

Herrn  
Olaf Scholz  
Bundesminister der Finanzen  
Wilhelmstraße 97  
10117 Berlin

Berlin, 27.05.2021

## Offener Brief

### Die Kfz-Steuer und die Dienstwagenbesteuerung müssen auf den Klimaschutz ausgerichtet werden

Sehr geehrter Herr Bundesminister Scholz,

Die am 12. Mai vom Kabinett beschlossene Novelle des Klimaschutzgesetzes schreibt das Ziel von 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 vor. 2020 betrug der Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrssektors laut der Klimabilanz des Umweltbundesamtes 146 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> – und das trotz coronabedingtem Lockdown. Das bedeutet, dass die Verkehrsemissionen gegenüber heute nahezu halbiert werden müssen. Damit die Klimaziele für 2030 erreicht werden können und die Mobilitätswende sowohl ökologisch als auch sozialverträglich gestaltet werden kann, bedarf es sofortiger Maßnahmen. Die Kfz-Steuer und die Besteuerung von Dienstwagen sind zwei zentrale Instrumente dafür. Handeln in diesen Bereichen ist nicht nur eine klimapolitische Notwendigkeit, sondern stellt zudem die Chance dar, die Finanzierung des Verkehrs gerechter und fiskalisch nachhaltiger zu gestalten. Als Bundesfinanzminister sind Sie für diese Themen federführend und sollten sofortige Maßnahmen ergreifen.

Wir appellieren an Sie, folgende Änderungen vorzunehmen:

- **Dienstwagenbesteuerung:** Deutsche Firmenwagen bilden die CO<sub>2</sub>-intensivste Flotte Europas. Im Jahr 2020 wurden hierzulande 63 Prozent der Neuwagen gewerblich zugelassen. Ihr Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen war dabei deutlich höher und lag bei 76 Prozent. Maßgeblich entstehen diese Emissionen durch klassische Firmen- und Dienstwagen, die einen Großteil der gewerblichen Zulassungen ausmachen und mit denen im Durchschnitt doppelt so viele Kilometer wie mit Privatwagen gefahren werden. Nur 5,5 Prozent der Dienstwagen werden aktuell rein batterieelektrisch betrieben. Im Gegensatz zum Großteil der europäischen Staaten, sind in Deutschland weniger E-Autos gewerblich als privat zugelassen. Es besteht viel Potenzial, die Elektrifizierung des Straßenverkehrs durch eine klimapolitische Reform der Dienstwagenbesteuerung zu beschleunigen. Der Anteil von Plug-in-Hybriden, die unter realen Fahrbedingungen durchschnittlich viermal so viel CO<sub>2</sub> ausstoßen wie in Testzyklen, beträgt 7,9 Prozent. Weiterhin sind viele

Firmenwagen emissionsintensive Modelle aus der oberen Mittel- und Oberklasse<sup>1</sup>. Das Privileg geht mit besonders negativen Verteilungswirkungen einher.<sup>2</sup> Im Vergleich mit anderen europäischen Ländern (vgl. Anhang, Abb. 1) zeigt sich, dass Dienstwagen in Deutschland generell sehr gering besteuert werden und die Differenzierung der 1 %-Regelung zwischen rein batterieelektrischen Fahrzeugen (0,25 %), Plug-in-Hybriden (0,5 %) und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (1 %) wenig Lenkungswirkung hat. Der geldwerte Vorteil (gwV) bildet den tatsächlichen Vorteil der Privatnutzung unzureichend ab – das kommt vor allem teuren, CO<sub>2</sub>-intensiven Modellen zugute. Das Dienstwagenprivileg ist nicht nur klimaschädlich, sondern auch sozialpolitisch regressiv. **Mit einer Reform sollte das Steuerprivileg des Dienstwagens sozial gerecht abgebaut und die Besteuerung klimapolitisch umgestaltet werden. Dazu muss der gwV grundsätzlich erhöht und an den CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerichtet werden.** Perspektivisch sollten der Anschaffungspreis (statt des Bruttolistenpreises) und die tatsächliche private Fahrleistung (statt der Pauschalmethode) für eine realitätsnähere Berechnung des gwV berücksichtigt und Steuerneutralität zwischen privatem Pkw und Dienstwagen hergestellt werden. **Vorsteuerabzug und Abschreibungen für Verbrenner und Plug-in-Hybrid-Modelle sollten beendet werden.**

