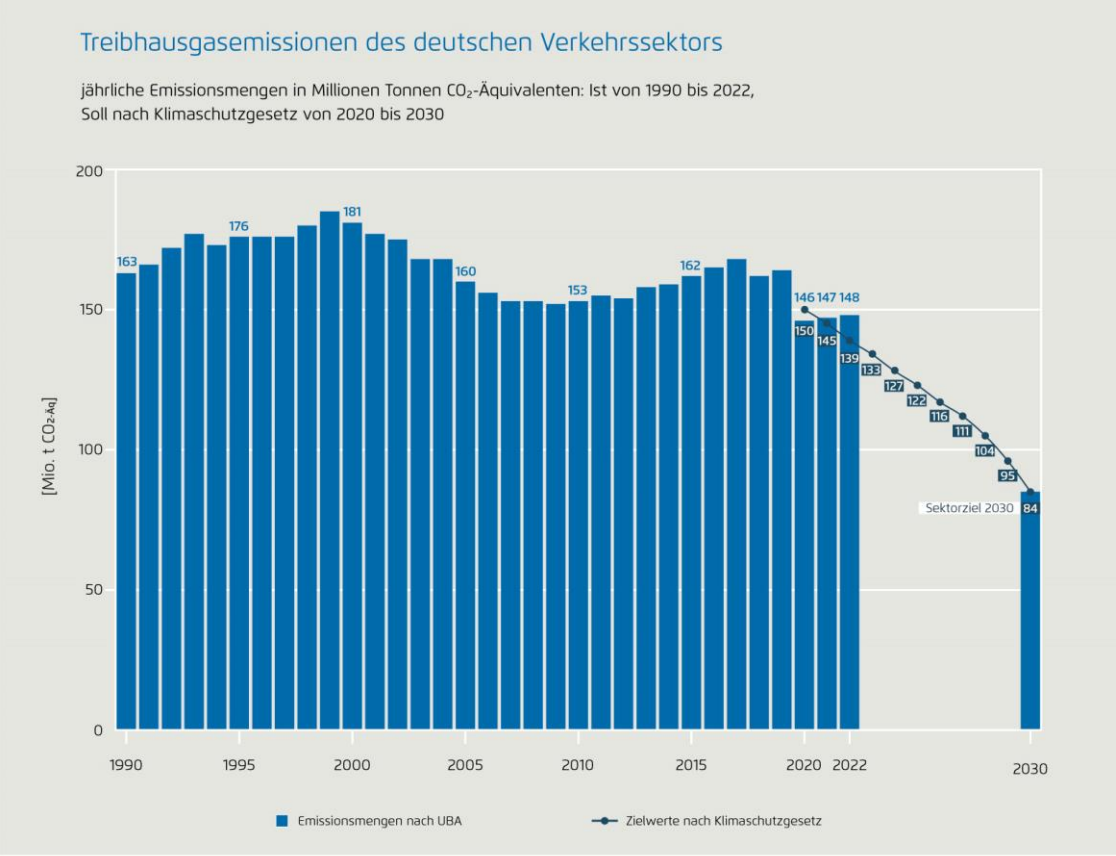
Besteuerung von Dienstwagen

Klimaschutz im Bundestag -
Online-Diskussion „Klimaschädliche Subventionen im Verkehr“

15. Juni 2023

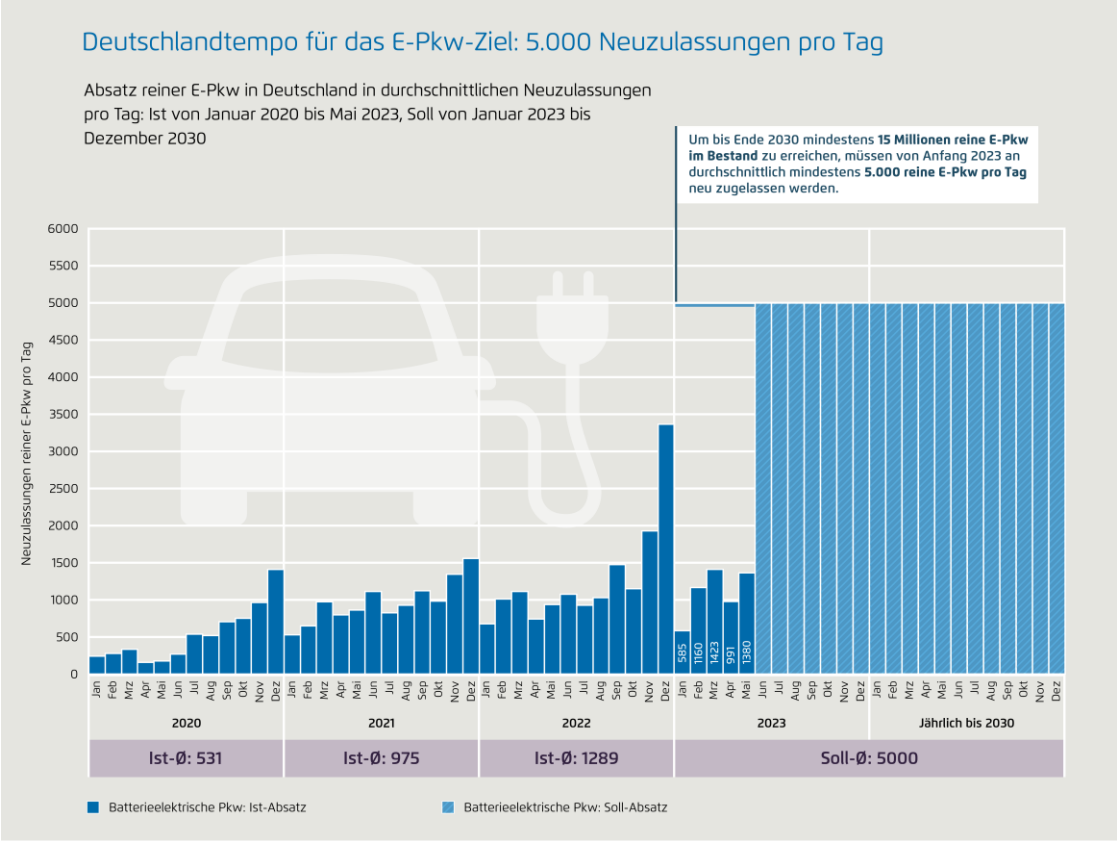
Hintergrund: Hoher Handlungsbedarf im Verkehrssektor

Klimaschutzgesetz: zwei Jahre Zielverfehlung



Agora Verkehrswende (03/2023) | Quellen: UBA und Klimaschutzgesetz

Elementar für KSG-Ziele: BEVs statt Verbrenner

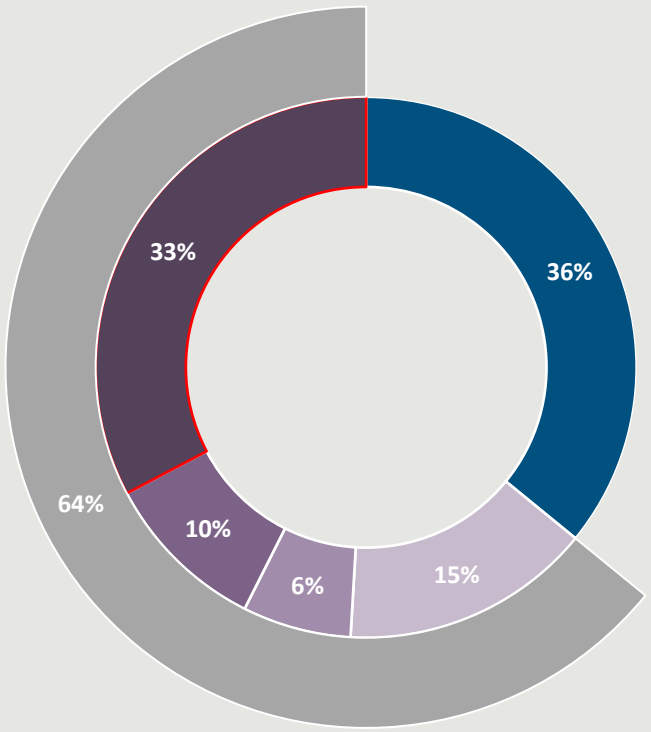


Agora Verkehrswende (06/2023) | Die Berechnung des Solls bezieht sich auf das Ziel der Bundesregierung, 15 Millionen reine E-Pkw bis Ende 2030 auf die Straße zu bringen. Bestand reine E-Pkw Anfang 2023: etwa 1 Million Fahrzeuge. Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Bundesregierung

