

# Spriffresser auf Steuerkosten

## Warum wir eine moderne Dienstwagenbesteuerung für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit brauchen

**Unternehmen können bisher die Kosten besonders klimaschädlicher Firmenwagen vollständig abschreiben. Die Steuerzahler subventionieren diese Spriffresser so jährlich mit Milliarden. Anreize zur Nutzung sparsamer und umweltverträglicherer Dienstwagen fehlen. Greenpeace fordert eine Reform der Dienstwagenbesteuerung, die Kauf und Nutzung sparsamer Pkw belohnt, und die Kosten von klimaschädlichen Pkw den Verursachern anlastet.**

Der Anteil besonders schwerer, leistungsstarker und spriffressender Pkw in deutschen Firmenflotten wächst von Jahr zu Jahr<sup>1</sup>. Mehr als zwei Drittel der Neufahrzeuge mit über 200 PS werden an Unternehmen und Selbständige ausgeliefert, rund 70 Prozent der Produktion klimaschädlicher Limousinen und Geländewagen für den deutschen Markt werden gewerblich zugelassen. Viele Topmodelle deutscher Hersteller, wie der Audi Q7 4.2 SFI quattro (350 PS, 317g CO<sub>2</sub>/km) oder der Maybach 62 von Daimler (550 PS, 383g CO<sub>2</sub>/km) wurden in den vergangenen Jahren sogar zu hundert Prozent an Firmenkunden verkauft.<sup>2</sup>

### Spriffresser auf Steuerkosten

Für alle Firmenwagen gilt zurzeit: unabhängig vom Kaufpreis oder der Menge an Kraftstoff, die sie in ihren Motoren verbrennen. Die Anschaffungskosten können über sechs Jahre, die Spriffkosten der Fahrzeuge jährlich in voller Höhe von der Steuer abgesetzt werden. Hinzu kommt, dass PS-starke Dienstwagen in vielen Unternehmen die Gehaltserhöhung ersetzen.

<sup>1</sup>2007 wurden laut Kraftfahrt-Bundesamt 61,9 % der NeupKW auf gewerbliche Halter zugelassen.

<sup>2</sup> Kraftfahrt-Bundesamt: Neuzulassungen von Pkw 2005 nach Herstellern und ausgewählten Merkmalen. in: KBA-Sonderheft 1, Reihe 3 (2005)

Damit verbundene höhere Sozialabgaben fehlen, die Abschreibungen sorgen für ein Minus bei den Einnahmen. So entgehen dem Staat Jahr für Jahr Milliarden Euro an Steuern und Sozialabgaben.

Ein Rechenbeispiel: Würde Finanzminister Peer Steinbrück (SPD) heute die volle Absetzbarkeit der Spriffkosten auf einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 140g pro Kilometer beschränken, könnte er sich über Mehreinnahmen in Höhe von über 3,5 Milliarden Euro freuen. Doch so holt sich der Staat das fehlende Geld über die Finanzämter: Jeder Steuerzahler subventioniert jährlich mit mehr als 132 Euro die Spriffresser der Firmen.

Selbst Unternehmen mit Millionengewinnen holen sich so oft mehr als 60 Prozent der Anschaffungskosten ihrer Pkw über ihre Steuerabschreibungen von der Allgemeinheit zurück.



**Porsche Cayenne GTS M6 als Klimaschwein**

Preis: 76.725 €, Verbrauch 15,1 Liter/100 km  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer: 361 g  
Steuersubvention als Dienstwagen: 48.085 €

Foto: Bente Stachowske/Greenpeace

Für die Autoindustrie bleiben Spriffresser damit ein gutes Geschäft. Deshalb bauen BMW, Daimler und Co. mit Unterstützung des Steuerzahlers weiter übermotorisierte, zu schwere und klimaschädliche Autos für den deutschen Markt.

### Spendenkonto

Postbank, KTO: 2 061 206, BLZ: 200 100 20

Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabsatzfähig.

## Klimafreundliche Firmenwagen sollen belohnt werden

Die bisherige Regelung zur Dienstwagenbesteuerung ist klimaschädlich und ungerecht. Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) hat für Greenpeace ein Reform-Konzept entwickelt, das Klimaschutz und mehr Steuergerechtigkeit als Grundlage hat:

Für neue Firmenwagen mit einem hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß können die Anschaffungs- und Kraftstoffkosten in Zukunft vom Unternehmen nur noch begrenzt von der Steuer abgesetzt werden.

Fahrzeuge mit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoß werden vom Staat steuerlich gefördert, indem diese Kosten zu mehr als 100 Pro-

zent als Betriebsausgaben von der Steuer abgesetzt werden können.

Für Fahrzeuge, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß zwischen 130 und 140 g/km liegt, bleibt die Besteuerung in der ersten Reform-Stufe von 2009-2011 unverändert.

