

Antrag

der Abgeordneten Dr. Gerhard Schick, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Kerstin Andreae, Cornelia Behm, Birgitt Bender, Sylvia Kotting-Uhl, Christine Scheel, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Dr. Harald Terpe und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Besteuerung von Dienstwagen CO₂-effizient ausrichten und Privilegien abbauen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Dienstwagen haben einen großen Anteil an den Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland. Laut Verkehrsclub Deutschland sind 60 Prozent der neuen Pkw Geschäftswagen. Diese werden häufig nach relativ kurzer Zeit weiterverkauft und haben so einen entscheidenden Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt. Dienstwagen können 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 Automobilssektor Unterstützung leisten, indem es Anreize für mehr Nachfrage nach spritsparenden Pkw setzt.

Orientiert sich die steuerliche Behandlung von Geschäftsautos 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 CO₂-Ausstoß von 120 g/km (entspricht 5 Litern Benzin bzw. 4,5 Litern Diesel pro 100 Kilometer) werden steuerlich so behandelt wie heute.

Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß zwischen 121 und 240 g/km können weniger abgeschrieben werden bzw. die private Nutzung muss höher versteuert werden. Je höher der CO₂-Ausstoß, desto geringer ist die steuerliche Absetzbarkeit für Unternehmen und desto höher die Versteuerung der privaten Nutzung. Fahr-

zeuge, die mit 240 g/km mehr als das Doppelte des zukünftig erlaubten Durchschnittsgrenzwerts ausstoßen, sollen gar nicht mehr abgeschrieben werden dürfen und die private Nutzung muss voll versteuert werden. Wer also einen spritschluckenden Geländewagen oder ein übermotorisiertes Auto fahren will, soll dies nicht mehr steuerlich gefördert bekommen.

Damit soll ein Lenkungseffekt für die Anschaffung umweltfreundlicherer Dienstwagen erzielt werden. Die Steuermehreinnahmen aufgrund unseres Vorschlags sind abhängig davon, wie stark der Lenkungseffekt wirkt. Auf der Basis der heutigen Dienstwagenflotten gehen wir von Steuermehreinnahmen von mindestens 2,7 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 CO₂-Ausstoß verringert;
- 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 Kraftstoffverbrauch verringert;
- die steuerliche Behandlung der privaten Nutzung (geldwerter Vorteil) von Dienstwagen im Einkommensteuerrecht so geändert werden soll, dass sich die Besteuerung mit steigendem CO₂-Ausstoß entsprechend erhöht.

Der CO₂-Zielwert soll wie beim Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für eine Reform der Kfz-Steuer 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 (siehe auch Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12. März 2008, Bundestagsdrucksache 16/8538).

Berlin, den 14. November 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Begründung

Eine bloße Änderung der Besteuerung des Kraftstoffverbrauchs von Dienstwagen – wie sie von SPD-Umweltpolitikern diskutiert wird – greift zu kurz. Um einen wirkungsvollen Effekt zu erzielen, sind Regelungen notwendig, die auch die Anschaffungskosten berücksichtigen und sowohl bei den Unternehmen (a) als auch bei der Besteuerung der privaten Nutzung (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 Abs. 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 CO₂-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 CO₂-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 120 g/km CO₂-Ausstoß weiterhin uneingeschränkt steuerlich geltend gemacht werden können. Beträgt der CO₂-Ausstoß zwischen 121 und 240 g/km, dann wird ein entsprechender Abschreibungsfaktor gebildet, und zwar als Quotient aus Zielwert und Istwert für die CO₂-Emission des Dienstwagens. Dieser Abschreibungsfaktor wird auf die Anschaffungskosten des Dienstwagens angewendet und bestimmt den Umfang, in dem diese abgeschrieben werden können. Dienstwagen mit mehr als 240 g/km CO₂-Ausstoß sollen gar nicht mehr von der Steuer abgeschrieben werden können. 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 CO₂-Ausstoß von 120 g/km gedeckelt werden. Das entspricht etwa einem Verbrauch von 5 Litern Benzin bzw. 4,5 Litern Diesel/100 km. Danach wird analog zur Regelung für die Absetzbarkeit der Anschaffungskosten ein Faktor gebildet und auf die Aufwendungen für die weiteren Kosten angewendet. Für Dienstwagen mit mehr als 240 g/km CO₂-Ausstoß sollen keine weiteren Kosten mehr absetzbar sein.

