

## **Antrag**

**der Abgeordneten Lisa Paus, Dr. Thomas Gambke, Britta Haßelmann, Dr. Gerhard Schick, Fritz Kuhn, Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Birgitt Bender, Alexander Bonde, Hans-Josef Fell, Katrin Göring-Eckardt, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Sven-Christian Kindler, Maria Klein-Schmeink, Sylvia Kotting-Uhl, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Hermann Ott, Tabea Rößner, Elisabeth Scharfenberg, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Dr. Harald Terpe, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Josef Philip Winkler und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Dienstwagenprivileg abbauen und Besteuerung CO<sub>2</sub>-effizient ausrichten**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Dienstwagen haben einen großen Anteil an den Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland. So lag der Anteil von Geschäftswagen bei Neuzulassungen selbst in dem von Wirtschaftskrise und Abwrackprämie geprägten Jahr 2009 bei über 50 Prozent. Dienstwagen werden häufig nach relativ kurzer Zeit weiterverkauft und haben so einen entscheidenden Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt. Sie können daher Vorreiter sein bei der Verbreitung verbrauchsärmerer Fahrzeuge in Deutschland. Das gilt insbesondere für den Bereich der gehobenen Mittel- und Oberklasse, in dem der Anteil der Geschäftswagen sogar 85 Prozent erreicht. Das Steuerrecht soll beim Wandel hin zu einem energieeffizienten und modernen Automobilsektor Unterstützung leisten, indem es Anreize für mehr Nachfrage nach spritsparenden Pkw setzt.

Orientiert sich die steuerliche Behandlung von Geschäftsfahrzeugen an Energieeffizienzkriterien, kann auch das Dienstwagenprivileg, also die steuerlichen Vorteile bei Dienstwagen, abgebaut werden. Denn teurere Modelle führen nicht nur tendenziell zu höheren steuerlichen Vorteilen, sondern sind auch diejenigen, die mehr Kraftstoff verbrauchen und klimaschädlicher sind. Reduzieren sich deren steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten, muss die Allgemeinheit weniger für teure und spritschluckende Pkw aufkommen.

Dienstwagen sind in vielen Unternehmen fester Bestandteil der Mitarbeitermotivation und -bezahlung. Sie sind häufig mehr Statussymbol als Transportmittel. Statussymbole deutscher Führungskräfte muss die Allgemeinheit aber nicht steuerlich subventionieren. Deswegen ist auch aus sozialen Gesichtspunkten eine steuerliche Bevorzugung teurer Dienstwagen ungerechtfertigt.

Bei der steuerlichen Behandlung von Dienstwagen gibt es zwei Ansatzpunkte: Die Besteuerung beim Unternehmen und die Besteuerung bei Privatpersonen. Beide sollen geändert werden. Das Grundprinzip dabei lautet: Kosten für Fahrzeuge und ihre private Nutzung bis zu einem Zielwert für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß (an-

fangs 120 g/km, das entspricht 5 Litern Benzin bzw. 4,5 Litern Diesel pro 100 Kilometer) werden steuerlich so behandelt wie heute.

Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß über diesem Zielwert können weniger abgeschrieben werden bzw. die private Nutzung muss höher versteuert werden. Je höher der CO<sub>2</sub>-Ausstoß, desto geringer ist die steuerliche Absetzbarkeit für Unternehmen und desto höher die Versteuerung der privaten Nutzung. Überschreitet der CO<sub>2</sub>-Ausstoß das Doppelte des Zielwertes, so können Dienstwagen von den Unternehmen nicht mehr abgesetzt werden.

Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 60 g/km sollten dabei bis zum 31. Dezember 2015 von der Versteuerung des geldwerten Vorteils bei der Privatnutzung von Dienstwagen komplett befreit werden.

