



Kernmaßnahmen

Dienstwagenprivileg

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem sich zu Gunsten des Klimas seit 30 Jahren nichts getan hat: 2019 lagen die Emissionen exakt auf dem gleichen Niveau wie 1990. Wenn man die Emissionen aus dem internationalen, Deutschland berührenden Flugverkehr oder die Emissionen aus Biokraftstoffen, die in die Berechnungen gar nicht einbezogen werden, hinzuzählt, sind die Gesamtemissionen sogar gestiegen. Zu diesem anhaltend hohen CO₂-Ausstoß beigetragen hat vor allem die Dominanz fossiler Kraftstoffe, die immer weiter steigende Zahl von Pkw, immer massivere Fahrzeugmodelle im Personenverkehr sowie das steigende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr.

Rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in Deutschland gehen auf den Verkehr zurück, davon 60 % auf den Pkw-Verkehr und etwa 30 % auf den Güterverkehr. Gerade deswegen ist die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge – bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen – von so großer Bedeutung.

Da THG-Emissionen im Verkehrssektor zu 99 % in Form von CO₂ anfallen, ist die Strategie zur Dekarbonisierung dieses Bereichs von GermanZero mit dem Konzept der CO₂-Bepreisung abgestimmt. Mittelfristig sollte Deutschland versuchen den Verkehrssektor in einen europäischen Emissionshandel, welcher die Bereiche Industrie, Energiewirtschaft und Verkehr getrennt betrachtet, zu integrieren. Ein internationales Bepreisungssystem entfaltet eine größere Klimaschutzwirkung und verringert potenzielle *Carbon-Leakage-Effekte*.

Die CO₂-Vermeidungskosten im Verkehrssektor sind hoch. Daher wird die reine CO₂-Bepreisung nicht ausreichen, um den Bereich komplett zu dekarbonisieren. Es bedarf deshalb verschiedene unterstützende Maßnahmen sowie die Anpassung bestehender Mechanismen. Eine solche Maßnahme wird im Folgenden erläutert.

Worum geht es?

Das Dienstwagenprivileg ist eine Regelung im deutschen Steuerrecht. Firmen können Firmenwagenkosten fast komplett von der Steuer absetzen. Die private Nutzung durch die Arbeitnehmer:innen wird steuerlich subventioniert. Daher handelt es sich um ein Privileg, von dem nur Erwerbstätige und hier insbesondere angestellte Männer profitieren.

Etwa 66 % der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland sind gewerblich. Die meisten dieser Pkw werden einem Angestellten überlassen, der sie auch privat nutzen kann. Große Fahrzeuge mit hoher Maximalleistung werden bevorzugt und das wirkt sich nach ein paar Jahren auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt aus und drückt künstlich den Preis für den Weiterbetrieb besonders klimaschädlicher Autos. Üblicherweise bekommen eher leitende Angestellte einen Dienstwagen gestellt, welche meist bereits ein relativ hohes Einkommen haben. Damit stellt sich für viele die Frage nach Gerechtigkeit, auch weil es für die Nutzung der Dienstwagen keine Verbrauchs- bzw. Kilometerbegrenzung gibt. Entsprechend viel werden diese gefahren und belasten damit überdurchschnittlich das Klima. Das Dienstwagenprivileg kostet den deutschen Steuerzahler laut UBA ca. 3,1 Milliarden EUR jährlich.

Dem Nutzer des Dienstwagens wird nämlich lediglich eine prozentuale Pauschale pro Monat (gegebenenfalls kommen noch 0,03 % pro Kilometer Entfernung zur Betriebsstätte hinzu) als geldwerter Vorteil bei der Steuer hinzugerechnet (falls kein Fahrtenbuch verwendet wird). Der tatsächliche geldwerte Vorteil der Sachleistung an die Arbeitnehmer:innen bei häufiger Nutzung liegt meist viel höher als die prozentuale Pauschale.

Die Pauschale beträgt für konventionell bzw. fossil angetriebene Pkw 1 % des deutschen Brutto-Listenpreises pro Monat. Für BEVs (*Battery Electric Vehicle*) ab Anschaffungsjahr 2019 bis 60.000 EUR Brutto-Listenpreis 0,25 %, ab 60.000 EUR 0,5 %, pro Monat. Für die besonders klimaschädlichen PHEVs (Plug-In Hybrid Electric Vehicle) auch nur 0,5 % pro Monat, wenn die elektrische Reichweite mindestens 40 km beträgt oder die CO₂-Emissionen pro Kilometer kleiner als 50 Gramm sind.

Die Gesamtkosten für den Nutzer des Fahrzeugs können bis zu 60 % niedriger ausfallen, als wenn er den Wagen privat erwerben würde!

Was ist zu tun?

- Eine Reform der Dienstwagenbesteuerung sollte auf Arbeitgebendenseite an die Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Betriebskosten anknüpfen. Nach dem Vorbild Großbritanniens sollte ein Zielkorridor an Emissionswerten definiert werden, innerhalb dessen eine volle Absetzbarkeit der Anschaffungskosten und Abnutzung möglich sind. Der Absetzbarkeitsfaktor würde dann für Fahrzeuge mit höheren Emissionswerten stufenweise reduziert. Hilfreich wäre auch in diesem Zusammenhang der Einbezug einer Gewichtskomponente des Fahrzeugs, um bei Elektroautos Anreize für kleinere, leichtere und effizientere Fahrzeuge zu schaffen.
- Auf Arbeitnehmendenseite sollte die Reform an die Bezifferung des geldwerten Vorteils und dessen Besteuerung sowie eine fahrleistungsabhängige Komponente anknüpfen, um die steuerrechtliche Privilegierung von Dienstwagen aufzuheben und ökologische Fehlanreize zu beseitigen.

Was nutzt es?

Im Durchschnitt werden Fahrzeuge mit niedrigerem Energieverbrauch neu zugelassen, auch bei Elektrofahrzeugen. Erwartet wird eine Reduktion der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen um 25–75 Prozent und damit eine Treibhausgasminderung um 1,3–3,9 Millionen Tonnen bis 2030 pro Jahr.

Der Abbau von umweltschädlichen Steuerprivilegien führt zu Steuermehreinnahmen von jährlich ca. 3 Mrd. EUR. Durch die Einführung einer Emissionsobergrenze bei der Absetzbarkeit der Betriebsausgaben wird aufgrund der Nachfrageänderung eine Treibhausgasminderung von 0,6–1,9 Millionen Tonnen in 2030 pro Jahr erwartet.

Gegenargumente

Reform könnte zum Absatzeinbruch der deutschen („Premium“)-Automobilindustrie und Verlust von Arbeitsplätzen führen

- Mehr als $\frac{3}{4}$ der in Deutschland produzierten Pkw werden exportiert. Der Markt Deutschland spielt also bei den Herstellern keine so große Rolle mehr in Bezug auf Umsatz und Beschäftigung. Zudem kann der Wegfall des Dienstwagenprivilegs in der heutigen Form die Automobilentwickler und deren Produktentscheider weiter unter Druck setzen, ihre Produkte emissionsärmer und energieeffizienter zu verändern bzw. zu transformieren.
- Außerdem trägt der Wegfall der steuerlichen Privilegierung von Nutzung und Verbrauch zu einer Reduzierung des Individualverkehrs bei. Mit den zusätzlichen Steuereinnahmen könnten Investitionen in den ÖPNV getätigt werden.

Kontakt:

klimapolitik@germanzero.de

Downloads:

<https://www.germanzero.de/downloads#gesetzspaket>

