

Gibt es medizinische Gründe, dass Ärzte Patienten im Porsche besuchen müssen? Ist unser Straßennetz so schlecht, dass Außendienstler öfters offroad fahren müssen? Oder arbeiten so viele Manager in der Forst- oder Landwirtschaft? Fakt ist: 90 Prozent aller neu zugelassenen Geländewagen werden nicht von Privatpersonen zugelassen, sondern gewerblich. Überhaupt gilt: Je teurer ein Auto, desto höher der Anteil, der als Firmenwagen dient.

FORUM

Laut Laotse sind schöne Worte nicht immer wahr und wahre nicht immer schön. Die Wahrheit über das Steuerrecht für Firmen- und Dienstwagen ist nicht schön – schon gar nicht in Zeiten der Klimawandels. In vielen Bereichen verlangt unser Steuerrecht die strikte Trennung privater und geschäftlicher Zwecke. Nicht bei Firmenfahrzeugen: Hier lassen sich private Komfort- und Prestigewünsche auf Kosten des Finanzamts ausleben, und das nahezu unbegrenzt. Auch wer teure Autos kauft, mit kostspieligen Extras und hohem Verbrauch, kann alle Kosten betrieblich geltend machen.

Vielleicht überraschend: Die größten Nutznießer des großzügigen Status quo sind angestellte Firmenwagennutzer, insbesondere Führungskräfte, nicht aber Firmeninhaber oder Freiberufler. Denn Unternehmer oder Selbständige zahlen

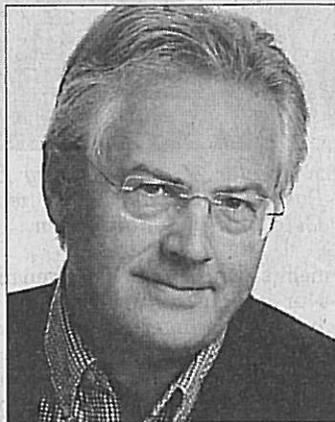
immer wenigstens jenen Teil der Kosten, der nach Steuerabzug bleibt, meist also die Hälfte oder mehr. Angestellte hingegen profitieren von einer großzügigen Pauschalregelung: Gehen jährlich zwölf Prozent des Bruttolistenpreises an den Fiskus, darf das Auto im Gegenzug bis zu 90 Prozent privat genutzt werden. Verlangt der Arbeitgeber keine Kostenbeteiligung, gilt für Angestellte bei jedem Privatkilometer der absolute Nulltarif. Er (und oft auch Angehörige) können das Fahrzeug privat nutzen und sich jeden Cent von der Firma erstatten lassen. Ist ein Manager ins Ausland geflogen, lässt sein Partner oder Gatte den Privat-Pkw schon mal stehen und fährt im Firmen-Benz zum Bäcker. Kost' ja nix!

Es gibt Firmenwagen und Firmenwagen. Tarifangestellte, zum Beispiel Außendienstler oder Servicetechniker, bekommen meist Funktionsfahrzeuge; Führungskräfte fahren vornehmere Statusfahrzeuge. Bei den Funktionsfahrzeugen ist Privatnutzung selten, bei Statusfahrzeugen ist sie die Regel. Eine Eigenbeteiligung an den Kosten der Privatfahrten wird dabei nur jeder zehnten Führungskraft abverlangt.

So taugt die Dienstwagensteuer nichts

Die deutschen Regelungen für Firmenfahrzeuge sind ein verteilungspolitischer Skandal – und obendrein ein ökologischer: Am meisten profitiert, wer teure Autos kauft und verschwenderisch fährt. Das ließe sich einfach ändern / Von Anselm Görres

Von der deutschen Dienstwagenbesteuerung profitiert somit am meisten, wer im teuersten Fahrzeug am weitesten fährt, den verschwenderischsten Fahrstil pflegt (also Schnellfahrer), den höchsten Privatanteil aufweist und den höchsten



Dr. Anselm Görres ist Vorsitzender des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) in München. Foto: oh

ten Grenzsteuersatz hat. Zwar erhöht dieser die Last des zugerechneten geldwerten Vorteils – doch der tatsächliche Vorteil einer kostenlosen Privatnutzung überwiegt dies weit. Um sich privat ein gleichwertiges Fahrzeug leisten zu können, müsste ein Angestellter deutlich mehr brutto verdienen. Kein Wunder, dass die Zusage eines Firmenwagens oder ein Auto-Upgrade oft beliebter ist als eine Gehaltserhöhung.

