



Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

10117 Berlin, Reinhardtstraße 52, ☎ 030 / 25 93 96 0

Öffentliche Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (BT-Drs. 19/2978) sowie zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (BT-Drs. 19/17794) zu dem Thema „7. Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz“ am 14. September 2020

Ab dem Jahr 2021 soll der CO₂-Ausstoß für die Kfz-Steuer eine deutlich größere Rolle spielen, um Verbraucher und Unternehmer zu motivieren, beim Neuwagenkauf schadstoffarme Fahrzeuge zu bevorzugen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Bereits seit dem Jahr 2009 orientiert sich die Kfz-Steuer stärker am CO₂-Ausstoß; seit der Umstellung des CO₂-Prüfverfahrens auf das WLTP-Verfahren ab September 2018 wurde dessen Rolle nochmals verstärkt. Allerdings wird der Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland in vielfältiger Weise – und nicht nur durch die Kfz-Steuer – sondern auch durch Zulassungsabgaben sowie Energie-, Umsatz- und Versicherungssteuern belastet. Aus unserer Sicht sollte eine Überarbeitung der geltenden Regelungen daher nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sondern auch eine Vereinfachung der zahlreichen straßenverkehrsbezogenen Steuern stattfinden. So werden beispielsweise sowohl mit der Energiesteuer als auch mit der Kraftfahrzeugsteuer die gleichen Ziele verfolgt. Dabei dürfte die Energiesteuer gegenüber der Kraftfahrzeugsteuer den Vorteil haben, dass nur der tatsächliche Gebrauch des Fahrzeugs eine Steuerbelastung auslöst. Aktuell wird auch derjenige, der sein Fahrzeug nur gelegentlich nutzt, zur Kfz-Steuer herangezogen. Wir regen daher an, die Kfz-Steuer grundlegend zu reformieren und die Integration der Kfz-Steuer in die Energiesteuer zu prüfen.

Soweit der Gesetzgeber sich nicht zu einem Systemwechsel entschließt, sollte sich die Kfz-Steuer nur moderat erhöhen. Letztlich müssen Klimaschutz und bezahlbare Mobilität in Einklang stehen. Denn nicht immer lassen sich ein möglichst niedriger Schadstoffausstoß und die tatsächlichen Gegebenheiten idealtypisch vereinen, etwa weil das Familienbudget für die Anschaffung eines E-Fahrzeugs nicht ausreicht oder für Handwerksunternehmen und Dienstleister passende Fahrzeugmodelle, die einen geringen CO₂-Ausstoß haben und zugleich ausreichend Transportfläche bieten, nicht zur Verfügung stehen. Allein die Umstellung auf die neue Abgasnorm im Jahr 2018 brachte einen Anstieg der Kfz-Steuer von 8,9 Mrd. Euro im Jahr 2017 auf 9,4 Mrd. Euro in 2019. Insoweit sind die im Gesetzentwurf vorgesehenen Erhöhungen aus unserer Sicht ausreichend.

Sehr zu begrüßen ist der Vorschlag, § 18 Abs. 12 KraftStG zu streichen. Die Regelung hatte bei

Haltern leichter Nutzfahrzeuge und den Zollbehörden in den zurückliegenden Jahren zu einem erheblichen Aufwand geführt.

Zum Gesetzentwurf

§ 3d KraftStG-neu – Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Bisher gewährt § 3d KraftStG eine Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 2020 erstmals zugelassen werden. Der Gesetzentwurf sieht nun vor, die Regelung für Neuzulassungen bis Ende 2025 zu verlängern. Dabei gilt die zehnjährige Steuerbefreiung weiterhin längstens bis zum 31. Dezember 2030.

Wir regen an, die Regelung im Kraftfahrzeugsteuerrecht an die bereits bestehende Regelung im Einkommensteuerrecht anzupassen. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 Nr. 3 EStG gilt für Elektrofahrzeuge, die bis Ende 2030 angeschafft werden, dort eine Sondervorschrift bei der Berechnung der Dienstwagenbesteuerung. Es wäre sinnvoll, auch im Kfz-Steuerrecht die Erstzulassung bis Ende 2030 zu fördern, um eine einheitliche Systematik im Steuerrecht festzulegen. Aufgrund der bereits bestehenden zehnjährigen Befristung bis Ende 2030 für die Steuerbefreiung wird der Vorteil entsprechend kleiner, je später das Fahrzeug zugelassen wird.

