



Aktenzeichen: Pet 3-21-08-6110-004775

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 21. Mai 2026 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Der Petent fordert eine geänderte Berechnung des geldwerten Vorteils für privat genutzte Dienstwagen. Konkret soll nach der 1%- Regelung (§ 8 Abs. 2 EStG) nicht der ungekürzte Bruttolistenpreis zugrunde gelegt werden, sondern der tatsächliche, nachweisbare Kaufpreis des Fahrzeugs einschließlich Sonderausstattungen, sofern dieser Preis aus einem allgemein zugänglichen, für alle Kunden gültigen Herstellerangebot (z.B. Paketnachlass) stammt. (ID 185108)

Zur Begründung wird ausgeführt, die Bruttolistenpreisberechnung lasse den Fall unberücksichtigt, in dem der tatsächliche Kaufpreis deutlich niedriger gewesen sei. Auch blieben allen Kunden offenstehende Preisnachlässe oder Sonderausstattungs Vorteile steuerlich unberücksichtigt mit der Folge, dass ein fiktiver geldwerter Vorteil zu versteuern sei, den der Kunde aber nie erhalten habe. Diese Praxis sei ungerecht, weil der tatsächliche Wert systematisch zu hoch angesetzt und Steuerpflichtige pauschal ohne tatsächlichen Vorteil belastet würden. Daher sei eine realitätsnähere Bemessungsgrundlage unter Berücksichtigung offizieller Nachlässe erforderlich.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht. Die Petition wurde durch 55 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen 11 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung – dem Bundesministerium der Finanzen – Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen.



Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass nach der Systematik des Einkommensteuerrechts die Einkünfte der Einkommensteuer unterliegen; das sind der Gewinn oder der Überschuss der Einnahmen über die Werbungskosten. Diese Systematik entspricht dem Prinzip der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit (Nettoprinzip).

Ausfluss dieses Prinzips ist, dass von den Einnahmen die Betriebsausgaben (§ 4 Absatz 4 Einkommensteuergesetz – EStG) oder die Werbungskosten (§ 9 EStG) abgezogen werden. Betriebsausgaben sind alle Aufwendungen, die durch den Betrieb veranlasst werden. Dazu zählen auch die Aufwendungen für betriebliche Kraftfahrzeuge. Nicht als Betriebsausgaben abgezogen werden dürfen die Aufwendungen, die durch eine private Nutzung des Kraftfahrzeuges verursacht werden. Dieser private Nutzungsvorteil wird – wie der Petent zutreffend darstellt – nach geltender Rechtslage grundsätzlich mit 1 % des inländischen Listenpreises (sog. Listenpreisregelung) pro Monat angesetzt (§ 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG). Für Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte wird zusätzlich die Differenz zwischen 0,03 % des inländischen Listenpreises pro Monat und Entfernungskilometer und der Entfernungspauschale (0,30 €/0,38 € pro Entfernungskilometer) hinzugerechnet. Die Regelungen gelten sinngemäß für den geldwerten Vorteil eines Arbeitnehmers aus der privaten Nutzungsmöglichkeit eines betrieblichen Kraftfahrzeugs (§ 8 Absatz 2 Satz 2 EStG) oder für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (§ 8 Absatz 2 Satz 3 EStG).

Der Petitionsausschuss betont, dass die Bewertung des privaten Nutzungsvorteils mit dem „Listenpreis“ auf einer gesetzlichen Typisierung beruht, die der Gleichmäßigkeit und Vereinfachung der Besteuerung dient und sich nach Ansicht der Bundesregierung seit Jahrzehnten bewährt hat. Der Ausschuss teilt diese Einschätzung. Der Listenpreis ist für den Steuerpflichtigen und die Finanzverwaltung leicht zu ermitteln. Die Berechnungsmethode des geldwerten Vorteils nach dem Listenpreis lässt persönliche Umstände, z. B. individuell ausgehandelte Preisnachlässe außer Betracht und dient gerade damit der Gleichmäßigkeit der Besteuerung, denn der private Nutzungsvorteil