Auch wenn es keine Klimaprobleme gäbe, wären diese Regeln ein fiskalisches und volkswirtschaftliches Problem und ein verteilungspolitischer Skandal. Sie verleiten ausgerechnet die wirtschaftlich Stärksten zum verschwenderischen Umgang mit betrieblichen Ressourcen. Alle Steuerzahler subventionieren eine wohlhabende Minderheit von Managern, Freiberuflern und Firmeninhabern – sowie indirekt die deutsche Autobranche. Letztlich geht das zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit, der Gerechtigkeit zumal. Doch unter Klimagesichtspunkten wird dieser Zustand erst recht pervers.

Solche Regeln schaden gleichzeitig Finanzamt, Klima und Firma – besonders im Mittelstand. Denn natürlich steigen

mit der Zeit die Ansprüche der Mitarbeiter. Stellt die eine Firma schon Jungmannern einen 190er hin, kann auch der andere Mittelständler sich nicht lumpen lassen. Fahren Außendienstler beim Wettbewerber mit 180 PS herum, kann man die eigenen Vertriebsleute schlecht mit einem Spardiesel losschicken.

Krass unsozial

Natürlich ist der Status quo auch krass unsozial. 2007 sank die Zahl neuzugelassener Privat-Pkw von 1,6 auf unter 1,2 Millionen – man denke an die höhere Mehrwertsteuer, gekürzte Pendlerpauschale und schwache Kaufkraft der Arbeitnehmer. Firmen und Selbständigen hingegen geht es prima: Sie steigerten ihre Pkw-Käufe von 1,7 auf 1,9 Millionen. Der Anteil der Dienstwagen an allen Neuzulassungen liegt erstmals bei 62 Prozent. Stärker denn je bestimmen die Firmenkäufer von heute damit den deutschen Pkw-Pool von morgen.

Wer solche Fehlentwicklungen korrigieren will, muss an mindestens drei Hebeln ansetzen: der betrieblichen Absatzbarkeit des Kaufpreises, der Behandlung der laufenden Treibstoffkosten und der

Berechnung des geldwerten Vorteils. Im Auftrag von Greenpeace hat das Münchner Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft einen Vorschlag entwickelt, der bei allen drei Hebeln eine Klimakomponente einführt. Nur so werden Firmen und Dienstwagennutzer dazu motiviert, klimagerechte Fahrzeuge zu kaufen.

Wie funktioniert das Modell? Über eine Bonus-Malus-Regelung werden Fahrzeuge mit niedrigem Verbrauch gefördert: Wer ein Fahrzeug erwirbt, das 130 bis 140 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstößt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Wer aber Spritfresser kauft, kann künftig nur einen Teil der Anschaffungs- und Treibstoffkosten steuerlich geltend machen. Eine ähnliche Staffelung gilt für Nutzer von Dienstwagen. Für Fahrzeuge mit höheren Emissionen muss zudem ein höherer Vorteil versteuert werden (13 bis 26 Prozent des Listenpreises), für verbrauchsarme Fahrzeuge verringert sich der Faktor auf 4 bis 10 Prozent des Kaufpreises. Nach 2011 sollen die Zielwerte dann schrittweise auf 100 Gramm CO₂ abgesenkt werden.

Es ist höchste Zeit, dass unser Steuersystem nicht privaten Luxus und die Kfz-Industrie fördert, sondern zum raschen Umbau des deutschen Fahrzeugparks in Richtung Klimaschutz beiträgt. Damit bekäme auch die Industrie die Signale, die sie offenbar noch braucht. Nicht Hersteller und Dienstwagenfahrer sind vor den Zumutungen der Klimapolitik zu schützen, sondern das Klima vor den Zumutungen der Autowelt.