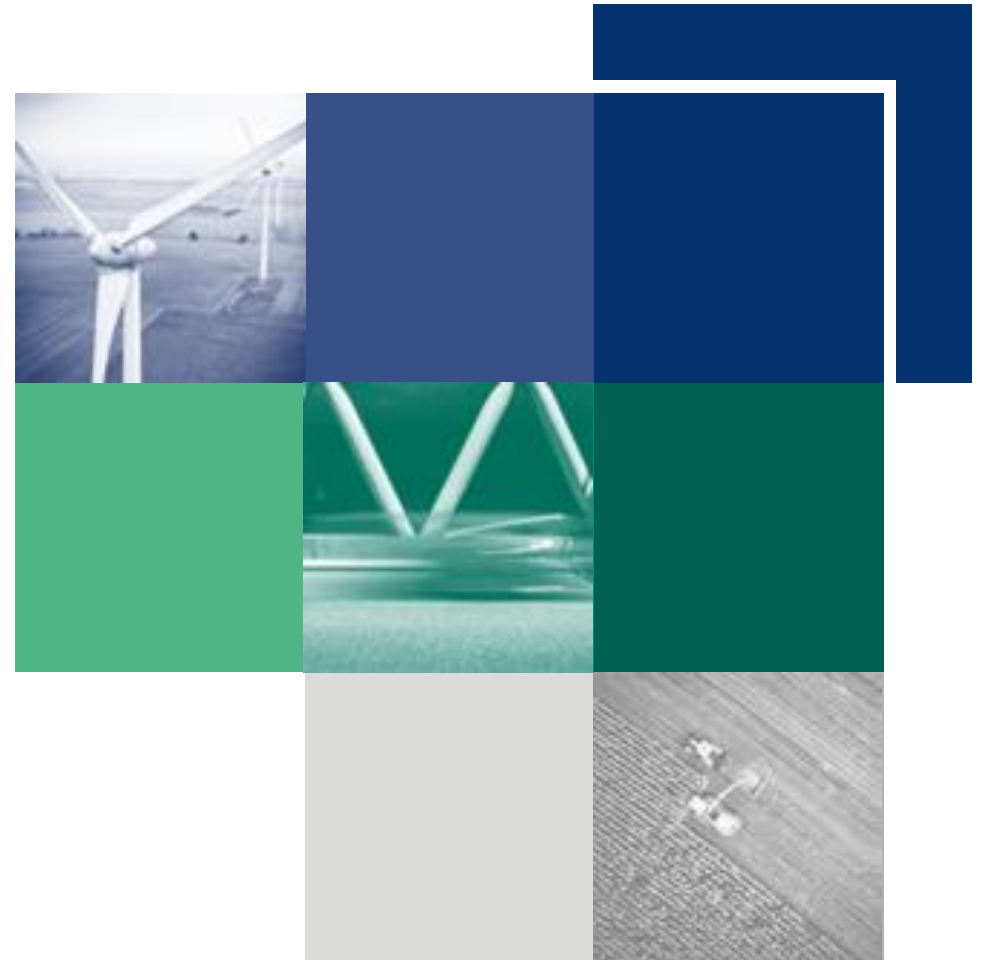


Soziale Verkehrswende

Reform des Dienstwagenprivilegs

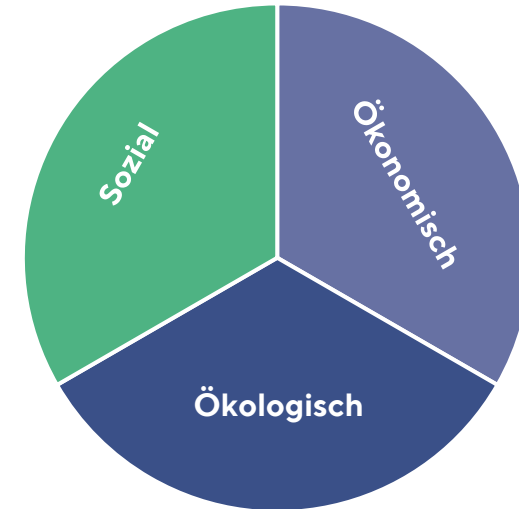


Berlin, 30. März 2022
Matthias Runkel
Wissenschaftlicher Referent Verkehrspolitik

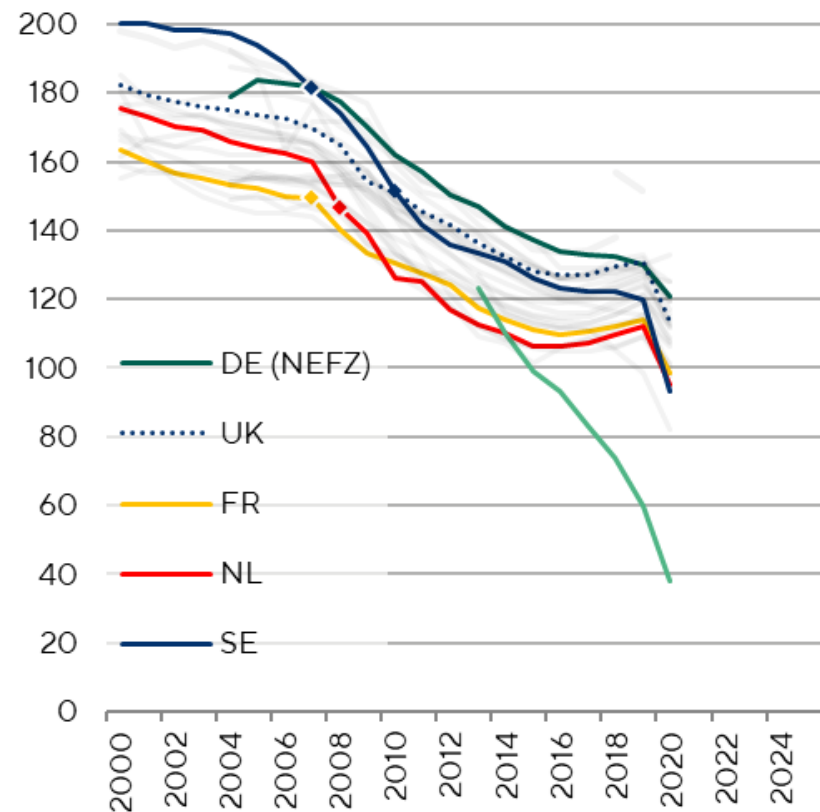


Überblick

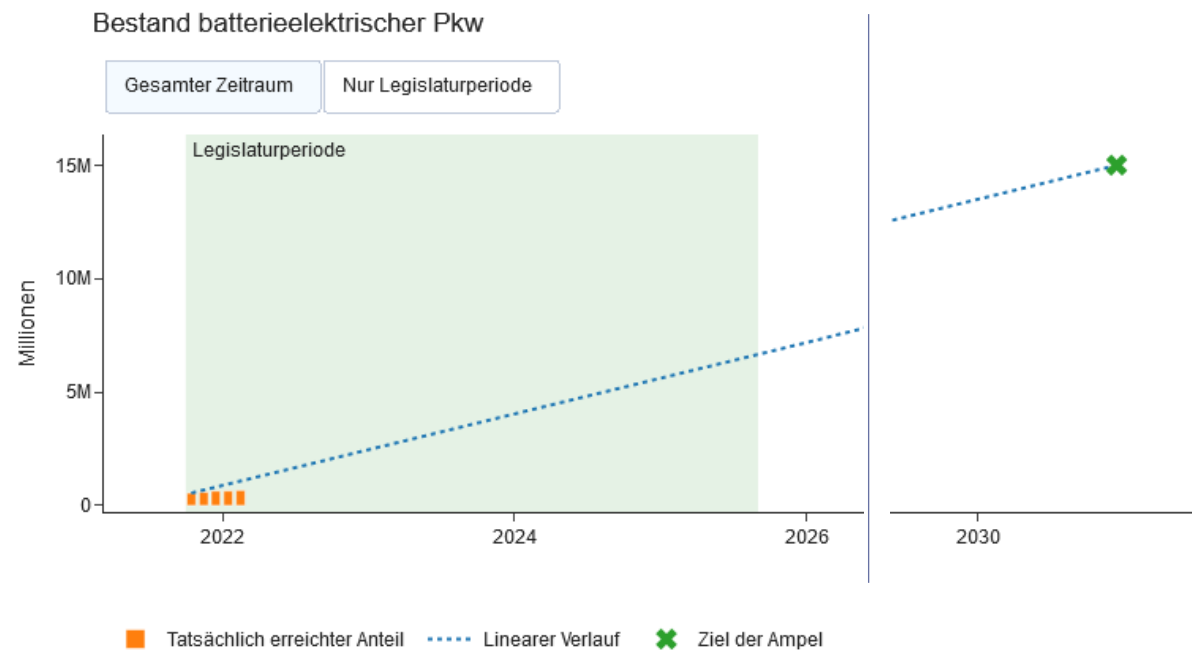
- **Klimapolitische Zielsetzungen**
- Stand der **Elektrifizierung** und Rolle der **Firmenwagen**
- **Folge- und Anreizwirkungen** der Subvention
 - Ökologisch, Sozial, Ökonomisch
- Pläne der **Bundesregierung**



Klimapolitische Zielsetzungen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Eurostat



Quelle: KoaVTracker des DIW

Stand der Elektrifizierung und Rolle der Firmenwagen

>**65 %** aller neuen Pkw werden gewerblich zugelassen

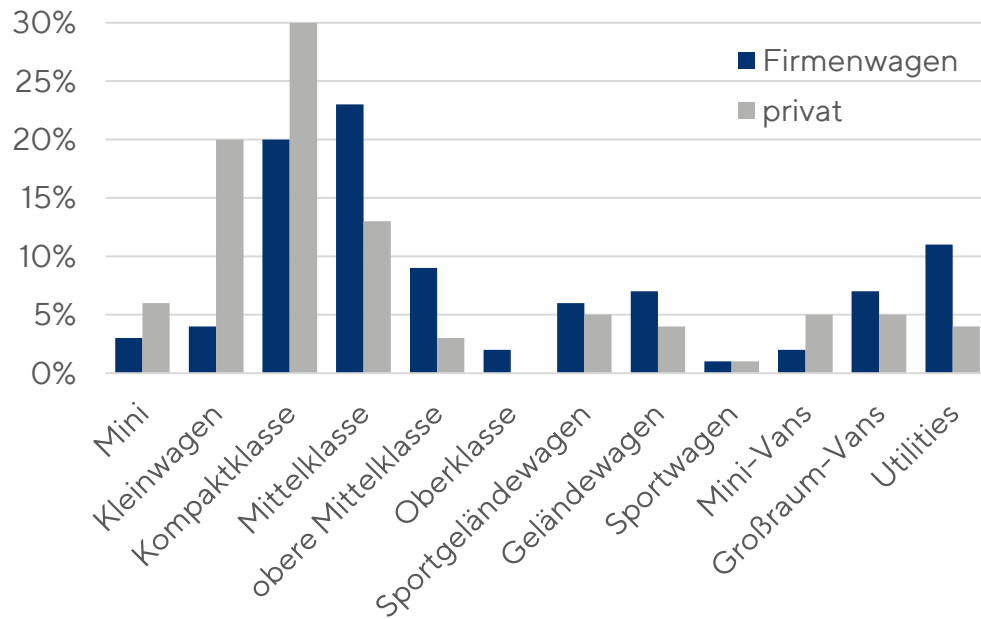
Bei klassischen Dienstwagen-Modellen liegt der Anteil oft bei **70 bis 90 %**

Bei **Plug-In-Hybriden** liegt der Anteil bei **67 %**
und bei **Nullemissionsfahrzeugen** sind es rund die **Hälfte**.

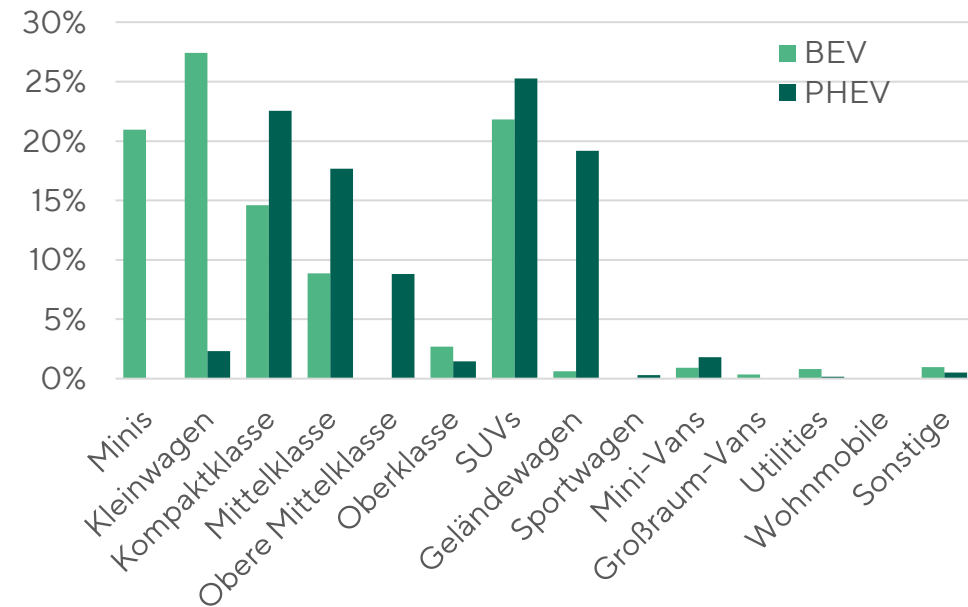
>**55 %** aller Anträge auf Kaufprämien von Unternehmen