§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. c KraftStG-neu – stärkere Staffelung der Kfz-Steuer nach CO₂-Werten

Bei Neuwagen mit einem Kohlendioxid-Ausstoß ab 96 g/km soll nach dem Gesetzentwurf eine verschärfte Klimakomponente gelten. Bislang kommt bei einem Abgaswert von mehr als 95 g/km ein einheitlicher Steuersatz von 2 Euro je g/km zur Anwendung. Künftig werden für Neuzulassungen ab Januar 2021 gestaffelte Steuersätze von 2 bis 4 Euro je g/km vorgesehen. Dadurch erhöht sich die Kfz-Steuer für Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß.

Seit dem 1. Juli 2009 spielt der CO₂-Ausstoß für die Berechnung der Kfz-Steuer eine wesentliche Rolle. Dabei erfuhr die Vorschrift zahlreiche Änderungen. Um umwelt- und klimapolitischen Zielen Rechnung zu tragen, wurde die Grenze für den CO₂-Ausstoß regelmäßig herabgesetzt, bis zuletzt auf 95 g/km. Daher gelten derzeit viele unterschiedliche Steuersätze für Personenkraftwagen und Motorräder, abhängig vom Datum der Erstzulassung, dem Hubraum und dem CO₂-Ausstoß. Daneben existieren Steuerbefreiungen für Elektrofahrzeuge (§ 3d KraftStG), Steuerbegünstigungen für schwerbehinderte Personen (§ 3a KraftStG) und künftig sind Begünstigungen für besonders schadstoffarme Fahrzeuge geplant (§ 10b KraftStG-neu). Der Gesetzgeber verfolgt damit das Ziel, die Anschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge zu fördern. Allerdings ist diese Lenkungswirkung durchaus fragwürdig, denn die Anschaffung eines bestimmten Fahrzeugs sagt noch nichts darüber aus, wie stark das Fahrzeug die Umwelt tatsächlich belastet. Denn dafür ist der Gebrauch des Fahrzeugs entscheidend. Die Kraftfahrzeugsteuer bemisst sich lediglich am potenziellen und nicht am tatsächlichen CO₂-Ausstoß. Ein Halter (A) eines neu zugelassenen Fahrzeugs mit einem CO₂-Ausstoß von 120 g/km wird höher besteuert als ein Halter (B) eines Fahrzeugs mit einem CO₂-Ausstoß von 95 g/km, auch wenn A sein Auto kaum nutzt und so unwesentlich zur Erhöhung des CO₂-Ausstoßes beiträgt, während B sein Auto regelmäßig fährt und einen deutlich höheren tatsächlichen Abgasausstoß verursacht.

Soll aber die Besteuerung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen, könnte dies mit der Energiesteuer treffsicherer erfolgen als mit der Kraftfahrzeugsteuer. Zudem könnten bei einer Integration der Kfz-Steuer in die Energiesteuer die Erhebungskosten für die Kfz-Steuer komplett entfallen. Der gegenwärtig für die Erhebung zuständige Zoll erhält dadurch Kapazitäten, die für andere Tätigkeiten eingesetzt werden könnten. Bei dem Vorschlag handelt es sich nicht lediglich um einen akademischen Ansatz, sondern er wurde bereits im Rahmen der Förderalismuskommission II politisch diskutiert (vgl. Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages, WD 4 - 3000 - 009/19).