2012 und 2014 wird der jeweilige Absetzbarkeitsfaktor für einen bestimmten CO<sub>2</sub>-Ausstoß jeweils um zehn Prozentpunkte vermindert (s. Tabelle unten). Damit ist der Anreiz da, auch in Zukunft möglichst sparsame Firmenwagen anzuschaffen.

Unternehmen, die ihren Fuhrpark heute schon auf Sprintspar-Pkw umgestellt haben, oder dies für die nächste Zeit planen, sind damit klare Gewinner der Reform.

### Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Kraftstoffkosten

CO <sub>2</sub> -Emissionen		Verbrauch in l/ 100 km	CO <sub>2</sub> -Absetzbarkeitsfaktoren		
			1. Stufe 2009-2011	2. Stufe 2012-2013	3. Stufe 2014-2015
Bis	<b>60</b> g/km	2,5			140%
>	60 - <b>70</b> g/km	2,9		150%	130%
>	70 - <b>80</b> g/km	3,3		140%	120%
>	80 - <b>90</b> g/km	3,8	150%	130%	110%
>	90 - <b>100</b> g/km	4,2	140%	120%	<b>100%</b>
>	100 - <b>110</b> g/km	4,6	130%	110%	95%
>	110 - <b>120</b> g/km	5,0	120%	<b>100%</b>	90%
>	120 - <b>130</b> g/km	5,4	110%	95%	85%
>	130 - <b>140</b> g/km	5,8	<b>100%</b>	90%	80%
>	140 - <b>150</b> g/km	6,3	95%	85%	75%
>	150 - <b>160</b> g/km	6,7	90%	80%	70%
>	160 - <b>170</b> g/km	7,1	85%	75%	65%
>	170 - <b>180</b> g/km	7,5	80%	70%	60%
>	180 - <b>190</b> g/km	7,9	75%	65%	55%
>	190 - <b>200</b> g/km	8,3	70%	60%	50%
>	200 - <b>210</b> g/km	8,8	65%	55%	45%
>	210 - <b>220</b> g/km	9,2	60%	50%	40%
>	220 - <b>230</b> g/km	9,6	55%	45%	35%
>	230 - <b>240</b> g/km	10,0	50%	40%	30%
>	240 - <b>250</b> g/km	10,4	45%	35%	25%
>	250 - <b>260</b> g/km	10,8	40%	30%	20%
>	260 - <b>270</b> g/km	11,3	35%	25%	15%
>	270 g/km	> 11,3	30%	20%	10%

dunkelgrau markiert: Gewinner ggü. heutiger Besteuerung

hellgrau markiert: Verlierer ggü. heutiger Besteuerung

Lesebeispiel: Ist der Zielwert, bei dem 100% der Kosten von Firmenwagen abgesetzt werden können, bei 120 g/km festgelegt (Stufe 2), können für einen Firmenwagen mit unter 100 g/km die Kosten zu 120% geltend gemacht werden. Für einen Pkw mit 230-240 g/km können nur noch 40% der Kosten abgesetzt werden.

## Wie Klimaschutz zum geldwerten Vorteil wird

Rund 60 Prozent der Firmenfahrzeuge in Deutschland werden anteilig oder ausschließlich privat genutzt<sup>3</sup>. Diese Nutzung des Dienstwagens muss vom Arbeitnehmer als geldwerter Vorteil versteuert werden. Bei der am häufigsten angewandten Listenpreismethode wird der geldwerte Vorteil pauschal auf ein Prozent des inländischen Listenpreises pro Monat angesetzt, d.h. pro Jahr sind es entsprechend 12 Prozent. Bisher besteht für den Arbeitnehmer kein steuerlicher Anreiz, sich für einen sparsamen Dienstwagen zu entscheiden.

Das Reform-Modell setzt auch hier Anreize zur Nutzung eines möglichst sparsamen Pkw. Wie bei den Abschreibungs-

möglichkeiten für Unternehmen, so orientiert sich auch der zu versteuernde Prozentwert des Listenpreises am CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs. Wer einen sparsameren Dienstwagen fährt, muss in Zukunft einen verminderten geldwerten Vorteil versteuern – und hat am Ende mehr Geld auf dem Konto (s. Tabelle unten).

Fahrer von Fahrzeugen mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen in entsprechenden Stufen in Abhängigkeit von den Emissionen einen erhöhten Prozentsatz als geldwerten Vorteil versteuern.

Auch bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils gilt: 2012 und 2014 werden die Werte für Neuwagen verschärft. Fahrzeuge im Bestand eines Unternehmens unterliegen in diesem Zeitraum allerdings keiner Verschärfung der Zielwerte.

Besteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung					
Jährlich zu versteuernder Prozentwert des Listenpreises					
CO <sub>2</sub> -Emissionen		Verbrauch in l/ 100 km	1. Stufe 2009-2011	2. Stufe 2012-2013	3. Stufe 2014-2015
Bis	60 g/km	2,3			4%
>	60 - 70 g/km	2,7			6%
>	70 - 80 g/km	3,1		4%	8%
>	80 - 90 g/km	3,5		6%	10%
>	90 - 100 g/km	4,0	4%	8%	12%
>	100 - 110 g/km	4,4	6%	10%	13%
>	110 - 120 g/km	4,8	8%	12%	14%
>	120 - 130 g/km	5,2	10%	13%	15%
>	130 - 140 g/km	5,6	12%	14%	16%
>	140 - 150 g/km	6,0	13%	15%	17%
>	150 - 160 g/km	6,5	14%	16%	18%
>	160 - 170 g/km	6,9	15%	17%	19%
>	170 - 180 g/km	7,3	16%	18%	20%
>	180 - 190 g/km	7,7	17%	19%	21%
>	190 - 200 g/km	8,1	18%	20%	22%
>	200 - 210 g/km	8,5	19%	21%	23%
>	210 - 220 g/km	9,0	20%	22%	24%
>	220 - 230 g/km	9,4	21%	23%	25%
>	230 - 240 g/km	9,8	22%	24%	26%
>	240 - 250 g/km	10,2	23%	25%	27%
>	250 - 260 g/km	10,6	24%	26%	28%
>	260 - 270 g/km	11,0	25%	27%	29%
>	270 g/km	> 11,0	26%	28%	30%

dunkelgrau markiert: Gewinner ggü. heutiger Besteuerung geldwerter Vorteile  
hellgrau markiert: Verlierer ggü. heutiger Besteuerung geldwerter Vorteile

<sup>3</sup>aktuelle Angabe von Dataforce

## Gewinner und Verlierer des Reformkonzeptes

Was bringt das neue Modell dem Unternehmen, was dem Dienstwagennutzer? Drei Beispiele besonders beliebter Fahrzeuge<sup>4</sup>:

<b>Polo</b>	16.375 €, Verbrauch 3,8 l/100km 99g CO <sub>2</sub> /km
<b>Passat</b>	24.625 €, Verbrauch 6,6 l/100km 157g CO <sub>2</sub> /km
<b>X5</b>	69.500 €, Verbrauch 12,5 l/100km 299g CO <sub>2</sub> /km

Vergleich der Steuervorteile bei Sprit- und Anschaffungskosten pro Jahr für das Unternehmen		
	aktuell	nach Reform
<b>VW Polo</b> Blue motion	2.040 €	2.856 € [+ 816 €]
<b>VW Passat</b> Limousine 1,4 TSI	3.289 €	2.960 € [- 329 €]
<b>BMW X5</b> E70 4,8i	7.753 €	2.326 € [- 5427 €]

[+ Entlastung für Spritsparer]

Vergleich der Steuerbelastung pro Jahr für den Dienstwagennutzer, inkl. Fahrten zum Arbeitsplatz (25 km)		
	aktuell	nach Reform
<b>VW Polo</b> Blue motion	1.376 €	590 € [+ 786 €]
<b>VW Passat</b> Limousine 1,4 TSI	2.069 €	2.266 € [- 197 €]
<b>BMW X5</b> E70 4,8i	5.838 €	12.093 € [- 6.266 €]

[+ Entlastung für Spritsparer]

<sup>4</sup>Das Unternehmen setzt zum Grenzsteuersatz von 40 Prozent ab, Abschreibung über sechs Jahre. Annahmen: für die Fahrleistung 30.000 km jährlich, für den Spritpreis 1,60€/l

## Premiumfahrzeuge – Türöffner für mehr Klimaschutz beim Auto

Premiumfahrzeuge werden als Firmenwagen besonders viel gefahren und haben dadurch einen überproportionalen Anteil an Spritverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Gleichzeitig gelten sie als Technologieträger der deutschen Autoindustrie. Bei ihnen werden Innovationen eingeführt – oder blockiert. Denn noch verdient die Autoindustrie gut an überkommenen Konzepten und scheut die Kosten der Umstellung auf klimafreundlichere Autos.

Doch die Premiumklasse muss auch beim Spritsparen vorangehen. Eine moderne Dienstwagenbesteuerung schafft die Rahmenbedingungen für intelligente, leichte und umweltverträglichere Pkw.

Der Firmenwagenmarkt von heute ist der Gebrauchswagenmarkt von morgen – denn Firmenfahrzeuge bleiben nur kurze Zeit im Bestand der Unternehmen und bestimmen so wesentlich den zukünftigen Fahrzeugbestand. Anreize für sparsame Firmenwagen sind damit ein Schlüssel für mehr Klimaschutz im gesamten Autoverkehr.

### Greenpeace fordert:

- Einführung des Reformkonzeptes 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.

### Lesetipp:

- „Dienstwagenbesteuerung modernisieren: Für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit“, FÖS 2008. Download unter: [www.greenpeace.de/verkehr](http://www.greenpeace.de/verkehr)