Stand der Elektrifizierung und Rolle der Firmenwagen (zukünftiger Gebrauchtwagenmarkt für private)

Verteilung von Firmen- und Privatwagen nach Segmenten



Verteilung von BEV und PHEV

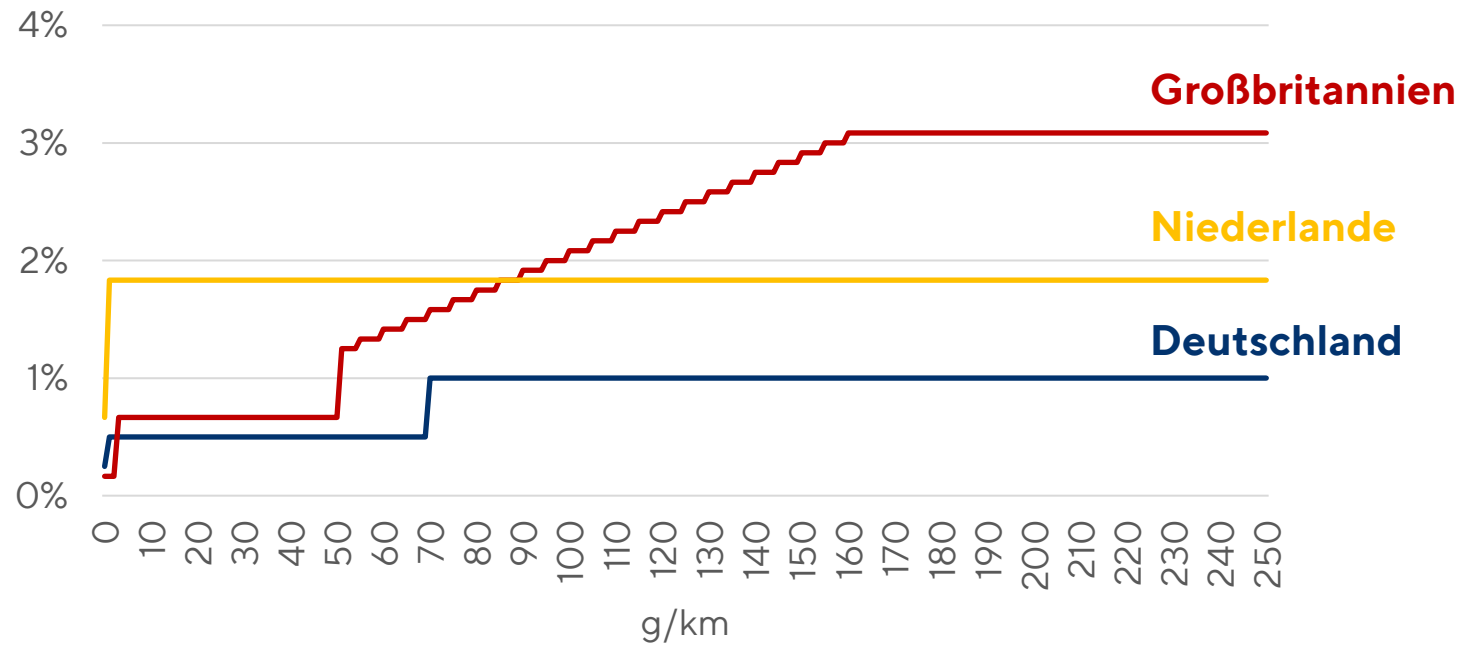


Quelle: Mobilität in Tabellen

Quelle: KBA

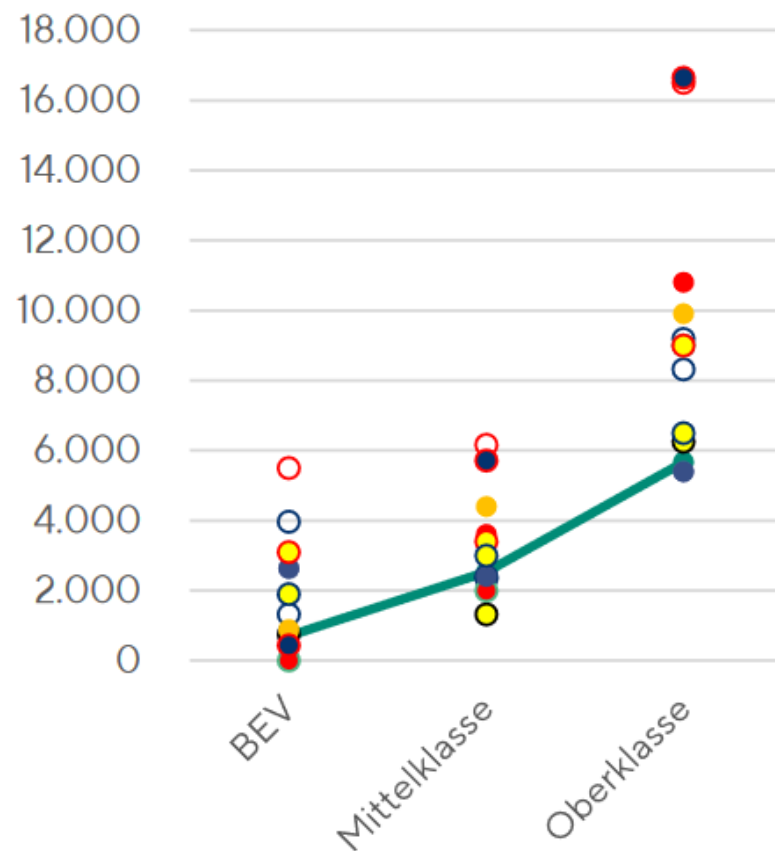
Zentral: die 1%-Regel

Differenzierung in Deutschland nach BEV, PHEV, Verbrenner



Eigene Darstellung auf Grundlage ACEA (2020)

Geldwerter Vorteil im Ländervergleich (in Euro)

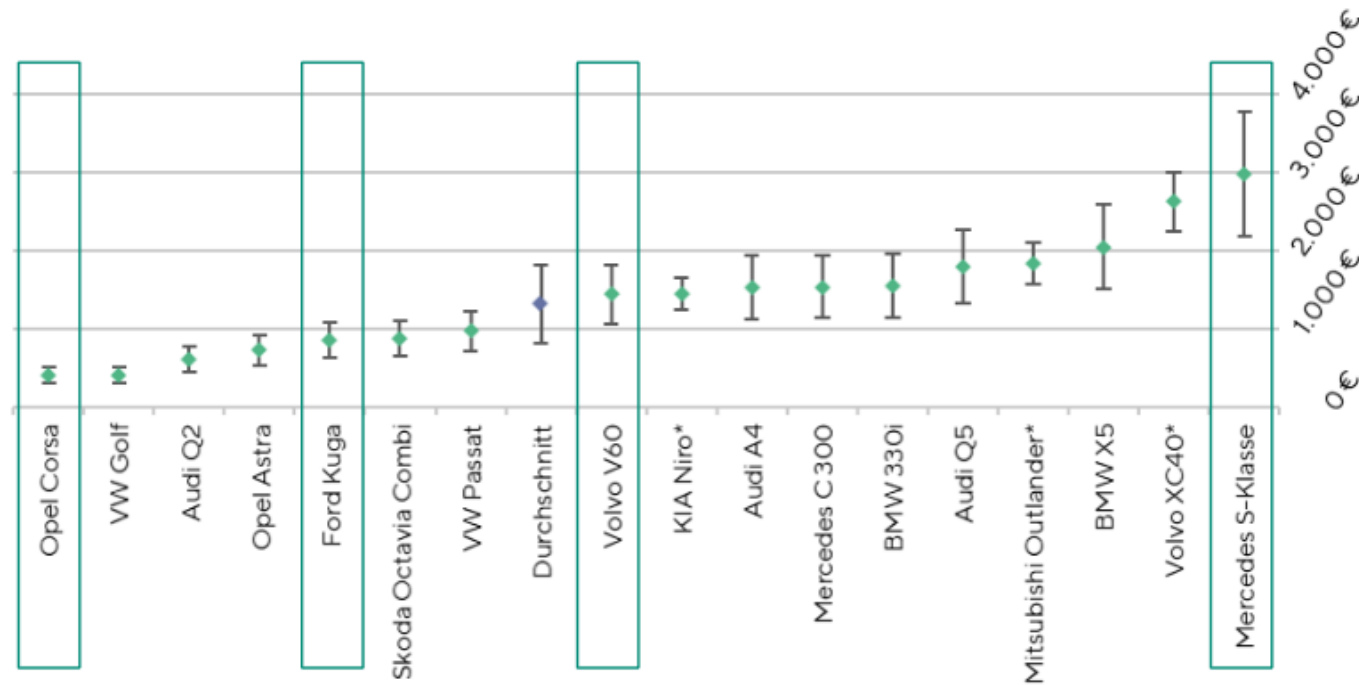


Im internationalen Vergleich ist die **Besteuerung gering** und hat **wenig Lenkungswirkung**

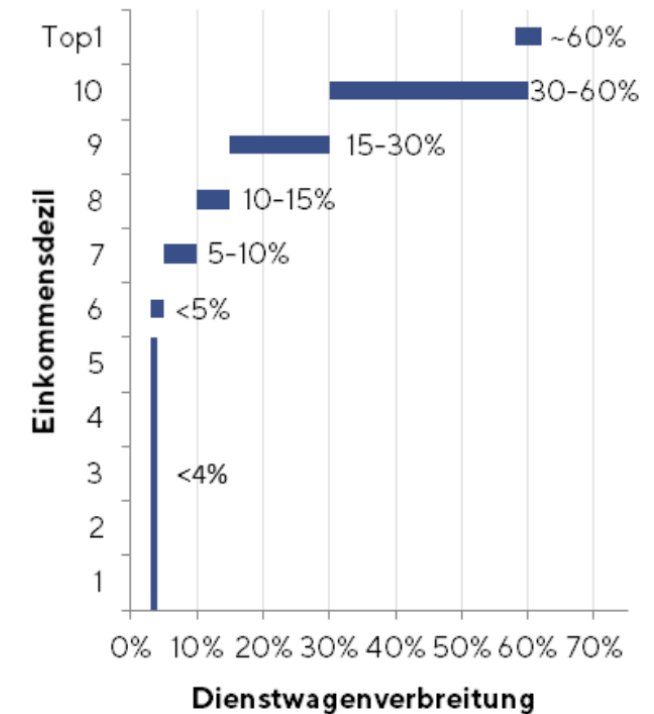
- Österreich
- Tschechien
- Deutschland
- Luxemburg
- Portugal
- Spanien
- UK
- Belgien
- Dänemark
- Griechenland
- Niederlande
- Slowakei
- Schweden

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Tabelle 1/FÖS u. a. (2020), basierend auf ACEA (2019, 2020)

Subventionsvolumen nach Fahrzeugmodellen und Verteilungswirkung (Verbreitung nach Einkommen)



Anmerkung: * = Plug-In-Hybrid; Fehlerbalken: untere Grenze = 60 % Privatnutzung, obere Grenze = 90 % Privatnutzung, Mittelpunkt = mittlere indirekte Subvention von Dienstwagen; Daten: ADAC (2021); Compensation-Online (2019).



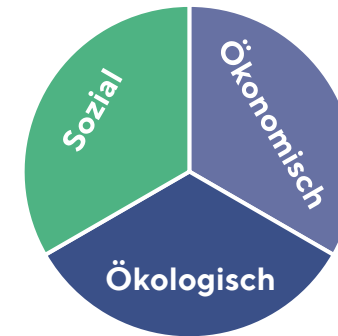
Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage Firmenwagenmonitor 2019

Reformoptionen

- Auf **Nutzer-Seite**: Reform der 1%-Regel zur Berechnung des gwV
 - Höherer, stärker differenzierter Satz (Beispiel NL, UK)
 - Berücksichtigung der tatsächlichen privaten Fahrleistung und des Anschaffungspreises
- Auf **Unternehmen-Seite**:
 - Umsatzsteuer: Vorsteuerabzug einschränken
 - EU-Beispiele: 50 % abzugfähig (BE, ES, PL, UK), nur E-Pkw (PT), 0 % (AT, DK, FR, SE)
 - Gewinn-/ Körperschaftsteuer: Absetzbarkeit der Kosten begrenzen
 - EU-Beispiele: CO₂-basiert (FR); „Luxustangente“ (AT)

Zwischenfazit: dringend reformbedürftig

- **Sozial:** Ungerechte Verteilungswirkung
 - Hohe Konzentration bei Top-Einkommen (kleine Gruppe an Profiteuren)
 - Kaum Profiteure in unteren Einkommensgruppen
- **Ökologisch:** umweltschädliche Lenkungswirkung
 - Anreiz zum Kauf (Neuwagen) und übermäßiger Nutzung
 - Hohes CO₂-Einsparpotenzial
- **Ökonomisch:**
 - Teure Subvention (4,4 Mrd. Euro)
 - Optimierungspotenzial Richtung Elektrifizierung



