

Streit um ein Privileg

Die Bundesregierung will Elektro-Dienstwagen steuerlich bevorzugen. Reicht das, damit viele Nutzer vom Diesel umsteigen? VON CATIANA KRAPP

Wie kann ein Firmenchef seine Mitarbeiter dazu bringen, dass sie sich für ein Elektroauto als Dienstwagen entscheiden? Wer das wissen will, sollte Klaus Baumgärtner fragen. Er ist Chef des Mannheimer Beratungsunternehmens bridgingIT mit mehr als 600 Mitarbeitern. 40 von ihnen fragte er, ob sie ein E-Auto als Dienstwagen fahren würden. Als viele Ja sagten, kaufte Baumgärtner 11 batteriebetriebene Teslas. Die Mitarbeiter waren zufrieden. Mittlerweile gibt es im Fuhrpark seiner Firma 29 teure Teslas und damit »die größte Elektro-Langstrecken-Dienstwagenflotte« Deutschlands, wie zumindest er freudig erzählt.

Baumgärtner ist begeistert von der – immerhin lokal – emissionsfreien Elektromobilität. Seine Firma berät Kunden unter anderem zu Smart Energy und Elektromobilität, mit den Dienstwagen wollte er im eigenen Laden zeigen, dass er es ernst meint. »Unsere Elektroautos sind mittlerweile über drei Millionen Kilometer gefahren, und noch nie ist einer liegen geblieben«, sagt er.

Aber selbst Baumgärtner konnte viele Mitarbeiter bisher nicht überzeugen, auf einen Dienst-Tesla umzusteigen. Damit ist er nicht allein: In den deutschen Unternehmen fahren die meisten Mitarbeiter Dienst-Diesel. Weil das schlecht für die Luft ist, versuchen Umweltschützer und nun auch die Bundesregierung, das zu ändern. Und rollen damit eine grundsätzliche Debatte über subventionierte Dienstfahrzeuge auf.

Bisher verlief der Umstieg schleppend, denn die Luxus-E-Autos haben einen Haken: Sie kosten ihren Fahrer viel Geld, selbst als Dienstwagen. Wie für jeden privat genutzten Dienstwagen muss der Fahrer monatlich ein Prozent des Auto-Neupreises versteuern. Bei einem Tesla, der 100.000 Euro kostet, sind das jeden Monat 1000 Euro. Bereits vor zwei Jahren beklagte Baumgärtner das gegenüber dem Grünen-Verkehrsminister Baden-Württembergs, Winfried Hermann, als der sich die Mannheimer Elektroflotte ansah. »Dieses eine Prozent spürt man im Geldbeutel, das ist die große Hürde für Elektroautos, habe ich ihm gesagt, und er hat das verstanden«, sagt Baumgärtner.

Trotzdem passierte erst mal nichts, bis völlig unverhofft die neue Bundesregierung einen Halbsatz in ihren Koalitionsvertrag schrieb: »pauschale Dienstwagen-

besteuerung von 0,5 Prozent für E-Fahrzeuge«. In Baumgärtner löste das freudige Hoffnung aus, denn das hieß, dass sich die monatlichen Kosten für seine Tesla fahrenden Mitarbeiter bald senkten. Wer einen Elektro-Dienstwagen führe, müsste künftig statt eines Prozents nur noch ein halbes Prozent des Preises versteuern. Am Mittwoch dieser Woche (nach Redaktionsschluss) sollte das im Bundeskabinett für Fahrzeuge absegnen werden, die in den Jahren 2019 bis 2021 gekauft werden. Dann müssen noch die Länder der Gesetzesänderung zustimmen. Baumgärtner hofft, dass er so schon bald »einen nächsten Schwung an Mitarbeitern« vom E-Dienstwagen überzeugt.

