit hohen CO₂-Emissionen nicht von der Listenpreis- auf die Fahrtenbuchmethode ausweichen, ist auch bei der Fahrtenbuchmethode eine Differenzierung nach den CO₂-Emissionen vorzunehmen, indem die im Fahrtenbuch der privaten Nutzung zugerechneten Anschaffungs- und Kraftstoffkosten mit einem entsprechenden Faktor gewichtet werden. Denkbar wäre in Anlehnung an die CO₂-Differenzierung bei der Listenpreismethode z.B. folgende Staffelung:

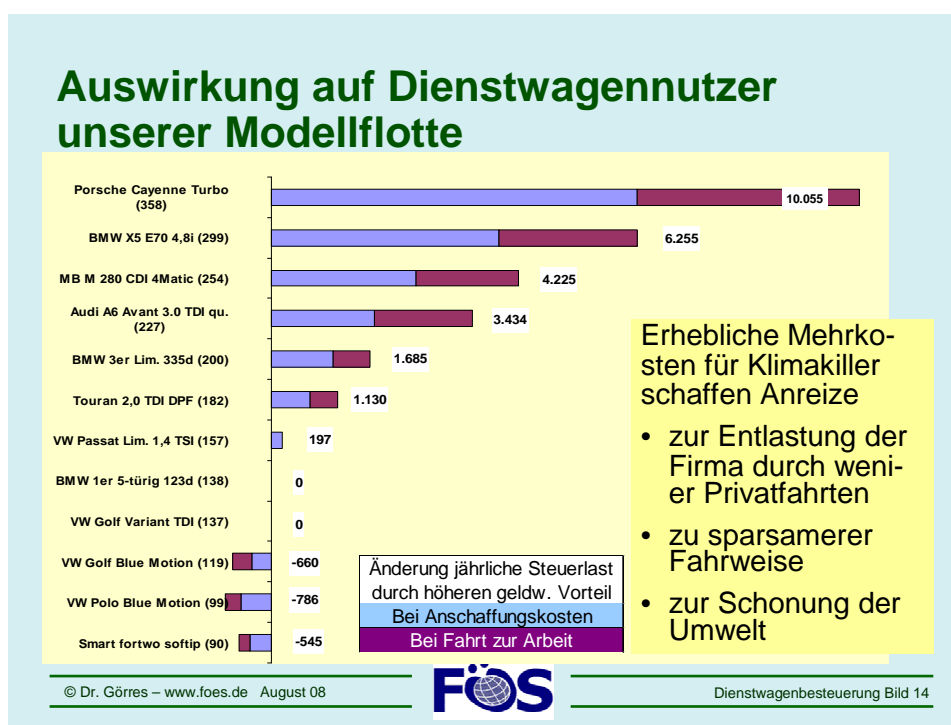
Bis 120 g/km	80% der Gesamtkosten
>120-160 g/km	100% (Status quo)
>160-200 g/km	120%
>200 g/km	150%

So würden auch bei der Fahrtenbuchmethode Fahrzeuge mit besonders geringen CO₂-Emissionen steuerlich besser gestellt als bisher, indem der geldwerte Vorteil nur zu 80 Prozent zu versteuern ist, während er für PKW mit hohen CO₂-Emissionen zu 120 bzw. 150 Prozent gewichtet wird und die Besteuerung entsprechend höher ausfällt.

f) Be- und Entlastungswirkungen am Beispiel einer Modellflotte

Für ausgewählte Fahrzeuge im Spektrum von CO₂-Emissionen von 100 bis 360 g/km werden die steuerlichen Förderwirkungen bzw. Mehrbelastungen aufgezeigt. Wie bereits beim Reformelement bezüglich der Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Kraftstoffausgaben (siehe Abschnitt II.1.) legen wir realitätsnahe Annahmen zugrunde.

Bild 14) Deutliche Mehrkosten für die Nutzer klimagefährdender Dienstwagen



Die Auswirkungen auf die von uns ausgewählte Musterflotte sind ähnlich wie bei den betrieblichen Kosten. Die derzeit noch wenigen verfügbaren klimaschonenden Modelle werden deutlich entlastet, die Mehrlastungen der Klimakiller sind aber spürbar höher.

3. Einige zu klärende Fragen im Kontext der vorgeschlagenen CO₂-Differenzierung

a) Verhindern unfairer Nachteile für besondere Fahrzeuge oder Verwendungen

Wie jeder neue Vorschlag wirft auch der unsere Klärungs- und gewiss auch Regelungsbedarf in Randbereichen auf. So könnten sich in folgenden Fällen Bedarf für Sonderregelungen ergeben:

- Mehrgewicht aufgrund persönlich oder beruflich bedingter Zusatzausstattungen, zum Beispiel für Behinderten- oder Polizeifahrzeuge
- Mehrgewicht für tatsächlich beruflich oder betrieblich erforderliche Transportfahrzeuge
- Mehrkosten für ungewöhnlich aufwändig ausgestattete Fahrzeuge
- Mehrkosten durch ungewöhnlich hohen Aufwand für CO₂-Minderung.

Es leuchtet unmittelbar ein, dass weder eine behindertengerechte Ausstattung oder etwa die typischen Ausrüstungen von Service- oder Polizeifahrzeugen zu steuerlicher Bestrafung führen dürfen.

Hier dürfte es in der Regel genügen, die Besteuerung am normalen Serienfahrzeug auszurichten. Es kann aber auch nicht sein, dass bei einem Fahrzeug mit niedrigen CO₂-Werten sämtliche Kosten ohne jegliche Obergrenze abgesetzt werden, etwa wenn es sich um handgearbeitete Liebhabermodelle handelt. Generell sollte in jeder CO₂-Klasse eine Kappungsgrenze definiert werden, die sich am Durchschnitt der CO₂-Klasse orientiert und jenseits der keine höheren Kosten mehr anerkannt werden. **Beispiel:** Die maximal für ein Fahrzeug geltend gemachten Einkaufspreise dürfen nicht mehr als 30 Prozent über dem Durchschnittslistenpreis der jeweiligen CO₂-Klasse liegen.

Näher zu prüfen ist, ob und gegebenenfalls wie etwas schwächere Anforderungen an die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen gestellt werden, die für Transportzwecke eingesetzt werden. Hierbei könnte an die Unterscheidung im Rahmen der Kfz-Steuer angeknüpft werden, bei der zu Transportzwecken eingesetzte Fahrzeuge der steuerlich günstigeren Gewichtsbesteuerung wie LKW unterliegen. Voraussetzung ist ein besonderer Kastenaufbau hinter den Vordersitzen sowie verstärkte Achsen, Bereifung und Motoren.¹⁷ Die Hersteller machen dies durch Zusätze in der Modellbezeichnung, wie "Caddy", "Combo" oder "Courier" deutlich. Bei der Firmenwagenbesteuerung könnten diejenigen PKW, die bei der Kfz-Steuer nach Gewicht besteuert werden, einen günstigeren Absetzbarkeitsfaktor erhalten. Alternativ und weitergehend könnte auf diese PKW die Reform der Firmenwagenbesteuerung gar nicht angewendet werden, da sie auch in der Kfz-Steuer wie LKW behandelt werden und unser Reformvorschlag auf Firmen-PKW zielt.

b) Behandlung von Elektrofahrzeugen

Die künftige Behandlung von Elektrofahrzeugen bei Kfz- und Energiebesteuerung dürfte bald Gegenstand intensiver Diskussionen werden. Manche Hersteller scheinen sich in der hoffentlich naiven Hoffnung zu wiegen, dass künftige Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen völlig steuerfrei fahren können, weil Strom ja kein Mineralöl ist. Mit Blick auf alle alternativen Antriebe muss die Politik bald deutlichen machen, welchen Teil der heutigen Energiesteuern sie als klimabezogen, und welchen als Kostenbeitrag zur Verkehrsinfrastruktur oder als Beitrag zur Internalisierung externer Kosten wie Lärm und Flächenverbrauch sieht. Letztere Beiträge müssten dann nämlich auch Bio- oder Elektrofahrzeuge entrichten – egal auf welchem Weg – am elegantesten vielleicht über eine Pkw-Maut.

Für uns stellt sich mit Blick auf eine emissionsabhängige Dienstwagenbesteuerung vorrangig die Frage, ob ein Elektrofahrzeug bloß deshalb schon als Nullemissionsfahrzeug gelten soll, weil die von ihm verursachten Emissionen nicht auf der Straße aus dem Auspuff kommen, sondern weit entfernt aus dem Schornstein eines Kohlekraftwerks. Solange keine CO₂-freie und auch sonst unproblematische Stromversorgung von Elektrofahrzeugen sichergestellt ist, plädieren wir hier dafür, die indirekten Emissionen von Stromautos anhand der Durchschnittsemissionen deutschen Stroms zu berechnen. Schließlich sollen diese Pkw ja auch überall vorhandene Steckdosen nutzen können.

c) Differenzierte Besteuerung nach Eigenanteil des Dienstwageninhabers

Angesichts unserer heftigen Kritik an der Wirkung der Listenpreispauschale als faktischer Freifahrtschein für kostenlose Privatkilometer ist zu überlegen, wie das Steuerrecht über unseren Vorschlag hinaus künftig auch die laufenden Kosten der Privatnutzung direkt berücksichtigen soll statt nur über eine Pauschale. Es wird von den Unternehmen unterschiedlich gehandhabt, ob sie bei einem Dienstwagen gleichzeitig auch die Kraftstoffkosten für private Fahrten übernehmen oder ob diese von den Angestellten getragen werden müssen. Die Übernahme der Kraftstoffkosten setzt den

¹⁷ Für Rechtsprechung zu der Frage, welche Pkw die Gewichtsbesteuerung in Anspruch nehmen dürfen siehe www.haufe.de/steuern/newsDetails?newsID=1216189948.28&chorid=00560203
www.kfz-steuer.de/kfz-steuer_az-viib33305.php

für den Klimaschutz besonders schädlichen Anreiz, mit dem Dienstwagen eher viel und wenig sparsam zu fahren. Natürlich ist der tatsächlich geldwerte Vorteil für einen Angestellten umso höher, je vollständiger die Kraftstoffkosten vom Arbeitgeber getragen werden.

Prinzipiell sind hier Lösungen zu verfolgen, die auch den Verbrauch auf Privatfahrten berücksichtigen. Es ist aber nicht einfach, dies zu lösen, ohne eine unerwünschte Beteiligung am Verbrauch auf Dienstfahrten zu erreichen. Ein Außendienstmitarbeiter soll schließlich nicht bestraft werden, wenn er noch einen Kunden mehr besucht. Doch jede Regelung, die gezielt auf die Privat-Kilometer abstellt, würde letztlich die Fahrtenbuchmethode erzwingen – uns ist kein anderer Weg bekannt, Dienst- und Privatstrecken sauber zu trennen. Fahrtenbuch für alle würde als Schikane empfunden.