Subventionsabbau in den Parteiprogrammen 2021

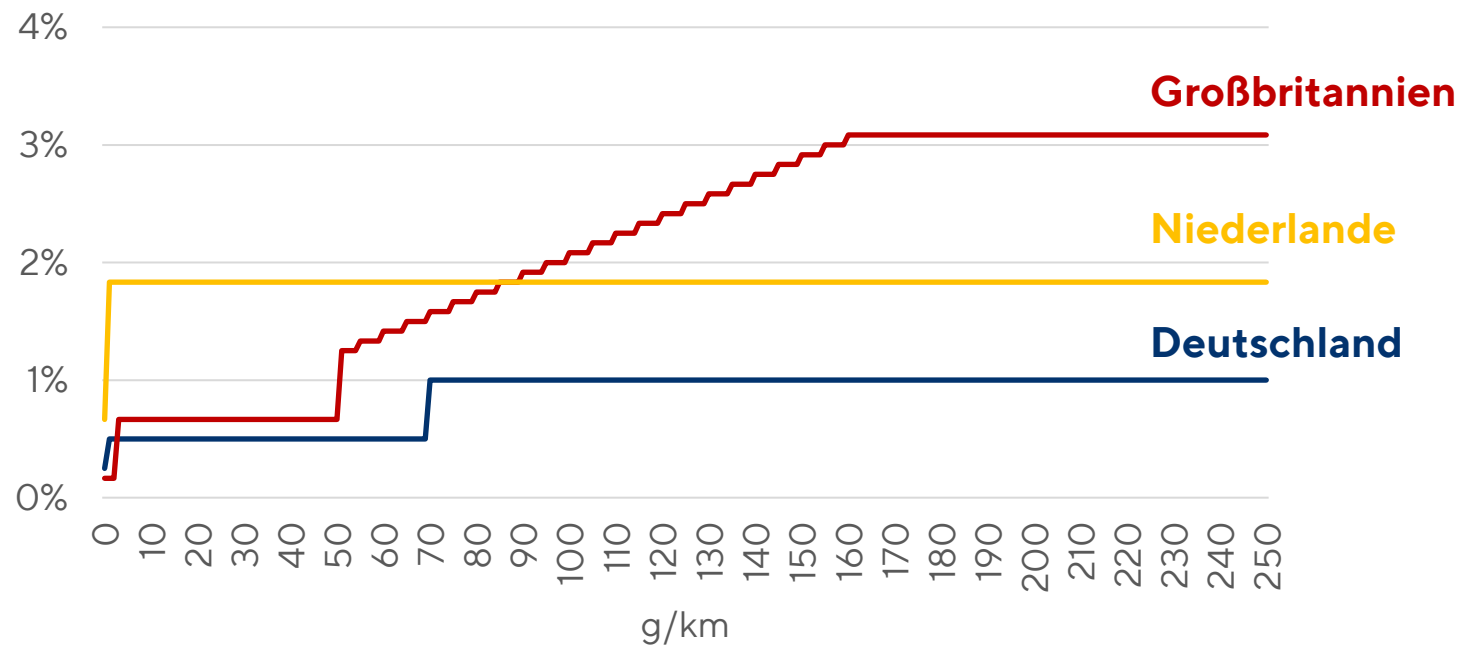
						
Allgemeine Forderung		Keine	„klima- und umweltschädliche Subventionen werden wir abbauen“	„Wir schaffen Anreize, streichen umweltschädliche Subventionen“	„Wir wollen natur- und umweltzerstörende Subventionen abbauen“	„teure Subventionen streichen“ (nur mit Blick auf E-Mobilität)
VERKEHR	Straßenverkehr	Keine Forderungen (aber Ausweitung der Subvention im Straßenverkehr durch Sonderabschreibungen für Null-Emissions-Pkw und Ladesäulen für Taxiunternehmen, Fahr- und Lieferdienste)	Keine Konkretisierung der allgemeinen Forderung	Abbau von Diesel- und Dienstwagenprivileg	Abbau von Diesel- und Dienstwagenprivileg sowie Reform der Entfernungspauschale (Mobiltätsgeld)	Keine Forderungen (aber Abbau der Subventionen im Straßenverkehr durch Abschaffung der Kaufprämie für E-Autos)
		Keine Forderungen (aber Ausweitung Subventionen)	Keine Konkretisierung der allgemeinen Forderung	Erhebung von Kerosinsteuer. Mehrwertsteuer auf	Erhebung von Kerosinsteuer. Mehrwertsteuer auf	Keine Forderungen (aber Ausweitung Subventionen)

Das Dienstwagenprivileg im Koalitionsvertrag

- Im Kapitel **Subventionen**: „Wir wollen zusätzliche Haushaltspielräume dadurch gewinnen, dass wir im Haushalt **überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen** und Ausgaben abbauen.“
- „Die bestehende Besserstellung von Plug-In-Hybridfahrzeugen bei der sogenannten Dienstwagenbesteuerung wird für neu zugelassene Fahrzeuge stärker auf die rein elektrische Fahrleistung ausgerichtet. Hybridfahrzeuge sollen zukünftig nur noch privilegiert werden (Entnahmewert 0,5 Prozent), wenn das Fahrzeug überwiegend (mehr als 50 Prozent) auch im rein elektrischen Fahrantrieb betrieben wird. Wird das Fahrzeug nicht überwiegend im elektrischen Fahrbetrieb genutzt oder der rein elektrische Fahranteil nicht nachgewiesen, entfällt der Vorteil und die Nutzung des Dienstwagens wird regelbesteuert (1-Prozent-Regelung). Mit dieser Regelung werden Anreize gesetzt, diese Fahrzeuge möglichst emissionsfrei elektrisch angetrieben zu nutzen und ihre ökologischen Vorteile auch auszuspielen.“
