

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Barbara Höll, Eva Bulling-Schröter, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/9149 –

Wirksame Anreize für klimafreundlichere Firmenwagen

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Lisa Paus, Dr. Thomas Gambke, Britta Haßelmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8462 –

Dienstwagenprivileg abbauen und Besteuerung CO₂-effizient ausrichten

A. Problem

Personenkraftwagen sind gegenwärtig für ca. 12 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Angesichts weiterhin steigender Fahrleistungen muss der durchschnittliche Verbrauch in Deutschland neu zugelassener Personenkraftwagen gesenkt werden, damit der motorisierte Individualverkehr den erforderlichen Beitrag zum Erreichen der nationalen, europäischen und internationalen Klimaziele leistet.

Seit dem Jahr 2001 werden in Deutschland mehr Neuwagen durch Unternehmen und Selbständige angeschafft als von Privaten. Der Anteil von Geschäftswagen bei Neuzulassungen lag selbst in dem von Wirtschaftskrise und Abwrackprämie geprägten Jahr 2009 bei über 50 Prozent. Der durchschnittliche Verbrauch neuer Firmenwagen liegt erheblich über dem neuer Personenkraftwagen von Privaten. Da Firmenwagen zudem meist als Gebrauchtwagen an Private weiterverkauft werden, sinkt der durchschnittliche Verbrauch von Personenkraftwagen in Deutschland zu langsam. Durch ihren entscheidenden Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt können Firmenwagen daher Vorreiter bei der Verbreitung verbrauchsärmerer Fahrzeuge in Deutschland sein. Das gilt insbesondere für den Bereich der gehobenen Mittel- und Oberklasse, in dem der Anteil der Geschäftswagen sogar 85 Prozent erreicht.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. sieht vor, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem die steuerliche Abzugsfähigkeit für Personenkraftwagen begrenzt, die Besteuerung der privaten Nutzung von Personenkraftwagen, die als Firmenwagen genutzt werden, entsprechend den fahrzeugspezifischen Kohlendioxidemissionen differenziert sowie die gesetzliche Regelung zwei Jahre nach deren Inkrafttreten umfassend evaluiert und die maßgeblichen CO₂-Werte und deren jährliche Absenkung gegebenenfalls angepasst werden.

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/9149 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht vor, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem der Anteil der steuerlich geltend zu machenden Abschreibungen sowie die Absetzbarkeit der weiteren Kosten für Dienstwagen, dabei insbesondere der Kraftstoffkosten, bei Unternehmen mit steigendem CO₂-Ausstoß verringert werden und bei Überschreiten des Doppelten eines Zielwertes entfallen. Mit dem Gesetzentwurf soll die steuerliche Behandlung der privaten Nutzung (geldwerter Vorteil) von Dienstwagen im Einkommensteuerrecht so geändert werden, dass sich die Besteuerung mit steigendem CO₂-Ausstoß entsprechend erhöht.

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/8462 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

Zu Buchstabe a

Der Antrag macht keine Angaben zu finanziellen Auswirkungen.

Zu Buchstabe b

Auf der Basis der heutigen Dienstwagenflotten geht die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN von Steuermehreinnahmen von mindestens 3,5 Mrd. Euro aus.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 17/9149 abzulehnen;
- b) den Antrag auf Drucksache 17/8462 abzulehnen.

Berlin, den 12. Juni 2013

Der Finanzausschuss

Dr. Birgit Reinemund
Vorsitzende

Olav Gutting
Berichterstatter

Annette Sawade
Berichterstatterin

Dr. Barbara Höll
Berichterstatterin

Lisa Paus
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Olav Gutting, Annette Sawade, Dr. Barbara Höll und Lisa Paus

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/9149** in seiner 172. Sitzung am 29. März 2012 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/8462** in seiner 156. Sitzung am 27. Januar 2012 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. sieht vor, dass der Deutsche Bundestag beschließen soll:

- I. festzustellen, dass Personenkraftwagen gegenwärtig für ca. 12 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich sind und angesichts weiterhin steigender Fahrleistungen der durchschnittliche Verbrauch in Deutschland neu zugelassener Personenkraftwagen zügig deutlich gesenkt werden muss, damit der motorisierte Individualverkehr den erforderlichen Beitrag zum Erreichen der nationalen, europäischen und internationalen Klimaziele leistet. Die Firmenwagenflotte habe eine große Bedeutung für den durchschnittlichen Verbrauch von Personenkraftwagen in Deutschland. Es sei daher umgehend erforderlich, finanzielle Anreize für die Anschaffung klimafreundlicherer Firmenwagen zu beschließen.
- II. die Bundesregierung aufzufordern, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem steuerliche Vorschriften bezüglich der von Firmen genutzten Personenkraftwagen an ökologischen Kriterien ausgerichtet werden. Im Einzelnen soll
 1. die steuerliche Abzugsfähigkeit des Aufwandes für Personenkraftwagen, die ab dem Jahr 2013 erstmals zugelassen und als Firmenwagen genutzt werden, entsprechend den fahrzeugspezifischen Kohlendioxidemissionen begrenzt werden. Für Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß bis zu 125 g CO₂/km kann der Aufwand wie bisher zu 100 Prozent geltend gemacht werden. Je übersteigende 5 g CO₂/km reduziert sich die Abzugsfähigkeit um 2,5 Prozentpunkte. Der maßgebliche CO₂-Wert ist bis 2020 jedes Jahr um 5 g zu vermindern;
 2. die Besteuerung der privaten Nutzung von Personenkraftwagen (sog. 1-Prozent-Regelung), die ab dem Jahr 2013 erstmals zugelassen und als Firmenwagen

genutzt werden, entsprechend den fahrzeugspezifischen Kohlendioxidemissionen differenziert werden. Für Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß bis zu 125 g CO₂/km sind als positiver Anreiz nur noch 0,9 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung pro Kalendermonat zu versteuern. Je übersteigende 5 g CO₂/km sind 0,025 Prozentpunkte mehr zu versteuern. Für die Fälle, in denen alternativ Fahrtenbücher geführt werden, sind analoge Regelungen vorzusehen. Der maßgebliche CO₂-Wert ist bis zum Jahr 2020 jährlich um 5 g zu vermindern;

3. die gesetzliche Regelung zwei Jahre nach deren Inkrafttreten umfassend evaluiert und die maßgeblichen CO₂-Werte und deren jährliche Absenkung gegebenenfalls angepasst werden.

Zu Buchstabe b

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht vor, dass der Deutsche Bundestag beschließen soll:

- I. festzustellen, dass Dienstwagen einen entscheidenden Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt haben und Vorreiter bei der Verbreitung verbrauchsärmerer Fahrzeuge in Deutschland sein können. Das Steuerrecht soll beim Wandel hin zu einem energieeffizienten und modernen Automobilssektor Unterstützung leisten, indem es Anreize für mehr Nachfrage nach spritsparenden Pkw setzt. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht weiterhin vor, dass der Deutsche Bundestag beschließen soll festzustellen, dass Hintergrund, Analyse und Handlungsoptionen für eine sozial und ökologisch vorteilhafte Ausgestaltung der Dienstwagenbesteuerung gemäß der im Antrag enthaltenen Formulierung zu beschreiben sind.
- II. die Bundesregierung aufzufordern, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem
 - die steuerliche Behandlung von Dienstwagen in Unternehmen so geändert wird, dass sich der Anteil der steuerlich geltend zu machenden Abschreibungen für einen Dienstwagen mit steigendem CO₂-Ausstoß verringert und die Absetzbarkeit bei Überschreiten des Doppelten eines Zielwertes entfällt;
 - die steuerliche Absetzbarkeit der weiteren Kosten für Dienstwagen, und dabei insbesondere der Kraftstoffkosten, für Unternehmen so geändert werden soll, dass sich der Anteil der steuerlich geltend zu machenden Aufwendungen mit steigendem CO₂-Ausstoß verringert und die Absetzbarkeit bei Überschreiten des Doppelten eines Zielwertes entfällt;
 - die steuerliche Behandlung der privaten Nutzung (geldwerter Vorteil) von Dienstwagen im Einkommensteuerrecht so geändert werden soll, dass sich die Besteuerung mit steigendem CO₂-Ausstoß entsprechend erhöht. Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 60 g/km sollten dabei bis zum 31. De-

zember 2015 von der Versteuerung des geldwerten Vorteils komplett befreit werden.