- **Besteuerung von Pkw-Erwerb und Besitz:** Im europäischen Vergleich ist Deutschland ein Pkw-Steuerparadies (vgl. Anhang, Abb. 2) und eines der wenigen Länder, in denen keine Zulassungssteuer oder -abgabe erhoben wird. Deutsche Neuzulassungen sind daher deutlich CO<sub>2</sub>-intensiver als die der meisten anderen europäischen Länder.<sup>3</sup> Die jährliche Kfz-Steuer reicht aufgrund ihres niedrigen Niveaus nicht aus, um Einfluss auf Kaufentscheidungen für Neuwagen zu haben. **Die Kfz-Steuer sollte stark angehoben werden und bei Neuwagen auf dem Gewicht sowie den CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge basieren. Für eine echte Lenkungswirkung beim Pkw-Erwerb, die zu deutlich geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte führt, sollte die Kaufprämie um eine CO<sub>2</sub>-basierte Zulassungssteuer (z. B. im Rahmen der Kfz-Steuer) ergänzt werden. So kann ein wirksames Bonus-Malus-System entstehen.** Alternativ sollte die Kfz-Steuer im ersten Jahr deutlich angehoben werden, wie es beispielsweise im Vereinigten Königreich („first year rate“ der Kfz-Steuer) der Fall ist.
- **Plug-in-Hybride:** Mehr als 70 Prozent der Neuzulassungen von Plug-in-Hybriden entfallen auf den gewerblichen Bereich. Wie bereits erwähnt, ist ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Realbetrieb deutlich höher als unter offiziellen Testbedingungen. Trotzdem werden Plug-in-Hybride bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils begünstigt. Hinzu kommt, dass die Anschaffung von Plug-in-Hybriden von der Regierung durch die Kaufprämie für Elektroautos subventioniert wird. Allein die in 2020 neu zugelassenen Plug-in-Hybride werden durch die deutsche Regierung mit bis zu 971 Millionen Euro gefördert.<sup>4</sup> **Diese fehlgeleitete Kaufprämie sollte sofort beendet und sämtliche Privilegien im Rahmen der Kfz-Steuer sowie der Dienstwagenbesteuerung gestrichen werden.**

---

<sup>1</sup> Transport & Environment (2021). Deutschlands Steuerpolitik für Dienstwagen. Abrufbar unter: <https://www.transportenvironment.org/publications/deutschlands-steuerpolitik-f%C3%BCr-dienstwagen>.

<sup>2</sup> FÖS (2021): Zehn klimaschädliche Subventionen sozial gerecht abbauen – ein Zeitplan. Abrufbar unter: [https://foes.de/publikationen/2021/2021-02\\_FOES\\_Klimaschaedliche\\_Subventionen\\_sozial\\_gerecht\\_abbauen.pdf](https://foes.de/publikationen/2021/2021-02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf)

<sup>3</sup> FÖS (2020): Wie eine Zulassungssteuer Klimaschutz im Verkehr voranbringen kann. Abrufbar unter: [https://foes.de/publikationen/2020/2020-03\\_FOES\\_Reform-Kfz-Steuer.pdf](https://foes.de/publikationen/2020/2020-03_FOES_Reform-Kfz-Steuer.pdf)

<sup>4</sup> Transport & Environment (2021).

Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors müssen bis 2030 nahezu halbiert werden. Die Überarbeitung der Kfz-Steuer und der Dienstwagenbesteuerung sowie die sofortige Beendigung sämtlicher Förderungen für Plug-in-Hybride sind verfügbare und unmittelbar wirksame Klimaschutzinstrumente, auf die wir nicht verzichten können. Diese Maßnahmen bieten die Chance, Mittel für die sozialökologische Transformation des Mobilitätssektors zu generieren und die Mobilitätswende in Gänze sozialverträglich zu gestalten. Gleichzeitig bieten sie die Chance, einen Teil der künftig zunehmend sinkenden Einnahmen aus der Energiesteuer auf Kraftstoffe auszugleichen. Die derzeitige Ausgestaltung der Dienstwagenbesteuerung schadet nicht nur dem Klimaschutz, sondern verstärkt auch soziale Ungleichheiten, weil vor allem Haushalten mit höherem Einkommen profitieren. Die Regierung widerspricht sich, wenn sie sich zu höheren Klimazielen verpflichtet und gleichzeitig weiterhin klimaschädliche Plug-in-Hybride sowie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor massiv subventioniert. Länder wie die Niederlande, Frankreich und das Vereinigte Königreich gehen voran. Auch Sie, Herr Bundesminister Scholz, haben nun die Möglichkeit, deren Beispiel zu folgen.