des gleichen Fahrzeugs ist nicht deshalb unterschiedlich hoch, weil bei Anschaffung des Fahrzeugs ein Steuerpflichtiger hohe Rabatte aushandelt, ein anderer aber nicht. Der Listenpreis entspricht wegen der üblichen Nachlässe in der Regel zwar nicht dem Kaufpreis. Hierzu hat der Bundesfinanzhof (BFH) im Urteil vom 13. Dezember 2012 (BStBl II 2013 S. 385) aber ausgeführt, dass der Vorteil aus der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs „nicht nur das Zurverfügungstellen des Fahrzeugs selbst, sondern auch die Übernahme sämtlicher damit verbundener Kosten wie Steuern, Versicherungsprämien, Reparatur- und Wartungskosten sowie insbesondere der Treibstoffkosten“ umfasse. Dies „alles sind Aufwendungen, die sich weder im Bruttolistenneupreis noch in den tatsächlichen Neuanschaffungskosten mit einem festen Prozentsatz unmittelbar abbilden. Die zu Grunde gelegte gesetzliche Bemessungsgrundlage des Bruttolistenneupreises bezweckt also nicht, die tatsächlichen Neuanschaffungskosten des Fahrzeugs und erst recht nicht, dessen gegenwärtigen Wert im Zeitpunkt der Überlassung möglichst realitätsgerecht abzubilden, wie die Eingabe dies fordert. Der Bruttolistenneupreis erweist sich vielmehr als generalisierende Bemessungsgrundlage, die aus typisierten Neuanschaffungskosten den Nutzungsvorteil insgesamt zu gewinnen sucht, der indessen ungleich mehr umfasst als die Überlassung des genutzten Fahrzeugs selbst.“

Verfassungsrechtliche Bedenken sieht der BFH in der Listenpreisregelung nicht. Der Steuerpflichtige habe die Möglichkeit, den Nachweis des tatsächlichen privaten Nutzungsumfangs durch die Führung eines Fahrtenbuches und die Ermittlung der tatsächlichen Kraftfahrzeugkosten zu erbringen und so eine konkrete Sachverhaltsbesteuerung zu erreichen, wenn er die Pauschalierung durch den Listenpreis nicht akzeptieren wolle. Unbeachtlich sei, dass der Kraftfahrzeughandel beim Neuwagenverkauf mittlerweile regelmäßig Rabatte einräume, also der Bruttolistenneupreis nicht einmal mehr typisierend den Verkaufspreis für Neufahrzeuge darstelle. Denn der Gesetzgeber unterliege diesbezüglich keinem Anpassungszwang. Der Petitionsausschuss weist ergänzend in grundsätzlicher Weise darauf hin, dass Steuergesetze regelmäßig Massenvorgänge des Wirtschaftslebens betreffen. Typisierung dient der Vereinfachung der Verwaltungstätigkeit und Entlastung des Rechtsanwenders im Massenfallrecht. Derartige Regelungen sind grundsätzlich keine unzulässige Willkür.



Verfassungsrechtlich ist es dem Steuergesetzgeber gestattet, "die Vielzahl der Einzelfälle in dem Gesamtbild zu erfassen, das nach den ihm vorliegenden Erfahrungen die regelungsbedürftigen Sachverhalte zutreffend wiedergibt. Derartige Regelungen sind unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsprinzips mit Art. 3 Abs. 1 Grundgesetz vereinbar (siehe zum Ganzen Pahlke, in: Schwarz/Pahlke/Keß, AO, § 3 AO Rz. 57 f., Stand: 25.07.2023, abrufbar unter www.haufe.de).

In der Konsequenz dieser verfassungsrechtlich zulässigen Vorgehensweise kann eine pauschale Bewertung nicht jedem Einzelfall gerecht werden. Dies liegt in der Natur einer solchen Regelung. Der Petitionsausschuss macht aber ergänzend darauf aufmerksam, dass die mit der Petition kritisierte gesetzliche Regelung auch Sonderfällen Rechnung trägt. Denn statt der pauschalen Werte können die auf die privaten Fahrten entfallenden tatsächlichen Aufwendungen als Nutzungsvorteile angesetzt werden; dieses setzt aber deren Nachweis und die Führung eines ordnungsgemäßen Fahrtenbuches voraus (Fahrtenbuchmethode).

Vor dem Hintergrund des Dargelegten sieht der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf im Sinne der Eingabe und empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.