

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Lisa Paus, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Stefan Schmidt, Dr. Ingrid Nestle, Lisa Badum, Matthias Gastel, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ökologische und steuerliche Bilanz der Dienstwagenbesteuerung

Der Individualverkehr mit dem Pkw ist der größte Verursacher klimaschädlicher Treibhausgase im deutschen Verkehrssektor (vgl. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2021_bf.pdf, S. 36). Daran haben Dienstwagen mit Verbrennungsmotoren, übermäßiger Leistung und hohem Gewicht erheblichen Anteil (vgl. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_10_Company_cars_briefing.pdf). Dieser Anteil bleibt bestehen, wenn diese Pkws anschließend noch viele Jahre als Gebrauchtwagen weitergefahren werden. Zur Einhaltung der Pariser Klimaziele ist es daher von entscheidender Bedeutung, den CO₂-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 CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs (vgl. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuer_e_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, S. 46 ff.). Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes betrug allein im Zeitraum von Januar bis Juni 2021 der gewerbliche Anteil an den Neuzulassungen 67,2 Prozent (vgl. https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2021_monatlich/FZ8/fz8_202106.pdf?__blob=publicationFile&v=6). Davon sind viele Fahrzeuge auch privat genutzte Dienstwagen, die oftmals von der Allgemeinheit mitfinanziert werden, da der zu versteuernde geldwerte Vorteil Studienergebnissen zufolge strukturell unterschätzt wird. Insbesondere Fahrzeuge der Mittel- und Oberklasse werden zu hohen Anteilen als Dienstwagen zugelassen (vgl. 20-11-27- studie_impulse_f_r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf, S. 11 ff.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die Pkw-Neuzulassungszahlen seit 2009 entwickelt (bitte pro Jahr nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und wie viele der gewerblich zugelassenen Fahrzeuge waren jeweils Dienstwagen?

2. Wie verteilen sich die Pkws, die im Jahr 2020 neu zugelassen wurden, auf die einzelnen Antriebsarten (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und welche Verteilung ergibt sich mit Blick auf Dienstwagen?
3. Wie verteilen sich die Pkws, die im vergangenen Jahr neu zugelassen wurden, auf die einzelnen Fahrzeugsegmente (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und welche Verteilung ergibt sich mit Blick auf Dienstwagen?
4. Wie hoch fielen der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und der durchschnittliche CO₂-Emissionswert von Pkws aus, die im vergangenen Jahr neu zugelassen wurden (bitte jeweils einerseits nach Plug-in-Hybridfahrzeugen, reinen Dieselfahrzeugen und reinen Benzinfahrzeugen sowie andererseits nach gewerblichen und privaten Haltern aufschlüsseln), und wie hoch fielen die jeweiligen Werte bei Dienstwagen aus (bitte jeweils nach Plug-in-Hybridfahrzeugen, reinen Dieselfahrzeugen und reinen Benzinfahrzeugen aufschlüsseln)?
5. Wie hoch fielen in den Jahren 2009 bis 2020 der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und der durchschnittliche CO₂-Emissionswert von im jeweiligen Jahr neu zugelassenen Pkws aus (bitte unter Angabe des zugrunde gelegten Prüfzyklus jeweils nach reinem Diesel- und Benzin-Antrieb sowie nach gewerblichen und privaten Haltern aufschlüsseln), und wie hoch fielen die jeweiligen Werte bei Dienstwagen aus (bitte unter Angabe des zugrunde gelegten Prüfzyklus jeweils nach reinem Diesel- und Benzin-Antrieb aufschlüsseln)?
6. Welches Durchschnittsalter haben die Pkws, die derzeit zugelassen sind (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und welches Durchschnittsalter haben die Dienstwagen, die derzeit zugelassen sind?
7. Wie hoch fallen nach Schätzung der Bundesregierung die steuerlichen Vorteile auf Seiten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aufgrund der aktuellen Dienstwagenbesteuerung in Deutschland pro Jahr aus, weil der zu versteuernde geldwerte Vorteil strukturell unterschätzt wird, und wie hoch fällt der durchschnittliche Vorteil pro Fahrzeug bzw. pro Arbeitnehmerin und Arbeitnehmer aus?
8. Wie viele Männer, Frauen, diverse Personen machen in ihrer Steuererklärung einen geldwerten Vorteil eines Dienstwagens geltend, und wie hoch ist der durchschnittlich geltend gemachte geldwerte Vorteil eines Dienstwagens von Männern, Frauen und diversen Personen?
9. Wie hoch fallen nach Schätzung der Bundesregierung die steuerlichen Vorteile auf Seiten der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber aufgrund der aktuellen Dienstwagenbesteuerung in Deutschland pro Jahr aus, weil beispielsweise Aufwendungen für Dienstwagen als Betriebsausgaben angesetzt werden können, und wie hoch fällt der durchschnittliche Vorteil pro Fahrzeug bzw. pro Arbeitgeberin und Arbeitgeber aus?
10. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des CO₂-Reduktionsziels die Tatsache, dass das aktuelle Besteuerungsmodell bei reinen Verbrennerfahrzeugen keine Unterscheidung in Bezug auf die Emissionswerte vornimmt und damit auch keine Anreize setzt, sparsamere Fahrzeuge als Dienstwagen einzusetzen?

11. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragestellenden, dass die Pauschalabrechnung des geldwerten Vorteils unter Anwendung der 1-Prozent-Methode geeignet ist, eine intensive private Nutzung der Dienstwagen anzureizen, weil für diese prinzipiell keine erhöhten Kosten bei den Fahrerinnen und Fahrern anfallen, und wenn ja, welche Schlussfolgerung zieht sie ggf. aus diesem Umstand?
12. Teilt die Bundesregierung die Zweifel der Fragesteller, dass die Pauschalabrechnung des geldwerten Vorteils unter Anwendung der 1-Prozent-Methode im Falle besonders intensiver privater Nutzung geeignet ist, den tatsächlichen geldwerten Vorteil auch nur näherungsweise darzustellen, und wenn nein, mit welcher Begründung, und wie bewertet sie diesen Umstand?
13. Wie haben sich in den Jahren 2009 bis 2020 der durchschnittliche Listenpreis, die Maximalgeschwindigkeit und der Hubraum der neu zugelassenen Dienstwagen und Privat-Pkw jeweils entwickelt?
14. Wie hat sich in den Jahren 2009 bis 2020 die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von Jobtickets entwickelt?
15. Wie hat sich in den Jahren 2009 bis 2020 die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von Dienstfahrrädern entwickelt?
16. Wie viele Unternehmen übernehmen nach Kenntnis der Bundesregierung die Treibstoffkosten von Dienstwagennutzerinnen und Dienstwagennutzern (sog. Tankflatrates), und wie viele Dienstwagen betrifft dies aktuell?
17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass sog. Tankflatrates Anreize schaffen, Dienstwagen auch privat möglichst häufig zu nutzen, und wie bewertet die Bundesregierung die Übernahme von Treibstoffkosten der Dienstwagennutzerinnen und Dienstwagennutzer vor dem Hintergrund der Klimaziele und unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkung auf den CO₂-Ausstoß zugelassener Dienstwagen und deren durchschnittlicher Motorisierung?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass Plug-in-Hybrid-Pkws einerseits mit der Innovationsprämie bzw. mit dem Umweltbonus sowie mit einer günstigeren Dienstwagenbesteuerung gefördert werden, andererseits aber häufig mit einer Tankkarte oder „Tankflatrate“ genutzt werden (<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/dienstwagen/ratgeber/tankkarten-fuer-dienstwagen-der-trend-geht-zur-zweitkarte/19607058.html>; <https://www.riffreporter.de/de/gesellschaft/interviewbecker>), wodurch nach Auffassung der Fragestellenden ein Anreiz zur Nutzung des Verbrennungsmotors besteht, und auf welche Weise will die Bundesregierung sicherstellen, dass Plug-in-Hybrid-Pkws und insbesondere Plug-in-Hybrid-Dienstwagen vorrangig elektrisch gefahren werden?
19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der elektrische Fahranteil von als Dienstwagen genutzten Plug-in-Hybrid-Pkws (hilfsweise: von Plug-in-Hybrid-Pkws mit gewerblichem Halter) im Vergleich zu Pkws mit privatem Halter?
20. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung zum Anteil von Dienstwagen am Kraftstoffverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland vor?
21. Wie wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit der Dienstwagennutzung auf das Mobilitätsverhalten und auf die Verkehrsmittelwahl der jeweiligen Nutzerinnen und Nutzer („Modal Split“) aus?

22. Wie bewertet die Bundesregierung Vorschläge zur Einführung einer CO₂-Komponente bei der Dienstwagenbesteuerung (für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor; vgl. https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf, S. 27 f.) auch vor dem Hintergrund, dass solche Regelungen in anderen EU-Ländern bereits umgesetzt wurden?
23. Sieht die Bundesregierung hinsichtlich der CO₂-Einsparziele des Verkehrssektors Reduktionspotentiale im Bereich der Ausgestaltung der Dienstwagenbesteuerung, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 6. August 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion