

Stellungnahme des Fuhrparkverbandes

Subventionen für Dienstwagen gibt es nicht

Kritik an Robert Habeck: Auch bei gut gemeinten Impulsen ist „Stimmung machen“ kontraproduktiv / Umweltorientierte Verkehrs- und Wirtschaftspolitik hat andere Möglichkeiten

Mannheim, im Mai 2019. Robert Habeck hat es wieder geschafft, Schlagzeilen zu machen. „Die steuerlichen Subventionen für Diesel und für Dienstwagen müssen in den nächsten Jahren rigoros ökologisch umstrukturiert werden“, sagte er der „Welt“ Anfang Mai in einem Interview. Das Dienstwagenprivileg solle nur noch für emissionsfreie Fahrzeuge gelten. Der Bundesverband Fuhrparkmanagement (BVF) wundert sich, dass viele Spitzenpolitiker gerne mit Schlagworten Stimmung machen, aber nicht mit Sachkenntnissen glänzen. Für Dienstwagen werden sogar mehr Steuern gezahlt, als für Privatfahrzeuge. Unternehmen erhalten keinerlei Subventionen.

Schauen wir uns die fahrzeugbezogenen Steuern genauer an: Für einen Dienstwagen werden – wie für alle Bürger – Kfz-Steuern, Mineralölsteuer, Steuern auf Werkzeugrechnungen etc. etc. gezahlt. Der Arbeitgeber bezahlt Steuern auf den Kaufpreis oder die Leasingraten – ebenfalls wie jeder Bürger. Zusätzlich – **also darüber hinaus** – muss der/die Arbeitnehmer/in in der Regel ein Prozent des Bruttolistenpreises des Fahrzeuges Monat für Monat als geldwerten Vorteil versteuern. Wie der Name schon sagt, er zahlt für seinen Vorteil an den Staat, obwohl der Arbeitgeber ja zahlt, was er sonst selbst hätte zahlen müssen. Alles klar? Also: Über welche Subvention reden wir? „Eine Steuer ist keine Subvention und in der Folge erst recht keine Begünstigung“, sagt Marc-Oliver Prinzing, der Vorstandsvorsitzende des BVF.

„Wir kämpfen selbst dafür, dass umweltgerecht entschieden wird und emissionsärmere Fahrzeuge gefördert werden. Doch ein Umbau muss mit Sachverstand, möglichst schnell, aber ohne Panikmache und Missgunst erzeugende Angriffe von statten gehen“, sagt Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement (BVF). Da Firmenfahrzeuge betriebsbedingt in der Regel eine hohe jährliche Kilometerleistung haben, sind nach dem derzeitigen Stand der Technik Dieselfahrzeuge der Euronorm 6d-temp für einen Langstreckeneinsatz die sinnvolle Technologie. Insgesamt sind auch Erdgasfahrzeuge und für den überwiegend innerstädtischen Verkehr Elektrofahrzeuge empfehlenswert. Unternehmen verhalten sich nicht wegen vermeintlicher Subventionen zurückhaltend, was die Schritte hin zu alternativen Antrieben betrifft. Leider wird in der Politik übersehen, dass eine sinnvolle Förderung und Einbeziehung von Unternehmensfuhrparks helfen könnte. Es wird Zeit, dass die Unternehmensfuhrparks stärker berücksichtigt werden, denn abgesehen von der Investitionskraft der Unternehmen im Bereich Mobilität, hat die vermehrte Nutzung alternativer Antriebsarten durch Unternehmen eine klare Signalwirkung auf den gesamten Markt. „Doch ökologisch und ökonomisch sinnvoll einzusetzende Fahrzeuge müssen auch lieferbar sein – daran hapert es zurzeit noch“, so Prinzing.

Firmenfahrzeuge sind Ursache?

Als Argument gegen Firmenfahrzeuge wird gerne genommen, dass im Verkehr die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen seit 1990 nicht gesunken, sondern gleich geblieben seien. Nicht nur, dass in diesen Zahlen der Straßengüterverkehr sowie Privatfahrzeuge genauso enthalten

