



# Der böse Dienstwagen

Das Wort »Privileg« hat einen bitteren Beigeschmack. So steht jetzt wieder das Dienstwagenprivileg auf der Abschussliste – im Dienst des Klimaschutzes. Ergibt das Sinn?

von Axel Schäfer

Von überflüssigen, unwirksamen, umwelt- und klimaschädlichen Subventionen ist die Rede. Nun mal halblang: Wahr ist, dass Unternehmen keinerlei Subventionen für Dienstwagen ausgezahlt oder eine Steuer erlassen bekommen. Für Dienstwagen werden sogar mehr Steuern gezahlt als für Privatfahrzeuge. Denn natürlich zahlen Unternehmen wie jeder Pkw-Halter Kfz-Steuern, Mineralölsteuer, Steuern auf Werkzeugrechnungen, Kraftstoffe, Kaufpreis oder Leasingraten und so weiter. Zusätzlich muss der Dienstwagenfahrer in der Regel ein Prozent des Bruttolistenneupreises des Fahrzeuges monatlich als geldwerten Vorteil versteuern, bei Elektrofahrzeugen 0,25 oder 0,50 Prozent. Wie der Name schon sagt: Er zahlt für seinen Vorteil an den Staat, weil der Arbeitgeber zahlt, was er sonst hätte privat zahlen müssen. Alles klar?

Also: Über welche Subvention reden wir? Eine Steuer ist keine Subvention und in der Folge erst recht keine Begünstigung. Dass die Investition in ein Fahrzeug den Gewinn reduziert wie jede Investition in Betriebsausstattung, kann ebenfalls nicht als Subvention gesehen werden.

Und wie sieht es bei der Klimaschädigung durch Dienstwagen aus? Zu den Fakten: Fast alle zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland sind privat. Im Jahr 2020 gab es laut Statistischem Bundesamt rund fünf Millionen gewerblich zugelassene Pkw, gut zehn Prozent des gesamten Bestandes. Dazu gehören auch Autovermieter und -händler sowie viele Funktionsfahrzeuge, die helfen, notwendige betriebliche Mobilität sicherzustellen.

Übrigens: Sehr viele Unternehmen geben längst ökologische Größen vor, um auch Umweltgesichtspunkte bei der Auswahl der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Dort, wo es möglich ist, werden E-Fahrzeuge oder alternative Antriebe eingesetzt.

Keine Frage, wir müssen in allen Bereichen nachhaltig arbeiten, aber anstatt dem Klima-Hebelchen Dienstwagen erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken, sollten wir uns doch mal den echten Hebel Pendlermobilität anschauen. Hier gilt leider: Sinnvolle Konzepte sind Fehlanzeige. Dabei brauchen wir sie dringend. Sie zu entwickeln, wäre sinnvoller, als gebetsmühlenartig über Privilegien und Verbote zu schwadronieren. Setzen wir die richtigen Anreize, seien wir innovativ und begeistern die Menschen.

## Pendlermobilität in den Blick nehmen

Pendeln zum und vom Arbeitsplatz ist für Erwerbstätige Normalität – teilweise auch über lange Strecken hinweg. 20 Millionen Menschen wohnen nicht am Arbeitsort. Das Mobilitätsmittel Nummer eins ist hier mit großem Abstand der Pkw. Überteuerte Mietpreise in den Städten vertreiben die Menschen in Randgebiete. Keine neue Erkenntnis: Der öffentliche Personennahverkehr muss attraktiver, die mangelnde Flexibilität und das insbesondere im ländlichen Raum mehr als schwache Angebot verändert werden. Dazu gehört auch die steuerliche Harmonisierung der Mobilitätsmittel. Es kann nicht sein, dass Jobtickets steuerlich begünstigt werden, die Bahncard 100 beispielsweise aber nicht.

Hören wir also auf, den bösen Dienstwagen in den Fokus zu stellen. Der französische Schriftsteller Albert Camus hat mal geschrieben: »Die Freiheit besteht in erster Linie nicht aus Privilegien, sondern aus Pflichten.« Jedes gut geführte Unternehmen fühlt sich in der Pflicht, mit einem innovativen Mobilitätsmanagement aktiv an der Zukunft mitzuarbeiten. Ein bisschen Fördern da und Verbieten hier hilft nicht weiter. Panikmache und Missgunst auch nicht. ■



Der Autor ist Geschäftsführer und Vertreter des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e.V. im Board der FMFE – Fleet and Mobility Management Federation Europe.