

1 Antragsteller: Kreisvorstand

2

3 Zur Weiterleitung an:

4

5 1. Mitgliederversammlung des Kreisverbandes Freiburg

6 2. SPD Landesverband Baden-Württemberg

7 3. Bundesparteitag

8

9 **Antrag:**

10 Wir stehen für den Abbau umweltschädlicher Subventionen.

11 Dazu setzen wir uns für eine Reform der pauschalen Besteuerung von Firmenwagen ein, die auch  
12 privat genutzt werden (Dienstwagenprivileg). Grundsätzliches Ziel sollte es dabei sein, dass es  
13 wirtschaftlich keinen Unterschied macht, ob ein Fahrzeug privat gehalten wird oder als  
14 Dienstwagen zur Verfügung steht. Außerdem sollten bei der Besteuerung ökologische  
15 Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

16 Wir schlagen deshalb vor, Firmenwagen, die auch privat genutzt werden, monatlich mit bis zu 2%  
17 des Bruttoneuwagenpreises zu besteuern, statt wie bisher mit pauschal 1%. Die Besteuerung  
18 sollte dabei in Anlehnung an das niederländische Beispiel (s.u.) mit den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten  
19 stufenweise bis auf einen Wert von 0,5% für emissionsfreie Fahrzeuge sinken. Der  
20 Koalitionsvertrag sieht bereits eine Absenkung auf 0,5% für Elektro- und Hybridfahrzeuge vor.

21

22 **Begründung:**

23 1. Das Dienstwagenprivileg fördert den Kauf von schweren PKW der Oberklasse.

24 2. Das Dienstwagenprivileg schafft damit Anreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit  
25 überdurchschnittlichem Verbrauch und erhöhten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

26 3. Eine Steuervergünstigung in Form des Dienstwagenprivilegs ist damit umweltschädlich und  
27 kontraproduktiv für den Klimaschutz.

28 4. Der Staat verzichtet mit dem Dienstwagenprivileg nach Berechnungen des Umweltbundesamtes  
29 (UBA) auf Steuereinnahmen in Höhe von mindestens 3,1 Milliarden Euro pro Jahr, die an anderer  
30 Stelle sinnvoller eingesetzt werden könnten.

31

32 Im Einzelnen sprechen folgende Zusammenhänge und Entwicklungen für eine Reform des  
33 Dienstwagenprivilegs:

34 Wegen der steuerlich attraktiven Nutzung auch für Privatfahrten haben diese Fahrzeuge eine über-  
35 durchschnittliche Laufleistung, da der Arbeitgeber in der Regel auch die Spritkosten übernimmt [1].

36 Die schweren (2,5 bis 3,0 to) und hoch motorisierten Fahrzeuge sind zu knapp Zweidritteln mit  
37 Dieselmotoren ausgerüstet [2].

38 Trotz des hohen Gewichtes kann bei Diesel-Fahrzeugen zwar der Spritverbrauch in einem  
39 erträglichen Bereich gehalten werden, gleichzeitig verschwindet aber der CO<sub>2</sub>-Vorteil gegenüber  
40 den Benzinern [3].

41 Die Firmenwagen wechseln in der Regel nach 2,5 bis 3 Jahren den Besitzer und gehen in den  
42 Gebrauchtwagenmarkt. Dieser Effekt hat zu einem rasanten Anstieg hoch motorisierter Fahrzeuge  
43 auf dem deutschen Automarkt beigetragen und prägt inzwischen den PKW-Bestand in  
44 Deutschland [4].

45 Insbesondere durch Anstieg der als Firmenwagen bevorzugten schweren Diesel-Fahrzeuge sind  
46 die verkehrsbedingten NO<sub>2</sub>-Emissionen kaum zurückgegangen und führen beim NO<sub>2</sub> immer noch  
47 zu Grenzwertüberschreitungen in vielen Städten Deutschlands.

#### 48 **Beispiel Niederlande:**

49 In den Niederlanden werden privat genutzte Firmenwagen jährlich mit bis zu 25% des  
50 Neuwagenpreises als geldwertem Vorteil versteuert, in Deutschland pauschal nur mit 12% (1%  
51 monatlich). Die Dienstwagenbesteuerung in den Niederlanden ist zusätzlich stark an den CO<sub>2</sub>-  
52 Emissionen ausgerichtet [5]. So gilt für Wagen ohne Emissionen ein Satz von lediglich 4%, ein Satz  
53 von 15% gilt für Wagen mit Emissionen unter 50g/km, von 21% für Wagen mit Emissionen  
54 zwischen 50g/km und 106g/km und steigt auf 25% bei Wagen über 106 g/km. Im Ergebnis findet  
55 keine staatliche Subventionierung von schweren, hoch motorisierten Fahrzeugen wie in  
56 Deutschland statt. Durch den entsprechend niedrigeren Verbrauch liegen die durchschnittlichen  
57 CO<sub>2</sub>-Emissionen der PKW-Flotte in den Niederlanden um 25g/km niedriger als in Deutschland [6].

58

#### 59 **Fazit:**

60 1. Mit dem Dienstwagenprivileg fördert der Staat eine Fehlentwicklung im Bereich der Verkehrs-  
61 und Umweltpolitik und stellt die Erreichung der eigenen Klimaziele in Frage.

62 2. Das Dienstwagenprivileg bedeutet eine umweltschädliche Subvention in Höhe von über drei  
63 Milliarden pro Jahr, die besser für eine Förderung umweltschonender Antriebstechniken und für  
64 den Klimaschutz eingesetzt werden sollten.

65 3. Eine Reform der Besteuerungspraxis bei privat genutzten Firmenwagen (Dienstwagenprivileg)  
66 erscheint nicht nur zum Schutz des Klimas sondern auch aus Gründen des Gesundheitsschutzes  
67 dringend geboten.

68 4. Diese Forderung steht im Einklang mit den umweltpolitischen Zielen der SPD (s. Bundestags-  
69 wahlprogramm 2017) und der im Koalitionsvertrag angekündigten Überprüfung aller Subventionen  
70 in Hinblick auf ihre Vereinbarkeit mit den subventionpolitischen Zielen und dem Prinzip der

71 Nachhaltigkeit.

## 72 Quellen

73 [1] *Klimaallianz Deutschland*, Positionspapier: Reform der Firmenwagenbesteuerung, 2011

74 [2] *Bundesregierung*, Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom  
75 19.01.2017: Drucksache 18/10909(neu) „Steuerliche Rahmgestaltung für Diesel-Pkw“  
76 (Drucksache 18/10732), Frage 18:

18. Wie hoch ist der Anteil von Diesel-Pkw der Oberklasse bei neu zugelassenen Fahrzeugen als Dienstwagen im Vergleich zu Privatzulassungen?

Es wurde zwischen privatem und gewerblichem Halter unterschieden. Unter gewerbliche Halter fallen auch Tageszulassungen. Das Merkmal „Dienstwagen“ ist in den verfügbaren Daten nicht erfasst.

Anteil der Diesel-Pkw in dem Segment „Oberklasse“			
2015	Pkw gesamt	davon Diesel	Anteil in %
Oberklasse – Pkw*	31.555	19.567	62,0
Private Halter	4.422	2.418	54,7
<b>Gewerbliche Halter</b>	<b>27.122</b>	<b>17.140</b>	<b>63,2</b>

77 \* (einschließlich unvollständiger oder unplausibler Angaben)

78 [3] *Bundesregierung*, Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom  
79 19.01.2017: Drucksache 18/10909(neu) „Steuerliche Rahmgestaltung für Diesel-Pkw“  
80 (Drucksache 18/10732), Frage 20:

20. Wie hoch ist der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß neu zugelassener Dienstwagen im Vergleich zu Privatzulassungen?

Es wurde zwischen privatem und gewerblichem Halter unterschieden. Unter gewerbliche Halter fallen auch Tageszulassungen. Das Merkmal „Dienstwagen“ ist in den verfügbaren Daten nicht erfasst. Neuzulassungen von Pkw nach Halter-Typ und CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Jahr 2015

Durchschnittlicher CO <sub>2</sub> -Ausstoß neuzugelassener Pkw				
2015	Pkw insgesamt		davon Diesel - Pkw	
	Anzahl	CO <sub>2</sub> -Mittelwert (in g/km)	Anzahl	CO <sub>2</sub> -Mittelwert (in g/km)
Pkw Neuzulassungen*	3.206.042	129	1.538.451	130
Private Halter	1.098.068	129	357.424	133
<b>Gewerbliche Halter</b>	<b>2.106.839</b>	<b>129</b>	<b>1.180.209</b>	<b>130</b>

81 \* (einschließlich unvollständiger oder unplausibler Angaben)

82 [4] *Umweltbundesamt*: „Umweltschädliche Subventionen“, Aktualisierte Ausgabe 2016, 2.2.7  
83 Pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen

84 [5] *Prokisch*, Global Taxes, TLE-11-2017

85 [6] *Umweltbundesamt*: Pressemitteilung „Klimaschutz geht auch mit Benzinern – Diesel  
86 überschätzt“, 26.08.2017