

**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]<sup>1</sup>

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]<sup>2</sup> [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

---

<sup>1</sup>#\_ftn1

<sup>2</sup>#\_ftnref1