Der CO₂-Zielwert soll schrittweise abgesenkt werden, und zwar von anfangs 120 g/km zum 1. Januar 2013 auf 100 g/km und zum 1. Januar 2016 auf 80 g/km.

III. Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 112. Sitzung am 7. November 2012 ein öffentliches Fachgespräch zu den Anträgen durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. Bundessteuerberaterkammer,
2. Hechtner, Prof. Frank, FU Berlin,
3. Neuer Verband der Lohnsteuerhilfevereine e. V.,
4. Thöne, Dr. Michael, Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln,
5. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA),
6. Verkehrsclub Deutschland (VCD).

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Antrag in seiner 107. Sitzung am 12. Juni 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 103. Sitzung am 12. Juni 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung.

Zu Buchstabe b

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 107. Sitzung am 8. November 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 108. Sitzung am 12. Juni 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Ablehnung.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Antrag in seiner 107. Sitzung am 12. Juni 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Ablehnung.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat die Anträge auf Drucksachen 17/9149 und 17/8462 in seiner 104. Sitzung am 17. Oktober 2012 erstmalig beraten und die Durchführung eines öffentlichen Fachgesprächs am 7. November 2012 beschlossen (vgl. Abschnitt III).

Nach Durchführung des Fachgesprächs hat der Finanzausschuss die Beratung beider Anträge in seiner 144. Sitzung am 12. Juni 2013 abgeschlossen.

Zu Buchstabe a

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/9149.

Zu Buchstabe b

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/8462.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP** betonen, man lehne beide Anträge ab, da die geltende Besteuerung für Dienstwagen sachgerecht sei und sich in den letzten Jahren bewährt habe. Das gelte sowohl für die Ein-Prozent-Regelung als auch für den steuerlichen Abzug von Pkw-Kosten als Betriebsausgaben. Allein die Tatsache, dass immer wieder von einem „Dienstwagenprivileg“ die Rede sei, zeige, dass von den Antragstellern das Nettoprinzip nicht verstanden werde. Der Abzug von Betriebsausgaben, wozu die Kosten für betrieblich genutzte Pkw gehören würden, stelle gerade kein Steuerprivileg dar. Es handele sich vielmehr um Aufwendungen, die durch den Betrieb veranlasst seien, wozu eben auch die Kosten eines Betriebs-Pkw gehörten. Durch eine Verknüpfung der Abzugsfähigkeit von Betriebsausgaben mit dem Schadstoffausstoß würde in unzulässiger Weise die unternehmerische Gestaltungsfreiheit eingeschränkt.

Dabei bestünden auch verfassungsrechtliche Bedenken, da sich die Antragsteller lediglich auf Pkw konzentrieren würden. Alles andere, etwa Maschinen, Heizungsanlagen oder Gebäude, würden nicht in gleicher Weise behandelt. Wenn man konsequent wäre, müsste man dann aber z. B. auch bei schlecht wärmedämmten Gebäuden eine verminderte Abschreibung ansetzen. Die Anträge enthielten unsystematische, inkonsequente und verfassungswidrige Pläne.

Außerdem gäbe es auch arbeitsmarktbezogene Gründe, die gegen die Anträge sprächen. In Deutschland existiere eine prosperierende Premium-Automobilindustrie, die hunderttausende Arbeitsplätze schaffe und die national und international wettbewerbsfähig sei. Diese Arbeitsplätze würden durch die vorgelegten Pläne gefährdet.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen der beiden Anträge seien zudem unsozial, da all diejenigen, die es sich kurzfristig nicht leisten könnten, auf energieeffizientere, neuere und teurere Fahrzeuge umzusteigen, benachteiligt würden. Das

beträfe vor allem Normalverdiener und kleine Betriebe. Was die Pläne zur Belastung von Unternehmen und Mittelständlern anbelange, sei man von den antragstellenden Fraktionen allerdings nichts anderes gewohnt.

