

## Energie

# Dienstwagenbesteuerung modernisieren: Für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit

Kurzgutachten des Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft  
im Auftrag von Greenpeace



## Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
1 Dienstwagenbesteuerung: Anreiz zur Verschwendung.....	4
1.1 Firmen- und Dienstwagen: eine Bestandsaufnahme.....	4
1.2 Fragwürdige Anreizstrukturen.....	5
1.2.1 Zusätzliche private Nutzung.....	6
1.2.2 Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz.....	7
1.2.3 Hohe Steueranreize für angestellte Dienstwagennutzer .....	8
1.2.4 Staatliche Absatzförderung für die deutsche Auto-Industrie.....	9
1.3 Klimakiller Steueranreiz.....	10
1.4 Kriterien und Optionen einer ökologisch-sozialeren Ausgestaltung.....	11
2 Der Vorschlag von FÖS und Greenpeace.....	13
2.1 CO2-abhängige Absetzbarkeit der Kosten.....	13
2.1.1 Einführung eines CO2-abhängigen Bonus-Malus-Systems.....	13
2.1.2 Schrittweise Absenkung der CO2-Zielwerte .....	14
2.1.3 Sechs Jahre Vertrauensschutz für Erstkäufer.....	14
2.1.4 Beispiele für Be- und Entlastungswirkungen.....	15
2.1.5 Emissionsabhängige Ermittlung der geldwerten Vorteile der Privat- nutzung.....	15
2.1.6 Konstante Besteuerung bei Einhaltung der EU-Ziele.....	16
2.1.7 Tarif gilt für Erstkäufer sechs Jahre .....	16
2.1.8 Folgeänderung bei geldwerten Vorteilen für Fahrt Wohn-/Arbeitsstätte	16
2.1.9 Differenzierung nach CO2-Emissionen auch bei Fahrtenbuchmethode	17
2.2 Zu klärende Fragen.....	17
2.2.1 Bedarf für Sonderregelungen.....	17
2.2.2 Behandlung von Elektrofahrzeugen.....	18
2.2.3 Differenzierte Besteuerung nach Eigenanteil des Dienstwageninhabers .....	18
2.2.4 Rechtliche Zulässigkeit.....	19
3 Auswirkungen im Überblick.....	20
4 Anhang.....	21

Herausgeber: Greenpeace e.V., 22745 Hamburg, Tel. 040/306 18-0, Fax: 040/30618-100, Email: [mail@greenpeace.de](mailto:mail@greenpeace.de)  
 Politische Vertretung Berlin, Marienstr. 19-20, 10117 Berlin, Tel. 030/30 88 99-0, Fax: 030/30 88 99-30,  
 Internet: [www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de)

Autoren: Dr. Anselm Görres, Bettina Meyer (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft FÖS)

## Vorwort

Das heutige System der Besteuerung von Firmen- und Dienstwagen stellt eine versteckte Subvention für Unternehmen, aber auch für gut verdienende Angestellte, Unternehmer und Selbstständige dar. Zugleich begünstigt es insbesondere die Hersteller besonders schwerer, PS-starker und damit klimaschädlicher Pkw und deren Zulieferer.

Es ist höchste Zeit, dass unser Steuersystem nicht privaten Luxus und die Automobil-Industrie fördert, sondern Rahmenbedingungen für einen möglichst raschen Umbau des deutschen Fahrzeugparks in Richtung Klimaschutz setzt.

Damit bekäme die deutsche Autoindustrie endlich die Signale, die sie für den längst fälligen Paradigmenwechsel hin zu leichten, spritarmen und zukunftsfähigen Fahrzeugen noch braucht.

Grundlage für die Besteuerung von Firmen- und Dienstwagen in Deutschland sollte daher sein: Nicht Autohersteller und Dienstwagennutzer sind vor den Zumutungen der Klimapolitik zu schützen, sondern das Klima vor den Zumutungen der Autowelt.

### 1 Dienstwagenbesteuerung: Anreiz zur Verschwendung

#### 1.1 Firmen- und Dienstwagen: eine Bestandsaufnahme

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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup> 2007 brach die Nachfrage der Privatkäufer von Neuwagen 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.<sup>3</sup> Bei „Oberklassewagen“ mit besonders hohen Ver-

bräuchen sowie bei Geländewagen liegt der Firmenwagenanteil an den Neukäufen oft weit über 70 Prozent.