Denkbar wäre etwa, den geldwerten Vorteil immer dann niedriger anzusetzen, wenn zwischen Firma und Arbeitnehmer eine Kostenbeteiligung an den Privatkilometern vereinbart wird, um Firmen zum Abschluss solcher Regelungen zu bewegen. Um krassesten Auswüchsen vorzubeugen, vereinbaren heute schon viele Firmen, dass die Kosten von Urlaubsreisen vom Nutzer des Dienstwagens übernommen werden.

d) Rechtliche Zulässigkeit

Bereits das bestehende Steuerrecht kennt Begrenzungen der Absetzbarkeit von den Betriebsausgaben. § 4 Abs. 5 Einkommensteuergesetz (EStG) benennt einige Betriebsausgaben, die den privaten Bereich derart berühren, dass der steuerliche Abzug ganz oder teilweise ausgeschlossen wird, selbst wenn die betriebliche Veranlassung grundsätzlich gegeben ist. Das derzeitige Spektrum gar nicht oder nur begrenzt abzugsfähiger Betriebsausgaben reicht von Luxus-Bewirtungen über Gästehäuser bis hin zu Ausgaben für Jagd, Fischerei, Segeljachten oder Motorjachten. Dieses dem deutschen Steuerrecht innewohnende Prinzip kann und sollte auch auf Firmenwagen übertragen werden. Ebenso wie bei den derzeitigen Begrenzungen der Absetzbarkeit sind auch mit der Nutzung von Dienstwagen Vorteile verbunden, die nicht unmittelbar der Gewinnerzielung dienen. Es handelt sich um sogenannte gemischte Aufwendungen.

Doch anders als bei den meisten gemäß § 4 Abs. 5 EStG bereits von der Absetzbarkeit beschränkten Betriebsausgaben kommt bei der Reform der Besteuerung von Firmenwagen noch ein starkes umweltpolitisches Lenkungsziel hinzu. Die Herausforderungen des Klimaschutzes gerade auch im Verkehrsbereich sprechen daher für eine rechtliche Zulässigkeit der vorgeschlagenen Reform der Besteuerung von Firmenwagen.

III. AUSWIRKUNGEN IM ÜBERBLICK

a) Auswirkungen auf die ausgewählte Modellflotte

Um die Gesamtwirkungen für die Steuerlast des Betriebes wie für die private Einkommensteuerlast des Dienstwagennutzers abzubilden, haben wir für drei ausgewählte Fahrzeuge beide Effekte nebeneinandergestellt. Ein negatives Vorzeichen in der Spalte „Vorteil Sparer“ bedeutet hier ein Mehrbelastung; ein positives Vorzeichen eine Entlastung.

Bild 15) Vergleich Gesamtauswirkungen Betrieb und Dienstwagennutzer

Modell	Steuervorteil Betrieb (aus Afa + Verbrauch)			Steuerlast Dienstwagennutzer (aus geldwertem Vorteil)		
	Aktuell	Nach Reform	Vorteil Sparer	Aktuell	Nach Reform	Vorteil Sparer
VW Polo Blue motion	1.714 €	2.400 €	686 €	1.376 €	590 €	786 €
VW Passat Limousine 1,4 TSI	2.764 €	2.487 €	-276 €	2.069 €	2.266 €	-197 €
BMW X5 E70 4,8i	6.515 €	1.955 €	-4.561 €	5.838 €	12.093 €	-6.255 €



Beim Polo beträgt die Entlastung (nach Steuern!) sowohl im betrieblichen wie im privaten Bereich jeweils etwa 700 bis 800 Euro. Beim BMW liegt die Mehrbelastung in beiden Fällen in einer wesentlich höheren Bandbreite (gut 4.500 bis fast 6.300 Euro).

b) Volkswirtschaftliche Auswirkungen 1: Spürbare Steuermehreinnahmen

Eine detaillierte Abschätzung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen konnte in diesem Diskussionspapier noch nicht erfolgen. Als Grundlage für weitere Diskussionen und Arbeiten legen wir gleichwohl eine erste Grobschätzung vor. Hierfür legen wir folgende **Annahmen** zugrunde:

- Vom gesamten Firmenwagenbestand (4,95 Mio. PKW) wurde der öffentliche (2,13 Mio. PKW) Bereich abgezogen, da er ganz überwiegend nicht einkommensteuerpflichtig ist. Im gewerblichen Bereich beträgt der Bestand im Jahr 2007 also 2,82 Mio. Firmenwagen.
- Den durchschnittlichen Wert von Firmenwagen setzen wir mit 35.000 Euro deutlich höher an als den Durchschnittswert aller Neufahrzeuge, der nach DAT¹⁸ gut 25.000 Euro beträgt.
- Wie bei den Be- und Entlastungsrechnungen für die ausgewählte Modellflotte unterstellen wir für Firmenwagen eine etwa 2,5mal so hohe Fahrleistung haben wie der Durchschnitt der Pkw; damit wäre dann auch der Anteil am Kraftstoffverbrauch 2,5 mal so hoch wie der Anteil am Fahrzeugbestand.

