

FÖS-THEMENPAPIER

Steuerliche Behandlung von Dienst- und Firmenwagen

Ökologische und soziale Fehlanreize beseitigen

Dienstwagen werden gegenüber privaten Fahrzeugen steuerlich stark bevorzugt. Diese Steuervergünstigungen¹ betragen jährlich zwischen 2,2 und 4,6 Milliarden Euro. Hinzu kommen Einnahmeausfälle für die Sozialversicherungen. Profiteure der Subvention sind Dienstwagennutzer_innen, Arbeitgeber und die Automobilindustrie - auf Kosten der Allgemeinheit und der Umwelt. Eine ökologische und soziale Reform könnte diese Fehlanreize beseitigen.

Ausgangslage und steuerliche Fehlanreize

Im Jahr 2011 wurden 3,17 Millionen neue Pkw zugelassen. Der Großteil davon, 60 Prozent, gewerblich, während 40 Prozent von Privatpersonen zugelassen wurden. Neben reinen Betriebsfahrzeugen wird ein großer Teil der Firmenwagen anteilig oder ausschließlich privat genutzt. Diese werden als Dienstwagen bezeichnet.² Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuzugelassener Pkw sind in den letzten Jahren zwar zurückgegangen, allerdings stoßen neue Dienst- und Firmenwagen im Durchschnitt noch immer signifikant mehr CO₂ aus als privat zugelassene Pkw.

Gleichzeitig haben Firmenwagen einen entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands in Deutschland. Zwar wird nur jedes zehnte Fahrzeug in Deutschland gewerblich gehalten, allerdings werden diese Fahrzeuge meist schon nach wenigen Jahren ersetzt und weiterverkauft. Dadurch dominieren sie den Gebrauchtwagenmarkt: Dort herrscht ein Überangebot an großen umweltschädlichen Fahrzeugen. 14 Prozent des in Deutschland ausgestoßenen CO₂ stammen aus dem Straßenpersonenverkehr.³ Die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte hat also deutlichen Einfluss auf den Gesamtausstoß an CO₂. In ihrem Energiekonzept hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoß in Deutschland um 40 Prozent bis zum Jahr 2020 und um 80 Prozent bis zum Jahr 2050 zu reduzieren.⁴ Die derzeitige Ausgestaltung des Dienstwagenprivilegs wirkt diesem Ziel offenkundig entgegen.

Die aktuellen steuerlichen Regelungen der betrieblichen und privaten Nutzung von Dienstwagen sind weder ökologisch noch sozial. Sowohl für Arbeitgeber als auch Dienstwagennutzer_innen besteht durch die steuerliche Begünstigung ein Anreiz, teure Dienstwagen zu kaufen und diese extensiv zu nutzen.

Derzeit gelten in Deutschland folgende Regelungen:

Unternehmensperspektive: Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Betriebskosten

Für den Arbeitgeber stellt die Bereitstellung eines Dienstwagens eine günstige Art der Gehaltsumwandlung dar. Steuerlich ist ein Dienstwagen, auch wenn er Beschäftigten zur Privatnutzung überlassen wird, ein Betriebsmittel. Dadurch sind alle anfallenden Kosten (Anschaffungs- und Betriebskosten) steuerlich absetzbar. Der Kaufpreis kann in der Regel über einen Zeitraum von bis zu sechs Jahren abgeschrieben werden.⁵ Um die Steuererleichterung zu maximieren, lohnt es sich für ein Unternehmen daher spätestens alle sechs Jahre einen Neuwagen anzuschaffen. Zudem ist der steuerliche Vorteil größer, je teurer das erworbene Fahrzeug ist. Aus der betrieblichen Anschaffung eines besonders schnellen, bequemen oder luxuriösen Fahrzeugs ziehen die Nutzer_innen zudem private Status- oder Komfortgewinne, so dass eine steuerliche Subventionierung von Luxusgütern erfolgt.

Diese Fahrzeuge verbrauchen oft überdurchschnittlich viel Kraftstoff und stoßen entsprechend viel CO₂ aus. Die Kraftstoffkosten können, auch wenn das Fahrzeug privat genutzt wird, als Betriebskosten unbegrenzt steuerlich geltend gemacht werden.

So werden indirekt Anreize zu Kauf und Nutzung umweltschädlicher Fahrzeuge geschaffen, die nach wenigen Jahren weiterverkauft werden und so den Gebrauchtwagenmarkt dominieren.

Nutzerperspektive: Versteuerung des geldwerten Vorteils

Es können zwei Gruppen von Dienstwagennutzer_innen unterschieden werden: Zum einen Angestellte, denen von ihrem Arbeitgeber ein Firmenwagen zur privaten Nutzung überlassen wird. Und zum anderen Besitzer_innen von Firmenwagen (zum Beispiel selbständige Handwerker_innen), die diese auch privat nutzen. Bei Angestellten handelt es sich um einen Gehaltsbestandteil, die private Nutzung von Firmenwagen durch Unternehmensinhaber_innen stellt eine Privatentnahme dar. Beide müssen die Nutzung des bereitgestellten Fahrzeugs als geldwerten Vorteil versteuern. Grundsätzlich bestehen zwei Möglichkeiten diesen geldwerten Vorteil zu berechnen: Entweder wird jede Fahrt in einem Fahrtenbuch dokumentiert (Fahrtenbuchmethode) oder es wird pauschal 1 Prozent des inländischen Bruttolistenpreises des Neuwagens als geldwerter Vorteil angenommen. Dabei wird weder berücksichtigt zu welchem Preis das Fahrzeug tatsächlich angeschafft wurde, noch wie hoch der Anteil der privaten Fahrten tatsächlich ist (Listenpreis- oder 1%-Methode).⁶ Der geldwerte Vorteil muss dann mit dem persönlichen Grenzsteuersatz des/der Nutzer_in versteuert werden. Selbstverständlich lohnt sich die Listenpreismethode mit steigendem Privatanteil mehr. In einem großen Teil der Unternehmen ist es üblich, dass alle Betriebskosten, darunter auch Kraftstoffkosten, übernommen werden. So entstehen einem/einer Dienstwagennutzer_in außer dem pauschal versteuerten geldwerten Vorteil keine weiteren Kosten durch die Nutzung des Pkw - es handelt sich hierbei sozusagen um eine Flatrate zum Autofahren. Dementsprechend besteht kein Anreiz die Fahrleistung einzuschränken oder auf andere Verkehrsträger umzusteigen.

Wie die Abbildung beispielhaft zeigt, ist ein Dienstwagen bei Anwendung der 1%-Methode fast immer deutlich günstiger als ein gleichwertiges privat gehaltenes Fahrzeug. Hier wird auch ersichtlich, dass der zu versteuernde geldwerte Vorteil dem tatsächlichen Nutzen des Fahrzeuges bei weitem nicht entspricht, sondern deutlich darunter liegt.

