

## MASSNAHME 4: ÖKOLOGISIERUNG DES DIENSTWAGENPRIVILEGS FÜR NEUE DIENSTWÄGEN

**Aus RegPro2020:** Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs für neue Dienstwägen (stärkere Anreize für CO<sub>2</sub>-freie Dienstwägen)

**Abgestimmte Ausgestaltung:** Der Sachbezug soll 3% bzw. 1,5% bei einem CO<sub>2</sub>-Emissionswert von unter 100g/km aufweisen, bei emissionsfreien Fahrzeugen (ZEV) soll er auf 0% gesenkt werden (BMF, 2020). Die Luxustangente soll partiell erhöht werden, bei ZEV auf 80.000 Euro und bei Fahrzeugen mit einem CO<sub>2</sub>-Emissionswert von unter 70g/km auf 60.000 Euro (Vorgabe BMF)

**Ergebnisse:** Reduktionspotential: kurzfristig: **50 kt CO<sub>2</sub>-Äq** (2021)  
Mehreinnahmen: kurzfristig: **+100 Mio. Euro** (2021)

**Sektor THG-Wirkungen:** Non-ETS

Ohne Begleitmaßnahmen und in der vorgeschlagenen Ausgestaltung hat die Maßnahme das Potential, die THG-Emissionen im Verkehrssektor kurzfristig um **0,21%** zu senken.

### Status Quo:

Wenn DienstnehmerInnen Dienstwägen auch privat nutzen, entsteht ein geldwerter Vorteil, welcher der Einkommenssteuer unterliegt. Dieser Vorteil aus dem Dienstverhältnis erhöht die Bemessungsgrundlage nicht nur für Lohnsteuer und SV-Beiträge, sondern auch für die Lohnnebenkosten.

- Der **monatliche Sachbezug** beträgt **2% der Anschaffungskosten** des Dienstwagens (Deckelung bei 960 Euro) und wird der Einkommenssteuer-Bemessungsgrundlage zugerechnet.
- Der **Sachbezug** sinkt auf **1,5%** der tatsächlichen Anschaffungskosten (Deckelung bei 720 Euro monatlich), wenn Kfz einen **CO<sub>2</sub>-Emissionswert von maximal 141 g/km<sup>1</sup>** aufweisen und nach dem 31.3.2020 erstmalig zugelassen wurden. Mit dem Jahr 2021 verringert sich dieser Grenzwert bis 2025 um jährlich 3 Gramm auf 126 g/km.
- Für **emissionsfreie Dienstautos** fällt **kein Sachbezug** an.

ArbeitnehmerInnen, die mit dem Firmenauto privat weniger als 6.000 Kilometer jährlich zurücklegen, dürfen einen *ermäßigten Sachbezug* ansetzen (0,75% bzw. 1 % der Anschaffungskosten, Deckelung bei 360 Euro bzw. 480 Euro). Voraussetzung ist die lückenlose Aufzeichnung sämtlicher Fahrten in einem Fahrtenbuch. Es besteht auch die Möglichkeit den Sachbezug auf Basis der privat gefahrenen Kilometer anzusetzen.

		KM-genaue Abrechnung ("Mini-Sachbezug")	Sachbezug unter 6.000 km/Jahr privat	kein Fahrtenbuch
<b>konventionelle Fahrzeuge</b>	regulärer Sachbezug	0,67 bzw. 0,96 € /km	1%	2%
	ermäßigter Sachbezug	0,50 bzw. 0,72 € /km	0,75%	1,50%

### Vorgeschlagene Regelung neu:

Das BMF (2020) hat folgende Ausgestaltung der Maßnahme vorgegeben: Der Sachbezug soll 3% bzw. 1,5% bei einem CO<sub>2</sub>-Emissionswert von unter 100g/km aufweisen, bei emissionsfreien Fahrzeugen (ZEV) soll der Sachbezug auf 0% gesenkt werden (BMF, 2020). Die Luxustangente soll partiell erhöht werden, bei ZEV auf 80.000 Euro und bei Fahrzeugen mit einem CO<sub>2</sub>-Emissionswert von unter 70g/km auf 60.000 Euro.

### Zuständigkeit:

<sup>1</sup> nach WLTP; WLTP steht für "Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure" und ist ein weltweit harmonisiertes Testverfahren für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Es beschreibt ein neues Prüfverfahren, das den Verbrauch eines Fahrzeugs bestimmt.

Bundesministerium für Finanzen

Relevante Rechtsakte: VO Bewertung bestimmter Sachbezüge (Sachbezugswerteverordnung) i.d.g.F.

### Ökologische und ökonomische Bewertung<sup>2</sup>:

In Summe wird für die **vorgeschlagenen Sachbezugssätze** (Normalsatz 3%; 1,5% für Fahrzeuge unter 100 g CO<sub>2</sub>/km; 0% bei ZEV) sowie die **Aufhebung der Sachbezugs-Deckelung** kurzfristig ein ökologisches Potential von **rd. 50 ktCO<sub>2</sub>Äq** geschätzt.

*Tabelle 1: ökologische und ökonomische Wirkung der Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs für neue Dienstwagen, 2021 .*

Wirkungen	Differenz (absolut) in 2021
Δ THG [kt CO <sub>2</sub> eq] <sup>3</sup>	-50
Δ Mehreinnahmen [Mio. €]	+100

### Annahmen:

Das abgeschätzte kurzfristige Potential fußt auf den Berechnungen aus einer Studie des Umweltbundesamts im Jahr 2016 (Umweltbundesamt, 2016). In dieser wurde das größte CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionspotenzial bei Dienstwagen für die **Vorsteuerabzugsfähigkeit von ZEV** identifiziert, und wurde für 2017 mit rd. **285kt CO<sub>2</sub>Äq pro Jahr** berechnet. Diese Maßnahme wurde für Elektrofahrzeuge bereits umgesetzt. Für weitere Anpassungen bezüglich privat genutzter Dienstwagen (Anpassung Luxustangente, Anhebung Sachbezugssätze etc.) werden deutlich geringere Potentiale ausgewiesen.