¹⁸ DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH; www.dat.de/

- Nach derzeitigem Recht dürfen Unternehmen die Mehrwertsteuer auf angeschaffte Firmenwagen voll absetzen. Die Änderungen bei den Mehrwertsteuereinnahmen werden hier nicht berücksichtigt, denn Mehrwertsteuer wird von Unternehmen grundsätzlich nie getragen, unabhängig davon, was gekauft wird. Bei der Mehrwertsteuer entstehen also keine firmenwagenspezifischen Minder- oder Mehreinnahmen. Die Abschreibungen auf die Anschaffungskosten werden auf den Nettopreis der Fahrzeuge bezogen; die Absetzung der Spritkosten auf den Netto-Kraftstoffpreis.

Unter diesen Annahmen kommen wir zu folgenden **Ergebnissen**:

- Die gesamten Kosten für gewerblich genutzte Firmenwagen haben eine Größenordnung von rund 23 Mrd. Euro pro Jahr (14 Mrd. € Abschreibungen und 9 Mrd. € Kraftstoffkosten). Weitere Aufwendungen – zum Beispiel für Reparaturen, Parken usw. spielen für uns keine Rolle.
- Bei einem durchschnittlichen Grenzsteuersatz von 40 Prozent führt die derzeit bestehende volle Absetzbarkeit der Firmenwagen als Betriebsausgaben zu Steuermindereinnahmen von gut 9 Mrd. Euro. **Mindestens in dieser Größenordnung ist der Staat also an der Finanzierung von Firmenwagen beteiligt!**
- Wenn die Absetzbarkeit als Betriebsausgaben durchschnittlich um etwa ein Viertel (auf 70-80 Prozent der vollen Kosten) gedeckelt wird, ergäben sich Steuermehreinnahmen in der Größenordnung von 2-3 Mrd. Euro.

Diese Größenordnung wird auch durch eine Alternativrechnung bestätigt: 2,8 Mio. gewerbliche Firmenfahrzeuge * 1.000 € durchschnittlicher Steueranteil (Schätzergebnis aus den Modellrechnungen für 12 Fahrzeuge) = 2,8 Mrd. € Steuermehreinnahmen.

- Hinzu kommen die Mehreinnahmen bei der Versteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung von Dienstwagen, die auf 0,5-1 Mrd. Euro geschätzt werden können.¹⁹

Insgesamt entstehen also **Mehreinnahmen von 2,5-4 Mrd. Euro.**²⁰

c) Volkswirtschaftliche Auswirkungen 2: Nennenswerte CO₂-Minderung

Für eine grobe Abschätzung nehmen wir an, dass weiterhin jedes Jahr 1,8 Mio. neue Firmenfahrzeuge angeschafft werden und dass ab 2011 die CO₂-Emissionen neu angeschaffter Firmenwagen um 10% und dann schrittweise weiter bis 2020 um 25 Prozent jeweils gegenüber 2007 sinken.

Unter diesen Annahmen ist zu erwarten, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen des gesamten Pkw-Fuhrparks bis 2020 um 5 bis 10 Prozent sinken. Das entspricht einer Einsparung von 5 bis 10 Millionen Tonnen CO₂. Damit kann eine Reform der Dienstwagenbesteuerung positive Emissionsminderungen auslösen, die sich mit anderen, schon viel länger diskutierten oder schon erreichten Maßnahmen (Tempolimit, Reform der Kfz-Steuer, Ökosteuer) durchaus messen können.

¹⁹ Im Entwurf des Steuervergünstigungsabbaugesetzes (BT-Drs. 15/199 vom 5.12.2002) wurden für die Erhöhung der Versteuerung der geldwerten Vorteile von 1% auf 1,5% des Listenpreises (pro Monat) Mehreinnahmen von 500 Mio. € angesetzt. Aufgrund des Einspruchs des Bundesrates wurde dieses Gesetzesvorhaben seinerzeit nicht umgesetzt. Die dortige Abschätzung kann auf unseren Reformvorschlag übertragen werden, da dieser mit einer durchschnittlichen Erhöhung des Prozentwertes des zu versteuernden Listenpreises verbunden ist.

²⁰ Zu einer ähnlichen Größenordnung kommt auch das Wuppertal Institut (Dr. Jochen Luhmann) in der Kurzstudie für Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen „Die Höhe steuerlicher Beihilfen für die dienstliche Nutzung von PKW mit hohem Kraftstoffverbrauch in Deutschland“ vom 23.5.2008. Luhmann schätzt die potenziellen Mehreinnahmen einer Begrenzung der Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Kraftstoffkosten auf 2,5 Mrd. €.

ANHANG

a) Erste Rückmeldungen und Stellungnahmen

„Wir wollen die Anreize so setzen, dass sich die Anschaffung verbrauchsarmer Pkw lohnt und es sich für Unternehmen und Fahrer auszahlt, wenig Benzin zu verbrauchen. ... Beide Stellschrauben, die steuerliche Geltendmachung von Betriebs- und Anschaffungskosten sowie der private steuerliche Pauschsatz, müssen so verändert werden, dass Dienstwagen privilegiert bleiben, aber Fahrer und Unternehmer Anreize für sparsame und CO2-arme Fahrzeuge erhalten.“

Sigmar Gabriel, Bundesumweltminister

„Umweltminister Gabriel will Managern die Gelüste nach „Viagra in Chrom“ austreiben und Dienstwagen mit hohem CO2-Ausstoß teurer machen. Viele Privatkunden schrecken wegen des CO2-Steuer-Chaos vor dem Autokauf zurück. Mit seiner Dienstwagen-Steuer ist Umweltminister Gabriel nun drauf und dran, auch den Geschäftskundenmarkt zu zerstören. Was müssen Autofahrer eigentlich noch ertragen?“

Jens Katemann, Auto Motor und Sport im Juli 2008

„Der neueste FÖS-Beitrag zur Dienstwagenbesteuerung zeugt von genauer Sachkenntnis. Die Unionsfraktion in Berlin will zwar an das Thema nicht herangehen, doch das Argument der Schädigung mittelständischer Firmeninteressen bringt einen neuen Gesichtspunkt in die Diskussion.“

Josef Göppel, MdB und Landesvorsitzender Arbeitskreis Umweltsicherung und Landesentwicklung der CSU

„Die Besteuerung von Firmenwagen am CO2-Ausstoß auszurichten (ist) völlig überflüssig, steuersystematisch verfehlt und rechtlich höchst bedenklich. Mit einer ökologischen Ausrichtung des Betriebsausgabenabzugs würden Grundprinzipien des geltenden Steuerrechts in Frage gestellt.“

„Wer einen sinnvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten will, sollte sich eher für eine rasche Einführung der CO2-basierten Kfz-Steuer einsetzen, statt höchst fragwürdige Eingriffe ins Unternehmenssteuerrecht vorzuschlagen.“

Eckehart Rotter, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

„Die Konzentration ungerechtfertigter Begünstigungen auf den Dienstwagenbereich dient dazu, die Absatzbarkeit der übertrieben großen Pkws in Deutschland zu fördern. Das hat zu einer Fehlentwicklung geführt. Nun muss man aber der Automobilindustrie helfen, aus dieser zukunftslosen Markttecke wieder herauszukommen. Die Dienstwagen sind Trendsetter am Automarkt – hier eingzugreifen wird auch den Privatkonsum verändern.“

„Der Porsche Cayenne Turbo S kostet 98.000 Euro, stößt 378 Gramm CO2 aus und verbraucht 17 Liter auf 100 Kilometer. So entstehen steuerlich relevante Kosten von gut 22.000 Euro jährlich. Zahlt der Fahrer den Grenzsteuersatz von 40 Prozent, trägt der Steuerzahler davon 9.000 Euro. Würde der Hochverbrauch zum Privatvergnügen erklärt und gälte die Grenze von 140 Gramm, würde der Staat 6.000 Euro an diesem Auto pro Jahr sparen.“

„Es ist illegitim, nicht notwendige Aufwendungen steuerlich zu begünstigen. Das Fahren von Spritschluckern ist nicht notwendig. Geschäftsfreunde auf Segeljachten oder auf Jagdhütten mitzunehmen ist auch nicht mehr von der Steuer absetzbar.“

Hans-Jochen Luhmann, 61, Mathematiker und Finanzwissenschaftler, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

“Employee’s share of the leasing rent is between 50-75 % and is determined by the CO2 value of the car. The smaller the CO2 value the greater the company’s compensation on the leasing rent – up to 50 %. The table below shows employee’s and company’s share of the leasing rent by emission levels.

CO2 value (g/km)	Employee’s share of the leasing rent	Company’s share of the leasing rent
≥ 170	75 %	25 %
169 – 150	65 %	35 %
149 – 140	60 %	40 %
139 – 130	55 %	45 %
< 130	50 %	50 %

The emission levels and employee’s and company’s shares of the leasing rents will be reviewed regularly.”

Auszug aus der Dienstwagenregelung eines namhaften europäisch-deutschen Kommunikationsunternehmens

b) Alternative Vorschläge zur Dienstwagenbesteuerung

	Begrenzung Absetzbarkeit bei betrieblicher Nutzung		Versteuerung geldwerter Vorteil bei Privatnutzung Dienstwagen
	Anschaffungskosten	Kraftstoffausgaben	
Deutsche Umwelthilfe (PI 22.1.07 und 5.6.08)	Abschaffung der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Firmenwagen mit einem CO ₂ -Ausstoß oberhalb der Zielwerte der EU, d.h. 140 g CO ₂ /km bis 2011 und 120 g CO ₂ /km ab 2012. D.h. 0% der Kosten dürfen abgesetzt werden für PKW mit CO ₂ -Emissionen > 140 g/km !!)		-
BUND / Wuppertal Institut (4.11.2005) BUND 2007	Der steuerlich anerkannte betriebliche Aufwand sowohl bezüglich der Abschreibung auf die Anschaffungskosten als auch bezüglich der Spritkosten soll auf einen Emissionsgrenzwert von 4 (BUND) bzw. 3,5 (WI) Litern CO ₂ -Äquivalent pro 100 km (entspricht 100 g CO ₂ /km) begrenzt werden.		-
VCD (BuVo 5./6.7.08)²¹	-	-	CO ₂ -Differenzierung ähnlich wie Groß-Britannien
SPD (MdB Kelber), zuletzt 12.6.08	-	Deckelung der Absetzbarkeit der Spritkosten bei 7 l pro 100 km (= 170 g CO ₂ / km)	-
Bündnis 90/Die Grünen (Partei-ratsbeschluss Juli 2008)	Volle Absetzbarkeit - 2009-2011 bei 120 g/km - ab 1.1.2012 bei 100 g/km - ab 1.1.2015 bei 80 g/km Bei höheren Emissionen Senkung der Absetzbarkeit nach Formeltarif oder in linearen Schritten		CO ₂ -Differenzierung ähnlich wie Groß-Britannien