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 steuer-mindernd geltend gemacht werden; die private Nutzung der Dienstwagen wird eher gering und zudem meist nur pauschal besteuert. 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 CO<sub>2</sub> etwa 11 Prozent aller deutschen Klima-Emissionen aus.<sup>4</sup> 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).<sup>5</sup>

<sup>1</sup>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 (gefahrte 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 Schein-arbeitsverhältnisse eingehen und dazu auch Schein-dienstwagen fahren...

<sup>2</sup>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. [www.auto-motor-und-sport.de/news/wirtschaft\_-\_handel/hxcms\_article\_20784\_13987.hbs] [http://de.wikipedia.org/wiki/Tageszulassung]

<sup>3</sup> Aus Steuergründen lohnt es sich meist, Firmenwagen schon vor Ablauf der Abschreibungsfrist (6 Jahre) zu veräußern.

<sup>4</sup> [www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/CO2-emissionen-strassenverkehr.pdf /2005]

<sup>5</sup> Die Jahresfahrleistung aller Pkw liegt heute bei knapp 13.000 km, erfreulicherweise mit abnehmendem Trend: „Heute liegt die durchschnittliche Jahresfahrleistung der

## 1.2 Fragwürdige Anreizstrukturen

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 Vorteilgewährung: 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 Arbeits-

zimmer 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.
- Eher vage definierte Grenzen setzt das Steuerrecht etwa bei der Übernachtung in Luxushotels oder ähnlichen Aufwendungen.<sup>6</sup> 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 Dienstwagenutzung. 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.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> 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...“

<sup>7</sup> So heißt es im Hay Group Firmenwagenreport 2007/08: „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.“ [[http://newsweaver.ie/haygroupgmbh/e\\_article001061897.cfm](http://newsweaver.ie/haygroupgmbh/e_article001061897.cfm)]

*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 sinken.* Quelle ist eine Studie der Dresdner Bank: [[www.steuerberatung-scholz.de/Formulare/Branchenreport](http://www.steuerberatung-scholz.de/Formulare/Branchenreport>Instandhaltung und Reparatur von Kfz.pdf)]

## 6 Dienstwagenbesteuerung: Anreiz zur Verschwendung

- Erhebliche Missbrauchspotentiale gibt es auch bei den im Vergleich zu Pkw meist viel teureren Immobilien. Aber gerade bei „Mobilien“, 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.<sup>8</sup> 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.

### **1.2.1 Zusätzliche private 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 (Listenpreismetho-

<sup>8</sup> 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.

de) 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.

- 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.<sup>9</sup>
- 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 Pauschalermethode.

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

<sup>9</sup> 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 Beschäftigungs- 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.

- 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 sozialversicherungsspflichtig 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.

### **1.2.2 Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz**

Eine größere 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.<sup>10</sup> Auch bei Arbeitnehmern 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.<sup>11</sup>

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.

<sup>10</sup> 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. Bei normalen Arbeitnehmern lohnt es sich im Regelfall, bei der Entfernung zur Arbeitsstätte etwas aufzurunden. Für den Inhaber eines Dienstfahrzeugs lohnt sich das Gegenteil.

<sup>11</sup> 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 [[www.foes.de/de/diskussionspapiere.html](http://www.foes.de/de/diskussionspapiere.html)]

## 8 Dienstwagenbesteuerung: Anreiz zur Verschwendung

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.

### 1.2.3 Hohe Steueranreize für angestellte Dienstwagennutzer

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 Besteue-

rung 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 Selbständige oder Firmeninhaber können sie die sonst als Privatausgaben anfallenden Kosten eines PKW zumindest teilweise als Betriebsausgaben 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 Selbständiger 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?

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 Steuer-

quote 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:<sup>12</sup>

*„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.

### **1.2.4 Staatliche Absatzförderung für die deutsche Auto-Industrie**

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 Automobilsektors 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 ange-

<sup>12</sup> Firmenwagen-Report Deutschland 2007/2008 der Hay Group [nach Dienstwagenmanagement 2008, S. 12, FAZ-Institut ISBN: 978-3-89981-922-9]

## 10 Dienstwagenbesteuerung: Anreiz zur Verschwendung

wiesen 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.<sup>13</sup> 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?

*„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.“*

### 1.3 Klimakiller Steueranreiz

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 teures Modell mit niedrigerem Verbrauch wählen würden.** Ihre Privatnutzungs-

<sup>13</sup> 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.

pauschale 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.<sup>14</sup>

Doch in Deutschland schirmen großzügige steuerliche Regelungen die Nutzer von Firmen- und insbesondere Dienstwagen vor dem vollen Durchschlagen der geschilderten Preiseffekte ab. Da sie neu-

<sup>14</sup> 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“.

erdings 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. 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 Gesamtfahrzeugbestands 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.