Wir fordern Sie auf, sich für eine gerechtere Finanzierung des Verkehrs einzusetzen und die Anschaffung klimaschädlicher Fahrzeuge nicht weiter durch falsche Anreize zu fördern.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kerstin Haarmann  
Bundesvorsitzende  
**VCD**



Dr. Christiane Averbeck  
Geschäftsführerin  
**Klima-Allianz**



Martin Kaiser  
Geschäftsführender Vorstand  
**Greenpeace**



Leif Miller  
Bundesgeschäftsführer  
**NABU**



Stef Cornelis  
Direktor Deutschland  
**T&E**



Carolin Schenuit  
Geschäftsführende Vorständin  
**FÖS**



Antje von Broock  
Geschäftsführerin Politik & Kommunikation  
**BUND**



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer  
**DUH**

## Anhang

Tabelle 1: Übersicht verschiedener Fahrzeugmodelle und Fahrzeugeigenschaften

Marke und Modell	Antrieb	WLTP (g CO <sub>2</sub> /km)	Hubraum (ccm)	Motorleistung (kW)	Gewicht (kg)	Listenpreis excl. MwSt (€)
 VW ID.3	BEV	0	0	150	1.694	26.466
 VW Passat	PHEV	34	1.395	115	1.730	37.185
 VW Golf	Diesel	133	999	81	1.164	20.700
 VW Tiguan	Diesel	177	1.968	110	1.560	29.310
 VW Touareg	Diesel	226	2.967	210	1.970	53.264

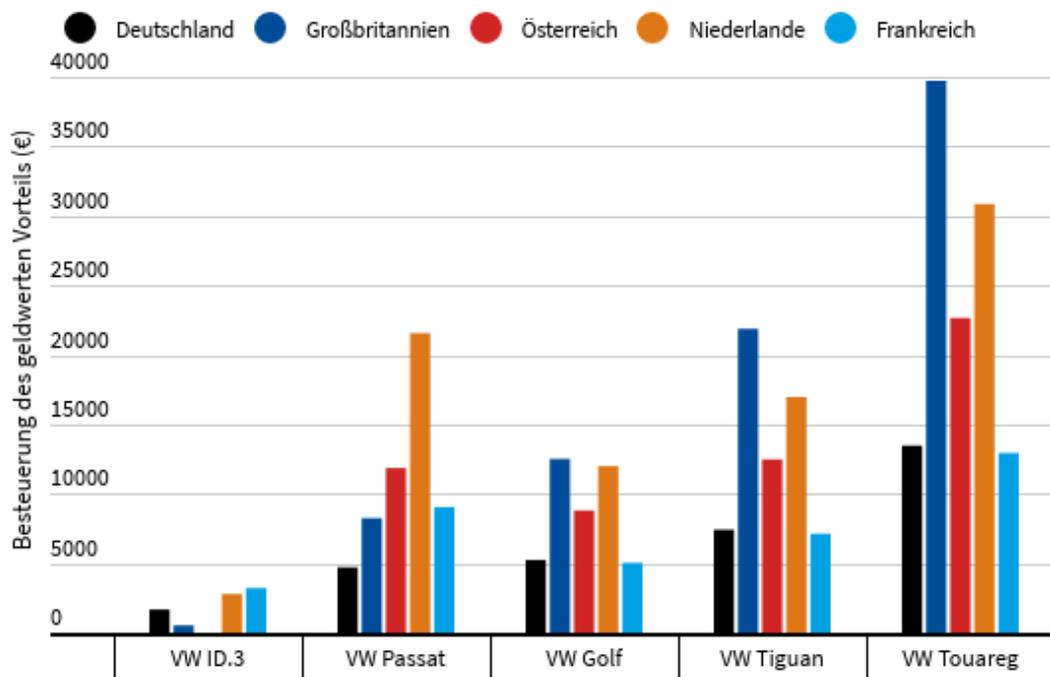
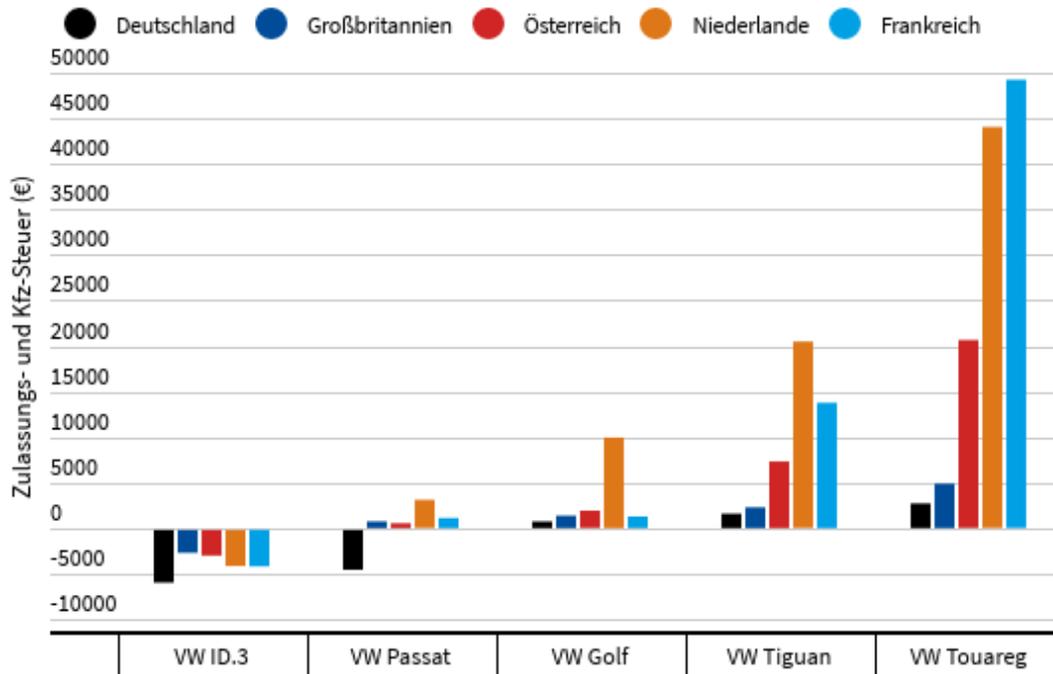


Abbildung 1: Ländervergleich - zu zahlende Einkommensteuer für den geldwerten Vorteil verschiedener Dienstwagenmodelle über eine Haltedauer von vier Jahren



**Abbildung 2:** Ländervergleich - zu zahlende Zulassungs- und Kfz-Steuer in den ersten vier Jahren nach Zulassung für fünf Fahrzeugmodelle

### Hinweise zur Methodik:

Fahrzeugdaten entnommen von [ultimatespecs.com](https://www.ultimatespecs.com), basierend auf einem durchschnittlichen deutschen Firmenwagen-Zulassungsprofil gemäß Dataforce 2020. Werte für die jährliche Kfz-Steuer und die Besteuerung des geldwerten Vorteils berechnet über eine vierjährige Haltedauer. Für Deutschland ist die Besteuerung des Arbeitswegs (0,03 % des Listenpreises je Kilometer) nicht enthalten. Sie ist als Ausgleich für die Entfernungspauschale zu verstehen, die in dieser Form in den Vergleichsländern nicht existiert (GB) oder an Bedingungen der Zumutbarkeit (NL, AT) geknüpft ist. Für die Niederlande, wo die Besteuerung je nach Region variiert, wird Südholland als Beispielregion verwendet. Für Frankreich wird für den gwV der Steuersatz von 12 % unter der Annahme verwendet, dass die Kraftstoffkosten durch den Arbeitgeber erstattet werden.