Anders als er glauben viele Umweltschützer nicht daran, dass diese Gesetzesänderung reicht, damit viele wechseln. Aus ihrer Sicht müssten Dienstwagen mit Verbrennermotoren gleichzeitig teurer werden. Dass Dienstwagenfahrer nur ein Prozent des Anschaffungspreises jährlich an Steuern zahlen, ist aus ihrer Sicht eine unnötige Subvention. Alexander Mahler vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) erklärt das an einem Beispiel: »Wenn Sie von Ihrem Arbeitgeber einen VW Passat als Dienstwagen bekämen, der neu 30.000 Euro kostete, dann müssten

Sie monatlich 300 Euro versteuern. Das ist so, als hätten Sie 300 Euro Einkommen mehr pro Monat, auf das Sie Steuern zahlen. Wenn Ihnen aber statt des Dienstwagens die 300 Euro ausgezahlt würden, könnten Sie sich davon niemals einen gleichwertigen Passat leisten.« Es gibt zwar eine Alternative zur pauschalen 1-Prozent-Regelung, die Dienstwagenfahrer nutzen können: ein Fahrtenbuch, in dem sie Privatfahrten auflisten. Für diesen aufwendigen Weg entscheidet sich aber in der Regel nur, wer so Steuern spart. Insofern fungiert die 1-Prozent-Regel praktisch als Obergrenze, teurer wird es nicht.

Das FÖS hat ausgerechnet, wie viel mehr der Staat einnehmen könnte, wäre die Dienstwagensteuer so hoch, dass sie den Vorteil gegenüber einem Privatwagen ausgleicht. 3,1 Milliarden Euro jährlich betrage die Dienstwagensubvention. Kritisiert wird dieses finanzielle Privileg auch von den Wirtschaftswissenschaften. Schon in ihrem Jahresgutachten 2012/2013 machten sie auf die »begünstigte Besteuerung von privat genutzten Dienstwagen« aufmerksam und rieten dazu, eine »Abschaffung oder Eingrenzung« der Vergünstigung zu erwägen.

Den Umweltschützern geht es aber nicht nur ums Geld. Vor allem bemängeln sie, dass die bestehenden Regelungen die Umwelt belasten. Müssten alle Arbeitnehmer ihre Autos privat kaufen, gäbe es nach der Logik der FÖS weniger teure und somit auch weniger spritfressende Fahrzeuge auf den Straßen. »Zum Beispiel kauft sich fast niemand privat einen Audi A8«, sagt Mahler. »Der ist so teuer, dass man ihn sich nur als Dienstwagen leisten will.« Hinzu kommt: Viele Unternehmen übernehmen auch die Spritkosten für die Dienstwagen komplett, so zum Beispiel die Dax-Konzerne E.on und Bayer. Denn die Firmen können die Kosten von der Steuer absetzen und haben so nur einen geringen finanziellen Aufwand, zugleich aber steigt ihre Attraktivität als Arbeitgeber.

Fuhrparkmanager beeinflussen den Markt viel stärker als Privatpersonen

Die Auswirkungen dieses Anreizsystems sind groß. Laut Kraftfahrtbundesamt wurden 2016 in Deutschland über zwei Drittel aller neu zugelassenen Fahrzeuge gewerblich zugelassen. Die Marktforscher von Dataforce haben die auf Fahrzeugbauer, Kfz-Handel und Autovermieter zugelassenen Fahrzeuge hiervon abgezogen. Nach dieser Definition war es immer noch knapp ein Viertel des Neuwagenmarktes, das auf Firmenflotten entfiel. Im vergangenen Jahr war es eine ähnliche Größenordnung. Selbst wenn nicht alle davon privat genutzte Dienstwagen sind, so zeigt diese Zahl, dass Fuhrparkmanager den Markt viel stärker beeinflussen als Privatpersonen. Schließlich erneuern Flottenbetreiber ihre Fahrzeuge laut Dataforce nach zwei bis fünf Jahren. Danach werden die größtenteils geleasten Autos auf dem Privatmarkt angeboten. Das sorgt dafür, dass bestimmte Modelle und Marken in den Markt gespült werden.

Die geplante Neuregelung der Bundesregierung könnte dafür sorgen, dass unter den Wagen bald mehr Elektroautos sind. Aber auch die Grünen-Bundestagsabgeordnete Lisa Paus zweifelt daran, dass das funktioniert: »Die bestehende Regelung für die Dienstwagen mit Verbrennungsmotor bleibt unangetastet. Die Unternehmen können wie bisher die vollen Kosten für umweltschädliche Fahrzeuge geltend machen und damit weniger Steuern zahlen.« Paus fordert deshalb »eine Besteuerung, die sich nach dem CO₂-Ausstoß der Dienstwagen richtet, unabhängig von der dahinterstehenden Technologie«. Wer einen schmutzigen Dienstwagen fährt, soll mehr versteuern als ein Prozent.

In anderen EU-Ländern ist die Koppelung an die CO₂-Emissionen längst Realität. In Belgien und den Niederlanden hing bereits 2014 die Steuerlast auf Dienstwagen von deren Emissionen ab. Außerdem mussten in dem Jahr Dienstwagenfahrer in Dänemark, Island, den Niederlanden und Norwe-

gen monatlich einen Basissatz von mehr als zwei Prozent des Listenpreises ihrer Dienstwagen versteuern – mehr als doppelt so viel wie hier.

In Deutschland aber kämpfen alle Profiteure vehement um ihr Dienstwagenprivileg. Vielen Unternehmen erscheinen die günstigen Konditionen unverzichtbar. Die Lufthansa etwa berichtet: »In unserem Managementbereich spielt der Dienstwagen eine wichtige Rolle, und ein Angebot wird als marktüblich gesehen und erwartet.« Was würden Bewerber sagen, wenn sie auf einmal doppelt so viel für einen Dienstwagen zahlen müssten?

Was passiert, wenn ein junger Mitarbeiter plötzlich im Tesla beim Kunden vorfährt?

Immerhin bietet die Lufthansa ihren Mitarbeitern alternativ zum Dienstwagen ein höheres Gehalt oder eine Bahncard 100 an. Andere Konzerne wie Siemens, E.on und Bayer deckeln den CO₂-Ausstoß, den ein Dienstwagen haben darf, oder belohnen die Wahl eines klimafreundlichen Fahrzeugs mit einer großzügigeren Ausstattung. Dennoch ist der Anteil alternativer Antriebe noch verschwindend gering, 88 Prozent der Fuhrpark-Autos fuhrten im vergangenen Jahr laut der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) mit Diesellaggregat.

Wer seinen Fuhrpark auf E-Mobilität umstellen will, muss hohe Hürden bewältigen, das hat auch Berater Baumgärtner gemerkt. »Es gibt viele Vorbehalte, da Unternehmen in klassischen Hierarchien aufgebaut sind. Für unseren Tesla-Fuhrpark mussten wir unsere Policy öffnen und die Bestimmungen lockern, wer welches Auto fährt, ebenso wie die PS-Reglementierung.« Das habe »echte Kämpfe« ausgelöst. »Es wurde gefragt: Was passiert, wenn ein junger Mitarbeiter plötzlich mit einem Tesla beim Kunden vorfährt?«

Noch viel stärker als die Vorbehalte der Mitarbeiter ist aber die deutsche Autolobby. Die Hersteller tun alles, damit Fuhrparkmanager weiterhin vorwiegend ihre Autos aussuchen. Und deutsche Autobauer gewähren ihren Großkunden meist hohe Rabatte. »Die drücken ihre Produkte in den Markt«, sagt Baumgärtner. BMW habe seinem Kollegen für einen Plugin-Hybrid einmal einen so hohen Nachlass angeboten, dass er für den Preis von einem Tesla drei der BMW hätte kaufen können. Laut dem »Firmenwagenmonitor 2017« des Gehaltsdienstleisters Compensation Partner kamen gut 28 Prozent der Firmenwagen in deutschen Unternehmen von VW, knapp 19 Prozent von Audi, 13 Prozent von BMW und gut 8 Prozent von Daimler.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) verteidigt denn auch die aktuelle Gesetzeslage. »Die 1-Prozent-Regelung entspricht dem Nutzerprofil und ist eher hoch angesetzt«, sagt Sprecher Eckehart Rotter. Er verweist auf mehrere Gerichtsurteile, die die 1-Prozent-Regelung für verfassungsmäßig erklärten, etwa im Dezember 2012 durch den Bundesfinanzhof.

Alle bisherigen politischen Versuche, das Dienstwagenprivileg zu schmälern, scheiterten. Zuletzt 2009, als die damalige schwarz-gelbe Bundesregierung die Dienstwagenbesteuerung »überprüfen« wollte. Die beauftragten Wissenschaftler stellten fest: »Neben starken Verzerrungen in der Wahl des Transportmittels gehen umfangreiche Treibhausgasemissionen auf das Konto dieser Subvention.« Das gefiel der Regierung offenbar nicht. Das Privileg blieb.

Fragt man heute das Finanzministerium, ob es als Ausgleich der Halbierung der E-Dienstwagensteuer nicht sinnvoll sei, die Steuer für Verbrenner anzuheben, heißt es: »Nur weil man die eine Antriebsform besserstellt, muss man die andere ja nicht noch schlechterstellen. Dann würden ja viele Dienstwagenfahrer gegenüber dem Status quo benachteiligt.«

Das will selbst Tesla-Fan Baumgärtner nicht. Deutschlands Dienstwagenfahrer müssen so bald wohl nicht um ihr Steuerprivileg fürchten.



Verkehrsminister Andreas Scheuer lässt sich im Hybridwagen bereits umweltfreundlicher fahren

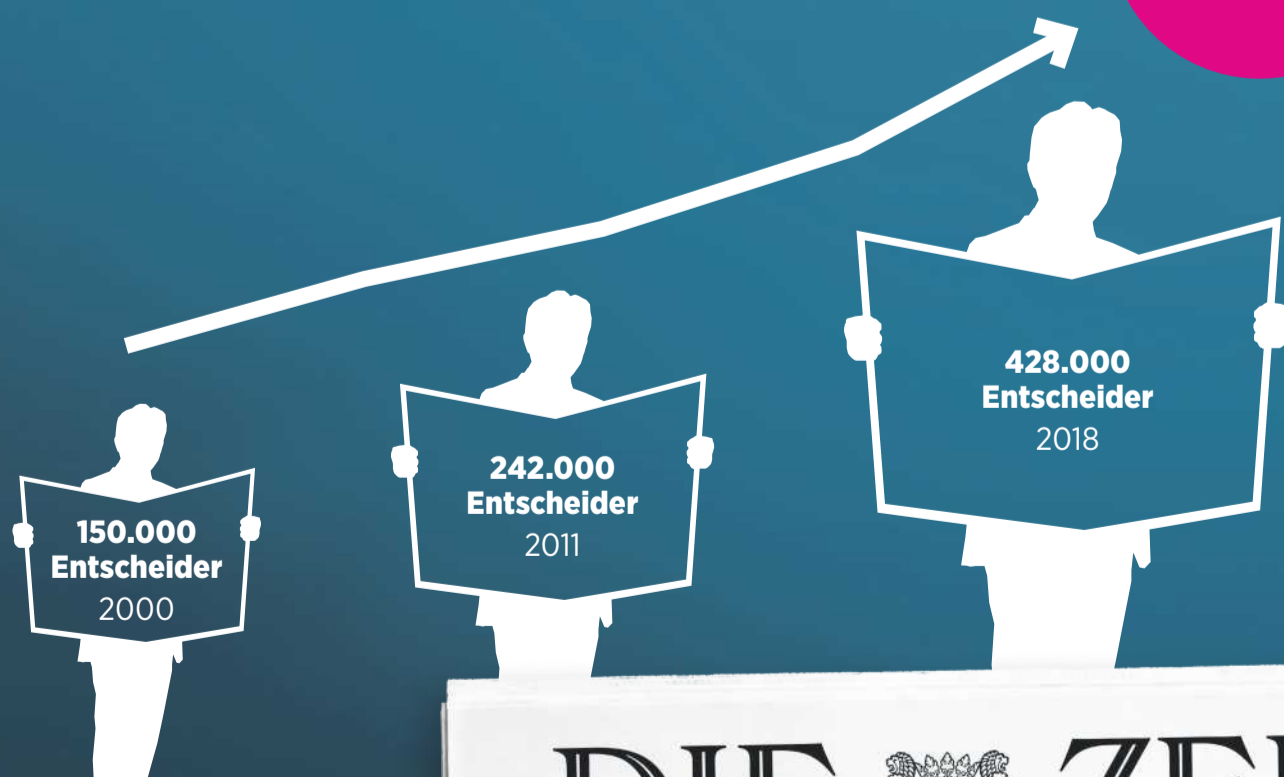
ANZEIGE

Rekord-Reichweite bei Entscheidern

DIE ZEIT hat ihre Reichweite laut der renommierten »Leseranalyse Entscheidungsträger« erneut gesteigert. Sie erreicht jede Woche 428.000 Entscheider (LAE 2018) – so viele wie nie zuvor.

Wir freuen uns über die vielen neuen Leser der ZEIT.

+185%



www.zeit.de

DIE ZEIT
WOCHENZEITUNG FÜR POLITIK WIRTSCHAFT WISSEN UND KULTUR