

## **Dienstwagenbesteuerung ökologisch und sozial gerecht reformieren**

Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 5/3897

Frau Präsidentin, das hätten wir auch gelöst mit Frau Keller.

Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren, zunächst will ich für meine Fraktion an dieser Stelle die prinzipielle Zustimmung zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklären. Angesichts weiterhin steigender Fahrleistungen muss der durchschnittliche Verbrauch in Deutschland neu zugelassener Personenkraftwagen zügig und deutlich gesenkt werden. Weil der durchschnittliche Verbrauch neuer Firmenwagen erheblich über dem neuer Personenkraftwagen von Privaten liegt, sinkt der durchschnittliche Verbrauch von Personenkraftwagen in Deutschland insgesamt zu langsam. Dazu kommt, dass in Deutschland seit 2001 mehr Neuwagen durch Unternehmen und Selbstständige angeschafft werden als von Privaten. Steuerliche Lenkungen sind an dieser Stelle richtig und wichtig. Bisher können Kosten für Firmenwagen und damit auch die Kfz-Steuer, die Anschaffungs-, Kraftstoff- und Reparaturkosten von Unternehmen und Selbstständigen als Betriebsausgaben vollumfänglich steuerlich abgesetzt werden. Werden Firmenwagen auch privat genutzt, ist der daraus entstehende geldwerte Vorteil mit 1 Prozent des Bruttolistenpreises pro Monat zu versteuern. In den steuerlichen Regelungen sind keinerlei ökologische Kriterien vorgegeben, die Anreize für die Anschaffung verbrauchsarmer Fahrzeugmodelle setzen. Daher spricht nichts gegen den Antrag in I: Der Landtag stellt fest, dass es so ist, wie es ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN schlägt vor, die steuerliche Berücksichtigung des Aufwands von Firmenwagen zu begrenzen, wenn ein gewisser CO<sub>2</sub>-Grenzwert nicht erreicht wird. Aktuell existieren keine verbindlichen Limits für den abzugsfähigen Aufwand von Firmenwagen. Möglich wäre es aber, solche Limits zu setzen. Das Bundesverfassungsgericht hat selbst bei seiner Entscheidung zur Entfernungspauschale ausgeführt, dass bei gesetzgeberischen Entscheidungen auch Förderungs- und Lenkungsziele Anerkennung finden können. Lenkungsziel der vorliegenden Vorschläge ist die Bekämpfung der Auswirkungen des Klimawandels.

Meine Damen und Herren, liebe Kollegen von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, in der Begründung des Antrags verweisen Sie auf das Gutachten des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts Köln und Vorschläge der Grünen Bundestagsfraktion. Auch die LINKE Bundestagsfraktion hat eigene Vorschläge gemacht, die ähnliche Vorstellungen zum Inhalt haben. Die wesentlichen Differenzen bestehen aber im Zeitplan und in der Höhe der Zielwerte. Außerdem steht die Frage, ob man solche Neuregelungen sofort und für alle einführt, oder ob die neue Besteuerung nur für neu zugelassene Wagen gelten soll. Darüber sollte man im Ausschuss weiter diskutieren. Als weiterer Anreiz zur Anschaffung klimaschonenderer Personenkraftwagen soll die sogenannte 1-Prozent-Regelung modifiziert werden, die den geldwerten Vorteil durch die private Nutzung von Firmenwagen steuerlich regelt. Dabei sind allerdings verteilungspolitische Gesichtspunkte zu beachten. Gerade im niedrig entlohnenden Dienstleistungssektor, beispielsweise im Bereich der mobilen Altenpflege, sind

Firmenwagen einerseits ein dienstliches Muss, andererseits ist deren private Nutzung ein immer häufiger anzutreffender Lohnbestandteil. Eine höhere Besteuerung der dort Beschäftigten wäre nicht nur ungerecht, sondern auch aus ökologischer Perspektive verfehlt, da dort ganz überwiegend kleine und somit in aller Regel verbrauchs- und emissionsarme Firmenwagen anzutreffen sind. Selbstständige mit höherem Einkommen und besser bezahlte Manager fahren dagegen häufiger große und verbrauchskräftigere Fahrzeuge. Daher muss die Besteuerung des geldwerten Vorteils durch die private Nutzung von Firmenwagen unserer Meinung nach differenziert vorgenommen werden. Auch darüber sollten wir im Ausschuss reden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, einige Unklarheiten im Antrag bzw. offene Fragen sollten auch noch diskutiert werden, bevor wir den Antrag so beschließen könnten, wie er vorliegt. Unklar ist zum Beispiel, was Sie mit „sozial gerecht“ meinen. Die Worte stehen wohl in der Überschrift des Antrags, allerdings halten Sie das im Antrag selbst nicht durch. Die Frage beispielsweise, nach welchen Komponenten soziale Gerechtigkeit hier definiert wird. Eine weitere offene Frage ist, ob in Ihrem Antrag auch solche Firmenfahrzeuge wie Kleintransporter, Lkw, Busse oder auch Krane und Bagger mit eingeschlossen sind. Letztlich bleibt offen, wie eine ähnliche Regelung für Minister, Abgeordnete, Beamte und Bundespräsidenten eingeführt werden kann. Abschließend, meine sehr verehrten Damen und Herren, gestatten Sie mir noch eine etwas grundsätzlichere Bemerkung: Klimaschutz ist mehr als Steuerpolitik. Zusätzlich bedarf es für den Klimaschutz im Verkehr weiterer verkehrspolitischer und raumordnerischer Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehren sowie zur Verlagerung von Verkehren auf die klima- und umweltfreundlicheren Verkehrsmittel Bahn, ÖPNV und des Rades. Aber auch mit Steuern kann man steuern und das sollte man auch tun. Werte Kollegen, deshalb beantragen wir die Überweisung des Antrags an den Ausschuss für Bau, Landesentwicklung und Verkehr und an den Haushalts- und Finanzausschuss. Vielen Dank.

*(Beifall DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*