



Methodenpapier

Zur Berechnung der Steuererleichterungen für Plug-in-Hybride im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung

August 2022

Kostenrechnung der reduzierten Dienstwagenbesteuerung

Für Arbeitnehmer, die einen Dienstwagen auch privat nutzen können, besteht ein geldwerter Vorteil, der zum Teil als Einkommen versteuert werden muss. Als geldwerter Vorteil wird in der Regel ein Prozent des Brutto-Listenpreises eines Fahrzeugs angesetzt (1-Prozent-Regelung) zuzüglich einer Entfernungspauschale¹. Plug-in-Hybride (PHEV) müssen nur die Hälfte dieses Wertes versteuern. Durch diese indirekte Subvention reduzieren sich die Steuereinnahmen des Bundeshaushalts. Profitiert haben im Jahr 2021 nur PHEVs, die nach dem WLTP²-Testprotokoll weniger als 50 gCO₂/km CO₂ emittierten *oder* eine rein elektrische Reichweite von mehr als 40 km aufwiesen.

Bei der Dienstwagenbesteuerung werden derzeit lediglich 40 bis 50 % des eigentlich bestehenden geldwerten Vorteils versteuert³. In der Analyse und der zugehörigen [Pressemitteilung](#) wurden allerdings nur die Kosten der Steuervergünstigungen für Plug-in-Hybride-Dienstwagen berücksichtigt. Die Steuervergünstigungen wurden auf Basis der Neuzulassungsdaten der vergangenen Jahre berechnet, die eine Differenzierung nach Marktsegment und Fahrzeugmodell erlauben⁴. So können die Pkw, die als "True Fleet"⁵ zugelassen werden, im Detail untersucht werden. Ein Teil der True Fleet wird nicht als Dienstwagen mit privatem Nutzungsanteil, sondern z. B. als Taxi genutzt. Der Dienstwagenanteil an den "True Fleet" Fahrzeugen wird in unserer Rechnung als konstant bei 64 % angenommen.

¹ Zusätzlich zur 1-Prozent-Regelung werden bei der Berechnung des geldwerten Vorteils die einfachen Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Betriebsstätte mit 0,03 Prozent des Bruttolistenpreises angesetzt.

² Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure

³ UBA (2021). *Umweltschädliche Subventionen in Deutschland*. Abgerufen unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltsch_aedliche_subventionen.pdf

⁴ Dataforce (2022). New passenger car registrations.

⁵ Das umfasst den konventionellen Teil der gewerblichen Zulassungen. Kurzzeitige Vermietungen oder Zulassungen von Autohändlern und -herstellern sind dabei ausgeschlossen.

Die Steuervergünstigungen verhalten sich hängen sowohl von der Summe der Bruttolistenpreise der Dienstwagenflotte als auch dem Steuersatz der Arbeitnehmer ab. Für den Bruttolistenpreis wurde die Liste des förderfähigen Elektrofahrzeuge des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) als Grundlage genutzt (Stand: September 2021). Diese Liste wird für die Kaufprämien ausgegeben, die den selben Förderbedingung unterliegen. Jedem Modell wurde dabei der Listenpreis der günstigsten Ausstattung zugeordnet⁶. Der Steuersatz der Arbeitnehmer wurde nach OECD-Informationen bei 44,3 % angesetzt⁷.

Die Mindestreichweite wurde am 1.1.2022 auf 60 km angehoben⁸. Welchen Einfluss diese Änderung auf die Plug-in-Hybride hat, die für eine reduzierte Dienstwagenbesteuerung in Frage kommen, ist zum Zeitpunkt dieser Veröffentlichung unklar. Um die Auswirkung der Änderung abzuschätzen, wurden daher ab 2022 keine Fahrzeuge mehr berücksichtigt, deren Modell aus dem Jahr 2021 WLTP-Emissionen von mehr als 50 gCO₂/km und eine Reichweite von weniger als 60 km aufwiesen. Dennoch werden auch im Jahr 2022 weiter PHEV Fahrzeuge gefördert, deren 2021 Modell nicht die Förderbedingungen im Jahr 2022 erfüllt hat. Beispielsweise kann für das 2022 Modell des Mercedes GLC noch eine Kaufprämie bezogen werden, die den selben Förderbedingungen unterliegt⁹. Deswegen wurde in den Berechnungen auch nach 2021 noch 80 % der Zulassungen des Mercedes GLC mit einbezogen.

Entwicklung der PHEV-Neuzulassungen

In den Berechnungen wurde angenommen, dass die Zahl der zugelassenen PHEVs ab 2022 unverändert bleibt. Im Rahmen der Eröffnungsbilanz Klimaschutz hatte das BMWK ein Szenario präsentiert, in dem der Anteil der Plug-in-Hybride an den Neuzulassungen zwischen 2020 und 2030 von 7 % auf 14 % ansteigt und die Neuzulassungen insgesamt nicht zunehmen. In den vergangenen Monaten zeichnete sich in der Realität jedoch ein anderer Trend ab. Nach einem starken Zuwachs in 2020 stagnierte die Neuzulassungen der PHEVs. Die Annahme, dass sich die Anzahl der neu zugelassenen PHEVs nicht verändert, ist also konservativ, aber realistisch.

⁶ BAFA (2021). *Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge*. Abgerufen unter: https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html

⁷ OECD. (2020). *Taxing wages 2020. Table 3.7 Single no ch 167 (% AW)* Abgerufen unter: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/047072cd-en/1/3/1/3/index.html?itemId=/content/publication/047072cd-en&_csp_=61ab1636a3c5e6e66df4c2ea29c39562&itemIGO=oecd&itemContentTy

⁸ Im Koalitionsvertrag sind weitere Verschärfungen für das Jahr 2023 vorgesehen, die bisher nicht vom Bundestag beschlossen wurden.

⁹ BAFA (2021). *Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge*. Abgerufen unter: https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html

Berechnung der verursachten Emissionen

In den Fahrzeug-Zulassungsdaten sind die CO₂-Emissionen nach WLTP angegeben. Die Emissionsangaben der Hersteller wurden um einen Faktor nach oben korrigiert, weil die realen Werte nach Ergebnissen des ICCT in der Regel deutlich höher sind. In den Berechnungen wird dabei berücksichtigt, dass die Emissionen gewerblicher Zulassungen deutlich höher als die privater Zulassungen sind¹⁰. Insgesamt emittierten PHEVs 1,3 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2021. Selbst ohne einen Zuwachs der Neuzulassungen werden diese Emissionen bis 2023 auf 3,4 Millionen Tonnen ansteigen. Die Emissionen wurden je Fahrzeugmodell und Marktsegment berechnet, wodurch Aussagen über den Anteil der Marktsegmente an den Gesamtemissionen getroffen werden können.

Weitere Informationen

Benedikt Heyl

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Transport & Environment

benedikt.hey@transportenvironment.org

+49 176 64773269

¹⁰Um den Faktor 2,9 für private und 4,86 für Dienstwagen nach ICCT (2022). *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions*. Abgerufen unter: <https://theicct.org/publication/real-world-phev-use-jun22/>