21

www.vcd.org/dienstwagensteuer.html

c) Steuerlaständerung bei Anschaffungs- und Kraftstoffkosten

	Smart fortwo softip (90)	VW Polo Blue Motion (99)	VW Golf Blue Motion (119)	VW Golf Variant TDI (137)	BMW 1er 5-türig 123d (138)	VW Passat Lim. 1,4 TSI (157)	Touran 2,0 TDI DPF (182)	BMW 3er Lim. 335d (200)	Audi A6 Avant 3.0 TDI qu. (227)	MB M 280 CDI 4Matic (254)	BMW X5 E70 4,8i (299)	Porsche Cayenne Turbo (358)
CO2-Emissionen in g/km	90	99	119	137	138	157	182	200	227	254	299	358
Norm-Spritverbrauch im Drittelmix in l/km	3,6	3,8	4,5	5,2	5,2	6,6	6,9	7,5	8,6	9,6	12,5	14,9
Tatsächlicher Spritverbrauch in l/km 30%	4,7	4,9	5,9	6,8	6,8	8,6	9,0	9,8	11,2	12,5	16,3	19,4
Anschaffungspreis inkl. MwSt.	11.360	16.375	20.625	21.925	31.700	24.625	33.225	44.350	49.050	51.527	69.500	111.711
A. Andere Besteuerung der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen												
Derzeitige Besteuerung												
Steuervorteil Anschaffungskosten												
Afa p.a. bei Abschreibungsdauer in Jahren:	6	1.591	2.293	2.889	3.071	4.440	3.449	4.653	6.211	6.870	7.217	9.734
Steuervorteil Afa p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	636	917	1.155	1.228	1.776	1.380	1.861	2.485	2.748	2.887	3.894
Steuervorteil Kraftstoffkosten												
Annahme Fahrleistung in km/a 30.000												
Annahme Kraftstoffpreis (Jahresdurchschnitt) in €/l 1,60												
Spritverbrauch in l/a	1.404	1.482	1.755	2.028	2.028	2.574	2.691	2.925	3.354	3.744	4.875	5.811
Gesamte Spritkosten in €/a	1.888	1.993	2.360	2.727	2.727	3.461	3.618	3.933	4.510	5.034	6.555	7.813
Steuerverlastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	755	797	944	1.091	1.091	1.384	1.447	1.573	1.804	2.014	2.622
Gesamtsteuervorteil Firmenwagen ALT	1.392	1.714	2.099	2.319	2.867	2.764	3.309	4.058	4.552	4.900	6.515	9.384
Nach Reform geltende Besteuerung												
Fahrzeugspezifischer Bonus/Malus 2009-11	150%	140%	120%	100%	100%	90%	75%	70%	55%	40%	30%	30%
Absetzbare Afa auf Anschaffungskosten	2.387	3.211	3.466	3.071	4.440	3.104	3.490	4.348	3.778	2.887	2.920	4.694
Steuervorteil Afa p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	955	1.284	1.387	1.228	1.776	1.242	1.396	1.739	1.511	1.155	1.168
Absetzbare Kraftstoffkosten	2.832	2.790	2.832	2.727	2.727	3.115	2.714	2.753	2.480	2.014	1.966	2.344
Steuerverlastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	1.133	1.116	1.133	1.091	1.091	1.246	1.085	1.101	992	805	787
Gesamtsteuervorteil Firmenwagen NEU	2.087	2.400	2.519	2.319	2.867	2.487	2.481	2.840	2.503	1.960	1.955	2.815
Änderung jährliche Steuerlast												
Vor-/Nachteil bei Anschaffungskosten	-696	-686	-420	0	0	276	827	1.217	2.048	2.940	4.561	6.568
Vor-/Nachteil bei Kraftstoffkosten	-318	-367	-231	0	0	138	465	745	1.237	1.732	2.725	4.381
Negative Zahl = Vorteil (nach Steuern)	-378	-319	-189	0	0	138	362	472	812	1.208	1.835	2.188
Gelb markiert = Modellannahmen												
Kumuliert über sechs Jahre	-4.175	-4.115	-2.519	0	0	1.658	4.963	7.304	12.290	17.641	27.365	39.411
Steuertent- bzw. Mehrbelastung bei Anschaffungskosten	-1.909	-2.202	-1.387	0	0	828	2.792	4.472	7.419	10.392	16.353	26.285
Steuertent- bzw. Mehrbelastung bei Kraftstoffkosten	-2.265	-1.913	-1.133	0	0	831	2.171	2.832	4.870	7.249	11.012	13.126

d) Steuerlaständerung beim geldwerten Vorteil der Privatnutzung

	Smart fortwo softip (90)	VW Polo Blue Motion (99)	VW Golf Blue Motion (119)	VW Golf Variant TDI (137)	BMW 1er 5-türig 123d (138)	VW Passat Lim. 1,4 TSI (157)	Touran 2,0 TDI DPF (182)	BMW 3er Lim. 335d (200)	Audi A6 Avant 3.0 TDI qu. (227)	MB M 280 CDI 4Matic (254)	BMW X5 E70 4,8i (299)	Porsche Cayenne Turbo (358)
B. Veränderte Ermittlung der geldwerten Vorteile der Privatnutzung von Dienstwagen												
Derzeitige Besteuerung (12% des Listenpreises)												
Anschaffungspreis (Listenpreis)	11.360	16.375	20.625	21.925	31.700	24.625	33.225	44.350	49.050	51.527	69.500	111.711
Steuerbelastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	545	786	990	1.052	1.182	1.595	2.129	2.354	2.473	3.336	5.362
Versteuerung Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte												
geldwerter Vorteil pro Entfernungskm p.a. vom Listenpr. 0,36%												
Entfernung Wohn- und Arbeitsstätte in km 25	1.022	1.474	1.856	1.973	2.853	2.216	2.990	3.992	4.415	4.637	6.255	10.054
Steuerbelastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	409	590	743	789	1.141	887	1.196	1.597	1.766	1.855	2.502
Gesamtsteuerlast für Privatnutzung	954	1.376	1.733	1.842	2.663	2.069	2.791	3.725	4.120	4.328	5.838	9.384
Nach Reform geltende Besteuerung												
Versteuerung bezogen auf den Listenpreis												
Fahrzeugspezifischer Listenpreisfaktor 2009-11	4%	4%	8%	12%	12%	14%	17%	18%	21%	24%	26%	26%
Steuerbelastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	182	262	660	1.052	1.522	1.379	2.259	3.193	4.120	4.947	11.618
Versteuerung Fahrten Wohn- und Arbeitsstätte (differenziert nach CO2-Emissionen)												
Fahrzeugspezifischer Faktor 2009-11	0,20%	0,20%	0,20%	0,36%	0,36%	0,36%	0,50%	0,50%	0,70%	0,70%	0,70%	0,70%
Steuerbelastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	227	328	413	789	1.141	887	1.661	2.218	3.434	3.607	4.865
Gesamte Steuerbelastung für private genutzte D	409	590	1.073	1.842	2.663	2.266	3.921	5.411	7.554	8.553	12.093	19.438
Änderung der jährlichen Steuerbelastung												
Vor-/Nachteil bei Listenpreismethode	-545	-786	-660	0	0	197	1.130	1.685	3.434	4.225	6.255	10.054
Vor-/Nachteil Wohn- und Arbeitsstätte	-364	-524	-330	0	0	197	665	1.064	1.766	2.473	3.892	6.256
Negative Zahl = Vorteil (nach Steuern)	-182	-262	-330	0	0	0	465	621	1.668	1.752	2.363	3.798
Gelb markiert = Modellannahmen												
Kumuliert über sechs Jahre	-3.272	-4.716	-3.960	0	0	1.182	6.778	10.112	20.601	25.351	37.530	60.324
Steuertent- bzw. Mehrbelastung bei Anschaffungskosten	-2.181	-3.144	-1.980	0	0	1.182	3.987	6.386	10.595	14.840	23.352	37.535
Steuertent- bzw. Mehrbelastung bei Kraftstoffkosten	-1.091	-1.572	-1.980	0	0	0	2.791	3.725	10.006	10.512	14.178	22.789

e) Ein ergänzlicher Beitrag aus der TAZ vom 15. Juli 2008

DAS "PRIVILEG" DIENSTWAGEN – AUS BERLIN ULRIKE WINKELMANN

Die SPD will an die Dienstwagen ran. Das ist kein Nebenschauplatz der Steuerdebatte. Es geht um Steuerprivilegien. Es geht um viel Geld. Denn mittlerweile werden rund 70 Prozent der Neuzulassungen gewerblich genutzt. Aus diesem Grund gibt es auch steifen Gegenwind.

Heiligschtes Blechle: Die Pläne des Bundesumweltministers, Steuerprivilegien für Dienstwagen an den CO₂-Verbrauch zu koppeln, erschrecken die Automobilbranche

Da hat eine Freundschaft einen Knacks bekommen. "Ich habe gesagt, E-Klasse hin oder her, wenn sie jetzt nicht langsamer fährt, steige ich aus." Sandra H. ist wütend. Ihre Freundin nahm sie mit auf eine Party, fuhr viel zu schnell und redete dabei unablässig über ihr Auto: eine "E-Klasse", Mercedes. "Dabei gehört die Karre ihr noch nicht einmal. Das ist doch bloß ein Dienstwagen, habe ich ihr gesagt." Seither schweigt die Freundin eisig.

Sandra H. hat etwas missverstanden. Die "E-Klasse" ist nicht bloß ein Dienstwagen, sie ist sogar ein Dienstwagen. Wer von seinem Unternehmen einen Dienstwagen bekommt, fühlt sich damit vor der Masse der Privatautoeigentümer ausgezeichnet. Der Dienstwagen ist die Blech gewordene Wertschätzung des Arbeitgebers. Weil sich in diesem Blech nicht nur der Fahrer, sondern auch der Ruf der Firma spiegeln soll, sind Dienstwagen stets sehr neu und sehr gepflegt.

Die neuesten Autos auf den Autobahnen sind mittlerweile zum großen Teil Dienstwagen. Während der Privatauto- markt in Deutschland schwächelt, wächst die wirtschaftliche Bedeutung des Dienstwagens. 2001 wurden laut Kraft- fahrtbundesamt erstmals über 50 Prozent der Autos auf gewerbliche Halter zugelassen. 2007 waren schon 61,9 Prozent der Pkw-Neuzulassungen gewerblich, nur noch 38,1 Prozent der Autos privat gekauft.

Nicht bei allen gewerblichen Zulassungen handelt es sich allerdings um Dienstwagen: "Tageszulassungen" etwa, wenn ein Auto ganz kurz angemeldet wird, um dann günstig als Gebrauchtwagen verkauft zu werden. Da auch Dienstwagen meist nach etwa 3 Jahren weiterverkauft werden, ist ihr Anteil am Gesamtbestand der Autos nicht ganz so hoch. Der auf das Thema spezialisierte Informationsdienstleister Dataforce schätzt, dass 3,5 Millionen der 46 Millionen Autos in Deutschland steuerlich absetzbare Dienstwagen sind.

Doch wachsen die Firmenflotten laut Dataforce Jahr für Jahr um über 3 Prozent. In den Genuss eines Dienstwagens kommen längst nicht mehr nur Führungskräfte, sondern auch "breite Mitarbeitergruppen", hat die Unternehmensbera- tung PriceWaterhouseCoopers festgestellt. Letzteren werden Dienstwagen gern auch statt einer Gehaltserhöhung ange- boten - das spart Steuern und Sozialabgaben.

Der Bundesumweltminister von der SPD, Sigmar Gabriel, muss es sich also sehr gut überlegen, ob er sich wirklich am Dienstwagen vergreifen will. Seitdem er beabsichtigt, die steuerliche Abzugsfähigkeit von Dienstwagen von ihrem CO₂-Ausstoß abhängig machen zu wollen, befürchten Automarktkenner das Schlimmste.

"Wenn der die Dienstwagenregelung ändern will, kann er BMW und VW auch gleich bitten, ins Ausland zu gehen", raunzt Autowissenschaftler Ferdinand Dudenhöffer von der Fachhochschule Gelsenkirchen.

Schließlich ist der gemeine Dienstwagen deutsch: Die fünf wichtigsten Modelle in den Firmenflotten sind VW Passat Variant, Audi A4 Avant, VW Touran, VW Golf und der Audi A6 Avant, so der "Ratgeber Dienstwagenmanagement 2008" des F.A.Z.-Instituts.

Doch hat Gabriel gar nicht den Handelsvertreter im Audi A4 im Blick. Ihm geht es um den selbstständigen Unterneh- mensberater im CO₂-Monster, etwa dem Porsche Cayenne. Denn als Dienstwagen werden nicht nur die Firmenflotten gezählt. Auch der Werbefachmann, die Anwältin und der Makler können ihre Autos von der Steuer absetzen. Gut ver- dienende Freiberufler zahlen einen hohen Steuersatz, deshalb profitieren sie auch besonders von der Möglichkeit, Dienstwagen als Betriebsausgaben geltend zu machen. Im Effekt bekommt der Makler deshalb seinen 100.000-Euro- Porsche Cayenne fast zum halben Preis - und den Sprit auch und die Garagenmiete noch dazu.

Grundsätzlich können Dinge, die man zum Arbeiten braucht und kauft, von der Steuer abgesetzt werden - das gilt für das Großunternehmen mit seiner Firmenflotte wie für den Anwalt mit seinem Auto. Wenn die Pharmamitarbeiterin ih- re "E-Klasse" ebenso privat nutzt wie der Makler seinen Cayenne, führen die beiden entweder ein Fahrtenbuch oder zahlen, was wahrscheinlicher ist, die "1-Prozent-Steuer". Seit 1996 wird 1 Prozent vom Preis des Autos an Steuern ge- zahlt, damit gilt der Privatnutzen als abgegolten.

Und doch ist die Grenze zwischen Dienstaufwand, der getrost steuermindernd gelten soll, und reinem Privatvergnügen immer umstritten gewesen. Aktuell plant Finanzminister Peer Steinbrück, wegen der Privatnutzung die Mehrwertsteuerersparnis beim Dienstwagen einzuschränken. Der Bundesfinanzhof berichtet vom Werbeunternehmer, der seinen 100.000 DM-Porsche bei einem Jahresumsatz von einer Million D-Mark 1989 nach neun Jahren Prozessierens doch nicht absetzen durfte - der Wagen galt als unangemessen. Als angemessen durchgewinkt wurden in ähnlichen Fällen ein Ferrari für 170.000 Mark und viele teure Mercedesse.

Die Forderung nach einer ökologischen Grenze für die Abzugsfähigkeit von Dienstwagen zielt daher nicht nur wirtschaftlich ins Herz des deutschen Automarkts. Sie findet rechtlich - bislang - eine Grenze darin, dass der Gesetzgeber dem Unternehmer nicht vorschreiben kann, wie er seinen Gewinn erzielt. Wenn dieser meint, beim Kunden nur im Cayenne vorfahren zu können, ist ihm das schwer auszureden.

Der Kölner Steuerrechtler Joachim Lang, der bundesdeutsche Steuergeschichte geschrieben hat, hält es dennoch nicht für ausgeschlossen, die Steuervorteile für Großkarossen aus Klimaschutzgründen zu begrenzen. Lang sagt: "Es bedarf präziser Regeln. Aber es ist möglich."

Quelle: www.taz.de/digitaz/2008/07/15/a0122.nf/text