§ 18 Abs. 12 KraftStG-neu – Einordnung leichter Nutzfahrzeuge

Bei leichten Nutzfahrzeugen bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 t kann – je nach Nutzung und Ausbau des Fahrzeugs – eine Besteuerung nach den CO₂- und hubraumbezogenen Steuersätzen für Pkws oder nach den gewichtsbezogenen Steuersätzen für Nutzfahrzeuge erfolgen. Die Abgrenzung ist in der Praxis sehr streitanfällig und mit zahlreichen Einspruchsverfahren behaftet. Zudem erfolgte die Prüfung der Voraussetzungen regional sehr unterschiedlich. Teils genügte die Übersendung von Fotos des Fahrzeugs, um eine steuerliche Einordnung vorzunehmen, teils mussten die Fahrzeuge beim Zoll vorgeführt und vermessen werden.

Wir begrüßen, dass die Regelung gestrichen werden soll. Dies ist ein deutlicher Beitrag zur Steuervereinfachung. Zudem müssen Handwerker und Dienstleister, die oft auf diese Fahrzeuge angewiesen sind, um Material und Geräte zu befördern, keine teuren Umbauten vornehmen lassen, wenn sie die günstigere Besteuerung für Lkw erhalten wollen. Wir bitten, parallel zum Gesetzgebungsverfahren auch die praktischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, die neue Regelung zeitnah anzuwenden. Wir gehen davon aus, dass zahlreiche Kfz-Steuerbescheide, die diese Fahrzeugart betreffen, geändert werden müssen. Das sollte automationsgestützt erfolgen, um den Haltern zeitnah die geänderten Bescheide zu übersenden und die entsprechend neu berechnete Kfz-Steuer einzuziehen. Zudem sollte über die Änderung – zumindest auf der Homepage des Zolls – umfassend informiert werden. Bei der zurückliegenden Überprüfung der Kfz-Steuerbescheide für leichte Nutzfahrzeuge ab Ende 2018 gab es ein erhebliches Informationsdefizit, dass erst nach heftigem Protest seitens einiger Verbände – u. a. des Bundes der Steuerzahler – behoben wurde.

Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordert, die Kfz-Steuer zu reformieren. Dieser Vorschlag ist im Ansatz zu begrüßen. Allerdings hält der Bund der Steuerzahler – wie bereits aufgezeigt – die Abschaffung der Kfz-Steuer und die Integration in die Energiesteuer für sinnvoll. Dabei muss aus unserer Sicht das Steuersystem von sich aus logisch sein, weniger überzeugend ist daher der oft mit der Kfz-Steuer verbundene Lenkungsgedanke. Angesichts der unterschiedlichen Lebenssituation (z. B. auf dem Land/in der Stadt) oder dem Familienstand des Käufers (Single/Familie) ist die Kaufentscheidung für ein Fahrzeugmodell von diversen Faktoren abhängig. So wird sich eine Familie mit mehreren Kindern wegen des erforderlichen Platzbedarfs keinen CO₂-armen Kleinwagen zulegen wollen. Eine übermäßig hohe Kfz-Steuer

würde diese Aspekte und die unterschiedlichen in Deutschland vorkommenden Lebensmodelle nicht ausreichend berücksichtigen. Daher sollte das Lenkungsziel bei der Kfz-Steuer nicht so sehr in den Vordergrund gerückt werden. Ohnehin müsste die Steuer im Vergleich zum Kaufpreis dann (unangemessen) hoch sein, um tatsächlich eine ausschlaggebende Lenkung in Richtung eines CO₂-sparsamen Modells oder gar eines E-Fahrzeugs auszulösen.

Weitere Vorschläge

Mobilität muss bezahlbar bleiben. Dies gilt insbesondere für Fahrten, die aus beruflichen oder betrieblichen Gründen notwendig sind. Deshalb sollte die Entfernungspauschale in Höhe von gegenwärtig 30 Cent je Entfernungskilometer auf mindestens 40 Cent angehoben werden. Die letzte Anpassung erfolgte im Jahr 2004. Inzwischen haben sich jedoch die Kosten – u. a. auch für den öffentlichen Nahverkehr – deutlich erhöht. Kostete z. B. das Jahresticket Berlin (Tarifzone AB) im Jahr 2004 noch 640 Euro, liegt der Preis heute bei 882 Euro und ist damit um mehr als 30 Prozent teurer geworden. Dieser Preisanstieg sollte auch im Steuerrecht nachvollzogen werden.

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

7. September 2020