Damit soll ein Lenkungseffekt für die Anschaffung umweltfreundlicherer Dienstwagen erzielt werden. Die Steuermehreinnahmen aufgrund des Vorschlags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind abhängig davon, wie stark der Lenkungseffekt wirkt. Auf der Basis der heutigen Dienstwagenflotten geht die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN von Steuermehreinnahmen von mindestens 3,5 Mrd. Euro aus.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem

- die steuerliche Behandlung von Dienstwagen in Unternehmen so geändert wird, dass sich der Anteil der steuerlich geltend zu machenden Abschreibungen für einen Dienstwagen mit steigendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert und die Absetzbarkeit bei Überschreiten des Doppelten eines Zielwertes entfällt;
- die steuerliche Absetzbarkeit der weiteren Kosten für Dienstwagen, und dabei insbesondere der Kraftstoffkosten, für Unternehmen so geändert werden soll, dass sich der Anteil der steuerlich geltend zu machenden Aufwendungen mit steigendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert und die Absetzbarkeit bei Überschreiten des Doppelten eines Zielwertes entfällt;
- die steuerliche Behandlung der privaten Nutzung (geldwerter Vorteil) von Dienstwagen im Einkommensteuerrecht so geändert werden soll, dass sich die Besteuerung mit steigendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß entsprechend erhöht. Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 60 g/km sollten dabei bis zum 31. Dezember 2015 von der Versteuerung des geldwerten Vorteils komplett befreit werden.

Der CO<sub>2</sub>-Zielwert soll schrittweise abgesenkt werden, und zwar von 120 g/km zum 1. Januar 2012 auf 100 g/km und zum 1. Januar 2015 auf 80 g/km.

Berlin, den 15. Juni 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

### **Begründung**

Um das von der Bundesregierung beschlossene Ziel der Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bis 2020 um 40 Prozent zu erreichen, müssen auch im Verkehrsreich Maßnahmen ergriffen werden, um Umweltbelastungen spürbar zu verringern. Die steuerliche Behandlung von Dienstwagen bietet das Potenzial, einen Anreiz für die Nutzung innovativer, energieeffizienter und schadstoffarmer

Kraftfahrzeuge zu geben. Gegenwärtig werden jedoch weder bei der Absetzbarkeit von Betriebsausgaben noch bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils der privaten Nutzung Unterschiede zwischen emissionsarmen Dienstwagen und Dienstwagen mit hohem Verbrauch gemacht. Eine zeitnahe Umstellung der Dienstwagenbesteuerung ist deswegen notwendig, um deren private und betriebliche Nutzung in ein angemessenes Verhältnis zu den damit verursachten Umweltbelastungen zu stellen. Für die Ankündigung aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, „die Angemessenheit der Besteuerung des geldwerten Vorteils aus der Privatnutzung betrieblicher Fahrzeug überprüfen“, hat die Bundesregierung bisher jedoch auch auf Nachfrage keinen Zeitplan vorgelegt.

Um einen wirkungsvollen Effekt zu erzielen, sind Regelungen notwendig, die auch die Anschaffungskosten berücksichtigen und sowohl bei den Unternehmen (Buchstabe a) als auch bei der Besteuerung der privaten Nutzung (Buchstabe b) ansetzen.

#### a) Besteuerung bei Unternehmen

Das deutsche Steuerrecht unterscheidet nicht zwischen guten und schlechten Kosten. Die Absetzbarkeit von Aufwendungen, die für die Gewinnerzielung erforderlich sind, muss gewährleistet sein. Aber das Steuerrecht ist nicht „blind“, ob die Unternehmensaufwendungen notwendig sind und wie sie sich auswirken. Denn der Gebrauch von Dienstwagen hat Einfluss auf die Umwelt. Insofern kann der Staat die damit verbundenen Kosten für die Gesellschaft bei der Ausgestaltung der steuerlichen Abziehbarkeit berücksichtigen. Dies findet bisher aber keinen Niederschlag im Steuerrecht.

Außerdem sind mit der Nutzung von Dienstwagen auch Vorteile verbunden, die nicht unmittelbar der Gewinnerzielung dienen wie beispielsweise, im Falle von Selbstständigen, der Gebrauch durch den Unternehmer selbst, der auch dienstlich aus Freude am Fahren einen hochwertigen Pkw nutzen will. Insofern handelt es sich um sogenannte gemischte Aufwendungen. Deshalb benennt bereits jetzt der § 4 Absatz 5 des Einkommensteuergesetzes (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.

Deshalb ist es gerechtfertigt, die steuerliche Absetzbarkeit von Dienstwagen an Bedingungen zu koppeln, beispielsweise an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Für die Unternehmen wäre ein Anreiz zum Kauf sparsamerer, emissionsärmerer und damit klimafreundlicherer Pkw gesetzt, wenn sie die Kosten dafür nur bis zu einer bestimmten Verbrauchsobergrenze vollständig als Betriebsaufwendungen absetzen könnten und anschließend die Absetzbarkeit mit zunehmendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß abnimmt. Aktuell entspricht die Abschreibungssumme vollständig dem Anschaffungspreis inklusive aller Sonderausstattungen. Laut AfA-Tabelle (AfA: Absetzung für Abnutzung) können Pkw über sechs Jahre abgeschrieben werden. Hinzu kommt die Abschreibung für die weiteren Kosten.

Konkret sollen die Abschreibungen bis zu einem Zielwert (von anfangs 120 g/km) für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiterhin uneingeschränkt steuerlich geltend gemacht werden können. Liegt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß zwischen dem Zielwert und dem Doppelten des Zielwerts, dann wird ein entsprechender Abschreibungsfaktor gebildet, und zwar als Quotient aus Zielwert und Istwert für die CO<sub>2</sub>-Emission des Dienstwagens. Dieser Abschreibungsfaktor wird auf die Anschaffungskosten des Dienstwagens angewendet und bestimmt den Umfang, in dem diese abgeschrieben werden können. Überschreitet der CO<sub>2</sub>-Ausstoß das Doppelte des Zielwertes, so können Dienstwagen von den Unternehmen nicht mehr abgesetzt werden. Eine solche Regelung ist bürokratiearm sowohl für die Nutzerinnen und Nutzer als auch für die Unternehmen.

Zudem soll die volle steuerliche Absetzbarkeit der weiteren Kosten für Dienstwagen bei einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß oberhalb des Zielwertes gedeckelt werden. Dabei wird analog zur Regelung für die Absetzbarkeit der Anschaffungskosten ein Faktor gebildet und auf die Aufwendungen für die weiteren Kosten angewendet. Überschreitet der CO<sub>2</sub>-Ausstoß das Doppelte des Zielwertes, so können diese Aufwendungen von den Unternehmen nicht mehr abgesetzt werden.

Durch die vorgeschlagene Regelung verringert sich die Abschreibungssumme je nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß ab dem Zielwert von 120 g/km. Beispielsweise können ab 200 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß (entspricht rund 8 l/100 km) nur mehr 60 Prozent der Kosten für einen Dienstwagen abgesetzt werden.

Die Kopplung der Abschreibungsmöglichkeiten an die Klimaschädlichkeit wird mit der vorgeschlagenen Einführung eines Abschreibungsfaktors erreicht. Den Effekt zeigen folgende Beispiele:

Ein typischer deutscher Dienstwagen ist ein 3er-BMW Diesel (325d Limousine) für rund 37 000 Euro Basispreis und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 151 g/km. Der Abschreibungsfaktor errechnet sich durch 120 (Zielwert) dividiert durch 151 (CO<sub>2</sub>-Wert des Fahrzeugs) gleich 79 Prozent anstatt bisher 100 Prozent. Multipliziert mit den Anschaffungskosten ergibt sich eine Abschreibungssumme von rund 29 400 Euro verteilt über die Nutzungsdauer. Ein Unternehmen, das seinem Mitarbeiter einen 3er-BMW Diesel zur Verfügung stellt, könnte künftig also etwa 7 650 Euro weniger steuermindernd abschreiben; bei einem Steuersatz von z. B. rund 30 Prozent einer Kapitalgesellschaft entspräche dies einer Steuer-mehreinnahme von rund 2 300 Euro.

Bei Anschaffungskosten von 115 000 Euro für einen Porsche Cayenne Turbo und einem Istwert für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 270 g/km CO<sub>2</sub> könnten keine Kosten mehr abgeschrieben werden. Ein Unternehmen, das seinem Mitarbeiter einen Porsche Cayenne S zur Verfügung stellt, könnte künftig also 115 000 Euro weniger steuermindernd abschreiben. Bei einem Steuersatz von z. B. rund 30 Prozent einer Kapitalgesellschaft wären also 34 500 Euro mehr Steuern über die Nutzungsdauer fällig.

