

Antrag 79/I/2022

Jusos

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: Bundestagsfraktion (Konsens)

Dienstwagenbesteuerung reformieren

1 Wir fordern eine Reformierung
2 der Dienstwagenbesteuerung
3 Hauptziel der Reform soll sein,
4 dass der geldwerte Vorteil des
5 Dienstwagens keinen steuerli-
6 chen Vorteil mehr gegenüber
7 dem monetären Einkommen
8 haben soll (horizontale Steuerge-
9 rechtigkeit). Darüber hinaus sol-
10 len klima- und umweltschädliche
11 Verhaltensanreize abgebaut und
12 nachhaltige Mobilität gefördert
13 werden. Da außerdem bisher
14 vor allem einkommensstarke
15 Gruppen vom Dienstwagen-
16 privileg profitieren und so die
17 eigentlich progressive Einkom-
18 mensbesteuerung mindern,
19 soll so die Besteuerung sozi-
20 al gerechter werden (vertikale
21 Steuergerechtigkeit)[1]¹

22

23 Das sogenannte Dienstwagenpri-
24 vileg setzt sich aus verschiedenen
25 Vergünstigungen für die Mitar-
26 beitenden sowie dem Unter-
27 nehmen zusammen. Zum einen
28 entsteht eine Vergünstigung

29 durch die Art und Weise, wie der
30 Dienstwagen als Lohnersatzzah-
31 lung in den Arbeitslohn ange-
32 rechnet wird. Hierfür wird bisher
33 die 1% Methode angewandt: 1%
34 des Listenpreises des Autos wird
35 dem monatlichen Arbeitslohn
36 hinzugerechnet. Hierauf werden
37 nun Lohn-/Einkommenssteuer
38 und Sozialversicherungsbeiträ-
39 ge gezahlt. Da dies eine sehr
40 grobe und auch sehr niedri-
41 ge Verrechnung ist, entstehen
42 hohe Verluste bei Steuer- und
43 Sozialversicherungsaufkommen.
44 Eine zweite steuerliche Be-
45 günstigung entsteht durch die
46 Anschaffungs- und laufenden
47 Kosten des Dienstwagens. Der
48 Anschaffungspreis kann im
49 Schnitt über 6 Jahre abgeschrie-
50 ben werden und mindert somit
51 den Gewinn des Unternehmens.
52 Das heißt, das Unternehmen
53 spart sich weitere Körperschafts-
54 und Gewerbesteuern. Das glei-
55 che gilt für die Wartungs- und
56 Kraftstoffkosten, auch diese
57 können für die Minderung des
58 Gewinns abgeschrieben werden.
59 Die dritte steuerliche Vergünsti-
60 gung sind Einsparungen bei der
61 Umsatzsteuer, die sowohl beim
62 Anschaffungspreis als auch bei

63 den laufenden Kosten mittels
64 Vorsteuerberichtigung mit der
65 abzuführenden Umsatzsteuer
66 des Unternehmens verrechnet
67 werden und somit entfallen.
68 Insgesamt wird also die Anschaf-
69 fung von Dienstwagen sowohl
70 auf Unternehmens als auch
71 Mitarbeiter*innenseite stark
72 subventioniert. Die Subventio-
73 nierung steigt sogar mit Preis
74 und Verbrauch des Autos, was
75 ständige Neuanschaffung von
76 noch größeren und verbrauchs-
77 starken Autos begünstigt und
78 somit eine fatale ökologische
79 Lenkungswirkung entfaltet.
80 In den letzten Jahren führte dies
81 dazu, dass 60% der deutschen
82 Neuzulassungen Dienstwagen
83 waren. Zusammenfassend lässt
84 sich also sagen, dass in der jet-
85 zigen Form die Regelungen zu
86 Dienstwagen eine umweltschäd-
87 liche Mobilität für die einkom-
88 mensstärksten Gruppen in der
89 Gesellschaft subventionieren.
90 Deshalb fordern wir eine Re-
91 form mit folgenden Eckpunkten.
92 Die Anrechnung des Dienstwa-
93 gens als Lohnersatz muss um ei-
94 ne Nutzungskomponente erwei-
95 tert werden. Die zurückgelegten
96 Kilometer, die daraus folgenden

