

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Lisa Paus, Anja Hajduk, Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Gerhard Schick, Dr. Danyal Bayaz, Oliver Krischer, Lisa Badum, Dr. Julia Verlinden, Kerstin Andreae, Ekin Deligöz, Katharina Dröge, Sven-Christian Kindler, Corinna Rüffer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 19/4455, 19/4858, 19/5159 Nr. 4, 19/5595 –**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Koalition von CDU, CSU und SPD hat in ihrem Koalitionsvertrag festgelegt, dass die Mobilitätspolitik dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verpflichtet ist. Der Individualverkehr mit dem Pkw ist der größte Verursacher klimaschädlicher Treibhausgase im deutschen Verkehrssektor. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen deutlich zu vermindern und Alternativen zum Autofahren zu fördern.

Die Dienstwagenbesteuerung hat seit Jahrzehnten einen erheblichen Einfluss auf den Neuwagenmarkt sowie den Automobilbestand in Deutschland und somit auch auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Verkehrs. Insbesondere Fahrzeuge der Mittel- und Oberklasse werden zu hohen Anteilen als Dienstwagen zugelassen. Zwei Drittel aller Pkw-Neuzulassungen finanziert mittlerweile die Allgemeinheit mit. Da das Dienstwagenprivileg wenigen Personen steuerliche Vergünstigungen gewährt und der Staat laut Umweltbundesamt auf mehr als drei Milliarden Euro Einnahmen verzichtet, muss es gut begründet sein.

Emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge sind dem Gemeinwohl förderlicher als Fahrzeuge, die viel CO<sub>2</sub> und Schadstoffe ausstoßen, besonders viel Platz beanspruchen, die Verkehrssicherheit eher beeinträchtigen und mehr Lärm verursachen. Seit Jahren macht der Klimaschutz im Verkehrssektor keine Fortschritte,

da der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Autoverkehrs unvermindert zunimmt und die Gesamtemissionen des Verkehrssektors mittlerweile sogar über denen des Jahres 1990 liegen. Daran haben Dienstwagen mit Verbrennungsmotoren, übermäßigen PS und hohem Gewicht erheblichen Anteil. Dieser bleibt bestehen, wenn diese Pkw noch viele Jahre als Gebrauchtwagen weitergefahren werden.

Um die Dekarbonisierung des Verkehrs voranzubringen, sind Verkehrsmittel entsprechend ihrer Umweltauswirkungen und ihres Energieverbrauchs zu besteuern. Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden dann steuerlich besser- und umweltschädliche entsprechend schlechtergestellt.

Es ist dementsprechend sinnvoll, das Steuerrecht so anzupassen, dass emissionsfreie Fahrzeuge bei der Dienstwagenbesteuerung besonders begünstigt werden. Höhere Anschaffungskosten und Effizienzvorteile rechtfertigen dabei insbesondere eine bevorzugte Förderung vollelektrischer Fahrzeuge, deren Marktdurchdringung gewünscht ist und nach wie vor aussteht.

Eine unveränderte steuerliche Begünstigung klimaschädlicher Dienstwagen mit hohem Spritverbrauch ist dagegen nicht länger akzeptabel und muss enden.

Die Koalition sieht die steuerliche Besserstellung vorrangig für den motorisierten Individualverkehr vor. Steuerliche Vorteile sollten aber erst recht für Fahrräder und Pedelecs als Diensträder und für andere Verkehrsmittel mit Klimavorteilen gelten. Gerade in Ballungsräumen und ihren Randzonen tragen Fahrräder zu einer Entlastung des Verkehrs und zu einer Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastungen bei. Radverkehr ist besonders kostengünstig, klimafreundlich und energieeffizient. Er fördert zudem die körperliche Gesundheit.

Mit den positiven Auswirkungen auf Umwelt und Flächenbedarf sind auch steuerliche Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu begründen. Ein steuerfreies Jobticket, das für den Arbeitsweg und für private Fahrten im Personennahverkehr genutzt werden kann, schafft einen klaren Anreiz für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, vermehrt mit Bussen und Bahnen zu fahren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Dienstwagenbesteuerung an dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Dienstwagen zu orientieren. Dazu soll der EU-CO<sub>2</sub>-Zielwert zugrunde gelegt werden, beginnend im Jahr 2019 mit dem EU-Zielwert für 2021 von 95g CO<sub>2</sub>/Km. Dieser Wert wird entsprechend der EU-Vorgaben zu CO<sub>2</sub>-Einsparzielen für Neuwagen, die derzeit verhandelt werden, bis zum Jahr 2030 schrittweise abgesenkt;
- die steuerliche Behandlung von Dienstwagen in Unternehmen so zu ändern, dass der Anteil der steuerlich als Betriebsausgaben geltend zu machenden Kosten für Dienstwagen (Abschreibungen, Benzin, Reparaturen etc.) bei Überschreiten des jeweiligen EU-CO<sub>2</sub>-Zielwertes für Neuwagen mit steigendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß linear verringert wird. Der Betriebsausgabenabzug wird vollständig versagt, wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr als das Anderthalbfache des jeweiligen EU-Zielwertes betragen.\* Bei einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis maximal in Höhe des EU-Zielwertes sind die Betriebsausgaben weiterhin vollständig abzugsfähig;

