

## Landtag

### 8. Chefwagennutzung

**Die Fahrtenbücher der Chefwagen der Landesregierung und des Landtages einschl. der Fraktionen werden ordnungsgemäß geführt. Die Höchstarbeits- und Mindestruhezeiten der Cheffahrerinnen und Cheffahrer wurden vielfach nicht eingehalten. Beim Einsatz der Cheffahrer der Staatssekretärin, der Staatssekretäre, des Landtagsdirektors und des Fahrers der Vizepräsidentinnen bestehen Einsparpotenziale. Die im Haushaltsplan 2007/2008 vorgesehenen zusätzlichen 8 Cheffahrerstellen sollten zunächst nicht besetzt werden, da der LRH keinen durchgehenden Bedarf feststellen konnte.**

#### 8.1 Allgemeines

Der LRH hat erstmals die Chefwagennutzung nach den Kfz- und Chefwagen-Richtlinien des Landes<sup>1</sup>, die auch vom Landtag angewendet werden<sup>2</sup>, bei den obersten Landesbehörden, den Landtagsfraktionen und dem SSW im Landtag geprüft. Gegenstand der Prüfung waren die Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Chefwagennutzung und des Cheffahrereinsatzes.

#### 8.2 Chefwagen, Cheffahrerinnen und Cheffahrer

Landesregierung und Landtag nutzen insgesamt 33 Chefwagen. 22 davon verteilen sich auf den Ministerpräsidenten (nutzt 2 Fahrzeuge für sich und eines für protokollarische Zwecke), den Chef der Staatskanzlei, den Regierungssprecher, die Ministerinnen und Minister sowie die Staatssekretärin und alle Staatssekretäre (einschl. Landesvertretung). Beim Landtag und den Fraktionen sind 11 Chefwagen im Einsatz.

Die Cheffahrerinnen und Cheffahrer der Landesregierung (ohne Landesvertretung) sind im Stellenplan des Innenministeriums (Einzelplan 0401) ausgewiesen. Im Haushalt 2006 stehen hierfür 23 Stellen zur Verfügung.

---

<sup>1</sup> Vereinbarung nach § 59 Mitbestimmungsgesetz Schleswig-Holstein über die Kraftfahrzeugrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (KfzRL SH), gemeinsame Bekanntmachung des Innenministeriums und des Finanzministeriums vom 18.02.2002 - IV 10 - 0540.11/VI 11 - 0 1408 A - 229 -, Amtsbl. Schl.-H. S. 145 und Richtlinien der Landesregierung für die persönliche Benutzung von Dienstkraftfahrzeugen des Landes Schleswig-Holstein (Chefwagen-Richtlinien), Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - IV 100 - (nicht veröffentlicht). Sie basieren noch auf Ziff. 16.2 (Überschrift: Chefwagen-Richtlinien) der früheren - durch die neuen Richtlinien aufgehobenen - KfzRL SH vom 08.12.1976, Amtsbl. Schl.-H. 1977, S. 2.

<sup>2</sup> Richtlinien für die Benutzung der Dienstkraftwagen des Landtages vom 11.04.1994 (nicht veröffentlicht).

Tatsächlich wurden zum Zeitpunkt der Prüfung 21 Cheffahrerinnen und Cheffahrer beschäftigt (Stand 31.08.2006).

Der allgemeine Fahrdienst ist mit weiteren 13 Stellen für den Dienstreiseverkehr und den Bereitschaftsdienst der Fahrbereitschaft zuständig und stellt darüber hinaus die Vertretungen einschl. der Ruhezeitenvertretungen für die Cheffahrerinnen und Cheffahrer sicher.

Im Haushaltsplan 2007/2008 des Innenministeriums wurde der Fahrerpool um weitere 8 Stellen für Cheffahrerinnen und Cheffahrer und 3 Fahrerinnen und Fahrer aufgestockt, da die bis zum 31.12.2006 befristete Möglichkeit, die Höchstarbeitszeit für Fahrerinnen und Fahrer von bisher 48 Stunden/Woche (208 Stunden/Monat) auf zuletzt max. 285 Stunden monatlich auszuweiten, nicht verlängert werden sollte. Mit Wirkung zum 01.11.2006 ist ein neuer Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst - Land - in Kraft getreten, der die höchstzulässige Arbeitszeit auf 268 Stunden im Monat begrenzt. Nach den TdL-Durchführungshinweisen vom 17.01.2007 ist die höchstzulässige Arbeitszeit für ständige persönliche Fahrerinnen und Fahrer nunmehr auf 288 Stunden festgelegt worden.

