

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Lisa Paus, Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Gerhard Schick, Dr. Danyal Bayaz, Anja Hajduk, Oliver Krischer, Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Dieter Janecek, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Beate Müller-Gemmeke, Corinna Rüffer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ungleiche Behandlung verschiedener Verkehrsmittel im Einkommensteuerecht und fehlende ökologische Lenkungswirkung**

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen mobil sein. Sie legen ihren Arbeitsweg zurück, sind auf Dienstreisen unterwegs und nutzen die Mobilitätsangebote ihres Arbeitgebers auch für den privaten Bereich.

Die vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Mobilitätsangebote werden steuerrechtlich aber nicht gleich behandelt. Diese Tatsache ist insofern problematisch, als die unterschiedliche Besteuerung einen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels und auf die Umwelt hat.

Die einkommensteuerliche Ungleichbehandlung verschiedener Verkehrsmittel wird in dem von der Bundesregierung am 1. August 2018 im Kabinett beschlossenen Gesetzentwurf zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften nach Auffassung der Fragesteller weiter verstärkt. Darin enthalten ist eine Ergänzung der Dienstwagenbesteuerung dahingehend, dass die Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) für Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge halbiert werden soll. Das entspricht einer Absenkung des Prozentsatzes von derzeit 1 Prozent auf 0,5 Prozent. Emissionsfreie Fahrräder und emissionsarme Elektrofahrräder fallen nicht unter diese Regelung. Bisher wird der geldwerte Vorteil bei gewöhnlichen Dienstfahrrädern ebenfalls nach einer 1-Prozent-Methode ermittelt. Grundlage ist ein Ländererlass i. V. m. § 8 Absatz 2 Satz 10 des Einkommensteuergesetzes – EStG (Erlass der obersten Finanzbehörden der Länder vom 23. November 2012 – S 2334 BStBl. 2012 I S. 1224).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Dienstwagen waren in Deutschland im Jahr 2017 zugelassen (bitte nach Autos mit Benzinmotor, Autos mit Dieselmotor, Autos mit Hybridantrieb, Autos mit Elektroantrieb, sonstige Antriebsarten aufschlüsseln)?
2. Wie hoch ist der Anteil von Dienstwagen bei den gesamten Neuzulassungen in den letzten fünf Jahren bis einschließlich 2017?

3. Wie hoch ist der Anteil von PKW der Oberklasse bei neu zugelassenen Fahrzeugen, die als Dienstwagen genutzt werden (bitte hilfsweise nach gewerblichen und privaten Haltern unterscheiden) im Vergleich zum Oberklasse-Anteil bei Privatzulassungen?
4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Dienstfahräder in Deutschland im Jahr 2017 (bitte nach Fahrrädern ohne Elektroantrieb und Fahrrädern mit Elektroantrieb aufschlüsseln)?
5. Wie hoch war die durchschnittliche Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) eines Dienstwagens (hilfsweise gewerbliche Halter) in Deutschland im Jahr 2017 (bitte in Euro angeben)?
6. Wie hoch war der durchschnittliche Spritverbrauch eines Dienstwagens (hilfsweise gewerbliche Fahrzeuge) in Deutschland im Jahr 2017 (bitte in Liter pro 100 km angeben) im Vergleich zu Privatzulassungen?
7. Wie viel CO<sub>2</sub> stieß ein Dienstwagen (hilfsweise gewerbliche Fahrzeuge) in Deutschland im Jahr 2017 durchschnittlich aus (bitte in g/km angeben) im Vergleich zu Privatzulassungen?
8. Wie erfolgt die einkommensteuerrechtliche Behandlung der verschiedenen von Arbeitgebern zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel (bitte nach Dienstwagen und Dienstfahrrad, Kostenerstattungen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr unter Berücksichtigung von Vergünstigungsangeboten wie z. B. Bahncard 25, 50, 100, Kostenerstattungen für privates Kraftfahrzeug oder Fahrrad und in 1. Wege Wohnung zur ersten Tätigkeitsstätte, 2. Dienstreisen, 3. Privatfahrten unterschieden), und was sind aus Sicht der Bundesregierung die relevanten Unterschiede in der Besteuerung der verschiedenen Verkehrsmittel?
9. Wie wird aus Sicht der Bundesregierung das Bestehen der alternativ zu wählenden 1-Prozent-Methode gemäß § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG zur Ermittlung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung des Dienstwagen begründet?
10. Kann aus Sicht der Bundesregierung die pauschale 1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG dazu führen, dass ein vom Arbeitgeber gestellter Dienstwagen aus Sicht des Arbeitnehmers finanziell vorteilhaft ist gegenüber einem vergleichbaren privat angeschafften PKW?
11. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung aufgrund steuerrechtlicher Regelungen (insbesondere die pauschale 1-Prozent-Methode im Zusammenhang mit dem vollständigen Betriebsausgabenabzug der Fahrzeugkosten beim Arbeitgeber) ein finanzieller Anreiz für Arbeitgeber und Arbeitnehmer, anstatt Gehalt einen Dienstwagen zu wählen, und worin liegt dieser Vorteil konkret begründet?
12. Von welchen Faktoren (privat gefahrene Kilometer; Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs; Flatrate-Tankkarte des Arbeitgebers; Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte u. a.) hängt es aus Sicht der Bundesregierung ab, ob ein Dienstwagen unter Anwendung der 1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG im Vergleich zu einer Anschaffung eines privaten PKW finanziell günstiger ist?
13. Wie schätzt die Bundesregierung das Ergebnis des Umweltbundesamtes ein, dass die pauschale 1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 i. V. m. § 8 Absatz 2 Satz 2, 3 EStG eine Bevorteilung des individuellen PKW-Verkehrs gegenüber anderen, ggf. umweltverträglicheren Verkehrsmitteln (z. B. ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr) darstellt (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 47), und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

