



Petition 205735

Einkommensteuer - Neuregelung der pauschalen Besteuerung privat genutzter betrieblicher Kraftfahrzeuge

Text der Petition	Der Deutsche Bundestag möge beschließen, die pauschale Besteuerung privat genutzter betrieblicher Kraftfahrzeuge in §§ 6 und 8 EStG neu zu regeln. Die 1-%-Regelung soll stufenweise an eine realitätsgerechte Bewertung des privaten Vorteils herangeführt, arbeitgeberfinanzierter Kraftstoff oder Ladestrom einbezogen und die Begünstigung von Plug-in-Hybriden für Neufälle beendet werden. Für reine Elektrofahrzeuge und bestehende Überlassungen sind verlässliche Übergangsregeln vorzusehen.
Begründung	Die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs wird derzeit regelmäßig mit monatlich 1 % des Bruttolistenpreises als geldwerter Vorteil angesetzt. Die Pauschale ist einfach anzuwenden, bildet den tatsächlichen privaten Vorteil aber insbesondere bei hochpreisigen Fahrzeugen, intensiver Privatnutzung und vollständig vom Arbeitgeber getragenen Energie- oder Kraftstoffkosten häufig nicht angemessen ab. Eine im Juli 2026 veröffentlichte Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes schätzt die durch die pauschale Dienstwagenbesteuerung verursachten Steuermindereinnahmen für 2024 auf mindestens 4,2 Milliarden Euro und die zusätzlichen CO-Emissionen auf 1,68 Millionen Tonnen. Die Studie ermittelt einen Pauschalsatz von etwa 1,7 % als näherungsweise steuerneutral und empfiehlt, auch die vom Arbeitgeber getragenen laufenden Nutzungskosten zu berücksichtigen. Die Beträge sind keine unmittelbar erzielbaren Mehreinnahmen, da eine Reform das Verhalten und die Fahrzeugwahl verändern wird. Sie belegen jedoch einen erheblichen Prüfungs- und Handlungsbedarf. Die Reform soll deshalb folgenden Grundsätzen folgen: •Der Pauschalsatz wird für neue Überlassungen schrittweise angehoben, damit Unternehmen und Beschäftigte verlässlich planen können. Zielwert soll nach fachlicher Prüfung ein realitätsgerechter, möglichst steuerneutraler Ansatz sein; die UBA-Studie nennt hierfür etwa 1,7 %. •Übernimmt der Arbeitgeber Kraftstoff oder Ladestrom auch für private Fahrten, ist dieser zusätzliche Vorteil in einfacher, pauschalierter Form zu erfassen. Eigenzahlungen müssen mindernd berücksichtigt werden. •Die ermäßigte Bewertung von Plug-in-Hybriden soll für neue Überlassungen entfallen. Reine Elektrofahrzeuge können befristet und degressiv weiter begünstigt werden, wobei besonders hochpreisige Fahrzeuge nicht überproportional gefördert werden sollten. •Bestehende Überlassungen erhalten angemessenen Vertrauensschutz. Die Fahrtenbuchmethode und der Nachweis tatsächlich geringerer Privatnutzung bleiben als Alternative erhalten. Die Reform richtet sich nicht gegen betrieblich erforderliche Fahrzeuge und berührt dienstliche Fahrten nicht. Sie betrifft ausschließlich die steuerliche Bewertung der

privaten Nutzung als Sachlohn. Dadurch werden Barlohn und Sachlohn gleichmäßiger behandelt, Fehlanreize zu großen Fahrzeugen und zusätzlichen Privatfahrten verringert und die Belastung stärker am tatsächlichen Vorteil ausgerichtet.

Der Deutsche Bundestag sollte die Bundesregierung auffordern, auf dieser Grundlage innerhalb eines Jahres einen Gesetzentwurf vorzulegen. Vorzulegen sind zugleich eine dynamische Aufkommens- und Verteilungsanalyse, eine Bewertung der Klima- und Verkehrswirkungen sowie eine Abschätzung des Erfüllungsaufwands für Arbeitgeber und Finanzverwaltung. Die Ergebnisse und die gewählte Ausgestaltung sollen öffentlich nachvollziehbar begründet werden