---

\* Beispiel: Die Kappung ab 2021 erfolgt bei 95 Gramm CO<sub>2</sub> (Zielwert) plus 47 Gramm CO<sub>2</sub> = 142 Gramm CO<sub>2</sub>.

- die Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen mit verbrennungsmotorischem Antrieb (geldwerter Vorteil) so zu ändern, dass sich die Besteuerung bzw. der geldwerte Vorteil ab einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß oberhalb des jeweiligen EU-Zielwertes für Neuwagen (beginnend mit 95g CO<sub>2</sub>/km) mit steigendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß entsprechend erhöht. Wird der EU-Zielwert unterschritten, so sinkt der Prozentsatz entsprechend, jedoch nicht unter 0,5 Prozent;
- die im Gesetzentwurf in Artikel 2 Nummer 2 zu § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG (in Verbindung mit § 8 Absatz 2 Satz EStG) vorgesehene Änderung der Dienstwagenbesteuerung so zu fassen, dass allein vollelektrische Fahrzeuge besonders bevorzugt werden und der Prozentsatz von 1,0 auf 0,5 des zu versteuernden Listenpreises gesenkt wird;
- bei Dienstfahrrädern und Dienstpedelecs den Prozentsatz zur Ermittlung des geldwerten Vorteils auf 0 Prozent abzusenken, sodass kein geldwerter Vorteil zu versteuern ist;
- Jobtickets, die von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für Arbeitswege sowie für private Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden können, steuerfrei zu stellen;
- alternativ zu den bisherigen Besteuerungsregelungen für die BahnCard 100 eine pauschale Besteuerungsmethode für den privaten Nutzungsanteil einzuführen.

Die Neuregelungen sind für den Anwendungszeitraum vom 1. Januar 2019 bis Ende des Jahres 2029 vorgesehen. Ab dem 1. Januar 2030 sollen generell nur noch emissionsfreie Pkw neuzugelassen werden.

Berlin, den 6. November 2018

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

## **Begründung**

Die Bundesregierung hat sich im Klimaschutzplan 2050 zum Ziel gesetzt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Derzeit steigen die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen jedoch an und liegen mittlerweile über dem Ausgangswert von 1990. Der Pkw-Verkehr – und damit auch der Dienstwagenverkehr – tragen zu fast zwei Dritteln dazu bei.

In der Anhörung zum vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde bekannt, dass von den jährlichen gewerblichen Neuzulassungen (ca. 2,2 Millionen Kraftfahrzeuge) Dienstwagen ca. eine Million Kraftfahrzeuge ausmachen. Die steuerliche Behandlung von Dienstwagen bietet folglich ein großes Potenzial, einen Anreiz für die Nutzung von energieeffizienten und schadstoffarmen Kraftfahrzeugen zu schaffen und um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Um über das Steuerrecht einen wirkungsvollen Effekt erzielen zu können, sind Neuregelungen notwendig, die sowohl bei der Besteuerung der Unternehmen, als auch bei der Besteuerung der Dienstwagennutzer (Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bzw. selbständige Unternehmerinnen und Unternehmer) ansetzen. Unternehmen, die ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern Dienstwagen überlassen, können im Regelfall sämtliche Kosten,

die dadurch entstehen, steuerlich als Betriebsausgaben absetzen. Es wird davon ausgegangen, dass der Dienstwagen aus betrieblichen Gründen angeschafft wurde. Zu den anfallenden Kosten gehören z. B. jährliche Abschreibungen auf die Anschaffungskosten sowie Reparatur- und Benzinkosten.

Wird der überlassene Dienstwagen privat genutzt, so muss dieser private Nutzungsvorteil, der sogenannte geldwerte Vorteil, vom Arbeitnehmer oder selbständigen Unternehmer mit dem persönlichen Einkommensteuersatz versteuert werden. Der geldwerte Vorteil berechnet sich dabei grundsätzlich nach der 1-Prozent-Methode (1 Prozent des Bruttolistenpreises pro Monat). Das Steuerrecht unterscheidet weder bei der Besteuerung der Unternehmen, noch bei den Arbeitnehmern danach, welche externen Kosten durch den Gebrauch von Dienstwagen entstehen.