Durch die vorgeschlagene Regelung verringert sich die Abschreibungssumme je nach CO₂-Ausstoß ab dem Zielwert von 120 g/km. Beispielsweise können ab 200 g/km CO₂-Ausstoß (entspricht rund 8 l/100 km) nur mehr 60 Prozent der Kosten für einen Dienstwagen abgesetzt werden. Fahrzeuge mit mehr als 240 g/km CO₂-Ausstoß gehen zukünftig bei der Abschreibung leer aus.

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 36 300 Euro Basispreis und einem CO₂-Ausstoß von 164 g/km. Der Abschreibungsfaktor errechnet sich durch 120 (Zielwert) dividiert durch 164 (CO₂-Wert des Fahrzeugs) gleich 73 Prozent anstatt bisher 100 Prozent. Multipliziert mit den Anschaffungskosten ergibt sich eine Abschreibungssumme von rund 26 600 Euro verteilt über die Nutzungsdauer. Ein Unternehmen, das seinem Mitarbeiter einen 3er BMW Diesel zur Verfügung stellt, könnte künftig also fast 10 000 Euro weniger steuermindernd abschreiben; bei einem Steuersatz von z. B. rund 30 Prozent einer Kapitalgesellschaft entspräche dies einer Steuermehreinnahme von rund 2 900 Euro.

Bei Anschaffungskosten von 68 000 Euro für einen Porsche Cayenne S und einem Istwert für die CO₂-Emissionen von 358 g/km CO₂ könnten keine Kosten mehr abgeschrieben werden. Ein Unternehmen, das seinem Mitarbeiter einen Porsche Cayenne S zur Verfügung stellt, könnte künftig also 68 000 Euro weniger steuermindernd abschreiben. Bei einem Steuersatz von z. B. rund 30 Prozent einer Kapitalgesellschaft wären also 20 400 Euro mehr Steuern über die Nutzungsdauer fällig.

Liegt der CO₂-Wert pro Kilometer unter dem Grenzwert von 120 g/km, dann sind 100 Prozent der Anschaffungskosten absetzbar. Beispielsweise würden ein Toyota Prius (CO₂-Ausstoß 104 g/km) oder ein VW Polo BlueMotion (CO₂-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 7,5 l/100 km (CO₂-Wert 180 g/km) ergeben sich Steuermehreinnahmen in Höhe von rund 1,5 Mrd. Euro aus der Änderung der Abschreibungsbedingungen der Anschaffungskosten für Unternehmen. Das ist konservativ gerechnet, da angenommen wird, dass alle Unternehmen – Personen- und Kapitalgesellschaften – einer Gewinnbesteuerung von 30 Prozent unterliegen.

Die übrigen Kosten sollen analog zur Regelung bei den Abschreibungen in der ersten Phase bis 5 l/100 km (entspricht 120 g/km) zu 100 Prozent absetzbar sein. Danach setzt der Abschreibungsfaktor ein. Daraus ergeben sich Steuermehreinnahmen von mehr als 1,2 Mrd. Euro.

Insgesamt ist mit Steuermehreinnahmen von knapp 3 Mrd. Euro infolge der CO₂-differenzierten steuerlichen Behandlung von Dienstwagen in Unternehmen zu rechnen.

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 CO₂-Ausstoß bzw. den variablen Kosten. Infolgedessen sollten die Pauschalmethode 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 CO₂-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 36 300 Euro und einem CO₂-Ausstoß von 164 g/km ergibt sich ein geldwerter Vorteil in Höhe von 12 Prozent multipliziert mit 164 g/km dividiert durch 120 g/km gleich 16,4 Prozent oder knapp 6 000 Euro pro Jahr. Bisher musste der Arbeitnehmer nur 12 Prozent von 36 300 Euro, also fast 4 400 Euro pro Jahr versteuern. Ein Arbeitnehmer, dem ein solcher BMW zur Verfügung gestellt wird, zahlt also bei einem Grenzsteuersatz von 40 Prozent künftig rund 640 Euro mehr Steuern im Jahr.

Damit wird deutlich, dass mit der Kopplung der Besteuerung an den CO₂-Ausstoß auch das Dienstwagenprivileg abgebaut wird. Die Eigentümer großer und teurer Autos werden stärker zur Kasse gebeten als Kleinverdiener mit einem sparsamen Auto.