97 Kraftstoff- und Wartungskosten
98 müssen mit einbezogen werden.
99 Nach Abzug des Arbeitsweges
100 werden pauschal z.B. 75% der
101 Nutzung der privaten Sphäre zu-
102 geordnet. Die vom Unternehmen
103 bezahlten Kosten für diesen An-
104 teil gelten als Lohnersatzzahlung
105 und sind somit steuer- und so-
106 zialversicherungspflichtig. Außer-
107 dem darf von diesem Anteil die
108 Umsatzsteuer nicht mittels Vor-
109 steuerabzug verrechnet werden.
110 Diese Regelungen sollen allein
111 dazu dienen, horizontale Steu-
112 ergerechtigkeit herzustellen, d.h.
113 die Bevorteilung eines Dienst-
114 wagens gegenüber monetärem
115 Lohn bei der Anrechnung auf den
116 Arbeitslohn auszugleichen.
117 Ein zweiter Reformschritt be-
118 inhaltet die Abschreibungsre-
119 geln, d.h. die Anschaffungs- und
120 laufenden Kosten, die das Unter-
121 nehmen als Unternehmenskos-
122 ten in ihre Gewinnrechnung als
123 Kosten einbeziehen kann. Hier
124 wollen wir den Anteil der Kos-
125 ten, die abgeschrieben werden
126 können, nach der ökologischen
127 Effizienz des Dienstwagens hier-
128 archisieren. Um nachhaltige Mo-
129 bilität weiter zu fördern, fordern
130 wir Reisekosten mit dem ÖPNV,

131 wie Tickets und/oder Bahncards
132 voll abschreiben zu können, d.h.
133 zu 100%, Anschaffungskosten
134 und laufenden Kosten von emis-
135 sionsfreien Dienstwagen z.B. mit
136 90% und danach fossil angetrie-
137 bene hierarchisiert durch ihren
138 Kraftstoffverbrauch. Denkbar
139 wären hier noch zu definierende
140 Emissionsklassen, die dann Ab-
141 schreibungsquoten zugeordnet
142 werden können.

143 [1]² [https://www.nabu.de/im-](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-)
144 [peria/md/content/na-](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-)
145 [bude/verkehr/20-11-27-](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-)

146 [_studie_impulse_f__r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_ver](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-_studie_impulse_f_r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_ver)
147 S.12

148

149 **Begründung**

150 Die aktuelle Regelung wider-
151 spricht dem Prinzip der hori-
152 zontalen Steuergerechtigkeit,
153 da bisher der geldwerte Vorteil
154 eines Dienstwagens weniger
155 stark besteuert wird als das mo-
156 netäre Einkommen. Es lohnt sich
157 demnach, mehr einen Dienstwa-
158 gen zu nehmen, als ein höheres
159 Gehalt ausgezahlt zu bekommen.
160 Dadurch wird außerdem geför-
161 dert, dass Menschen nicht auf öf-
162 fentliche Verkehrsmittel umstei-
163 gen, da der Dienstwagen schon
164 vorhanden ist und bei einer hö-

165 heren Nutzung des Autos kei-
166 ne weiteren Kosten anfallen. Die-
167 ses Prinzip wird dadurch ver-
168 stärkt, dass in der Praxis viele Ar-
169 beitnehmer*innen eine Tankkar-
170 te erhalten, womit diese kosten-
171 los tanken können. Damit hat die
172 Steuerregelung eine starke klima-
173 und umweltschädliche Wirkung.
174 Dieser Wirkung kann mit einer
175 nutzungsbezogenen Komponen-
176 te der Besteuerung entgegenge-
177 wirkt werden (mehr anfallende
178 Steuern bei größerer Fahrstre-
179 cke).

180 Außerdem widerspricht die ak-
181 tuelle Regelung der vertikalen
182 Steuergerechtigkeit, da die unter-
183 besteuerten Dienstwagen "über-
184 proportional Personen mit hö-
185 herem Einkommen zugutekom-
186 men" (vgl. Thöne). Bei der Rege-
187 lung könnte man also von einer
188 Verteilung von unten nach oben
189 sprechen.

190 Die Probleme der bisherigen
191 Regelungen der Dienstwagen-
192 besteuernng werden unter
193 anderem in Michael Thöne: Stel-
194 lungnahme der Besteuerung von
195 privat genutzten Dienstwagen,
196 2012 zusammengefasst.

197 Eine Übersicht aller negativen
198 Folgen der aktuellen Besteue-

199 rung findet sich auch in einem
200 Bericht des Umweltbundesam-
201 tes: <https://www.umweltbundes->
202 amt.de/sites/default/files/me-
203 dien/366/dokumente/uba-
204 kurzpapier_dienstwagenbesteuerung_kliv_v2.pdf.pdf

¹#_ftn1

²#_ftnref1