Insbesondere die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN übersehe in ihrem Antrag, dass die Bedeutung von Dienstwagen weit über die Ausstattung von gutverdienenden Managern mit schweren Limousinen hinaus gehe. Es mangle den Antragstellern an einer differenzierten Betrachtung, da Dienstwagen, die als Transportfahrzeuge dienten, natürlicherweise einen höheren CO₂-Ausstoß hätten und die vorgeschlagene steuerliche Regelung in diesem Bereich entsprechend belastende Auswirkungen verursachen würde. Dieser Punkt werde im Antrag der Fraktion DIE LINKE. zumindest berücksichtigt. Allerdings verfolgten beide Anträge den Grundansatz, CO₂-Emissionen mit Hilfe von Sanktionen zu verringern. Die Koalitionsfraktionen bevorzugten einen anderen Weg. Man habe im Jahressteuergesetz 2013 die Förderung der E-Mobilität im Bereich der Dienstwagen berücksichtigt. Anreize zu schaffen, sei gegenüber einer Bestrafung der bessere Weg.

Die **Fraktion der SPD** unterstrich, man sei sich in dem Ziel, den CO₂-Ausstoß auch bei Dienstwagen zu reduzieren, mit den antragstellenden Fraktionen einig. Die Details in den Anträgen seien allerdings überarbeitungswürdig. Daher werde man beide Anträge nun doch, abweichend vom Mitterberatungsvotum im Haushaltsausschuss, ablehnen müssen. Es sei zu beachten, dass die vorgeschlagenen Regelungen in unterschiedlicher Weise zum einen Arbeitnehmer und zum anderen Arbeitsgeber treffen würden. Zum Beispiel würden im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsstelle nicht berücksichtigt. Dadurch würden die entsprechenden Kosten nicht wirksam und das Nettoprinzip würde verletzt. Zudem werde offen gelassen, inwieweit Altfahrzeuge berücksichtigt werden sollten.

Beim Vorschlag der Fraktion DIE LINKE. sehe man positiv, dass die Schwierigkeiten kleinerer Handwerker und sozialer Dienste mit der vorgeschlagenen neuen Besteuerung beachtet worden seien. Es habe sich in der Anhörung gezeigt, dass auf diese Gruppen höhere Kosten zukommen würden.

Letztlich lehne die Fraktion der SPD beide Anträge ab, da man Zweifel daran habe, ob die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch steuerrechtliche Regelungen im vorgesehenen Ausmaß sinnvoll sei. Man wolle in der kommenden Legislaturperiode eine umfassende Neugestaltung des Systems erreichen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, dass es bei der Zielrichtung eine große Übereinstimmung zwischen den Anträgen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE. gebe. Dienstwagen hätten eine große Bedeutung für die Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte insgesamt. Es sei der richtige Ansatz, eine Steuerung über den CO₂-Ausstoß vorzunehmen, um tatsächlich eine positive Klimawirkung zu erzielen. Es gebe allerdings auch einen Unterschied in der Zielrichtung beider Anträge. Denn die ökologische Komponente dürfe nicht gegen die soziale Komponente ausgespielt werden. So benutzten z. B. viele Pflegekräfte kleinere Dienstwagen, um zu ihren Einsatzorten zu gelangen. In diesen Fällen sei der Dienstwagen kein

Luxus. Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. sehe deshalb nicht ganz so strenge Anforderungen an die Emissionswerte vor. Mit dem Antrag würden einerseits ökologische Zielstellungen wie eine CO₂-Reduzierung verfolgt und andererseits die sozialen Folgen für Arbeitnehmer und Selbstständige berücksichtigt. Dieser Vorschlag sei realisierbar und würde niemanden verschrecken.

Ansätze zur CO₂-Reduzierung bei Dienstwagen, die nicht auf Sanktionen, sondern auf Förderanreize setzen würden, wie z. B. Steuervergünstigungen bei Elektrofahrzeugen, seien nur zielführend, wenn Menschen mit einem normalen Einkommen sich entsprechende Fahrzeuge auch leisten könnten.

Der CO₂-Ausstoß sei für die Klimaveränderung entscheidend, weshalb man Umdenken müsse. Die in Deutschland vorherrschende Ideologie der „Freien Fahrt für freie Bürger“, mit der einhergehe, dass immer größere Autos bevorzugt würden, müsse durchbrochen werden. Man müsse Strategien verfolgen, die zu einer erkennbaren Senkung des CO₂-Ausstoßes führen würden. Mit den bisherigen Maßnahmen sei dieses Ziel nicht erreicht worden. Man könnte zwar im Nachgang einzelne Punkte verbessern, der Ansatz der vorliegenden Anträge sei aber insgesamt richtig und notwendig.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erläuterte ihren Antrag. Mit ihm solle die Besteuerung von Dienstwagen reformiert werden, indem eine ökologische Komponente integriert werde. Entsprechende Regelungen gebe es bereits in Belgien, Frankreich, Luxemburg und Großbritannien. Dort könnten Kosten für Fahrzeuge mit hohem Verbrauch nicht ohne Weiteres als Betriebsausgaben abgesetzt werden. Es sei allgemein bekannt, dass schwere Dienstwagen in Unternehmen häufig als Statussymbol und selten als Geschäftswagen im eigentlichen Sinne dienten. Bereits heute sehe das Steuerrecht vor, dass die Anschaffung von Luxusyachten oder ähnlichen Gütern in einem Unternehmen nicht als Betriebsausgaben abgesetzt werden könnten. Mit dem vorliegenden Antrag solle dieses Prinzip auf privat genutzte Dienstwagen übertragen werden.

Man wolle das Dienstwagenprivileg abbauen und die Besteuerung am CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge ausrichten. Wenn der Wert 120 g pro Kilometer übersteige, solle der Dienstwagen für ein Unternehmen nicht mehr vollständig von der Steuer absetzbar sein. Mit der Zeit solle eine Anpassung des Zielwertes erfolgen, da schon aufgrund von EU-Vorgaben immer strengere Klimaziele eingehalten werden müssten. Arbeitnehmer müssten über die sog. Ein-Prozent-Regel einen höheren geldwerten Vorteil versteuern, wenn der Zielwert überschritten werde. Dadurch solle die Nachfrage nach umweltfreundlichen Autos gefördert und die Markteinführung sparsamer Fahrzeuge unterstützt werden.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßte, dass der Antrag der Fraktion DIE LINKE. die gleiche Zielstellung verfolge. Dieser sei aber deutlich weniger ambitioniert, auch weil er nur für Neuwagen gelte. Daraus resultiere ein Investitionshemmnis, da ein Anreiz gesetzt werde, an Altwagen festzuhalten. Auch die Grenzwerte im Antrag der Fraktion DIE LINKE. seien im Hinblick auf die Einhaltung der vorgeschriebenen Klimaziele deutlich weniger ambitioniert.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärte, nicht bei der in ihrem Antrag vorgesehenen, sondern bei der derzeitige Dienstwagenbesteuerung seien Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit angebracht, da die Gleichmäßigkeit der Besteuerung bei der Ein-Prozent-Regelung nicht gewährleistet sei. Aus guten Gründen sei dieses Thema in der Auflistung ökologischer Fehlsubventionen des Umweltbundesamtes zu finden. Der deutschen Automobilindustrie würden auf diese Weise Wettbewerbsvorteile eingeräumt. Die Regelung führe dazu, dass sich der Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland zu über 70 Prozent aus den als Neuwagen gekauften Dienstwagen rekrutiere, die wegen dieser ökologisch unsinnigen Förderung entsprechend hohe CO₂-Ausstöße hätten. Mit dem Festhalten an der derzeitigen Regelung würde dafür gesorgt, dass Normal- und Niedrigverdiener auf einen Gebrauchtwagenmarkt zugreifen müssten, der aufgrund der gegebenen Strukturen nur Autos mit einem hohen CO₂-Ausstoß im Angebot habe.

Berlin, den 12. Juni 2013

Olav Gutting
Berichterstatter

Annette Sawade
Berichterstatterin

Dr. Barbara Höll
Berichterstatterin

Lisa Paus
Berichterstatterin

