

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Gerhard Schick, Kerstin Andreae, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/10262 –

Dienstwagen in Deutschland – Steuerliche Behandlung, Zulassung und CO₂-Ausstoß

Vorbemerkung der Fragesteller

Unter Dienstwagen im Sinne dieser Anfrage sind alle im nicht privaten Bereich gehaltenen Fahrzeuge zu verstehen. Sie setzen sich zusammen aus dem gewerblichen und dem öffentlichen Bereich.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fragen werden in dem Umfang beantwortet, wie es in der nach der Geschäftsordnung vorgesehenen Beantwortungsfrist möglich ist.

1. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Besteuerung von Dienstwagen zu novellieren, wie dies vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Sigmar Gabriel, mehrfach, so z. B. in der Sendung „Bericht aus Berlin“ vom 22. Juni 2008, öffentlich angekündigt wurde?

Die Bundesregierung hat bisher keine Entscheidung hinsichtlich einer Umgestaltung der Besteuerung von Dienstwagen im Sinne der Kleinen Anfrage getroffen.

2. Wie viele Pkw wurden jeweils in den jeweiligen Jahren von 2000 bis 2007 von privaten Nutzern und von nicht privaten Nutzern neu zugelassen?

Wie verteilten sich die nicht privaten Zulassungen in diesen Jahren auf den gewerblichen und öffentlichen Bereich?

Die Anzahl der privaten und gewerblichen Pkw-Neuzulassungen der Berichtsjahre 2000 bis 2007 können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr		Haltergruppen			
		Insgesamt	davon:		
			privat	gewerblich	öffentlich
2000	Anzahl	3 378 343	1 717 087	1 634 609	26 647
	Prozent	100	50,8	48,4	0,8
2001	Anzahl	3 341 718	1 643 738	1 678 022	19 958
	Prozent	100	49,2	50,2	0,6
2002	Anzahl	3 252 898	1 605 338	1 624 892	22 668
	Prozent	100	49,3	50,0	0,7
2003	Anzahl	3 236 938	1 581 806	1 634 573	20 559
	Prozent	100	48,9	50,5	0,6
2004	Anzahl	3 266 826	1 551 870	1 691 772	23 184
	Prozent	100	47,5	51,8	0,7
2005	Anzahl	3 342 122	1 537 761	1 779 375	24 986
	Prozent	100	46,0	53,2	0,8
2006	Anzahl	3 467 961	1 642 940	1 798 300	26 721
	Prozent	100	47,4	51,8	0,8
2007	Anzahl	3 148 163	1 200 327	1 921 183	26 653
	Prozent	100	38,1	61,0	0,9

3. Wie viele Pkw befanden sich jeweils in den jeweiligen Jahren von 2000 bis 2007 im Besitz von privaten Nutzern und von nicht privaten Nutzern (Bestand)?

Wie verteilen sich die nicht privaten Bestände in diesen Jahren auf den gewerblichen und öffentlichen Bereich?

Die Pkw-Bestände der Jahre 2000 bis 2007 können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr		Haltergruppen			
		Insgesamt	davon:		
			privat	gewerblich	öffentlich
2000	Anzahl	42 839 906	38 332 320	4 313 413	194 173
	Prozent	100	89,5	10,1	0,4
2001	Anzahl	43 772 260	39 064 616	4 507 113	200 531
	Prozent	100	89,2	10,3	0,5
2002	Anzahl	44 383 323	39 549 813	4 702 936	130 574
	Prozent	100	89,1	10,6	0,3
2003	Anzahl	44 657 303	39 867 214	4 655 074	135 015
	Prozent	100	89,3	10,4	0,3
2004	Anzahl	45 022 926	40 243 661	4 644 679	134 586
	Prozent	100	89,4	10,3	0,3
2005	Anzahl	45 375 526	40 572 071	4 666 809	136 646
	Prozent	100	89,4	10,3	0,3
2006	Anzahl	46 090 303	41 199 260	4 747 166	143 877
	Prozent	100	89,4	10,3	0,3
2007	Anzahl	46 569 657	41 616 972	4 807 443	145 242
	Prozent	100	89,4	10,3	0,3