14. Wie schätzt die Bundesregierung die Ergebnisse des Umweltbundesamtes ein, die eine Subvention für Dienstwagen in Höhe von 3,1 Mrd. Euro pro Jahr feststellen, weil die pauschale 1-Prozent-Methode Dienstwagen gegenüber privat angeschafften PKW begünstigt (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 47)?
15. Wie schätzt die Bundesregierung das Ergebnis des Umweltbundesamtes ein, dass von der pauschalen Dienstwagenbesteuerung, wie von der Entfernungspauschale, besonders hohe Einkommen profitieren (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 13), und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
16. Welchen Einfluss hat aus Sicht der Bundesregierung die 1-Prozent-Methode auf die Tatsache, dass im Jahr 2013 62 Prozent der Neuzulassungen auf gewerbliche Halter entfielen (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 47), und welche anderen Faktoren beeinflussen dieses Ergebnis aus Sicht der Bundesregierung?
17. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und gegen eine Ausgestaltung der Regelung zur Dienstwagenbesteuerung im Einkommensteuergesetz nach ökologischen Kriterien, beispielsweise eine Regelung, die die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei Privatfahrten und die Abzugsfähigkeit der Fahrzeugkosten als Betriebsausgabe beim Arbeitgeber an dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß orientiert?
18. Wie wird eine Bahncard 100 einkommensteuerrechtlich beim Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern behandelt (bitte nach Wege Wohnung erste Tätigkeitsstätte, Dienstreisen und Privatfahrten unterscheiden)?
19. Wie wird aus Sicht der Bundesregierung der Nachweis einer Geschäfts- oder Privatfahrt unter Verwendung der Bahncard 100 geführt, wenn die Deutsche Bahn diesbezüglich keine Bestätigungen ausstellt, und welche konkreten Nachweise und Belege sind nach Ansicht der Bundesregierung zur Anerkennung der Bahncard-100-Aufwendungen den Finanzämtern vorzulegen, um Privat- von Geschäftsfahrten abzugrenzen?
20. Mit welcher Begründung können Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die vom Arbeitgeber eine Bahncard 100 gestellt bekommen, keine pauschale Methode, vergleichbar der 1-Prozent-Methode bei den Dienstwagen, anwenden, um den geldwerten Vorteil der Privatfahrten auf vereinfachtem Wege zu ermitteln?
21. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für oder gegen den Vorschlag, pauschale Methoden wie die 1-Prozent-Methode zur Ermittlung des geldwerten Vorteils bei allen vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Verkehrsmitteln (z. B. Bahncard 100) vorzusehen?
22. Wie viele Dienstwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge gemäß der im in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Gesetzentwurf gewählten Definition, und bei wie vielen dieser Fahrzeuge wird die 1-Prozent-Regelung zurzeit in Anspruch genommen?
23. Welche Effekte erwartet die Bundesregierung von der Halbierung der Bemessungsgrundlage im Rahmen der pauschalen Dienstwagenbesteuerung (1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG i. V. m. § 8 Absatz 2 Satz 2 EStG) mit Bezug auf den Absatz von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen?

24. Inwiefern geht die Bundesregierung insbesondere davon aus, dass es aufgrund der Halbierung der Bemessungsgrundlage im Rahmen der pauschalen Dienstwagenbesteuerung nunmehr im Sinne eines „Rebound-Effekts“ zu einem verstärkten Absatz größerer und schwerer Hybridelektrofahrzeuge kommen wird, und auf welche Weise wird die Bundesregierung sicherstellen, dass dieser Effekt ausbleibt?
25. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf keine elektrische Mindestreichweite und keinen maximalen CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer als Bedingungen für die Begünstigungen bei Hybridelektrofahrzeugen festgelegt, wie sie beispielsweise im Elektromobilitätsgesetz zur Nutzung der dort definierten Bevorrechtigungen festgelegt wurden?
26. Warum wird in dem Gesetzentwurf die Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) für Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge halbiert, und warum wird die Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) für Dienstfahräder nicht halbiert?  
Welche Rolle spielten ökologische Aspekte bei der geplanten Änderung der Bemessungsgrundlage?
27. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass Dienstfahräder (mit oder ohne elektrischen Antrieb) emissionslos bzw. deutlich emissionsärmer sind als Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, aber nur letztere steuerlich bessergestellt werden sollen?
28. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass extern aufladbare Hybriddienstautos in dem Gesetzentwurf steuerlich begünstigt werden sollen, obwohl die rein elektrische Reichweite bei nur wenigen Dutzend Kilometern liegt?
29. Welche Rolle spielten gesundheitliche Aspekte bei der geplanten Änderung der Bemessungsgrundlage?
30. Welche Studien liegen der Bundesregierung vor, die belegen, dass sich Fahrradfahren – im Gegensatz zum Autofahren – positiv auf die Gesundheit auswirkt und Fahrradfahren damit auch aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Perspektive die bessere Variante ist?  
Mit welcher Begründung sollen die neuen Regelungen zur Dienstwagenbesteuerung zeitlich nur eingeschränkt gelten, und warum ist aus Sicht der Bundesregierung eine dauerhafte steuerliche Begünstigung emissionsarmer Kraftfahrzeuge nicht sinnvoll?
31. Hält die Bundesregierung eine gesetzliche Neuregelung für notwendig, die sicherstellt, dass auch gewöhnliche Dienstfahräder von einer Verringerung der Bemessungsgrundlage zur Bestimmung des geldwerten Vorteils profitieren?

Berlin, den 4. September 2018

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**