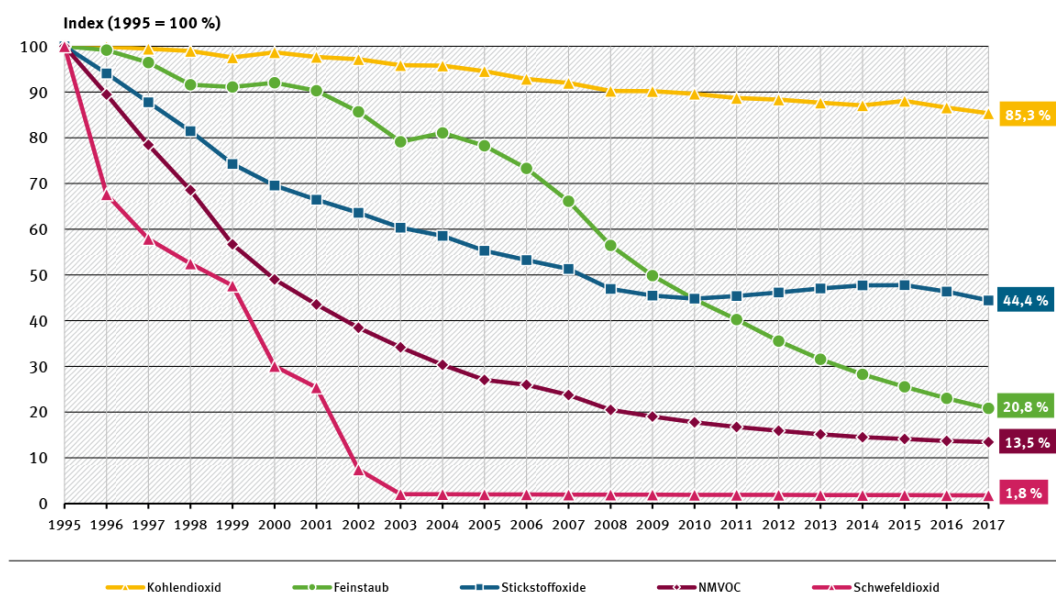
sind, es wird auch nicht gesagt, dass die jährliche Gesamtfahrleistung aller Fahrzeuge in dieser Zeit laut Umweltbundesamt um 200 Milliarden Kilometer zugenommen hat. Nur ein sehr geringer Anteil davon entfallen auf Dienstwagen. Die in einem Teil der Fälle zugelassene Privatnutzung der Firmenwagen vermeidet eher, dass Dienstwagenfahrer einen weiteren, dann für sie ggf. notwendigen Pkw anschaffen.

„Doch“, ergänzt Schäfer, „wir wissen, dass die Menschen in Deutschland und auch die Entscheider in den Unternehmen inzwischen besonders sensibel bei dem Thema sind, ein ökologisches Bewusstsein haben und gerne emissionsarme Fahrzeuge fahren würden.“ Dienstwagen sind Investitionen von Unternehmen, um Dienstleistungen und Produkte für ihre Kunden adäquat zu erstellen, zu vertreiben oder zustellen zu können. Dadurch wird ein Mehrwert geschaffen, der eine positive Entwicklung für unsere Gesellschaft hat und letztlich die Steuern generiert, die wir für ein funktionierendes Gemeinwesen benötigen. Die meisten Unternehmen geben in ihrer Car-Policy ökologische Bemessungsfaktoren vor, um neben Sicherheit und Wirtschaftlichkeit auch Umweltgesichtspunkte bei der Auswahl der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Fazit

Sicher hat der Vorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen seine Aussagen gut gemeint, wenn auch unglücklich formuliert. Wir müssen noch mehr tun, das ist keine Frage. Doch wir sind auf einem guten Weg (siehe Grafik Umweltbundesamt). Unser Appell an die Spitzenpolitiker ist es, nicht schwarz-weiß Argumente und Szenarien zu verbreiten, um ihre politischen Ziele zu erreichen. Gemeinsam müssen wir große Themen angehen, egal für welche Partei wir sympathisieren.

Spezifische Emissionen Pkw (direkte Emissionen Pkw / Verkehrsaufwand Pkw)



Das Umweltbundesamt macht die Entwicklung grafisch sichtbar. Alle Indikatoren sind trotz einer enormen Steigerung von Jahreskilometerleistung und Anzahl Pkw zurückgegangen.

Über den Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement wurde im Oktober 2010 als Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder, die Fuhrparks zwischen 5 und 50.000 Fahrzeugen betreiben. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, KPMG AG, CANCOM IT, KAEFER Isoliertechnik, FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e. V., SEG Sparkassen Einkaufs-Gesellschaft mbH, SAP, Deutsche Bahn Fuhrparkservice oder Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH. Der Verband ist Mitbegründer und Mitglied der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze), Bernd Kullmann (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Ideal Versicherung). Geschäftsführer ist Axel Schäfer. Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

Axel Schäfer, Geschäftsführer
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.
presse@fuhrparkverband.de

Büro Berlin
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V. Friedrich-
straße 171, 10117 Berlin,