Wir wollen deshalb ökologische Kriterien bei der Dienstwagenbesteuerung einführen, die sich an den auf EU-Ebene festgelegten CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Neuwagen orientieren. Als Referenzwert soll für steuerliche Zwecke zum 1. Januar 2019 der EU-Zielwert für das Jahr 2021 gelten. Dieser beträgt 95g CO<sub>2</sub>/km. Dieser Grenzwert wird entsprechend der zukünftigen Reduzierung des EU-Zielwertes bis zum Jahr 2030 schrittweise abgesenkt.

#### a) Besteuerung bei den Unternehmen

Betriebsausgaben werden grundsätzlich steuerlich anerkannt, wenn sie betrieblich veranlasst sind (§ 4 Abs. 4 EStG). Es gibt allerdings einige Ausnahmen. So müssen Betriebsausgaben auch „nach allgemeiner Verkehrsauffassung angemessen“ sein (§ 4 Abs. 5 Nr. 7 EStG). Ausgaben für besonders hochpreisige Luxusautos werden heute bereits nicht voll als Betriebsausgaben anerkannt, weil das private Vergnügen und nicht der betriebliche Zweck im Vordergrund steht.

Es ist daher gerechtfertigt, den Betriebsausgabenabzug für Kosten eines Dienstwagens auch aus Umweltgründen einzuschränken. Emittiert der Dienstwagen CO<sub>2</sub> bis maximal zur Höhe des geltenden EU-Zielwertes (derzeit 95g CO<sub>2</sub>/km), so soll der Betriebsausgabenabzug wie bisher zu 100 Prozent zulässig sein. Wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr als das Anderthalbfache des jeweiligen EU-Zielwertes betragen, so wird der Betriebsausgabenabzug vollständig versagt.

Beispiel: Bei einem EU-Zielwert von 95g CO<sub>2</sub>/km dürften ab einem Ausstoß von 142g CO<sub>2</sub>/km (95g zzgl. 95g \* 50 Prozent) keine Kosten mehr steuerlich geltend gemacht werden. Der Zielwert wird dabei um 47g überschritten (95g \* 50 Prozent). Der Anteil der abzugsfähigen Betriebsausgaben sinkt linear von 100 Prozent (Ausstoß von bis zu 95g CO<sub>2</sub>/km) auf null Prozent (142g CO<sub>2</sub>/km). Bei einem Dienstwagen mit einem Ausstoß von 100g CO<sub>2</sub>/km, also einer Überschreitung des Zielwertes um 5g, würde der Betriebsausgabenabzug um ungefähr 10 Prozent auf ca. 90 Prozent gekürzt ( $5g / 47g * 100 = 10,64$  Prozent).

#### b) Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen

Wenn der Dienstwagen nicht dienstlich/betrieblich genutzt wird, so ist für den Privatanteil der zu versteuernde geldwerte Vorteil im Grundsatz über die 1-Prozent-Methode zu ermitteln. Die 1 Prozent sollen künftig nur noch zur Anwendung kommen, wenn der CO<sub>2</sub>-Ausstoß genau dem Referenzwert entspricht (in 2019 gilt der EU-Zielwert von 95g CO<sub>2</sub>/km)

Bei Ermittlung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung von vollelektrischen Fahrzeugen soll zukünftig ein Prozentsatz von 0,5 Prozent anstatt 1 Prozent zur Anwendung kommen.

Die Ermittlung des geldwerten Vorteils aller anderen Dienstwagen mit zumindest teilweise verbrennungsmotorischem Antrieb soll hingegen an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gekoppelt werden. Grundlage für eine solche Besteuerung müsste zudem die sachgerechte Ermittlung des tatsächlichen Ausstoßes eines neu zuzulassenden Kraftfahrzeugs sein, da die offiziell angegebenen CO<sub>2</sub>-Werte oft deutlich von den realen Werten abweichen – insbesondere bei Hybridfahrzeugen. Dies macht es erforderlich, die im Rahmen der Typgenehmigung von Autos festgestellten CO<sub>2</sub>-Werte nicht länger nur im Testlabor zu ermitteln, sondern auch im realen Fahrbetrieb zu überprüfen, wie dies bereits beim Stickoxidausstoß erfolgt.

Bei Überschreiten des jeweilig geltenden EU-Zielwertes steigt auch der zu versteuernde geldwerte Vorteil linear an. Bei Unterschreiten des EU-Zielwertes wird dieser abgesenkt, jedoch nicht unter 0,5 Prozent. Die 0,5 Prozent für vollelektrische Fahrzeuge bilden folglich die Untergrenze für alle anderen Fahrzeuge. Die Erhöhung des geldwerten Vorteils ergibt sich aus dem Verhältnis vom tatsächlichen Ausstoß zum EU-Zielwert jeweils in Gramm

CO<sub>2</sub>/km (tatsächlicher Ausstoß/EU-Zielwert). Bei Unterschreiten des EU-Zielwertes sinkt der Prozentsatz linear von 1 Prozent (95g/km) auf 0,5 Prozent (0 g/km).

Beispiel zur Erhöhung des geldwerten Vorteils:

Ein verbrennungsmotorischer Dienstwagen mit einem Ausstoß von 114g CO<sub>2</sub>/km überschreitet den Referenzwert von 95g CO<sub>2</sub>/km um 19g. Der Prozentsatz, der auf den Bruttolistenpreis angewendet wird, steigt von 1 Prozent auf 1,2 Prozent (114g / 95g \* 1 Prozent).

Beispiel zur Verminderung des geldwerten Vorteils auf nicht weniger als 0,5 Prozent

Der Prozentsatz zur Ermittlung des geldwerten Vorteils sinkt auf 0,5 Prozent, wenn der Dienstwagen – wie voll-elektrische Kraftfahrzeuge – vollständig emissionsfrei ist. Eine Reduzierung ist folglich um maximal 0,5 Prozent möglich. Ein verbrennungsmotorischer Dienstwagen mit einem Ausstoß von 47,5g CO<sub>2</sub>/km unterschreitet den Referenzwert von 95g CO<sub>2</sub>/km um 50 Prozent. Der auf den Bruttolistenpreis anzuwendende Prozentsatz sinkt demnach von 1 Prozent auf 0,75 Prozent (1 abzgl. 50 Prozent \* 0,5 Prozent).

### c) Besteuerung alternativer Verkehrsmittel

Die Dienstwagenbesteuerung und die steuerliche Begünstigung von emissionsärmeren Kraftfahrzeugen legen den Fokus allein auf den motorisierten Individualverkehr. Steuerliche Vorteile sollten aber erst recht für Fahrräder und Pedelecs als Diensträder und für andere Verkehrsmittel mit Klimavorteilen gelten. Gerade in Ballungsräumen und ihren Randzonen tragen Fahrräder zu einer Entlastung des Verkehrs und zu einer Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastungen bei. Radverkehr ist besonders kostengünstig, klimafreundlich und energieeffizient. Er fördert zudem die körperliche Gesundheit. Mit den positiven Auswirkungen auf Umwelt und Flächenbedarf sind auch steuerliche Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu begründen.

#### 1. Dienstfahrräder und -pedelecs

Für Dienstfahrräder und -pedelecs soll zukünftig kein geldwerter Vorteil mehr berechnet werden (0 Prozent), da ein überwiegendes betriebliches Interesse angenommen wird. Eine Privatnutzung von Dienstfahrrädern bleibt demnach bei den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern steuerfrei. Eine entsprechende Regelung ist auch bei der Umsatzsteuer vorzusehen, so dass hier keine Nachteile und Kosten entstehen. Aufgrund der positiven Auswirkungen auf Gesundheit, Umwelt und Klima von Fahrrädern soll mit dem Verzicht auf die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei der privaten Nutzung von Dienstfahrrädern eine Anreizwirkung erzielt werden. Da Fahrräder in Anschaffung und Unterhalt deutlich günstiger sind als Autos, profitieren von dieser Regelung auch die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber.

#### 2. Jobticket

Wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung vorschlägt, sollen Zuschüsse des Arbeitgebers an seine Arbeitnehmer zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs steuerfrei gestellt werden. Das soll unabhängig davon gelten, ob die Fahrten privater oder dienstlicher Natur sind. Das schafft einen großen Anreiz, in allen Fällen vermehrt das ÖPNV-Angebot in Anspruch zu nehmen.

#### 3. Steuerliche Begünstigung für die BahnCard 100

Der private Nutzungsanteil bei Dienstwagen wird pauschal mittels der 1-Prozent-Methode ermittelt. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die hingegen vom Arbeitgeber eine BahnCard 100 bezahlt bekommen, müssen stets jede private und dienstliche Fahrt nachweisen. Eine pauschale Methode zur Ermittlung des geldwerten Vorteils bei Überlassung einer BahnCard 100 würde Bürokratie abbauen und das Bahnfahren attraktiver machen.