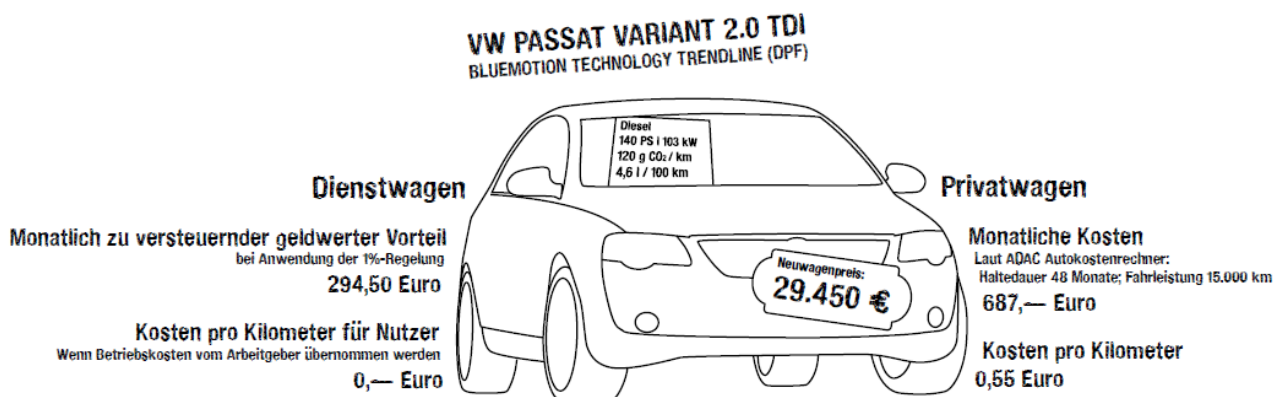


Abbildung 1: Beispielhafter Autokostenvergleich

Dadurch, dass die Nutzung des Dienstwagens einen Gehaltsbestandteil darstellt, der nicht adäquat durch den geldwerten Vorteil abgebildet wird, ist auch die zu zahlende Einkommenssteuer zu niedrig. Laut Schätzungen entgehen dem Staat auf diese Weise Steuereinnahmen von bis zu 4,6 Milliarden Euro.⁷ Hinzu kommen Einnahmeausfälle für die Sozialversicherungen. Da hauptsächlich Besserverdienende in den Genuss des Dienstwagenprivilegs kommen und sich auf diese Weise ihr Beitrag zu den sozialen Sicherungssystemen reduziert, setzt das Dienstwagenprivileg nicht nur ökologisch falsche Anreize sondern ist auch unter sozialen Aspekten äußerst bedenklich.

So profitieren diejenigen am meisten, die am weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen privaten Fahranteil aufweisen, die teuersten und neusten Fahrzeuge nutzen und den höchsten Grenzsteuersatz haben. Damit fördern die aktuellen Regelungen die Klimaschädlichkeit des Verkehrs und finanzieren das Privatvergnügen meist ohnehin besser Verdienender auf Kosten der Allgemeinheit.

Dienstwagenbesteuerung in Europa

In verschiedenen europäischen Ländern orientiert sich die steuerliche Behandlung von Dienst- und Firmenwagen bereits heute an ökologischen Aspekten. So sind beispielsweise in **Belgien** Treibstoffkosten von Dienstwagen lediglich zu 75 Prozent absetzbar. Die Absetzbarkeit aller anderen Kosten, wie z.B. des Fahrzeugkaufs, richtet sich nach dem CO₂-Ausstoß: Liegt dieser bei Benzinern über 205 g/km bzw. bei Dieselfahrzeugen bei über 195 g/km, können nur 50 Prozent abgesetzt werden. Eine volle Absetzbarkeit wird bei Fahrzeugen mit nicht mehr als 60 g/km gewährt. Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoß können zu 120 Prozent abgesetzt werden.

Eine Obergrenze für die Absetzbarkeit der Anschaffungskosten besteht in **Frankreich** und beträgt 18.300€ für Fahrzeuge bis 200 g CO₂/km und 9.900€ für Fahrzeuge, die darüber liegen. Daneben wird eine Dienstwagensteuer in Abhängigkeit zum CO₂-Ausstoß erhoben. Diese liegt bei einem Ausstoß zwischen 50 und 100 g CO₂/km beispielsweise bei 2€ pro Gramm CO₂ und kann bis zu 27€ pro Gramm bei Emissionen von über 250 g CO₂/km betragen.

In **Großbritannien** können bei Fahrzeugen mit mehr als 160 g CO₂/km nur 10 Prozent der Anschaffungskosten jährlich degressiv abgesetzt werden. Das führt bei betroffenen Fahrzeugen zu einer deutlich reduzierten Absetzbarkeit. Der zu versteuernde geldwerte Vorteil bemisst sich nach dem CO₂-Ausstoß und kann jährlich bis zu 35 Prozent des Bruttolistenpreises betragen. In 2012/2013 gilt dies für Pkw mit einem Ausstoß von über 220 g CO₂/km.