Relevanz der Dienstwagen für die Flottentransformation

Anteile der Pkw-Neuzulassungen nach Haltergruppen, 2022

Anteil privat (mit-)genutzter Dienstwagen an Neuzulassungen: ca. 20 - 25 % (Schätzungen)



Bislang: trotz hoher Steuervorteile geringerer BEV-Anteil bei Neuzulassungen im relevanten Flottenmarkt als bei privaten NZL

- Private Halter:innen
- Kfz-Handel
- Kfz-Herstellung
- Kfz-Vermietung
- Relevanter Flottenmarkt
- Gewerbliche Halter:innen

Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Kraftfahrtbundesamt (FZ 28)

Dienstwagenprivileg: Worum geht es?

Dienstwagenüberlassung: zentrale steuerliche Regelungen

	Arbeitnehmer:in (AN)		Arbeitgeber (AG)			
Besteuerungsanlass	Wert der privaten Nutzung (geldwerter Vorteil) des Dienstwagens		Wert der Überlassung des Dienstwagens	Leistungsaustausch zwischen AG und AN	Anschaffungs- und Unterhaltskosten des Dienstwagens	
Steuer/ Beitrag	Einkommensteuer und Sozialversicherungsbeiträge		Sozialversicherungsbeiträge	Umsatzsteuer	Vorsteuerabzug	Ertragssteuern (Einkommen-, Körperschaft-, Gewerbesteuer)
Bemessung	**a) Pauschalierung:** Prozentsatz des Bruttolistenpreises, in Abhängigkeit von Pendeldistanz und Antriebsart	**b) Individuelle Wertermittlung mit Fahrtenbuch:** Anteil an Gesamtkosten gemäß privatem Nutzungsanteil	Pauschalierung oder Fahrtenbuch (entsprechend der Bemessungsmethode beim AN)	Pauschalierung oder Fahrtenbuch (entsprechend der Bemessungsmethode beim AN)	Abzug anfallender Vorsteuerbeträge in voller Höhe	Einstellung der Fahrzeugkosten als Betriebsausgaben in voller Höhe

→ im Zentrum der Debatte: pauschale Nutzungswertermittlung („Ein-Prozent-Methode“)

→ Wirkung abhängig von …

… individuellen Faktoren wie

- **Fahrzeug** (Listenpreis, Antriebsart, Alter)
- **Haltedauer**
- privater **Nutzungsumfang**
- Pendeldistanz

… externen Faktoren wie

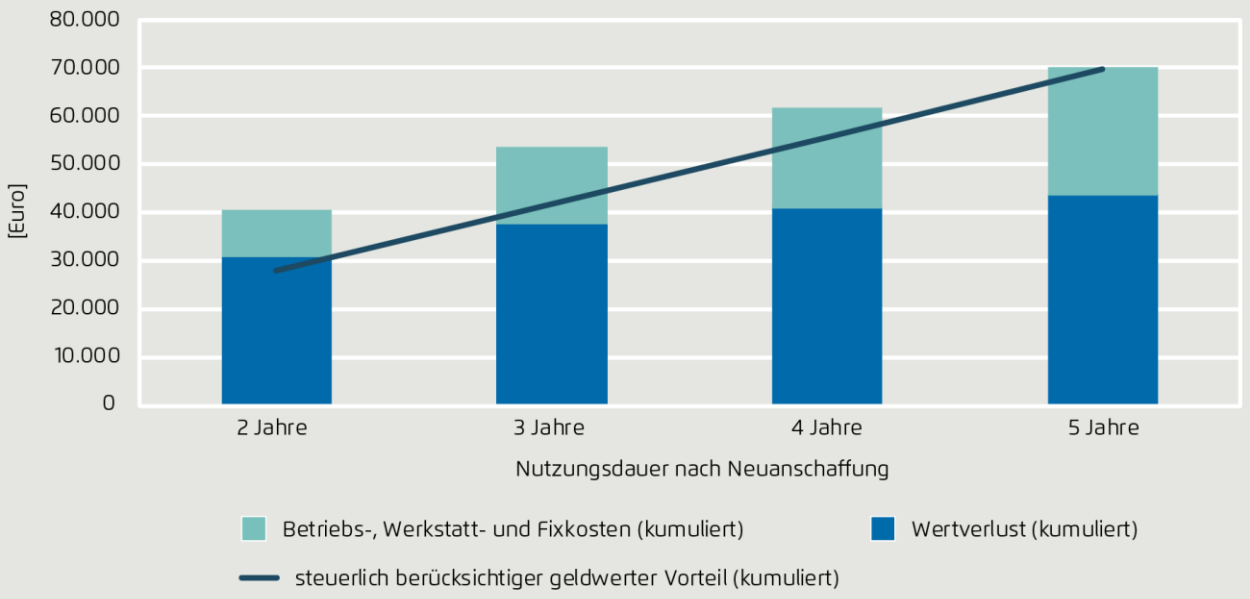
- Kraftstoff-/Strompreisniveau
- Restwertentwicklung

Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021)

Dienstwagenbesteuerung: Vorteilswirkung abhängig von Nutzungsszenario

Vorteil der Pauschalregelung nach Nutzungsdauer des Pkw

Autokosten und steuerlich berücksichtigter geldwerter Vorteil eines Neuwagens, nach Nutzungsdauer



Agora Verkehrswende (2022) | Daten: Kosten und steuerlich berücksichtigter geldwerter Vorteil am Beispiel eines BMW 520D bei 25 km Pendeldistanz, 20.000 km jährlicher Fahrleistung sowie 10 Prozent Rabatt auf den Listenpreis bei Privatkauf;
Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von ADAC (2022), Stand: 09.09.2022

→ Ein-Prozent-Regelung: tendenziell **Unterschätzung** der tatsächlichen Kosten im Falle von **neuen oder jungen Pkw**

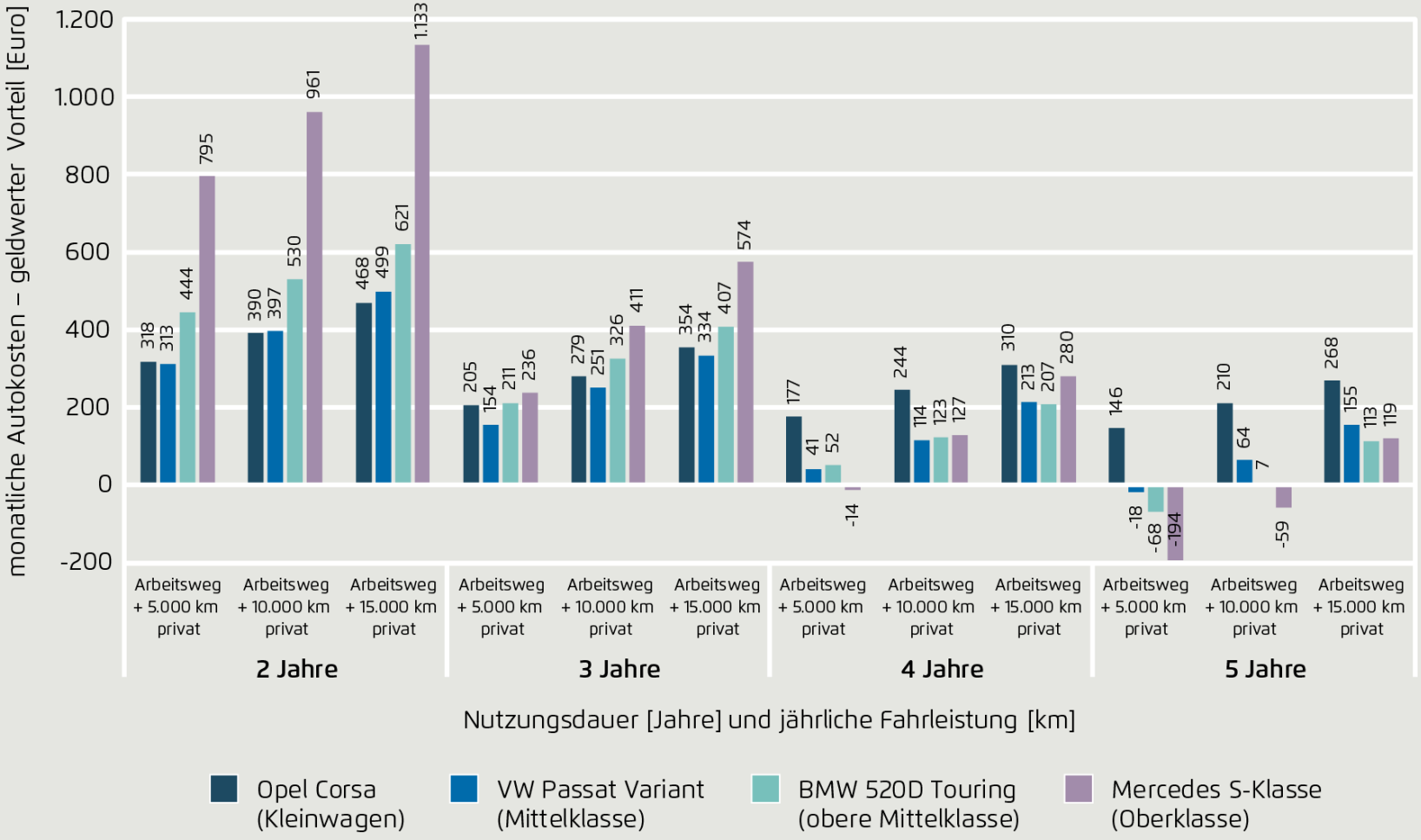
→ im Beispiel: wenn Nutzungsdauer unter 5 Jahren:

steuerlich berücksichtigter geldwerter Vorteil	<	tatsächliche Autokosten

→ typische Haltedauer von neuen Dienstwagen: laut UBA ca. 3 Jahre

Vorteil beim zu versteuernden Einkommen

Differenz zwischen monatlichen Autokosten und steuerlich berücksichtigtem geldwerten Vorteil, nach Nutzungsdauer und Fahrleistung



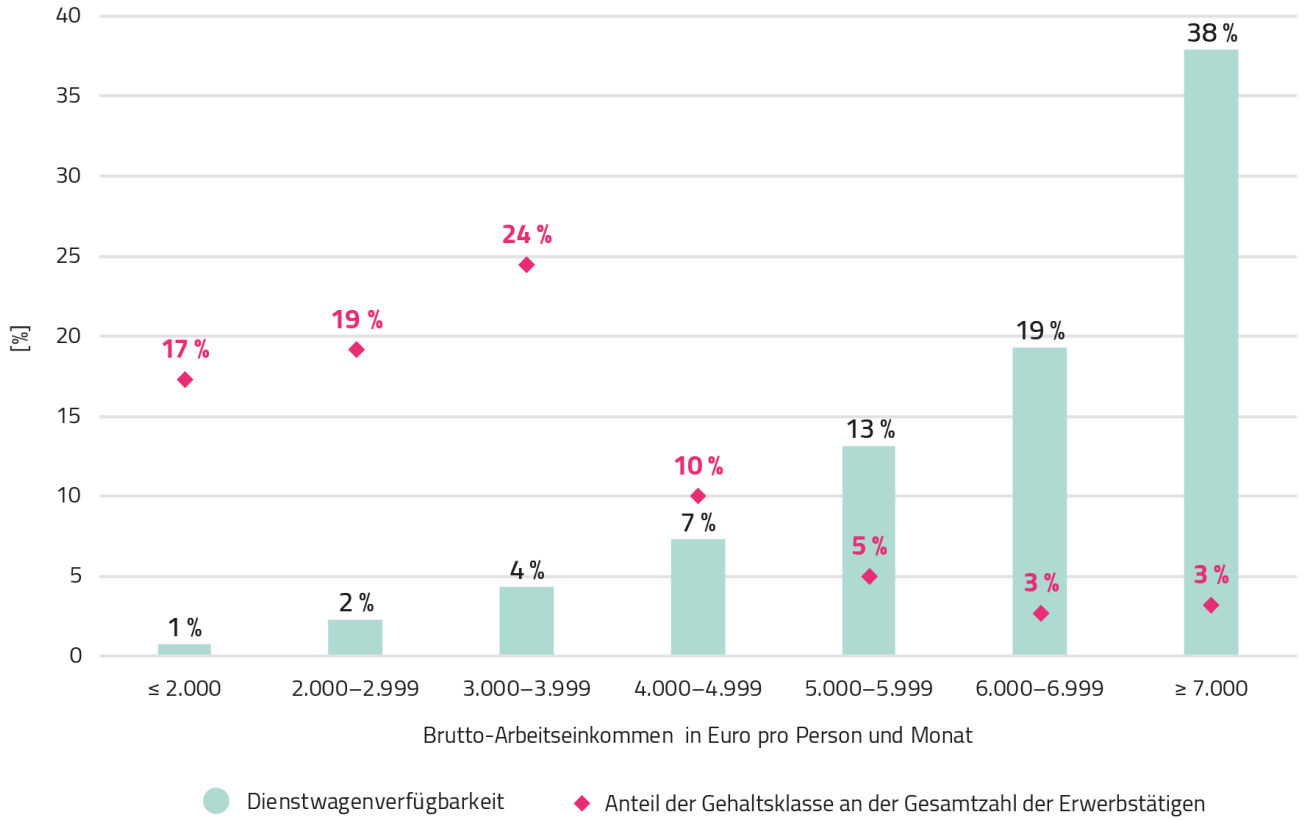
Agora Verkehrswende (2022) | Daten: Kosten und steuerlich berücksichtigter geldwerter Vorteil bei 25 km Pendeldistanz, 200 Fahrten zur Arbeitsstätte jährlich sowie 10 Prozent Rabatt auf den Listenpreis; Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von ADAC (2022), Stand: 09.09.2022

Agora Verkehrswende

- → bei 2 oder 3 Jahren Nutzungsdauer: **Vorteilswirkung**, die mit der privaten **Fahrleistung** steigt und in den **oberen Segmenten** besonders hoch ausfällt
- → Nachteilswirkung der Pauschalierung nur bei langer Haltedauer und geringer Fahrleistung. Aber: **Fahrtenbuch als Alternative**
- → steuerliches Privileg: **günstige Besteuerungs*optionen* für alle Dienstwagennutzenden**

Wer profitiert?

Dienstwagenverfügbarkeit bei Beschäftigten nach Einkommen



Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021), eigene Berechnungen auf Basis des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP)

- → vom Dienstwagenprivileg profitieren vor allem hohe Einkommensgruppen
- → Angestellte mit Dienstwagen haben im Durchschnitt ein etwa doppelt so hohes Gehalt wie Angestellte ohne Dienstwagen
- → Verfügbarkeit steigt mit der Position im Unternehmen, etwa 43 Prozent bei Führungskräften
- → Männer verfügen im Vergleich zu Frauen ca. viermal so häufig über einen Dienstwagen

Reformoptionen für eine klimapolitisch wirksame, steuergerechte und sozial ausgewogene Dienstwagenbesteuerung

Agora Verkehrswende

Variante „*Policy Mix*“

1. **Ökologische Differenzierung** durch Erweiterung der steuerlichen Wertbemessung um **reformierte**, CO_2-basierte, erstzulassungsorientierte **Kfz-Steuer**
   - internationale Bsp.: NL, AT, DK, SE
2. **Berücksichtigung** des **individuellen** privaten **Nutzungsumfangs**
   - z. B. fixer prozentualer Anteil der Gesamtfahrleistung des Dienstwagens
3. **keine Privilegien** für **PHEVs**

alternative Ansätze

- nach spezifischem CO2-Ausstoß differenzierter Bemessungssatz (Bsp. BE, UK, IT)
- Zuschlag für Übernahme Tankkosten durch AG (Bsp. FR)
- Ansatz der geschätzten tatsächlichen Nutzungskosten (Bsp. IT)
- Abschaffung der Möglichkeit zur Pauschalierung

Variante „*minimalinvasiv*“

1. Pauschale Nutzungswertermittlung bei Verbrennern: Bemessungssatz erhöhen, z. B. **1,5 % statt 1 %** des Listenpreises monatlich
2. Steuerlichen **Vorteil für PHEVs abschaffen** (mindestens Kopplung an den Nachweis überwiegend elektrischer Nutzung)

Agora Verkehrswende

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Benjamin Fischer
Projektleiter Verkehrsökonomie
benjamin.fischer@agora-verkehrswende.de

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

T +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129
M info@agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.