Im Haushaltsplan des Landtages (Einzelplan 0101) sind 5 Chefwagen mit Chefwagenfahrerinnen und Chefwagenfahrern für den Landtagspräsidenten, die Vorsitzenden der Landtagsfraktionen von CDU, SPD und FDP sowie für den Direktor des Landtages ausgewiesen. Ein Dienstwagen mit Fahrerinnen oder Fahrer kann vom Vorsitzenden der Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN genutzt werden. Der Haushaltsplanentwurf 2007/2008 sieht hierfür eine weitere Cheffahrerstelle für den Fraktionsvorsitzenden von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor.

2 weitere Chefwagen werden von den Parlamentarischen Geschäftsführern der CDU- und SPD-Landtagsfraktionen selbst gefahren, die beiden Vizepräsidentinnen des Landtages teilen sich einen Kraftfahrer oder fahren selbst. Die Vorsitzende des SSW erhält eine monatliche Pauschale für die anteiligen Personalkosten einer vom SSW eingestellten Fahrerinnen. Soweit die Fahrzeuge des Landtagsdirektors und der Vizepräsidentinnen nicht von ihnen benötigt werden, können sie von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landtagsverwaltung als Selbstfahrer genutzt werden.

Bis auf einen Wagen des Ministerpräsidenten sind alle Chefwagen geleast. Die Leasingverträge werden grundsätzlich für einen Zeitraum von 12 Monaten und mit einer Laufleistung zwischen 30.000 und 60.000 km geschlossen.

Die 33 Chefwagen sind im Jahr 2005 insgesamt 1.579.313 km gefahren, im Durchschnitt 47.858 km je Fahrzeug. Die Betriebskosten für die Fahrzeuge betragen für den gleichen Zeitraum 335.889,36 €.

### 8.3 Fahrtenbücher

Nach Ziff. 3 der Chefwagen-Richtlinien ist für die Fahrten mit den Chefwagen ein Fahrtenbuch zu führen. Für die Berechtigten, die für die lohnsteuerrechtliche Behandlung der privaten Nutzung der Chefwagen die 1 %-Regelung gewählt haben, sind differenzierte Angaben zu den einzelnen Tagen der Nutzung nicht erforderlich. Hier werden i. d. R. nur die Tage, Beginn und Ende der Fahrt sowie die im Gesamtmonat gefahrenen Kilometer erfasst. In den übrigen Fahrtenbüchern ist nach den steuerrechtlichen Vorschriften anzugeben, wer gefahren wurde sowie Beginn, Ende, Ziel, Zweck und die gefahrenen Kilometer jeder Fahrt. Die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sowie die privaten Fahrten sind besonders zu kennzeichnen. Die Fahrtenbücher werden jeweils getrennt nach geraden und ungeraden Monaten geführt.

Die Fahrtenbücher wurden grundsätzlich den Anforderungen entsprechend geführt.

### 8.4 Einsatzzeiten, Ruhezeiten

In fast allen Fahrtenbüchern fielen insbesondere die häufig sehr langen Einsatzzeiten der Cheffahrerinnen und Cheffahrer auf. Grundsätzlich gilt für Cheffahrerinnen und Cheffahrer eine werktägliche Arbeitszeit von 8 Stunden (§ 3 ArbZG<sup>1</sup>). Außerdem müssen sie nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden einhalten (§ 5 Abs. 1 ArbZG). In einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung kann abweichend davon geregelt werden, die Arbeitszeit über 10 Stunden täglich zu verlängern und die Ruhezeit um bis zu 2 Stunden zu verkürzen (§ 7 ArbZG).

Der bis Ende Oktober 2006 geltende Pkw-Fahrer-TV L<sup>2</sup> erlaubte nach § 2 Abs. 1, die höchstzulässige Arbeitszeit im Bedarfsfall auf bis zu durchschnittlich 12 Stunden täglich zu verlängern, wobei die Cheffahrerinnen und Cheffahrer im Monat eine höchstzulässige Arbeitszeit von insgesamt 285 Stunden nicht überschreiten sollen. In den Erläuterungen ist klarge-

---

<sup>1</sup> Arbeitszeitgesetz vom 06.06.1994; BGBl. I S. 1170 f., zuletzt geändert durch Art. 229 V, des Gesetzes vom 31.10.2006; BGBl. I S. 2407.

<sup>2</sup> Tarifvertrag über die Arbeitsbedingungen der Personenkraftfahrer (Pkw-Fahrer-TV L) vom 10.02.1965 i. d. F. des 38. Änderungstarifvertrags vom 31.01.2003.

stellt, dass diese Soll-Vorschrift verpflichtet, die Höchstgrenze einzuhalten, wenn nicht im Einzelfall dringende Gründe entgegenstehen. Werden im Einzelfall die 12 Stunden überschritten, muss in der Folgezeit ein entsprechender Ausgleich stattfinden, damit sich im Durchschnitt wiederum höchstens eine Arbeitszeit von 12 Stunden täglich ergibt. Abweichende Regelungen zu den Ruhezeiten waren im Pkw-Fahrer-TV L nicht getroffen.

An 787 der insgesamt 2.123 Einsatztage (37 %) waren die Fahrerinnen und Fahrer mehr als 12 Stunden im Dienst. Die längste Arbeitszeit betrug bei allen Fahrerinnen und Fahrern mindestens 15, in 4 Fällen über 20 Stunden. Nach den Fahrtenbüchern hatten die Fahrerinnen und Fahrer vielfach längere Aufenthalte in der Fahrbereitschaft oder verbrachten ihre Wartezeiten zu Hause. Die Zeiten, in denen sie auf Abruf zur Verfügung stehen, sind nach dem ArbZG i. V. m. dem Pkw-Fahrer-TV L in vollem Umfang der täglichen Arbeitszeit zuzurechnen.

An 521 der 787 zu langen Einsatztage (66 %) wurden die vom ArbZG geforderten Mindestruhezeiten von 11 Stunden nicht eingehalten. An mehr als 259 Tagen (50 %) hatten die Fahrer Ruhezeiten von weniger als 9 Stunden, in einigen Fällen sogar nur weniger als 6 Stunden. Insgesamt wurde nur 27-mal (5 %) ausschließlich von den Fahrern des Ministerpräsidenten und eines Staatssekretärs ein Ruhezeitenvertreter als Ersatzfahrer für den nächsten Tag angefordert.

Diese Praxis ist zu beanstanden.

Der neue **am 01.11.2006 in Kraft** getretene „**Tarifvertrag über Arbeitsbedingungen der Personkraftfahrer der Länder**“ hat daran grundsätzlich nichts geändert. Die höchstzulässige Arbeitszeit darf im Monat nunmehr 288 Stunden (bisher 285) nicht überschreiten. Die höchstzulässige tägliche Arbeitszeit der Fahrerinnen und Fahrer kann nach § 2 Abs. 2 jetzt im Hinblick auf die in ihr enthaltenen Wartezeiten auf bis zu 15 Stunden ohne Ausgleich verlängert werden, wenn die Fahrerin oder der Fahrer schriftlich einwilligt und geeignete Maßnahmen zur Gewährleistung des Gesundheitsschutzes getroffen sind. Geeignete Maßnahmen sind das Recht auf eine jährliche kostenfreie arbeitsmedizinische Untersuchung und/oder die Gewährung eines Freizeitausgleichs möglichst durch ganze Tage zur Regenerationsförderung. Der neue TV hat außerdem gem. § 7 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 2 a ArbZG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Ruhezeiten von 11 bis auf 9 Stunden zu verkürzen, wenn die Durchführung des betreffenden Fahrdienstes dies erfordert. Die Kürzung der Ruhezeit ist dann bis zum Ende der jeweils folgenden Woche auszugleichen.

Die Nutzungsberechtigten haben aus Gründen der Fürsorgepflicht auf die Einhaltung der Schutzvorschriften zu achten. Die zulässige Kürzung der Ruhezeiten auf 9 Stunden ändert an der vorgefundenen Problematik nur wenig, da auch diese insgesamt 259-mal nicht eingehalten wurden.

Der **Landtagspräsident** nimmt die Hinweise zu den Einsatz- und Ruhezeiten sehr ernst und hat eine entsprechende Beachtung vorgesehen.

Die **Landesregierung** räumt ein, die Mindestruhezeiten nicht immer eingehalten zu haben. Sie habe diese Thematik bereits aufgegriffen und einen Umsteuerungsprozess eingeleitet, der noch organisatorisch und personell optimiert und nachhaltig gesichert werden müsse.

## 8.5 Nutzung der Chefwagen durch die Staatssekretäre

Die eingesehenen Fahrtenbücher<sup>1</sup> von 9 Chefwagen von Staatssekretären enthielten 687 Einsatztage. An 436 dieser Tage (63 %) waren die Fahrzeuge ausschließlich innerhalb Kiels unterwegs. An den übrigen 251 Tagen (37 %) führten die Dienstfahrten zu Zielen außerhalb der Stadt.

An den 687 Einsatztagen sind die 9 Chefwagen insgesamt 156.644 km gefahren. Davon wurden 29.748 km (19 %) für die direkten Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurückgelegt. 6.597 km (4 %) wurden von den Berechtigten privat gefahren. Diese Angaben sind relevant für die steuerrechtliche Behandlung dieser Fahrten und deshalb im Fahrtenbuch gesondert einzutragen.

Zu den dienstlich veranlassten Fahrten i. S. des Steuerrechts zählen weiterhin 48.093 km (31 %), die die Fahrer für den Weg zur Wohnung der Berechtigten benötigten, um sie dort abzuholen bzw. für den Rückweg nachdem sie die Berechtigten nach Hause gefahren haben und 12.293 km (8 %) für Fahrten aus dem Stadtbereich (nicht vom Dienstort, sondern z. B. vom Gästehaus der Landesregierung oder dem Landtag) zur Wohnung der Berechtigten.

59.914 km (38 %) fuhren die Chefwagen für alle übrigen dienstlichen Wege, die - wie oben aufgeführt - an 2 Drittel aller Einsatztage ausschließlich in den Stadtbereich führten. Als Folge dessen verbrachten die Fahrer lange Wartezeiten meist in der Fahrbereitschaft oder am Geschäftsort des Chefwagenberechtigten bzw. waren zur Erledigung anderer Aufgaben unterwegs. Dabei wurden die höchstzulässigen Arbeitszeiten von 12 Stunden am Tag in gleichem Maß überschritten und die gesetzlich geforderten

---

<sup>1</sup> Für jedes Fahrzeug gibt es im Jahr 6 - 10 Fahrtenbücher, in denen Zeiträume von 4 bis 12 Wochen erfasst sind. Je 2 Fahrtenbücher pro Fahrzeug wurden eingesehen.

Mindestruhezeiten von 11 Stunden ebenso häufig nicht eingehalten wie bei Auswärtsfahrten.

Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit der Auslastung der Fahrzeuge und des Einsatzes der Fahrer bestehen Einsparpotenziale.

Der LRH schlägt daher vor:

- Die im Haushaltsplan 2007/2008 eingebrachten zusätzlichen Cheffahrerstellen sollten zunächst nicht besetzt werden, da der LRH keinen Bedarf feststellen konnte und die Begründung hierfür entfallen ist.
- Die Landesregierung sollte Grundsätze bzw. Kriterien für einen sparsamen Einsatz aller Chefwagen und Cheffahrerinnen und -fahrer entwickeln, den tatsächlichen Bedarf entsprechend ermitteln und dem LRH darüber berichten. Der LRH verweist auf die ersten Ansätze zur Optimierung der Fahrdienste für Chefs (z. B. Verzicht auf persönlich zugewiesene Chefwagenfahrer mittels Poolbildung für Cheffahrzeuge und Fahrer) im Abschlussbericht vom 31.01.2006 über die Aufgabenkritik von der Projektgruppe Verwaltungsmodernisierung und Entbürokratisierung im Finanzministerium (Umdruck 16/0550).

Die **Landesregierung** hat den Vorschlag des LRH, Grundsätze und Kriterien für einen sparsamen Einsatz der Chefwagen und Cheffahrerinnen und -fahrer zu entwickeln, aufgenommen und wird über das Ergebnis berichten. Ob die im Haushalt 2007/2008 ausgebrachten zusätzlichen 8 Cheffahrerstellen zum Teil in Anspruch genommen werden, werde u. a. in diesem Zusammenhang und den notwendigen Vertretungsanforderungen entschieden.

## 8.6 **Nutzung des Chefwagens durch den Landtagsdirektor**

Die Auslastung des Fahrzeugs und der Fahrereinsatz entsprechen nicht den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gem. § 7 LHO. Für den Landtagsdirektor sollte künftig kein Chefwagen mehr vorgesehen werden. Die Chefwagen-Richtlinien des Landtages sind entsprechend anzupassen.

Der **Landtagspräsident** hält einen Verzicht auf den Dienstwagen nicht für möglich. Aus dem Umstand, dass der Landtagsdirektor seinen Wagen und Fahrer in beachtlichem Umfang für sonstige Verwaltungszwecke und für die Fraktionen einsetze, solle nicht gefolgert werden, dass das Fahrzeug entbehrlich sei.

Der **LRH** bleibt bei seiner Feststellung der Unwirtschaftlichkeit.

## 8.7 Nutzung der Dienstkraftfahrzeuge durch die Vizepräsidentinnen

Den beiden Vizepräsidentinnen steht jeweils ein Dienstfahrzeug für Fahrten in Ausübung ihres Amtes zur Verfügung. Die Fahrzeuge können im Übrigen von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landtagsverwaltung für dienstliche Zwecke als Selbstfahrer genutzt werden. Für beide Fahrzeuge zusammen steht ein Fahrer zur Verfügung.

Das Jahr 2005 (Prüfungszeitraum) hatte 254 Arbeitstage. Nach den Fahrtenbüchern waren die Fahrzeuge wie folgt im Einsatz:

	SH 1 - 3		SH 1 - 4	
Fahrten der VP	20	8 %	1	0,4 %
Fahrten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern	29	11 %	88	35 %
Fahrten anderer Mitfahrerinnen und Mitfahrer (Fraktionsvorsitzende, Parlamentarische Geschäftsführer, Mitglieder des Landtages)	22	9 %	26	10 %
Fahrten ohne Mitfahrerinnen und Mitfahrer bzw. Mitfahrerinnen und Mitfahrer sind nicht genannt	42	17 %	49	19 %
genutzte Tage	113	44 %	71	28 %
ungenutzte Tage	141	56 %	183	72 %
gefahrene km lt. Fahrtenbuch	26.044 km		7.976 km	

Der Einsatz dieser Fahrzeuge an 44 % bzw. 28 % der Arbeitstage ist nicht wirtschaftlich. Gleiches gilt für den Einsatz des Fahrers.

Der LRH schlägt vor, auf eines der beiden Fahrzeuge sowie auf den Fahrer zu verzichten. Das verbleibende Fahrzeug sollte als Selbstfahrer sowohl von den Vizepräsidentinnen als auch vom Landtagsdirektor und von den Verwaltungsmitarbeiterinnen und Verwaltungsmitarbeitern genutzt werden können.

Der **Landtagspräsident** teilt mit, ein Verzicht auf eines der beiden Fahrzeuge sei nicht möglich, da die beiden Vizepräsidentinnen den Präsidenten und das Parlament vertreten und auch weiterhin entsprechend einen Dienstwagen mit Fahrer zur Verfügung haben sollen.

Der **LRH** bleibt bei seiner Feststellung der Unwirtschaftlichkeit.

## 8.8 Versteuerung der Privatfahrten

Wer für die Versteuerung des geldwerten Vorteils der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs die pauschale Berechnung des Nutzungswerts wählt, hat hierfür nach § 6 Abs. 1 Ziff. 4 Einkommensteuergesetz (EStG) den Bruttolistenpreis des Fahrzeugs zugrunde zu legen. Etwaige Preis-

nachlässe oder Sonderkonditionen, die der Arbeitgeber vom Fahrzeughändler oder -werk eingeräumt bekommt, bleiben dabei unberücksichtigt.

Wählt der Nutzungsberechtigte für die Versteuerung des geldwerten Vorteils der privaten Nutzung seines Dienstfahrzeugs die individuelle Berechnung des Nutzungswerts, so sieht das EStG als Berechnungsgrundlage der Jahresaufwendungen alle durch Belege nachgewiesenen Aufwendungen vor. Für geleaste Dienstfahrzeuge sind das neben den üblichen Betriebskosten die jährlichen Leasingraten.

Hier werden - anders als bei der Berechnung des pauschalen Nutzungswerts - die vom Fahrzeughändler oder -werk der Landesregierung bzw. dem Landtag gewährten Sonderkonditionen mit Preisnachlässen bei den Leasingraten berücksichtigt. Der Nutzungsberechtigte hat also zur Berechnung der Betriebskosten nicht die Leasingraten anzusetzen, die nach den allgemeinen Leasingbedingungen, wie sie z. B. im privaten Sektor gelten, sondern profitiert von Nachlässen, die nicht ihm, sondern dem Land als Fahrzeughalter gewährt werden.

Dem Gesetzgeber muss zugute gehalten werden, dass in früheren Zeiten Dienstfahrzeuge eher gekauft denn geleast wurden und die Entwicklung der Sonderkonditionen für das sog. „Behördenleasing“ in den vergangenen Jahren nicht abzusehen war. Die inzwischen den Behörden von den Kraftfahrzeugherstellern eingeräumten besonderen Leasingraten entsprechen einem Anteil von 8 - 16 % der Leasingraten für gewerbliche Kunden. Dadurch verringern sich die Kosten je gefahrenen Kilometer für das jeweilige Fahrzeug um etwa 70 %. Der zu versteuernde geldwerte Vorteil für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sowie für die private Nutzung ist ebenfalls entsprechend niedriger und führt zu einer erheblichen Ersparnis für den Berechtigten.

Von einer Darstellung der Preise und Lieferbedingungen sowie der Nachlässe hat der LRH im Hinblick auf das vertraglich vereinbarte Stillschweigen des Landes als Leasingnehmer abgesehen.

Der LRH regt an, dass der Finanzminister die oben aufgezeigte steuerrechtliche Problematik in den zuständigen Bund-Länder-Gremien mit dem Ziel erörtert, eine für alle Steuerpflichtigen gleichermaßen geltende Regelung zu finden.

Der **Landtagspräsident** begrüßt die steuerlichen Hinweise, die Bestandteil künftiger Diskussionen sein werden.



Die **Landesregierung** hält es nicht für sachgerecht, in den Bund-Länder-Gremien eine andere Regelung für die geldwerte Versteuerung der Dienstfahrzeuge der Cheffinnen und Chefs anzustreben. Die beiden Wahlmöglichkeiten (pauschaler und individueller Nutzungswert) stünden sich nach dem Gesetzeswortlaut gleichrangig gegenüber.

Der **LRH** sieht dann keine Gleichrangigkeit, wenn bei der Versteuerung des individuellen Nutzungswerts hohe Rabatte bei Leasingverträgen an die Steuerpflichtigen weitergegeben werden, während bei der pauschalen Versteuerung richtigerweise der Listenpreis ohne Berücksichtigung etwaiger Rabatte zugrunde zu legen ist.

Aus Sicht der **Landesregierung** ist es auch nicht zweckmäßig, bei der Ermittlung der tatsächlichen Kosten die Leasingraten um den Behördenrabatt zu erhöhen, da eine derartige Regelung im Hinblick auf den Gleichbehandlungsgrundsatz nicht auf Behördenfahrzeuge beschränkt werden könne.

Letzterem schließt sich der **LRH** an und empfiehlt eine Änderung der steuerrechtlichen Vorschriften mit dem Ziel, dass Rabatte (ob für Behörden, Großkunden oder andere) bei der Besteuerung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung von Dienstfahrzeugen nicht einbezogen werden.