4. Für wie viele Dienstwagen wurde der geldwerte Vorteil der privaten Nutzung in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2007 pauschal versteuert?
Wie hoch sind die damit verbundenen jeweiligen Steuereinnahmen?
Falls die Bundesregierung dazu über keine Daten verfügt, wie hoch schätzt die Bundesregierung die damit verbundenen Steuereinnahmen, und auf welchen Schätzgrundlagen beruht dies?
5. Für wie viele Dienstwagen wurde der geldwerte Vorteil der privaten Nutzung in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2007 mit der Fahrtenbuchmethode ermittelt und versteuert?
Wie hoch sind die damit verbundenen jeweiligen Steuereinnahmen?
Wenn die Bundesregierung dazu über keine Daten verfügt, wie hoch schätzt die Bundesregierung die damit verbundenen Steuereinnahmen, und auf welchen Schätzgrundlagen beruht dies?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die betrieblichen Aufwendungen jeweils für die Anschaffung, die Kraftstoffausgaben für Firmenfahrzeuge sowie die sonstigen Betriebskosten, die steuerlich als Betriebsausgaben geltend gemacht wurden?
Wie hoch schätzt die Bundesregierung die daraus resultierenden Steuermindereinnahmen, und auf welchen Schätzgrundlagen beruht dies?

Die Fragen 4 bis 6 werden zusammenfassend wie folgt beantwortet:

Über die Versteuerung des geldwerten Vorteils von Dienstwagen sowie die als Betriebsausgaben geltend gemachten Kosten von Firmenwagen liegen im Rahmen der Steuerstatistiken keine Informationen vor.

Für möglicherweise vorzunehmende Analysen im Zusammenhang mit der Dienstwagenbesteuerung greift die Bundesregierung von Fall zu Fall auf allgemein zugängliche und dann gerade aktuelle Daten und Studien zurück.

7. Welche zehn Fahrzeugmodelle wurden jeweils in den Jahren von 2000 bis 2007 am häufigsten als Dienstwagen zugelassen, und welche jeweiligen CO₂-Emissionswerte nach ECE-Prüfzyklus pro Kilometer waren damit verbunden?
8. Wie verteilten sich die Dienstwagen in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2007 auf die Fahrzeugkategorien des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sowie auf die einzelnen Fahrzeugmodelle?
9. Wie hoch war jeweils der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der Dienstwagen insgesamt und von neu zugelassenen Dienstwagen in den jeweiligen Jahren von 2000 bis 2007?

Die Fragen 7 bis 9 werden zusammenfassend wie folgt beantwortet:

Zur Beantwortung dieser Fragen steht kein statistisches Datenmaterial zur Verfügung.

10. Hält die Bundesregierung die Angabe des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) für zutreffend (<http://www.vda.de/de/meldungen/news/20080723.html>), dass der durchschnittliche CO₂-Wert von Dienstwagen deutscher Marken lediglich um 2,5 Prozent über dem Gesamtdurchschnitt der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland liegt?

Die Bundesregierung kann diese Angabe aufgrund unterschiedlicher Abgrenzungen des Marktes derzeit nicht abschließend bestätigen. Im Übrigen wird

darauf verwiesen, dass das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hierzu gegenwärtig die Vergabe eines Forschungsvorhabens unter der Bezeichnung „Steuerliche Behandlung von Firmenwagen – Analyse von Handlungsoptionen zur Novellierung der Firmenwagenbesteuerung in Deutschland“ vorbereitet.

11. Wie hoch ist der durchschnittliche Listenpreis neu zugelassener Dienstwagen?

Über den durchschnittlichen Listenpreis liegen keine Angaben vor.

12. Wie hoch ist der durchschnittliche Listenpreis privat zugelassener Dienstwagen?

Siehe Antwort zu Frage 11.

13. Wie hoch ist die durchschnittliche jährliche Fahrleistung jeweils von Dienstwagen und privat zugelassenen Pkw?

Falls keine statistischen Daten vorliegen: Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die durchschnittliche Fahrleistung der Dienstwagen deutlich höher ist als von privat genutzten Pkw?

Über die durchschnittliche jährliche Fahrleistung differenziert nach Dienstwagen und privat zugelassenen Pkw liegen keine offiziellen Statistiken vor.

Wird unterstellt, dass Dienstwagen grundsätzlich an fünf Werktagen genutzt werden, privat zugelassene Pkw im Durchschnitt aber an weniger Tagen, so dürfte die durchschnittliche Fahrleistung der Dienstwagen höher sein als die privat genutzter Pkw.

14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die CO₂-Reduktion und damit den Klimaschutzbeitrag, wenn es gelänge, den Durchschnittsverbrauch der Dienstwagenflotte in Deutschland um nur einen Liter zu senken?

Da entsprechende Statistiken über die durchschnittliche jährliche Fahrleistung der Dienstwagen in Deutschland nicht vorliegen (siehe Antwort zu Frage 13), ist keine Abschätzung über die CO₂-Reduktion möglich, die sich ergäbe, wenn der Durchschnittsverbrauch der Dienstwagen in Deutschland um einen Liter gesenkt würde.

15. Sieht die Bundesregierung eine Novelle der Dienstwagenbesteuerung als Möglichkeit, Anreize zum Kauf effizienterer Fahrzeuge zu geben?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die CO₂-Differenzierung bei der steuerlichen Behandlung von Dienstwagen in Großbritannien?
17. Sind der Bundesregierung weitere Länder bekannt, in denen die steuerliche Behandlung von Dienstwagen nach CO₂-Ausstoß oder weiteren umweltbezogenen Kriterien differenziert wird?

Die Fragen 16 und 17 werden im Zusammenhang beantwortet:

Die Bundesregierung wird u. a. mithilfe des in der Antwort zu Frage 10 bezeichneten Forschungsvorhabens Auswirkungen einer Veränderung der Besteuerung von Firmenwagen prüfen. In diese Prüfung werden auch die in Großbritannien geltende Regelung sowie etwaige Regelungen in anderen Ländern einbezogen.

Anzumerken ist noch, dass nach derzeitigem Kenntnisstand in folgenden Staaten bei der steuerlichen Behandlung von Dienstwagen nach CO₂-Ausstoß oder weiteren umweltbezogenen Kriterien differenziert wird:

Belgien

Die Abzugsfähigkeit der Betriebsausgaben ist mit Ausnahme der Treibstoffkosten, die weiterhin voll abzugsfähig sind, nach der Höhe des CO₂-Ausstoßes auf 60 bis 90 Prozent der Aufwendungen begrenzt. Dabei gelten für Diesel- und Benzinfahrzeuge unterschiedliche Grenzwerte:

CO ₂ -Ausstoß		Abzugsfähigkeit der Ausgaben
Diesel	Benzin	
unter 105 g/km	unter 120 g/km	90 Prozent
105–115 g/km	120–130 g/km	80 Prozent
116–145 g/km	131–160 g/km	75 Prozent
146–175 g/km	161–190 g/km	70 Prozent
über 175 g/km	über 190 g/km	60 Prozent

Für Fahrzeuge, die neu angeschafft wurden, gilt diese Regelung bereits seit dem 1. April 2007. Seit 1. April 2008 gilt sie für alle Dienstfahrzeuge.

Frankreich

Die Abschreibung für Abnutzung ist bei Dienstfahrzeugen generell auf Anschaffungskosten von 18 300 Euro begrenzt. Für Fahrzeuge, die seit dem 1. Januar 2006 angeschafft wurden und deren CO₂-Ausstoß den Grenzwert von 200 g/km überschreitet, senkt sich dieser Maximalbetrag auf 9 900 Euro.

Irland

Für Dienstfahrzeuge, die am oder nach dem 1. Juli 2008 angeschafft werden und deren CO₂-Ausstoß 190 g/km übersteigt, darf keine Abschreibung für Abnutzung mehr vorgenommen werden. Für Pkw mit einem CO₂-Ausstoß zwischen 156 g/km und 190 g/km wird die Abschreibung auf 50 Prozent des Maximalbetrages (2008: 24 000 Euro) oder 50 Prozent der niedrigeren Anschaffungskosten begrenzt. Beträgt der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeuges weniger als 156 g/km, können Abschreibungen auf der Basis des Maximalbetrages unabhängig von den ggf. niedrigeren tatsächlichen Anschaffungskosten in Abzug gebracht werden.

Analoge Regelungen gelten für geleaste/angemietete Dienstwagen:

Bei Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß über 190 g/km wird der Betriebsausgabenabzug der Leasingaufwendungen in voller Höhe versagt.

Bei Pkw, deren CO₂-Ausstoß zwischen 156 g/km und 190 g/km liegt, sind nur 50 Prozent der Leasingaufwendungen abziehbar nach der Formel:

50 Prozent der tatsächlichen Leasing-/ Mietaufwendungen	×	24 000 (= Maximalbetrag für 2008)
		Listenpreis des Fahrzeuges

wobei die Formel nicht zur Anwendung kommt, wenn der Listenpreis geringer ist als der Maximalbetrag.

Bei Pkw, deren CO₂-Ausstoß unter 156 g/km liegt, können bei preisgünstigen Fahrzeugen proportional höhere als die tatsächlichen Leasingaufwendungen geltend gemacht werden nach der Formel:

tatsächliche Leasing-/ Mietaufwendungen	×	24 000 (= Maximalbetrag für 2008)
		Listenpreis des Fahrzeuges

Luxemburg

Betriebsausgaben für Dienstfahrzeuge, die nach dem 1. Januar 2008 angeschafft wurden und deren CO₂-Ausstoß 190 g/km übersteigt, sind nicht abzugsfähig.

Niederlande

Wird ein Dienstfahrzeug vom Arbeitnehmer auch privat genutzt (jährlich mehr als 500 km), so hat er mindestens 25 Prozent des Original-Neuwerts des Wagens pro Jahr als geldwerten Vorteil zu versteuern. Ab dem 1. Januar 2008 senkt sich dieser Prozentsatz auf 14 Prozent, wenn der CO₂-Ausstoß des Fahrzeuges unter 110 g/km (bei Dieselfahrzeugen unter 95 g/km) liegt.

Vereinigtes Königreich

Für Fahrzeuge, die im Zeitraum 17. April 2002 bis 31. März 2013 angeschafft werden und deren CO₂-Ausstoß unter 110 g/km liegt, ist eine Sofortabschreibung möglich.

Die Bemessung der Privatnutzung betrieblicher Pkw (Zulassung ab dem 1. Januar 1998) durch einen Arbeitnehmer hängt seit 2002 vom Listenpreis in Zusammenhang mit dem CO₂-Ausstoß des Fahrzeuges ab. Für die Berechnung des Privatanteiles sind dabei folgende Werte anzusetzen (Privatanteil in Prozent vom Brutto-Listenpreis des Pkw):

CO ₂ -Ausstoß	Privatanteil (2008/2009)
135 g/km	15 Prozent
140 g/km	16 Prozent
145 g/km	17 Prozent
...	...
230 g/km	34 Prozent
235 g/km und darüber	35 Prozent

Die tatsächlichen CO₂-Werte des Fahrzeuges sind für die Anwendung dieser Regelung auf den nächsten durch 5 teilbaren Betrag abzurunden. Für Dieselfahrzeuge erhöhen sich im Regelfall die Werte der Privatanteile um 3 Prozent (Obergrenze jedoch auch hier 35 Prozent).

Für Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von exakt 120 g/km (ohne Rundung) oder weniger (sog. QUALECS – Qualifying low emissions cars) ist seit dem 6. April 2008 ein Sondersatz von 10 Prozent anwendbar.

18. Wie hoch ist der letzte verfügbare Verbrauch der Dienstwagenflotten der einzelnen Bundesministerien (jeweils mit und ohne nachgeordnete Behörden)?

Der Ist-Verbrauch der Dienstwagenflotte des Bundesministeriums der Finanzen liegt bei rund 9,8 l auf 100 km. Zu den jeweiligen Bundesministerien liegen keine methodisch vergleichbaren Daten zum Verbrauch der Dienstwagenflotte vor. Schon wegen der unterschiedlichen Sicherheitsstandards wären die Daten auch nur sehr eingeschränkt aussagefähig.

19. Wie groß ist der Unterschied des Verbrauchs der Dienstwagenflotte der Bundesregierung zum Durchschnittsverbrauch der Dienstwagenflotte sowie der privat zugelassenen Fahrzeugflotte?

Im Jahr 2006 betrug der Durchschnittsverbrauch von allen in Deutschland zugelassenen Pkw 7,8 l/100 km. Aus amtlichen Statistiken können keine Informationen über den Durchschnittsverbrauch nach Dienstwagenflotte einerseits und der privat zugelassenen Fahrzeugflotte andererseits gewonnen werden.