- **Kurz:** 0,5%-Regel für PHEV nur wenn >50% elektrisch gefahren wird (viel Text im KoaV für wenig Konkretes...)

Das Dienstwagenprivileg im Koalitionsvertrag

Bürokratische Adressierung des PHEV-Problems statt an der großen Stellschrauben zu drehen



Eigene Darstellung auf Grundlage ACEA (2020)



UNTERNEHMENSAPPELL ZUM ABBAU KLIMASCHÄDLICHER SUBVENTIONEN

Marktverzerrung beenden, fairen Wettbewerb ermöglichen

UNTERZEICHNEN

<https://www.wirtschaftsstandort-klimaschutz.de/>

EINE INITIATIVE VON FÖS UND BNW



Forum
Ökologisch-Soziale
Marktwirtschaft



BNW

Bundesverband
Nachhaltige
Wirtschaft e.V.



Vielen Dank!



Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.
Schwedenstraße 15a | 13357 Berlin | Deutschland
+49 (0)30 - 76 23 991 - 30 | www.foes.de | foes@foes.de

Literaturhinweise

- https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Dienstwagen-Besteuerung/Dienstwagen_auf_Abwegen.pdf
- <https://www.compensation-partner.de/de/news-und-presse/firmenwagenmonitor-2019>
- https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf
- https://foes.de/publikationen/2021/2021-02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf
- https://foes.de/pdf/2011_Firmenwagenbesteuerung_lang.pdf
- https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-_studie_impulse_f_r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf
- <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Offener%20Brief%20Kfz-Steuer%20und%20Dienstwagenbesteuerung.pdf>
- <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/T%26E%20Briefing%20-%20Deutschlands%20Steuerpolitik%20f%C3%BCr%20Dienstwagen%20%281%29.pdf>