Liegt der CO<sub>2</sub>-Wert pro Kilometer unter dem Grenzwert von 120 g/km, dann sind 100 Prozent der Anschaffungskosten absetzbar. Beispielsweise würden ein Toyota Prius (CO<sub>2</sub>-Ausstoß 89 g/km) oder ein VW Golf BlueMotion (CO<sub>2</sub>-Ausstoß 99 g/km) steuerlich nicht mehr belastet als bisher. Das gilt für die Anschaffungs- wie für die variablen Kosten.

Bei einem angenommenen durchschnittlichen Verbrauch für Dienstwagen in Deutschland von 7,2 l/100 km (CO<sub>2</sub>-Wert 167 g/km) ergeben sich Steuer-mehreinnahmen in Höhe von rund 1,7 Mrd. Euro aus der Änderung der Abschreibungsbedingungen für Unternehmen. Das ist konservativ gerechnet, da angenommen wird, dass alle Unternehmen – Personen- und Kapitalgesellschaften – einer Gewinnbesteuerung von 30 Prozent unterliegen.

#### b) Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen

Wird der Dienstwagen für Privatfahrten eingesetzt, dann muss der geldwerte Vorteil, der daraus entsteht, entsprechend versteuert werden. Aber auch hier sind die gleichen Überlegungen gerechtfertigt wie bei der Kopplung der steuerlichen Abziehbarkeit von Aufwendungen für einen Dienstwagen im Unternehmen an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bzw. die variablen Kosten. Infolgedessen sollten die Pauschal-methode wie auch die Nachweismethode für die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei der Überlassung eines Dienstwagens zu privaten Zwecken so geändert werden, dass die Besteuerung an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gekoppelt wird. Das würde die Beschäftigten auch veranlassen, ihren Arbeitgeber zum Kauf eines verbrauchsarmen und klimafreundlichen Dienstwagens zu drängen. Beispiel

(hier ohne Berücksichtigung der Nutzung für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte):

Bei einem privat genutzten Dienstwagen (BMW 325d) mit einem Listenpreis von 37 000 Euro und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 151 g/km ergibt sich ein geldwerter Vorteil in Höhe von 12 Prozent multipliziert mit 151 g/km dividiert durch 120 g/km gleich 15,1 Prozent oder knapp 5 600 Euro pro Jahr. Bisher musste der Arbeitnehmer nur 12 Prozent von 37 050 Euro, also etwa 4 450 Euro pro Jahr versteuern. Ein Arbeitnehmer, dem ein solcher BMW zur Verfügung gestellt wird, zahlt also bei einem Grenzsteuersatz von 40 Prozent künftig rund 460 Euro mehr Steuern im Jahr.

Ein befristeter Verzicht auf die Versteuerung des geldwerten Vorteils von Fahrzeugen mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 60 g/km soll einen Anreiz schaffen, um solche besonders umweltfreundlichen Fahrzeuge in den Markt zu bringen. Profitieren würden davon sowohl reine Elektroautos als auch so genannte Plug-In-Hybride, die bis zu 50 Kilometer rein elektrisch fahren und dann einen Verbrennungsmotor zuschalten, der entweder die Batterie während der Fahrt wieder auflädt (Range Extender, z. B. Opel Ampera) oder zusätzlich Kraft auf die Antriebsachse gibt (Parallel-Hybrid, z. B. Toyota Prius Plug-In-Hybrid). Da diese Fahrzeuge in den Anfangsjahren einen deutlich höheren Listenpreis aufweisen werden als vergleichbare Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben, ist eine Förderung bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils notwendig, um einen wirksamen Anreiz für die Nutzung solcher Fahrzeuge als Dienstwagen zu setzen. Gerade Dienstwagen, die häufig während der Arbeitszeit auf firmeneigenen Parkplätzen abgestellt sind, eignen sich aber in besonderer Weise für den elektrischen Antrieb, da sie z. B. in der Mittagszeit mit Solarstrom geladen werden können.

Aufgrund der veränderten Besteuerung des geldwerten Vorteils sind zusätzliche Steuereinnahmen von etwa 1,8 Mrd. Euro zu erwarten. Insgesamt ist mit Steuermehreinnahmen von etwa 3,5 Mrd. Euro infolge der CO<sub>2</sub>-differenzierten steuerlichen Behandlung von Dienstwagen zu rechnen.