#### 1.4 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.
- **Administrative Einfachheit und Effizienz.** Eine ökologisch effizientere und sozial gerechtere Lösung darf nicht zu mehr Bürokratie und Komplexität führen. Damit sind komplizierte Lösungen

## 12 Dienstwagenbesteuerung: Anreiz zur Verschwendung

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

## 2 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.

### 2.1 CO<sub>2</sub>-abhängige Absetzbarkeit der Kosten

**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 Kraftstoffkosten wird in Abhängigkeit vom jeweiligen Pkw-Modell modifiziert, um den Betrieben starke Anreize zum Kauf von Fahrzeugen mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten zu geben.

#### 2.1.1 Einführung eines CO<sub>2</sub>-abhängigen Bonus-Malus-Systems

Die steuerliche Anrechnung der Anschaffungs- und der Kraftstoffkosten von Firmenwagen wird mit einem „**CO<sub>2</sub>-Absetzbarkeitsfaktor**“ versehen. Grundprinzip ist eine Absetzbarkeit, die sich am jeweils geltenden CO<sub>2</sub>-Zielwert orientiert.

- Für Pkw, die im Jahr der Anschaffung im dann geltenden Zielkorridor der CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen, können Anschaffungskosten wie laufender Verbrauch wie bisher in voller Höhe geltend gemacht werden.
- Für PKW mit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionswerten wird die Absetzbarkeit umso geringer, je höher sie über dem CO<sub>2</sub>-Zielwert in CO<sub>2</sub>/km liegen.
- Für PKW, die geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweisen als der jeweilige Zielwert, können die Anschaffungs- und Kraftstoffkosten zu mehr als 100 Prozent als Betriebsausgaben von der Steuer abgesetzt werden.

Der Halter eines PKW mit 120 g CO<sub>2</sub>-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!**

Eine weitere gute Nachricht: Fahrzeuge, die mit alternativen Antriebssystemen wie z.B. Erdgas, Hybrid, Elektro oder Wasserstoff unterdurchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen erreichen, kommen durch die Anwendung entsprechend hoher CO<sub>2</sub>-Absetzbarkeitsfaktoren gewissermaßen automatisch in den Genuss angemessener steuerlicher Förderung.

CO <sub>2</sub> -abhängige Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Kraftstoffkosten				
Pkw-Kennzahlen		CO <sub>2</sub> -Absetzbarkeitsfaktoren		
CO <sub>2</sub> -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.				

### 2.1.2 Schrittweise Absenkung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte

Die CO<sub>2</sub>-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 Tabelle oben).

**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 CO<sub>2</sub>-Emissionen sind. Da die Besteuerung eines Pkws von dessen individuellen CO<sub>2</sub>-Werten abhängt, muss der Kraftstoffverbrauch für jeden Pkw individuell erfasst werden.<sup>15</sup> Eine Erfassung der gefahrenen Kilometer ist für unser Konzept jedoch nicht zwingend.

### 2.1.3 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 CO<sub>2</sub>-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

<sup>15</sup>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.

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.

### 2.1.4 Beispiele für Be- und Entlastungswirkungen

Für ausgewählte Fahrzeuge im Spektrum von CO<sub>2</sub>-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.

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.

### 2.1.5 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.

**Reformvorschlag:** Künftig wird in Anlehnung an die in Großbritannien mit großem Erfolg umgesetzte Reform der zu versteuernde Prozentwert des Listenpreises wie folgt nach CO<sub>2</sub>-Emissionen differenziert:

CO <sub>2</sub> -abhängige Staffelung des geldwerten Vorteils				
CO <sub>2</sub> -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

### 2.1.6 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von 140 g/km weiterhin mit 12 Prozent des Listenpreises versteuert werden. Wer einen Dienstwagen mit CO<sub>2</sub>-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.

### 2.1.7 Tarif gilt für Erstkäufer sechs Jahre

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 CO<sub>2</sub>-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.

### 2.1.8 Folgeänderung bei geldwerten Vorteilen für Fahrt Wohn-/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 CO<sub>2</sub>-Emissionen gestaffelt werden. Denkbar wäre in Anlehnung an die CO<sub>2</sub>-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	<b>0,36% des Listenpreises (Status quo)</b>
>160-200 g/km	0,5% des Listenpreises
>200 g/km	0,7% des Listenpreises

- Für Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen würde ein höherer geldwerter Vorteil und damit höhere Steuern angerechnet (rötlicher Bereich).
- Für PKW mit geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen würde ein geringerer geldwerter Vorteil und damit geringere Steuern angerechnet (grüner Bereich der Tabelle).

