



Antrag

Fraktion DIE LINKE

Dienstwagenprivileg ökologisch und sozial gerecht reformieren

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag stellt fest, dass der Klimaschutz eine klimafreundliche Mobilität erfordert. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr muss einen stärkeren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

Seit 2014 werden zwei von drei Neuwagen von Unternehmen und Selbstständigen zugelassen. Schwere SUV sowie Mittel- und Oberklassefahrzeuge dominieren die Dienstwagenflotte. Der durchschnittliche Flottenverbrauch von Dienstwagen liegt deutlich über dem der Privatwagen. Das Dienstwagenprivileg ist mit einem Volumen von 3,5 bis 5,5 Milliarden Euro pro Jahr eine der größten Steuervergünstigungen Deutschlands, von dem insbesondere höhere Einkommensklassen profitieren.

Die Zukunft der Automobilindustrie liegt in emissionsarmen Fahrzeugen. Es ist daher dringend erforderlich, finanzielle Anreize für die Anschaffung klimafreundlicher Dienstwagen zu schaffen, im Sinne der Arbeitsplätze in der Automotive-Branche Sachsen-Anhalts, im Sinne der Steuergerechtigkeit sowie im Sinne der Erreichung der Klimaziele.

2. Die Landesregierung wird aufgefordert, im Bundesrat eine Initiative für die Ausrichtung der steuerlichen Vorschriften bezüglich der von Firmen genutzten Fahrzeuge an ökologischen Kriterien zu ergreifen. Im Einzelnen soll
 - a) die Besteuerung der privaten Nutzung von Firmenwagen, die ab dem Jahr 2020 neu zugelassen werden entsprechend der CO₂-Emissionen des Fahrzeugs differenziert werden. Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß bis zu 95g CO₂/km erhalten einen Bonus. Je unterschreitende 5g CO₂/km sind 0,05 Prozentpunkte des Bruttolistenpreises weniger zu versteuern. Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß über 95g CO₂/km erhalten einen Malus. Je übersteigende 5g CO₂/km sind 0,06 Prozentpunkte des Bruttolistenpreises mehr zu versteuern. Für die Fahrtenbuchmethode sind analoge Regelungen vorzusehen.

(Ausgegeben am 18.09.2019)

- b) die steuerliche Abzugsfähigkeit des Aufwands für Firmenwagen, die ab dem Jahr 2020 neu zugelassen und zur Privatnutzung gestellt werden entsprechend der CO₂-Emissionen begrenzt werden. Anschaffungs- und Betriebskosten für solche Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß bis zu 95g CO₂/km bleiben zu 100 Prozent abzugsfähig. Je übersteigende 5g CO₂/km reduziert sich die Abzugsfähigkeit um 2,5 Prozentpunkte. Diese Regelung gilt nur für PKW. Für beispielsweise im Handwerk eingesetzte Nutzfahrzeuge sind höhere Grenzwerte zu formulieren.
- c) geprüft werden, inwiefern eine Zulassungssteuer nach dem Vorbild anderer europäischer Länder oder der vollständige Ausschluss vom Dienstwagenprivileg für Fahrzeuge mit hohen Nettolistenpreisen oder hohen Leergewichten geeignet ist, weitere finanzielle Anreize für die Anschaffung kleinerer Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu finanzieren.
3. Die durch Maßnahmen unter II. generierten Mehreinnahmen sollen vollständig dem flächendeckenden Ausbau des ÖPNV sowie attraktiver Angebote für den Fuß- und Radverkehr zugute kommen.

Begründung

Am 20. September 2019 fand der globale Klimastreik von Fridays for Future statt für die Einhaltung des Pariser Abkommens und gegen die anhaltende Klimazerstörung. Die Bundesregierung hat aktuell für Ende des Jahres die Vorlage eines Klimaschutzgesetzes angekündigt, das eine höhere CO₂-Bepreisung vorsehen soll. Ein Beschluss des CDU-Bundesvorstands vom 16. September 2019 fordert konkret für Dienstwagen eine stärkere Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes.

Zwei von drei Neufahrzeugen werden von Unternehmen und nicht von Privatpersonen zugelassen. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß und durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der Dienstwagenflotte liegen deutlich über dem der privaten Neuwagenflotte. Das Dienstwagensegment wird sowohl bei SUV als auch bei anderen Fahrzeugen von Modellen der oberen Mittelklasse, Oberklasse und Luxusklasse dominiert. Nach kurzer Haltedauer von durchschnittlich zwei bis vier Jahren landen Dienstwagen auf dem Gebrauchtwagenmarkt und werden durch Neuwagen ersetzt. Die als Dienstwagen beschafften Fahrzeuge prägen somit maßgeblich Wachstum und Struktur der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland.

Die pauschalierte Dienstwagenbesteuerung über die 1%-Methode befördert Kaufanreize und führt in vielen Fällen zu einer deutlich zu geringen Steuerschuld. Die gesamtstaatlichen Steuerausfälle werden auf bis zu 5,5 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt (Diekmann et al., 2011). Es handelt sich somit um eine der größten Steuervergünstigungen in Deutschland. Insgesamt werden Steuerlasten von der Gruppe der Dienstwagennutzer auf die Gruppe der Nicht-Dienstwagennutzer überwältigt. Dienstwagennutzer sind in der Mehrheit Beschäftigte mit einem überdurchschnittlich hohen Einkommen. Die höchste ungerechtfertigte Steuerersparnis erzielen somit jene Steuerpflichtigen mit den höchsten Steuersätzen. Seit dem 1. Januar 2019 werden zudem schwere Plug-In-Hybride und Elektro-SUV monatlich nur noch mit 0,5 % des Bruttolistenpreises versteuert und somit noch höher subventioniert. Hier gibt es

vor allem Mitnahmeeffekte für Fahrzeuge mit hohem Gewicht und Neupreisen teils weit über 80.000 Euro zu beobachten. Aus Sicht der Antragstellerin sind diese Fahrzeuge weder eine soziale noch eine ökologische Alternative zu herkömmlichen Modellen, da ihr ökologischer Fußabdruck beim gegenwärtigen Energie-Mix und Pkw-Nutzungsverhalten einen viel zu geringen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Für besonders schwere Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit hohem Nettolistenpreis ist daher eine Zulassungssteuer nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten zu gestalten.

Nur die wenigsten Dienstwagennutzer sind Kleinwagenfahrer in der mobilen Altenpflege oder Handwerker mit Nutzfahrzeugen. Diese gilt es dennoch im Blick zu haben und nicht stärker zu belasten. Eine sozial ausgewogene, steuergerechte und klimaneutrale Dienstwagenbesteuerung muss sowohl auf Seiten der Arbeitnehmer als auch auf Seiten der Unternehmer und Selbstständigen ansetzen. Somit müssen neben der pauschalierten Besteuerung der Privatnutzung auch die Regelungen zur Absetzbarkeit der Beschaffungs- und Betriebskosten stärker am CO₂-Ausstoß ausgerichtet werden. Im Zweifel sollte die private Nutzung eines Dienstwagens eher zu hoch als zu niedrig pauschal besteuert werden, da erstens kein Zwang zu einer privaten Nutzung besteht und zweitens Fahrtenbücher geführt werden können, wie es der Sachverständigenrat der Bundesregierung im Jahr 2011 vorschlug.

Die hier vorgeschlagene Reform würde deutliche Anreize für ein verändertes Kaufverhalten gewerblicher Halter schaffen und somit einen wichtigen Impuls hin zu einer zukunftsfähigen Autoindustrie setzen. Ein durch die gegenwärtige Dienstwagenbesteuerung befeuertes Verharren der Autoindustrie auf hochpreisigen, emissions- sowie kraftstoffintensiven Fahrzeugen würde langfristig auch in Sachsen-Anhalt Arbeitsplätze und Wirtschaftsstruktur gefährden. Ein Umsteuern ist daher auch im Landesinteresse.

Im Sinne einer ganzheitlichen Verkehrswende sind die durch die steuerlichen Änderungen erzielten Mehreinnahmen für den Umweltverbund einzusetzen, für die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie für den Rad- und Fußverkehr.

Thomas Lippmann
Fraktionsvorsitzender