### Wirkungsmechanismen der Maßnahme:

Firmen- bzw. Dienstwagen stellen mehr als die Hälfte der neuzugelassenen Pkw (Statistik Austria, 2020). Sie werden nach der betrieblichen oftmals in die Privatnutzung überführt. Die Beschaffung effizienter Fahrzeuge hat somit eine hohe indirekte Relevanz für die Umweltperformance der österreichischen Gesamtflotte.

Die tatsächliche Besteuerung des geldwerten Vorteils eines Dienstwagens führt zu Mehreinnahmen seitens der öffentlichen Hand. Die bereits angeführte Studie des Umweltbundesamts geht hierbei von Mehreinnahmen von **100 Mio. €** pro Jahr aus, dabei liegt jedoch ein Maßnahmenmix zugrunde. Es ist keine nennenswerte Wirkung auf Verkehrsleistung / Modal Split zu erwarten.

### Verknüpfte Maßnahmen

Folgende begleitende Maßnahmen könnten dabei helfen, die Emissionsreduktions-Wirkung stärkerer Anreize für CO<sub>2</sub>-freie Dienstwagen zu steigern:

- Job-Ticket und Job-Rad als Gehaltsbestandteile statt Dienstwagen
- MitarbeiterInnen, die auf die Privatnutzung eines Firmen-Pkw verzichten (z.B. da Pool-Fahrzeuge zur Verfügung stehen), erhalten sachbezugsbefreit ÖV Jahreskarten; sowohl Mitarbeiter als auch

<sup>2</sup> Bewertung erfolgt semi-qualitativ, auf Basis bestehender Studien. Eine quantitative Modellierung, bspw. mit dem umweltökonomischen Modell des Umweltbundesamtes MIO-ES, ist nach aktueller Datenverfügbarkeit nicht möglich. Es müssten bspw. Daten über die tatsächliche Nutzung (Fahrtenbücher) auf aggregierter, repräsentativer Ebene (gefahren/km) für Dienstzwecke getrennt nach privater Nutzung und auch deren Emissionsniveaus vorliegen.

Arbeitgeber profitieren, da keine Lohnnebenkosten, keine Lohnsteuer und keine Sozialversicherungsbeiträge anfallen.

- Auch sind weitere Ökologisierungsschritte denkbar: Abschaffung der Privatnutzungsmöglichkeit für fossile Pkw, Dienstwagenprivileg nur noch für ZEV möglich; Status als Firmenwagen nur, wenn dieser überwiegend dienstlich genutzt wird;<sup>4</sup> ab 2025 sollen Pkw ohne emissionsfreien Antrieb nur noch in Ausnahmefällen steuerlich geltend gemacht werden können etc.

### **Einordnung der Ergebnisse:**

Im Jahr 2018 betragen die THG-Emissionen im Sektor Verkehr nach Klimaschutzgesetz **23,9 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent** (Umweltbundesamt 2020). Der Verkehr ist dem Non-ETS-Bereich zugeordnet. Das ermittelte Potenzial der Einzelmaßnahme in dieser Ausgestaltung und ohne Kombination mit Begleitmaßnahmen stellt somit ca. **0,21%** dieser Emissionen dar. Diese fallen ausschließlich im Non-ETS an.

### **Methodik:**

Für die CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Wirkungsabschätzung wurde ein semi-qualitativer Ansatz (expert judgement) gewählt. Die Bewertungen wurden aus einer bestehenden Studie abgeleitet. Die dort quantifizierten Maßnahmen und Ergebnisse wurden mit dem neuen Ausgestaltungsvorschlag abgeglichen.

Expert judgement ist eine Technik, bei der die Beurteilung auf der Grundlage eines bestimmten Satzes von Kriterien und Fachkenntnissen erfolgt, die in einem bestimmten Wissensbereich erworben wurden. Expert judgement wird für Situationen verwendet, in denen auf Expertenurteile zurückgegriffen werden muss, indem vorhandene Daten vervollständigt, validiert, interpretiert und integriert und die Auswirkungen einer Änderung bewertet, das Auftreten zukünftiger Ereignisse und die Folgen einer Entscheidung vorhergesagt und der aktuelle Wissensstand bestimmt werden.

Als Grundlage für die Wirkungsabschätzung diente die Umweltbundesamt - Studie „Forcierung klimafreundlicher Fahrzeuge in der österreichischen gewerblich genutzten Pkw-Flotte“.

### **Quellen:**

RegPro (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020-2024

Statistik Austria, (2020): Auskunft von Frau Fischer am 16.07 telefonisch.

Umweltbundesamt (2016): Forcierung klimafreundlicher Fahrzeuge in der österreichischen gewerblich genutzten Pkw-Flotte; Umweltbundesamt Wien, 2015 [https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub\\_id=2155&cHash=fc3896c3266972577a172026fd019a04](https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub_id=2155&cHash=fc3896c3266972577a172026fd019a04)

Umweltbundesamt (2020): Klimaschutzbericht 2020. Wien, im Erscheinen.

Verordnung über die Bewertung bestimmter Sachbezüge (Sachbezugswerteverordnung) BGBl. II Nr. 416/2001 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20001641>

---

<sup>4</sup> In Deutschland muss ein Firmenwagen mindestens zu 50 Prozent betrieblich genutzt werden.