

**Antrag 79/I/2022****Jusos****Der/Die Landesparteitag möge beschließen:****Dienstwagenbesteuerung reformieren**

1 Wir fordern eine Reformierung der Dienstwagenbe-  
2 steuerung  
3 Hauptziel der Reform soll sein, dass der geldwerte  
4 Vorteil des Dienstwagens keinen steuerlichen Vor-  
5 teil mehr gegenüber dem monetären Einkommen  
6 haben soll (horizontale Steuergerechtigkeit). Dar-  
7 über hinaus sollen klima- und umweltschädliche  
8 Verhaltensanreize abgebaut und nachhaltige Mo-  
9 bilität gefördert werden. Da außerdem bisher vor  
10 allem einkommensstarke Gruppen vom Dienstwa-  
11 genprivileg profitieren und so die eigentlich pro-  
12 gressive Einkommensbesteuerung mindern, soll so  
13 die Besteuerung sozial gerechter werden (vertikale  
14 Steuergerechtigkeit)[1]<sup>1</sup>

15

16 Das sogenannte Dienstwagenprivileg setzt sich aus  
17 verschiedenen Vergünstigungen für die Mitarbei-  
18 tenden sowie dem Unternehmen zusammen. Zum  
19 einen entsteht eine Vergünstigung durch die Art  
20 und Weise, wie der Dienstwagen als Lohnersatz-  
21 zahlung in den Arbeitslohn angerechnet wird. Hier-  
22 für wird bisher die 1% Methode angewandt: 1%  
23 des Listenpreises des Autos wird dem monatlichen  
24 Arbeitslohn hinzugerechnet. Hierauf werden nun  
25 Lohn-/Einkommenssteuer und Sozialversicherungs-  
26 beiträge gezahlt. Da dies eine sehr grobe und auch  
27 sehr niedrige Verrechnung ist, entstehen hohe Ver-  
28 luste bei Steuer- und Sozialversicherungsaufkom-  
29 men.

30 Eine zweite steuerliche Begünstigung entsteht  
31 durch die Anschaffungs- und laufenden Kosten  
32 des Dienstwagens. Der Anschaffungspreis kann im  
33 Schnitt über 6 Jahre abgeschrieben werden und  
34 mindert somit den Gewinn des Unternehmens.  
35 Das heißt, das Unternehmen spart sich weitere  
36 Körperschafts- und Gewerbesteuern. Das gleiche  
37 gilt für die Wartungs- und Kraftstoffkosten, auch  
38 diese können für die Minderung des Gewinns  
39 abgeschrieben werden.

40 Die dritte steuerliche Vergünstigung sind Einspa-  
41 rungen bei der Umsatzsteuer, die sowohl beim An-  
42 schaffungspreis als auch bei den laufenden Kosten  
43 mittels Vorsteuerberichtigung mit der abzuführen-

**Empfehlung der Antragskommission****Überweisen an: Bundestagsfraktion (Konsens)**

44 den Umsatzsteuer des Unternehmens verrechnet  
45 werden und somit entfallen. Insgesamt wird also die  
46 Anschaffung von Dienstwagen sowohl auf Unter-  
47 nehmen als auch Mitarbeiter\*innenseite stark sub-  
48 ventioniert. Die Subventionierung steigt sogar mit  
49 Preis und Verbrauch des Autos, was ständige Neu-  
50 anschaffung von noch größeren und verbrauchsstar-  
51 ken Autos begünstigt und somit eine fatale ökolo-  
52 gische Lenkungswirkung entfaltet.

53 In den letzten Jahren führte dies dazu, dass 60%  
54 der deutschen Neuzulassungen Dienstwagen wa-  
55 ren. Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass in  
56 der jetzigen Form die Regelungen zu Dienstwagen  
57 eine umweltschädliche Mobilität für die einkom-  
58 mensstärksten Gruppen in der Gesellschaft subven-  
59 tionieren.

60 Deshalb fordern wir eine Reform mit folgenden  
61 Eckpunkten. Die Anrechnung des Dienstwagens als  
62 Lohnersatz muss um eine Nutzungskomponente er-  
63 weitert werden. Die zurückgelegten Kilometer, die  
64 daraus folgenden Kraftstoff- und Wartungskosten  
65 müssen mit einbezogen werden. Nach Abzug des Ar-  
66 beitsweges werden pauschal z.B. 75% der Nutzung  
67 der privaten Sphäre zugeordnet. Die vom Unterneh-  
68 men bezahlten Kosten für diesen Anteil gelten als  
69 Lohnersatzzahlung und sind somit steuer- und so-  
70 zialversicherungspflichtig. Außerdem darf von die-  
71 sem Anteil die Umsatzsteuer nicht mittels Vorsteu-  
72 erabzug verrechnet werden. Diese Regelungen sol-  
73 len allein dazu dienen, horizontale Steuergerechtig-  
74 keit herzustellen, d.h. die Bevorteilung eines Dienst-  
75 wagens gegenüber monetärem Lohn bei der An-  
76 rechnung auf den Arbeitslohn auszugleichen.

77 Ein zweiter Reformschritt beinhaltet die Abschrei-  
78 bungsregeln, d.h. die Anschaffungs- und laufenden  
79 Kosten, die das Unternehmen als Unternehmens-  
80 kosten in ihre Gewinnrechnung als Kosten einbe-  
81 ziehen kann. Hier wollen wir den Anteil der Kosten,  
82 die abgeschrieben werden können, nach der öko-  
83 logischen Effizienz des Dienstwagens hierarchisie-  
84 ren. Um nachhaltige Mobilität weiter zu fördern,  
85 fordern wir Reisekosten mit dem ÖPNV, wie Ti-  
86 ckets und/oder Bahncards voll abschreiben zu kön-  
87 nen, d.h. zu 100%, Anschaffungskosten und laufen-  
88 den Kosten von emissionsfreien Dienstwagen z.B.  
89 mit 90% und danach fossil angetriebene hierar-  
90 chisiert durch ihren Kraftstoffverbrauch. Denkbar  
91 wären hier noch zu definierende Emissionsklassen,  
92 die dann Abschreibungsquoten zugeordnet werden

93 können.

94 [1]<sup>2</sup> <https://www.nabu.de/impe->

95 ria/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-

96 \_studie\_impulse\_f\_\_r\_mehr\_klimaschutz\_und\_sozialvertr\_glichkeit\_in\_der\_verkehrspolitik.pdf,

97 S.12

98

#### 99 **Begründung**

100 Die aktuelle Regelung widerspricht dem Prinzip  
101 der horizontalen Steuergerechtigkeit, da bisher der  
102 geldwerte Vorteil eines Dienstwagens weniger stark  
103 besteuert wird als das monetäre Einkommen. Es  
104 lohnt sich demnach, mehr einen Dienstwagen zu  
105 nehmen, als ein höheres Gehalt ausgezahlt zu be-  
106 kommen.

107 Dadurch wird außerdem gefördert, dass Menschen  
108 nicht auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, da  
109 der Dienstwagen schon vorhanden ist und bei ei-  
110 ner höheren Nutzung des Autos keine weiteren Kos-  
111 ten anfallen. Dieses Prinzip wird dadurch verstärkt,  
112 dass in der Praxis viele Arbeitnehmer\*innen eine  
113 Tankkarte erhalten, womit diese kostenlos tanken  
114 können. Damit hat die Steuerregelung eine star-  
115 ke klima- und umweltschädliche Wirkung. Dieser  
116 Wirkung kann mit einer nutzungsbezogenen Kom-  
117 ponente der Besteuerung entgegengewirkt werden  
118 (mehr anfallende Steuern bei größerer Fahrstrecke).  
119 Außerdem widerspricht die aktuelle Regelung der  
120 vertikalen Steuergerechtigkeit, da die unterbesteue-  
121 erten Dienstwagen "überproportional Personen mit  
122 höherem Einkommen zugutekommen" (vgl. Thöne).  
123 Bei der Regelung könnte man also von einer Vertei-  
124 lung von unten nach oben sprechen.

125 Die Probleme der bisherigen Regelungen der Dienst-  
126 wagenbesteuerung werden unter anderem in Mi-  
127 chael Thöne: Stellungnahme der Besteuerung von  
128 privat genutzten Dienstwagen, 2012 zusammenge-  
129 fasst.

130 Eine Übersicht aller negativen Folgen der  
131 aktuellen Besteuerung findet sich auch in  
132 einem Bericht des Umweltbundesamtes:

133 <https://www.umweltbundesamt.de/sites/de->

134 fault/files/medien/366/dokumente/uba-

135 kurzpapier\_dienstwagenbesteuerung\_kliv\_v2.pdf.pdf

---

<sup>1</sup>#\_ftn1