

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.03.2016 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.

Begründung

Der Petent fordert, dass elektrische Dienstwagen bei der Einkommensteuer ganz befreit oder pauschal niedriger besteuert werden.

Es wird ausgeführt, dass nicht mehr der Listenpreis des Fahrzeugs als Besteuerungsgrundlage herangezogen werden dürfe. Eine Lösung könne darin bestehen, dass elektrische Dienstfahrzeuge entweder als Fördermaßnahme oder in Form eines Marktanzreizprogramms ganz von der Steuer befreit oder pauschal niedriger (gleichwertig wie normale Dienstwagen) besteuert werden sollen.

Zur Begründung wird ausgeführt, in Deutschland gebe es sehr viele Mitarbeiter im Außendienst, die einen Dienstwagen nutzten. Viele Firmen würden diesen Mitarbeitern gerne elektrische Dienstfahrzeuge zur Verfügung stellen, da sie dadurch geringere laufende Kosten hätten. Allerdings müsse dabei auch der diese Dienstwagen privat nutzende Außendienstmitarbeiter diese Privatnutzung mit 1 % des Listenpreises versteuern.

Gegenwärtig kosteten Elektrofahrzeuge mit ausreichender Reichweite für einen Außendienstmitarbeiter in der Anschaffung etwa zwei bis dreimal so viel wie ein normaler Dienstwagen. Dies bedeute, dass ein derartiger Außendienstmitarbeiter für die Privatnutzung nicht rund 300 bis 450 Euro versteuern müsse, sondern etwa 850 Euro pro Monat. Wenn man bei dieser Sachlage keine Änderungen bei der Besteuerung von elektrischen Dienstfahrzeugen vornehme, bestehe kein ausreichender Anreiz zur Nutzung elektrischer Dienstwagen für Firmen und für Außendienstmitarbeiter. Ein Marktanzreizprogramm oder eine angepasste steuerliche Förderung der Privatnutzung könnten dem gegenwärtig bestehenden Ungleichgewicht entgegenwirken.

Zu den Einzelheiten des Vortrages des Petenten wird auf die von ihm eingereichten Unterlagen verwiesen.

Die Eingabe ist auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht worden. Es gingen 125 Mitzeichnungen sowie 117 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Gesichtspunkte wie folgt zusammenfassen:

Grundsätzlich stellt der Petitionsausschuss fest, dass die Aufwendungen für ein durch den Steuerpflichtigen selbst genutztes oder dem Arbeitnehmer auch zur privaten Nutzung überlassenes betriebliches Kraftfahrzeug als Betriebsausgaben abziehbar sind. Diesem Betriebsausgabenabzug steht jedoch die Versteuerung einer Entnahme beim Steuerpflichtigen oder des Nutzungsvorteils beim Arbeitnehmer als Arbeitslohn gegenüber.

Die steuerliche Erfassung des Nutzungsvorteils soll im Hinblick auf das Gebot der Gleichmäßigkeit der Besteuerung gewährleisten, dass Arbeitnehmer, die aufgrund ihres Dienstverhältnisses ein Kraftfahrzeug zur Verfügung gestellt bekommen, steuerlich grundsätzlich nicht anders behandelt werden als Arbeitnehmer, die die Aufwendungen für vergleichbare Fahrten aus ihrem versteuerten Arbeitslohn aufbringen.

Die Entnahme (der geldwerte Vorteil) für die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs ist monatlich pauschal mit einem 1 v.H. des inländischen Bruttolistenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zu besteuern. Sofern das betriebliche Kraftfahrzeug auch für Wege zwischen Wohnung und Betriebsstätte (bzw. erster Tätigkeitsstätte) benutzt wird, mindern sich die Betriebsausgaben des Steuerpflichtigen oder es erhöht sich der geldwerte Vorteil des Arbeitnehmers für diese Nutzung grundsätzlich für jeden Kalendermonat um 0,03% des maßgeblichen Listenpreises für jeden Entfernungskilometer zwischen der Wohnung und der Arbeitsstätte (erster Tätigkeitsstätte).

Bei der Methode zur Ermittlung des privaten Nutzungsanteils (1%-Regelung) und des Anteils für die Nutzung zu Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte (0,03 %-Regelung) handelt es sich um ein pauschaliertes Verfahren zur Vereinfachung des Besteuerungsverfahrens. Insgesamt äußert der Petitionsausschuss die Überzeugung, dass sich diese Methode in der Praxis bewährt hat.

Damit die pauschale Anknüpfung am Bruttolistenpreis die Einführung von im Vergleich zu herkömmlichen Kraftfahrzeugen teureren Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen nicht behindert, wurde § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 und 3 Einkommensteuergesetz (EStG) durch das Gesetz zur Umsetzung der Amtshilferichtlinie sowie zur Änderung steuerlicher Vorschriften (Amtshilferichtlinie-Umsetzungsgesetz) vom 26.06.2013 (BGBl. I S. 1809) geändert. Es wurde bei der Ermittlung des privaten Nutzungsanteils nach der 1%-Regelung ein Nachteilsausgleich für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge geschaffen, sodass die ansonsten tendenziell höhere Besteuerung der Privatnutzung wegen des höheren Listenpreises oder der höheren Anschaffungskosten eines solchen Kraftfahrzeugs abgemildert wird.

Der neue Nachteilsausgleich setzte beim inländischen Bruttolistenpreis des Fahrzeugs im Zeitpunkt der Erstzulassung an, der die Bemessungsgrundlage für folgende steuerliche Kenngröße bildet:

- den Entnahmewert nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG (1%-Regelung)
- die nicht abziehbaren Betriebsausgaben nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 6 EStG (bei Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte sowie Familienheimfahrten) und
- den geldwerten Vorteil bei Arbeitnehmern nach § 8 Abs. 2 Satz 2, 3 und 5 EStG.

Bei Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen darf der Bruttolistenpreis nunmehr pauschal gemindert werden. Die Höhe des Abschlags richtet sich nach dem Kilowattstunden-Wert der Batteriekapazität (Feld 22 der Zulassungsbescheinigung) sowie dem Jahr der Anschaffung. Der Minderungsbetrag beträgt pro Kilowattstunde der Batteriekapazität 500 Euro für Anschaffungsjahre 2013 und früher. Er ist begrenzt auf maximal 10.000 Euro. Der Abzugsbetrag mindert sich für die Folgejahre jeweils um 50 Euro pro Jahr (also etwa für 2014 auf 450 Euro pro Kilowattstunde Batteriekapazität, maximal 9.500 Euro).

Durch die Abschmelzung soll vermieden werden, dass aufgrund des technischen Fortschritts im Bereich der Batterieentwicklung eine Subventionierung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen eintritt. Ziel der Regelung ist allein ein Nachteilsausgleich und die Herstellung einer annähernd gleichen Besteuerung von herkömmlichen Kraftfahrzeugen mit Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen.

Nach dem Dargelegten gelangt der Petitionsausschuss zu der Überzeugung, dass durch die neu geschaffene gesetzliche Regelung dem vorgetragenen Petition

Rechnung getragen wurde. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.

Der abweichende Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium der Finanzen – zur Erwägung zu überweisen, soweit auf die Notwendigkeit der Umstellung der Dienstwagenbesteuerung ausgerichtet am CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs hingewiesen wird, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen, wurde mehrheitlich abgelehnt.