### 2.1.9 Differenzierung nach CO<sub>2</sub>-Emissionen auch bei Fahrtenbuchmethode

Damit Nutzer von PKW mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht von der Listenpreis- auf die Fahrtenbuchmethode ausweichen, ist auch bei der Fahrtenbuchmethode eine Differenzierung nach den CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen steuerlich besser gestellt als bisher, indem der geldwerte Vorteil nur zu 80 Prozent zu versteuern ist, während er für PKW mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu 120 bzw. 150 Prozent gewichtet wird und die Besteuerung entsprechend höher ausfällt.

## 2.2 Zu klärende Fragen

### 2.2.1 Bedarf für Sonderregelungen

Wie jeder neue Vorschlag wirft auch unserer Klärungs- und gewiss auch Regelungsbedarf in Randbereichen auf. So könnte 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Werten sämtliche Kosten ohne jegliche Obergrenze abgesetzt werden, etwa wenn es sich um handgearbeitete Liebhabermodelle handelt. Generell sollte in jeder CO<sub>2</sub>-Klasse eine Kapfungsgrenze definiert werden, die sich am Durchschnitt der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Klasse liegen.

Näher zu prüfen ist, ob und ggf. wie für Transportzwecke eingesetzte Fahrzeuge etwas schwächere Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionen gestellt werden. Hierbei könnte an die Unterscheidung im Rahmen der Kfz-Steuer angeknüpft werden, bei der zu Transportzwecken eingesetzte Fahrzeuge der steuerlich günstigeren Gewichtbesteuerung wie LKW unterliegen. Voraussetzung ist ein besonderer Kasten-aufbau hinter den Vordersitzen sowie verstärkte Achsen, Bereifung und Motoren.<sup>16</sup> Die Hersteller machen dies durch Zusätze in der Modellbezeichnung, wie "Caddy",

<sup>16</sup> Für Rechtsprechung zu der Frage, welche Pkw die Gewichtbesteuerung in Anspruch nehmen dürfen siehe [www.haufe.de/steuern/newsDetails?newsID=1216189948.28&chorid=00560203](http://www.haufe.de/steuern/newsDetails?newsID=1216189948.28&chorid=00560203)  
[www.kfz-steuer.de/kfz-steuer\\_az-viib33305.php](http://www.kfz-steuer.de/kfz-steuer_az-viib33305.php)

"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 der Reformvorschlag auf Firmen-PKW zielt.

### **2.2.2 Behandlung von Elektrofahrzeugen**

Die künftige verkehrssteuerliche Behandlung von Elektrofahrzeugen dürfte bald Gegenstand intensiver Diskussionen werden, übrigens auch mit Blick auf die Mineralölsteuer. Manche Hersteller scheinen sich in der hoffentlich naiven Hoffnung zu wiegen, dass künftige Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen völlig kostenfrei fahren können, weil Strom ja kein Mineralöl ist. Mit Blick auf alle alternativen Antriebe muss die Politik bald deutlichen machen, welchen Teil der heutigen Mineralölsteuern sie als klimabezogen, und welchen als Kostenbeitrag zur Verkehrsinfrastruktur sieht. Letzteren müssten dann nämlich auch Bio- oder Elektrofahrzeuge entrichten – egal auf welchem Weg.

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 CO<sub>2</sub>-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.

### **2.2.3 Differenzierte Besteuerung nach Eigenanteil des Dienstwageninhabers**

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Werten sämtliche Kosten ohne jegliche Obergrenze abgesetzt werden, etwa wenn es sich um handgearbeitete Liebhabermodelle handelt. Generell sollte in jeder CO<sub>2</sub>-Klasse eine Kappungsgrenze definiert werden, die sich am Durchschnitt der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Klasse liegen.

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 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.

### **2.2.4 Rechtliche Zulässigkeit**

Mit der Nutzung von Dienstwagen sind auch Vorteile verbunden, die nicht unmittelbar der Gewinnerzielung dienen. Es handelt sich um sogenannte gemischte Aufwendungen. Deshalb benennt etwa § 4 Abs. 5 Einkommensteuergesetz (EStG) 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.

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.

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

### 3 Auswirkungen im Überblick

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.

Um die Gesamtwirkungen für die Steuerlast des Betriebes wie für die private Einkommenssteuerlast des Dienstwagennutzers abzubilden, haben wir für drei Fahrzeuge beide Effekte nebeneinandergestellt.

Die Entlastung (nach Steuern!) beim Polo beträgt sowohl im betrieblichen wie im privaten Bereich jeweils rund 800 Euro. Die Mehrbelastung beim BMW liegt in beiden Fällen deutlich über 5.000 Euro.

Eine volkswirtschaftliche Abschätzung konnte in diesem Diskussionspapier noch nicht erfolgen. Wir können lediglich ein Grobschätzung vorlegen. Wir sind aber überzeugt, dass eine Reform der Dienstwagenbesteuerung positive Emissionsminderungen auslösen kann, die sich mit anderen, schon viel länger diskutierten oder schon erreichten Maßnahmen (Tempolimit, Reform der Kfz-Steuer, Ökosteuer) durchaus messen können.

### Schätzung der Veränderungen bei den Steuereinnahmen:

- Mehreinnahmen bei Körperschaft-, Gewerbe- und Einkommensteuer durch eine Reform der Firmenwagensteuer: ca. 2-3 Mrd. Euro.
- Mehreinnahmen bei Einkommensteuer durch höheren geldwerten Vorteil: ca. 0,5 – 1 Mrd. Euro.

### Schätzung der Minderung bei den CO2-Emissionen:

- Minderung um rund 5-10 Mio. Tonnen pro Jahr (entspricht 5-10% der Emissionen des Pkw-Verkehrs in Deutschland).

### 4 Anhang

#### Ermittlung des Steuervorteils bei Firmenwagen

	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)	
CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km	90	99	119	137	138	157	182	200	227	254	299	358	
Norm-Spritverbrauch im Drittmix 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	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	
<b>A. Andere Besteuerung der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen</b>													
<b>Derzeitige Besteuerung</b>													
<b>Steuervorteil Anschaffungskosten</b>													
Mehrwertsteuer in Prozent 19%													
Vereinfachende Annahme: Kaufpreis = Listenpreis													
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	15.646
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	6.258
<b>Steuervorteil Kraftstoffkosten</b>													
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	
Steuerentlastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	755	797	944	1.091	1.091	1.384	1.447	1.573	1.804	2.014	2.622	3.125
<b>Gesamtsteuervorteil Firmenwagen ALT</b>	<b>1.392</b>	<b>1.714</b>	<b>2.099</b>	<b>2.319</b>	<b>2.867</b>	<b>2.764</b>	<b>3.309</b>	<b>4.058</b>	<b>4.552</b>	<b>4.900</b>	<b>6.515</b>	<b>9.384</b>	
<b>Nach Reform geltende Besteuerung</b>													
Fahrzeugspezifischer Bonus/Malus 2009-11	150%	140%	120%	100%	100%	90%	75%	70%	55%	40%	30%	30%	
<b>Absetzbare Afa auf Anschaffungskosten</b>	<b>2.387</b>	<b>3.211</b>	<b>3.466</b>	<b>3.071</b>	<b>4.440</b>	<b>3.104</b>	<b>3.490</b>	<b>4.348</b>	<b>3.778</b>	<b>2.887</b>	<b>2.920</b>	<b>4.694</b>	
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	1.877
<b>Absetzbare Kraftstoffkosten</b>	<b>2.832</b>	<b>2.790</b>	<b>2.832</b>	<b>2.727</b>	<b>2.727</b>	<b>3.115</b>	<b>2.714</b>	<b>2.753</b>	<b>2.480</b>	<b>2.014</b>	<b>1.966</b>	<b>2.344</b>	
Steuerentlastung p.a. bei Grenzsteuersatz	40%	1.133	1.116	1.133	1.091	1.091	1.246	1.085	1.101	992	805	787	938
<b>Gesamtsteuervorteil Firmenwagen NEU</b>	<b>2.087</b>	<b>2.400</b>	<b>2.519</b>	<b>2.319</b>	<b>2.867</b>	<b>2.487</b>	<b>2.481</b>	<b>2.840</b>	<b>2.503</b>	<b>1.960</b>	<b>1.955</b>	<b>2.815</b>	
<b>Änderung jährliche Steuerlast</b>													
Vor-/Nachteil bei Anschaffungskosten	-696	-686	-420	0	0	276	827	1.217	2.048	2.940	4.561	6.568	
Vor-/Nachteil bei Anschaffungskosten	-318	-367	-231	0	0	138	465	745	1.237	1.732	2.725	4.381	
Vor-/Nachteil bei Kraftstoffkosten	-378	-319	-189	0	0	138	362	472	812	1.208	1.835	2.188	
<b>Negative Zahl = Vorteil (nach Steuern)</b>													
Gelb markiert = Modellannahmen													
<b>Kumuliert über sechs Jahre</b>	<b>-4.175</b>	<b>-4.115</b>	<b>-2.519</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.658</b>	<b>4.963</b>	<b>7.304</b>	<b>12.290</b>	<b>17.641</b>	<b>27.365</b>	<b>39.411</b>	
Steuerent- bzw. Mehrbelastung bei Ansch	-1.909	-2.202	-1.387	0	0	828	2.792	4.472	7.419	10.392	16.353	26.285	
Steuerent- bzw. Mehrbelastung bei Kraftst	-2.265	-1.913	-1.133	0	0	831	2.171	2.832	4.870	7.249	11.012	13.126	

#### Steuerlaständerung beim geldwerten Vorteil

	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>B. Veränderte Ermittlung der geldwerten Vorteile der Privatnutzung von Dienstwagen</b>													
<b>Derzeitige Besteuerung (12% des Listenpreises)</b>													
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	1.522	1.182	1.595	2.129	2.354	3.336	5.362	
<b>Versteuerung Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte</b>													
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	4.022
<b>Gesamtsteuerlast für Privatnutzung</b>	<b>954</b>	<b>1.376</b>	<b>1.733</b>	<b>1.842</b>	<b>2.663</b>	<b>2.069</b>	<b>2.791</b>	<b>3.725</b>	<b>4.120</b>	<b>4.328</b>	<b>5.838</b>	<b>9.384</b>	
<b>Nach Reform geltende Besteuerung</b>													
<b>Versteuerung bezogen auf den Listenpreis</b>													
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	
<b>Versteuerung Fahrten Wohn- und Arbeitsstätte (differenziert nach CO<sub>2</sub>-Emissionen)</b>													
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	7.820
<b>Gesamte Steuerbelastung für private genutzte D</b>	<b>409</b>	<b>590</b>	<b>1.073</b>	<b>1.842</b>	<b>2.663</b>	<b>2.266</b>	<b>3.921</b>	<b>5.411</b>	<b>7.554</b>	<b>8.553</b>	<b>12.093</b>	<b>19.438</b>	
<b>Änderung der jährlichen Steuerbelastung</b>													
Vor-/Nachteil bei Listenpreismethode	-545	-786	-660	0	0	197	1.130	1.685	3.434	4.225	6.255	10.054	
Vor-/Nachteil bei Listenpreismethode	-364	-524	-330	0	0	197	665	1.064	1.766	2.473	3.892	6.256	
Vor-/Nachteil Wohn- und Arbeitsstätte	-182	-262	-330	0	0	0	465	621	1.668	1.752	2.363	3.798	
<b>Negative Zahl = Vorteil (nach Steuern)</b>													
Gelb markiert = Modellannahmen													
<b>Kumuliert über sechs Jahre</b>	<b>-3.272</b>	<b>-4.716</b>	<b>-3.960</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.182</b>	<b>6.778</b>	<b>10.112</b>	<b>20.601</b>	<b>25.351</b>	<b>37.530</b>	<b>60.324</b>	
Steuerent- bzw. Mehrbelastung bei Ansch	-2.181	-3.144	-1.980	0	0	1.182	3.987	6.386	10.595	14.840	23.352	37.535	
Steuerent- bzw. Mehrbelastung bei Kraftst	-1.091	-1.572	-1.980	0	0	0	2.791	3.725	10.006	10.512	14.178	22.789	

## 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.



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.



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.**



### **Greenpeace fordert:**

- Einführung des vorliegenden Reformkonzeptes für die Firmen- und Dienstwagenbesteuerung zum 1. Januar 2009.
- Umweltbewusste Unternehmer sollten schon jetzt ihren Fuhrpark auf sparsame Fahrzeuge umstellen.
- Überschüsse aus der Reform sollen u.a. zur Einführung eines ermäßigten Mehrwertsteuersatzes von 7 Prozent im Schienenfernverkehr verwendet werden.

**Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich, politisch und finanziell unabhängig und nimmt keine Gelder von Regierungen, Parteien oder der Industrie.**

**Greenpeace e.V., Große Elbstraße 39, 22767 Hamburg, Tel. (040) 306 18-0  
[www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de)**