Auch in **Irland** richtet sich die Absetzbarkeit nach den Emissionen des Fahrzeuges. Liegen diese unter 155 g CO₂/km können 24.000€, unabhängig von den tatsächlichen Kosten des Fahrzeuges, abgeschrieben werden. Liegt der Ausstoß darüber, kann nur die Hälfte der Anschaffungskosten, maximal aber 12.000€ abgeschrieben werden. Auch die Versteuerung des geldwerten Vorteils richtet sich nach dem CO₂-Ausstoß.

Reformvorschlag für Deutschland

Das FÖS empfiehlt die bestehende Subvention durch eine ökologische und soziale Reform der Besteuerung von Dienstwagen abzubauen. Dabei können sowohl bei der Absetzbarkeit der Anschaffungskosten als auch bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils Anreize gesetzt werden, den CO₂-Ausstoß der Dienstwagenflotte zu verringern. Durch den bedeutenden Einfluss von Dienstwagen auf den Gesamtfahrzeugbestand kann auf diese Weise eine bedeutende CO₂-Reduktion im motorisierten Individualverkehr erreicht werden.

Steuerliche Absetzbarkeit an CO₂-Emissionen koppeln

Um einen Anreiz zur Nutzung von klimaverträglicheren Pkw zu schaffen, empfiehlt das FÖS bei der steuerlichen Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Betriebskosten eine Malusregelung⁸, die Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen relativ gesehen bevorzugt. Nach einem solchen Modell können nur noch Kosten für Dienstwagen unterhalb eines Zielwertes voll abgesetzt werden, während bei Fahrzeugen, die diesen Wert um das 1,5-fache überschreiten, Anschaffungs- und Betriebskosten nur noch zu 50 Prozent absetzbar sind. Durch ein schrittweises Absenken des Zielwertes kann ein nachhaltiger Innovationsanreiz geschaffen werden. Denkbar sind folgende Zielwerte:

Jahr	Zielwert (volle Absetzbarkeit)	Obergrenze (Absetzbarkeit 50%)
2015	120 g CO ₂ /km	180 g CO ₂ /km
2017	100 g CO ₂ /km	150 g CO ₂ /km
2020	80 g CO ₂ /km	120 g CO ₂ /km

Geldwerter Vorteil

Zweites Element ist eine technologieneutrale, ökologische und sozial ausgewogene Reform der Berechnung des geldwerten Vorteils. Der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeuges hängt wesentlich von seiner Laufleistung ab. Ebenso ist der Nutzen eines Dienstwagens für den/die Dienstwagenfahrer_in von den privat gefahrenen Kilometern abhängig: Ein Auto, das viel gefahren wird, hat für den/die Fahrer_in einen größeren Nutzen.

Die heutige pauschale Versteuerung von monatlich 1 Prozent des inländischen Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil bildet diesen Nutzen nur unzureichend ab. Das FÖS empfiehlt deshalb, in die Berechnung des geldwerten Vorteils der Dienstwagennutzung von Arbeitnehmern zukünftig neben dem Kaufpreis auch privat gefahrene Kilometer und den CO₂-Ausstoß des Fahrzeuges⁹ einzubeziehen. Dadurch würde zum einen die bemängelte Subventionierung abgebaut; zum anderen würden technologieneutrale Anreize zur Anschaffung emissionsärmerer Fahrzeuge und zur Reduzierung der privaten Fahrleistung geschaffen.

Um den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollte der zuständigen Finanzbehörde einmal im Jahr die den Steuerpflichtigen sowieso vorliegende jährliche Gesamtleistung übermittelt und pauschal von 75 Prozent Privatnutzung ausgegangen werden.¹⁰ Selbstverständlich bleibt die Möglichkeit, ein Fahrtenbuch zu führen, weiterhin bestehen.

Folgen einer Reform

Durch die Umsetzung beider Reformelemente können die bestehende umweltschädliche Subvention abgebaut und Steuermehreinnahmen erzielt werden. Diese liegen nach Schätzungen bei bis zu 4,6 Milliarden Euro pro Jahr. Hinzu kämen Mehreinnahmen bei den Sozialversicherungen.¹¹

Aus ökologischer Sicht sind zwei Effekte zu erwarten: Einerseits geht der CO₂-Ausstoß bei neu angeschafften Dienstwagen zurück, was den bereits erwähnten Effekt auf die gesamte deutsche Pkw-Flotte hätte. Zum anderen würden durch die Abschaffung des Flatrate-Fahrens die (private) Laufleistung von Dienstwagen zurückgehen und andere Verkehrsträger relativ attraktiver. Beide Effekte hätten positiven Einfluss auf die deutsche Klimabilanz und könnten zum Erreichen der Klimaziele beitragen.

Zugleich wäre eine Reform ein Schritt hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit, da vor allem Besserverdienende und Fahrer_innen von Autos mit hohen CO₂-Emissionen betroffen wären. Arbeitslose, Studierende, Rentner_innen und Geringverdienende fahren keine Dienstwagen und profitieren nicht von den jetzigen Begünstigungen. Im Gegenteil sind sie momentan durch die allgemeine Steuerquersubventionierung an der Finanzierung des Dienstwagenprivilegs zu ihren Ungunsten beteiligt.

¹ Der Subventionsbestand bei der bestehenden Dienstwagenregelung wird unter anderem hier behandelt: Copenhagen Economics (2009): Company Car Taxation - Subsidies, welfare and environment; EU-Kommission (2012): European Commission staff working document - Assessment of the 2012 national reform programme and stability programme for Germany accompanying the document Recommendation for Council recommendation on Germany's 2012 national reform programme and delivering a Council Opinion on Germany's stability programme for 2012-2016. SWD(2012) 305; Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln (FiFo); FÖS; Klinski, S.(2011): Steuerliche Behandlung von Firmenwagen in Deutschland; OECD (2012): OECD-Umweltprüfberichte - Deutschland 2012; Sachverständigenrat für Umweltfragen (2012): Umweltgutachten 2012; Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2011): Jahresgutachten - Verantwortung für Europa wahrnehmen.

² Kraftfahrtbundesamt (2012): Neuzulassungen nach Halter - Zeitreihe 2002 - 2011. http://www.kba.de/cln_030/nn_1247222/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Halter/z_n_halter.html (Stand 15.09.2012)

³ Emissionen für 2010 laut Umweltbundesamt (2011): Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen. http://www.umweltbundesamt.de/emissionen/archiv/2012/2011_12_14_EM_Entwicklung_in_D_Trendtabelle_THG_v1.2.0.zip (Stand 09.08.2012)

⁴ Bezugsjahr ist 1990. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2010): Energiekonzept 2050 - Meilensteine und Bewertungen. https://www.bmu.de/energiewende/beschluesse_und_massnahmen/doc/46498.php (Stand 15.09.2012)

⁵ Durch die Absetzung durch Abnutzung (AfA) wird der zu versteuernde Unternehmensgewinn verringert.

⁶ Um die Listenpreismethode anwenden zu können, muss im Falle einer Privatentnahme nachgewiesen werden, dass eine zumindest 50%ige betriebliche Nutzung vorlag. Bei Angestellten muss kein Nachweis erbracht werden.

⁷ FiFo et al. (2011)

⁸ Bei entsprechender Gegenfinanzierung ist zur weiteren Spreizung auch ein Bonus für emissionsarme Fahrzeuge denkbar.

⁹ Bei Elektrofahrzeugen auf Grundlage des durchschnittlichen Strommixes.

¹⁰ Vgl. FiFo et al. (2011), S. 160f

¹¹ Eine umfassende Berechnung der zu erwartenden Mehreinnahmen wird ebenfalls in FiFo et al. (2011) vorgenommen.