

1 **Änderungsantrag Ä1 zum 79/1/2022**2 **Jusos**

3

4

5 komplett neuer Antragstext:

6 Wir fordern die SPD-Bundestagsfraktion dazu auf,
7 sich für eine Reformierung der Dienstwagenbe-
8 steuerung einzusetzen.

9 Hauptziel der Reform soll sein, dass der geldwerte
10 Vorteil des Dienstwagens keinen steuerlichen Vor-
11 teil mehr gegenüber dem monetären Einkommen
12 haben soll (horizontale Steuergerechtigkeit). Da-
13 durch würden klima- und umweltschädliche Verhal-
14 tensanreize abgebaut werden und die Besteuerung
15 wäre dadurch sozial gerechter, da bisher vor allem
16 einkommensstarke Gruppen vom Steuervorteil pro-
17 fitieren (vertikale Steuergerechtigkeit)[1]¹. Die ent-
18 stehenden fiskalischen Mehreinnahmen von ca. 4
19 Mrd. Euro[2]² sollen dafür genutzt werden, wichti-
20 ge soziale Mobilitätsprojekte, wie ein Nachfolgepro-
21 jekt zum 9 Euro Ticket und den Ausbau des öffentli-
22 chen Nahverkehrs mitzufinanzieren.

23 Kernpunkt der Reform sollte hierbei eine Nachfol-
24 geregelung der jetzigen 1-Prozent-Methode sein, die
25 meist bei der häufigen privaten Nutzung des Dienst-
26 wagens verwendet wird und bei der der geldwer-
27 te Vorteil mit einer anschaffungsbezogenen Pau-
28 schale von 1% des Listenpreises des Autos versteu-
29 ert wird. Zur Umsetzung soll sich an den bereits
30 bestehenden Konzepten[3]³, [4]⁴ orientiert werden.
31 Hierzu soll sich die Höhe der Besteuerung zusätz-
32 lich zum Anschaffungspreis auch an der tatsächli-
33 chen Nutzung orientieren (durch Fahrtenbuch oder
34 Anteil der Gesamtfahrleistung). Um einen Anreiz für
35 emissionsärmere Fahrzeuge zu erzeugen, sollte au-
36 ßerdem eine CO2 Komponente in die Besteuerung
37 integriert werden.

38 Bei der Reformierung soll der bürokratische Auf-
39 wand für Behörden und Besteuerte so gering wie
40 möglich gehalten werden. Dies wurde durch die ge-
41 nannten Konzepte bereits sichergestellt.

42 [1]⁵ [https://www.nabu.de/impe-](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-)

43 [ria/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-)
44 [_studie_impulse_f_r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_verkehrspolitik.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)⁶,

45 S.12

46 [2]⁷ <https://foes.de/publikationen/2020/2020->

47 [11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf](https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf)⁸,

48 S.10

49 [3]⁹ Diekmann et al.: Steuerliche Behandlung von

50 Firmenwagen in Deutschland, 2011¹⁰, S.II

51 [4]¹¹ <https://foes.de/publikationen/2021/2021->

52 [02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf](https://foes.de/publikationen/2021/2021-02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf)¹²,

53 S.30

54

55

56 **Begründung**

57 Die aktuelle Regelung widerspricht dem Prinzip
58 der horizontalen Steuergerechtigkeit, da bisher der
59 geldwerte Vorteil eines Dienstwagens weniger stark
60 besteuert wird als das monetäre Einkommen. Es
61 lohnt sich demnach, mehr einen Dienstwagen zu

62 nehmen, als ein höheres Gehalt ausgezahlt zu be-
63 kommen.
64 Dadurch wird außerdem gefördert, dass Menschen
65 nicht auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, da
66 der Dienstwagen schon vorhanden ist und bei ei-
67 ner höheren Nutzung des Autos keine weiteren Kos-
68 ten anfallen. Dieses Prinzip wird dadurch verstärkt,
69 dass in der Praxis viele Arbeitnehmer*innen eine
70 Tankkarte erhalten, womit diese kostenlos tanken
71 können. Damit hat die Steuerregelung eine star-
72 ke klima- und umweltschädliche Wirkung. Dieser
73 Wirkung kann mit einer nutzungsbezogenen Kom-
74 ponente der Besteuerung entgegengewirkt werden
75 (mehr anfallende Steuern bei größerer Fahrstrecke).
76 Außerdem widerspricht die aktuelle Regelung der
77 vertikalen Steuergerechtigkeit, da die unterbesteuer-
78 erten Dienstwagen "überproportional Personen mit
79 höherem Einkommen zugutekommen" (vgl. Thöne).
80 Bei der Regelung könnte man also von einer Vertei-
81 lung von unten nach oben sprechen.
82 Die Probleme der bisherigen Regelungen der Dienst-
83 wagenbesteuerung werden unter anderem in Mi-
84 chael Thöne: Stellungnahme der Besteuerung von
85 privat genutzten Dienstwagen, 2012¹³ zusammen-
86 gefasst.
87 Eine Übersicht aller negativen Folgen der
88 aktuellen Besteuerung findet sich auch in
89 einem Bericht des Umweltbundesamtes:
90 [https://www.umweltbundesamt.de/sites/de-
91 fault/files/medien/366/dokumente/uba-
92 kurzpapier_dienstwagenbesteuerung_kliv_v2.pdf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-
kurzpapier_dienstwagenbesteuerung_kliv_v2.pdf.pdf)¹⁴

¹#_ftn1

²#_ftn2

³#_ftn3

⁴#_ftn4

⁵#_ftnref1

⁶https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-_studie_impulse_f__r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf

⁷#_ftnref2

⁸https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf

⁹#_ftnref3

¹⁰https://foes.de/pdf/2011_Firmenwagenbesteuerung_lang.pdf

¹¹#_ftnref4

¹²https://foes.de/publikationen/2021/2021-02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf