

Stellungnahme

anlässlich der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung "Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes" (BT-Drucksache 19/20978) sowie zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Lenkungswirkung zu emissionsarmen und emissionsfreien Autos entfalten - Kfz-Steuer schnellstmöglich reformieren" (BT-Drucksache 19/17794) am 14.09.2020

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum o. g. Gesetzentwurf sowie dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Stellung zu nehmen und uns an der Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 14.09.2020 zu beteiligen.

I. Gesetzentwurf der Bundesregierung

Die vom Bundeskabinett beschlossene Reform der Kfz-Steuer ist ein fairer Kompromiss, der allen Beteiligten Zugeständnisse abverlangt hat und die Lenkungswirkung der Kfz-Steuer erhöht. Der VDA begrüßt, dass damit an die bereits bestehende Systematik und ökologische Ausrichtung der Kfz-Steuer angeknüpft wird.

Die Kfz-Steuer entfaltet bisher nur eine geringe Lenkungswirkung, insbesondere in Bezug auf die Umwelt- und Klimaauswirkungen von Fahrzeugen. Der vom Bundeskabinett verabschiedete Entwurf setzt die Ankündigung aus dem Klimapaket 2030 um, wonach sich die Kfz-Steuer für ab dem 01.01.2021 neu zugelassene Pkw deutlich stärker an den CO₂-Emissionen orientiert und ein zusätzlicher Anreiz zum Erwerb CO₂-armer Fahrzeuge gesetzt wird. Dieser Ansatz ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Perspektivisch könnte es zudem sinnvoll sein, die nicht mehr zeitgemäße Hubraumkomponente durch die Berücksichtigung der Schadstoffklasse eines Fahrzeugs zu ersetzen. Damit wäre über die reine CO₂-Betrachtung hinaus zusätzlich ein Anreiz zum Erwerb von neuen Fahrzeugen mit niedrigen Schadstoffwerten verbunden.

Anmerkungen im Einzelnen

§ 3d KraftStG-E: Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Die vorgesehene zeitliche Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen (BEV, FCEV) begrüßen wir ausdrücklich. Sie ist eine wichtige Maßnahme, um den weiteren Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen. Die Steuerbefreiung gilt allerdings nur für Fahrzeuge, welche bis vor dem 01.01.2026 erstmalig zugelassen wurden und ist bis Ende 2030 befristet. Nach dem 31.12.2025 neu zugelassene Elektrofahrzeuge würden Kfz-steuerpflichtig. Dies steht nicht im Einklang mit der Fördersystematik der Elektromobilität im Rahmen der Einkommensteuer (§ 3 Nr. 46 sowie § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG), die eine Förderung bis einschließlich 2030 vorsieht. Um hier einen Gleichlauf zu erreichen, wäre es wünschenswert und folgerichtig, dass Fahrzeuge mit Erstzulassung bis 2030 von dieser Steuerbefreiung profitieren, wenn auch für einen dann kürzeren Zeitraum.

§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. c) KraftStG-E: Steuersatz für erstmals nach dem 1.1.21 zugelassene Pkw

Die vorgesehene Staffelung der CO₂-Komponente ist nachvollziehbar, da effiziente Fahrzeuge allenfalls einer moderaten Zusatzbelastung unterliegen und weniger effiziente Fahrzeuge im vertretbaren Rahmen mehr belastet werden.

§ 10b KraftStG-E: Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Pkw

Die befristete anteilige Nichterhebung der Kfz-Steuer für Pkw mit CO₂-Emissionen von weniger als 95g/km setzt einen sinnvollen zusätzlichen Anreiz für den Erwerb besonders emissionsarmer Fahrzeuge.

Aufhebung § 18 Abs. 12 KraftStG

Die Aufhebung der Regelung ist sinnvoll und ein Beitrag zum Bürokratieabbau, sowohl für viele betroffene Unternehmen als auch für die Zollverwaltung. Diese Regelung ist in letzter Zeit von der Zollverwaltung äußerst restriktiv angewendet worden, so dass viele Betriebe zunächst eine deutlich höhere Kfz-Steuer zahlen mussten. Dies konnte allein durch eine aufwendige Vorführung des Fahrzeugs beim (teilweise weit entfernten) Hauptzollamt und einer Prüfung durch die Behörden vermieden werden, dass die Ladefläche mehr als die Hälfte der Fahrzeuggrundfläche ausmacht. Wenn jetzt generell eine Besteuerung als Nutzfahrzeug erfolgt, ist das sowohl eine steuerliche Entlastung für viele Handwerksbetriebe und Familien als auch ein Beitrag zur Entbürokratisierung.

II. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Zu den im Antrag enthaltenen Forderungen möchten wir insbesondere auf die folgenden Punkte hinweisen:

Kfz-Steuererhöhung durch Umstellung auf WLTP berücksichtigen

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zu den Pariser Klimaschutzzielen bis 2050. Das gemeinsame Ziel, den Verkehr bis 2050 klimaneutral zu machen, kann nur erreicht werden, wenn im Verkehrssektor zusätzlich zu einem schnellen Hochlauf der Elektromobilität mit zunehmendem Einsatz von grünem Strom auch nachhaltige, regenerative Kraftstoffe wie Wasserstoff, mit erneuerbaren Energien hergestellte E-Fuels und fortschrittliche

Biokraftstoffe zum Einsatz kommen. Auch 2030 und in den Jahren danach wird noch ein großer Teil der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angetrieben.

Vor diesem Hintergrund ist mit Blick auf die Kfz-Steuer zu berücksichtigen, dass bereits mit der Umstellung auf den realitätsnäheren WLTP-Zyklus zur Ermittlung der CO₂-Werte eines Fahrzeugs zum 1. September 2018 eine erhebliche Erhöhung der Kfz-Steuer und somit eine deutlichen Mehrbelastung für die Verbraucher einhergegangen ist. Gemäß dem jüngsten Bericht des Bundesfinanzministeriums vom 24. August 2020 ist die Kfz-Steuer seit der Umstellung um 30% bis 40% (z. B. August 2019: Anstieg gegenüber dem Vorjahresmonat von durchschnittlich 152 Euro auf durchschnittlich 213 Euro pro Pkw, also +40% gegenüber August 2018) pro Fahrzeug gestiegen. Die CO₂-Komponente hat durch die Abschneidegrenze von 95 g zu einem hohen Sprung geführt. Somit hat de facto bereits durch die Umstellung zu WLTP die CO₂-Komponente in der Kfz-Steuer ein signifikant höheres Gewicht erhalten und Verbraucher dazu incentiviert, sich für Fahrzeuge mit niedrigerem CO₂-Ausstoß zu entscheiden. Bei der Forderung nach einer noch weitergehenden CO₂-Ausrichtung der Kfz-Besteuerung muss zudem ebenso Berücksichtigung finden, dass gerade in ländlichen Räumen viele Menschen in ihrem täglichen Leben auf ihr Kfz angewiesen sind, insbesondere bei Pendelstrecken zur Arbeit. Ihnen stehen, anders als manchen Großstädtern, in den meisten Fällen bislang weniger Alternativen zur Verfügung, ihre mobilitätsbezogenen CO₂-Emissionen zu verringern, so dass sie von der Steuererhöhung in vollem Umfang getroffen wurden. Auch vor diesem Hintergrund der Sozialverträglichkeit stellt die nun von der Bundesregierung vorgelegte moderate weitere Steuererhöhung einen gerade noch akzeptablen Kompromiss dar.

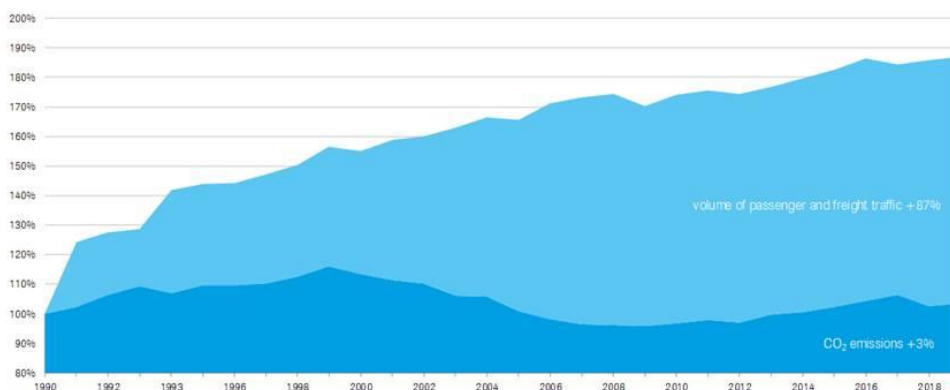
Verbesserung der CO₂-Effizienz der Fahrzeuge wird vom zunehmenden Straßenverkehr überkompensiert

Die CO₂-Effizienz der Fahrzeuge hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, wurde aber vom Wachstum des Straßenverkehrs (Lkw plus Pkw in der graphischen Darstellung) überkompensiert. In diesem Jahr ist dagegen ein deutlicher Rückgang bei den CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte zu verzeichnen, der auf die CO₂-Grenzwertregulierung sowie einen schnell wachsenden Elektroanteil (inkl. PHEV 2020 in Deutschland voraussichtlich bei 10%) zurückzuführen ist.

Rising Efficiency in Road Transport in Germany

Road traffic nearly doubles whereas CO₂ emissions remain almost constant (1990=100%)

VDA | Verband der
Automobilindustrie



* Preliminary

Source: BMVI, UBA

Dieses Jahr ist davon auszugehen, dass die absoluten CO₂-Emissionen im Straßenverkehr in Deutschland – auch aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie – sinken werden. Nach ersten Schätzungen des UBA könnte der Rückgang gegenüber 2019 ca. 5% betragen.

Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen auf Rekordniveau und weiter steigend

Die dem Antrag zugrundeliegenden Zahlen zu den zugelassenen Elektrofahrzeugen sind inzwischen überholt. Vielmehr hat sich der Bestand von Elektrofahrzeugen sehr dynamisch entwickelt: Zum Stand 1. Juli 2020 waren bereits 173.400 reine Elektrofahrzeuge (BEV) auf deutschen Straßen unterwegs - die Zahl hat sich folglich in 18 Monaten mehr als verdoppelt. Hinzu kamen 143.800 Plug-in Hybride (PHEV) sowie ca. 700 Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV), in der Summe also 317.900 Elektro-Fahrzeuge.

Im August stiegen die Neuzulassungen von Elektro-Pkw laut Kraftfahrt-Bundesamt um 308% auf 33.203 Fahrzeuge. Damit erreichten sie einen Anteil am Gesamtmarkt von 13,2%, ein neuer Rekord. In den ersten acht Monaten beliefen sich die Neuanmeldungen auf 163.139 E-Autos (+151 Prozent). Das entsprach einem E-Marktanteil an allen Pkw-Neuzulassungen von 9,2%.

Der Marktanteil der deutschen Hersteller bei Elektro-Pkw betrug im August 64% und lag damit acht Prozentpunkte höher als im Vorjahresmonat. Im bisherigen Jahresverlauf entfielen zwei von drei in Deutschland neu zugelassenen Elektroautos auf deutsche Firmen. Damit trägt die Modelloffensive Früchte: Deutsche Konzernmarken bieten bereits jetzt rund 70 verschiedene Modelle an. Bis Ende 2023 werden es sogar mehr als 150 sein.

Neben diesem dynamischen Ausbau der Angebotspalette der Hersteller haben auch die verschiedenen Förderinstrumente der Bundesregierung zur positiven Entwicklung bei den Elektromobilitätszahlen beigetragen. Zu nennen sind insbesondere die steuerliche Förderung sowie der Umweltbonus.

Die privaten Käufer waren im August mit einem Anteil von 40% an den Neuzulassungen von Elektro-Pkw die wichtigste Haltergruppe, vor den Firmenwagen mit 37%. Hierzu dürften die im Rahmen des Konjunkturpakets gesenkte Umsatzsteuer sowie die Verdoppelung des Umweltbonus für den Erwerb eines Elektrofahrzeugs von Seiten des Bundes in erheblichem Maße beigetragen haben. Die Zahlen zeigen: Die Erhöhung des Umweltbonus unterstützt die Nachfrage nach E-Autos deutlich.¹ Davon profitiert auch der Standort Deutschland: Die Inlandsproduktion von Elektro-Pkw erreichte im Juli 42.178 Fahrzeuge (+221%). Das entsprach mehr als der Hälfte der globalen Fertigung der deutschen Hersteller, die 81.699 Elektroautos (+219%) betrug. Im Jahresverlauf sind weltweit bereits 337.941 Pkw mit Elektromotor (+81%) von ihren Montagebändern gelaufen.

Umweltbonus und Regulierung über CO₂-Flottengrenzwerte erübrigen zusätzliches Instrument in der Kfz-Steuer

Die aktuelle Entwicklung belegt, dass der derzeit geltende Instrumentenmix Wirkung zeigt. Gleichzeitig ist die Automobilindustrie durch die CO₂-Flottenregulierung der EU eine der bereits heute am strengsten regulierten Branchen weltweit. Bereits die ambitionierten Zwischenziele für 2030 setzen einen schnellen Hochlauf der Elektromobilität

¹ Im bestehenden System wurde die Prämie des Bundes als neue „Innovationsprämie“ verdoppelt. Die Prämie der Hersteller bleibt davon unberührt. Das bedeutet zum Beispiel: Bei Vorlage aller Voraussetzungen wird ab dem 4.06.2020 bis zum 31.12.2021 der Umweltbonus in Höhe von 9.000 Euro für rein elektrische Fahrzeuge und in Höhe von 6.750 Euro für Plug-In Hybride bei einem maximalen Nettolistenpreis von 40.000 Euro gewährt.

Über einem Nettolistenpreis von 40.000 Euro bis maximal 65.000 Euro wird für rein elektrische betriebene Fahrzeuge ein Umweltbonus in Höhe von 7.500 Euro und für Plug-In Hybride in Höhe von 5.625 Euro gewährt. Im Juli gab es laut Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) mit 19.993 Anträgen - davon 11.073 BEV - auf den Umweltbonus dann auch einen neuen Monatsrekord. Insgesamt sind seit Auflage dieser Maßnahme mit Stand 10. August 2020 239.673 Anträge gestellt worden. Neben der Befristung sieht die geänderte Förderrichtlinie ein Verbot der Kumulierung mit der Förderung durch andere öffentliche Mittel vor.

voraus. Die EU-Flottengrenzwerte geben das weltweit ehrgeizigste CO₂-Ziel vor. Die Abschätzungen der Nationalen Plattform Mobilität der Zukunft gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 sieben bis 10,5 Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland fahren werden. Hierfür muss die Neuzulassungsquote von Elektrofahrzeugen – abhängig von der Marktentwicklung in anderen EU-Mitgliedstaaten – etwa 40% betragen. Dieses ehrgeizige Ziel ist nur zu erreichen, wenn die Rahmenbedingungen dafür die erforderlichen Voraussetzungen schaffen, vor allem beim schnellen und flächendeckenden Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur. Hier müssen die Anstrengungen weiter intensiviert werden.

Die Implementierung eines neuen Instruments, wie die im Antrag geforderte Umwandlung der Kfz-Steuer in ein sog. „Bonus-Malus-System“, ist vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll. Die EU-Flottengrenzwerte geben für jeden Hersteller ehrgeizige Ziele vor. Eine Politik der Pönalisierung einzelner Fahrzeugklassen bei gleichzeitiger Subventionierung anderer unterstützt die Erreichung dieser Ziele nicht. Darüber hinaus ist eine über die nun von der Bundesregierung vorgesehene Steuererhöhung hinausgehende Belastung für die Verbraucher gerade in Anbetracht der krisenbedingt wirtschaftlich schwierigen Lage sowohl für viele Verbraucher als auch für Unternehmen nicht zielführend. Schließlich würde eine derartige Regelung im Ergebnis zu einer Art Zulassungssteuer führen. Eine solche Steuer stellte aber im bestehenden System der Kfz-Steuer einen Systembruch dar, der je nach Ausgestaltung rechtliche bzw. systematische Fragen dahingehend aufwerfen könnte, wieso für das Halten eines Kfz im Erstentrachtungszeitraum der Steuer das Vielfache der danach anfallenden jährlichen Steuer fällig werden sollte.

Neutraler und objektiver Kraftstoffverbrauch als Grundlage unerlässlich

Das Verbrauchsverhalten eines einzelnen Fahrers ist individuell abhängig von den persönlichen Fahr- und Umgebungsbedingungen. Eine Fahrt in der sommerlichen Po-Ebene ist nicht vergleichbar mit einer winterlichen Alpenfahrt. Auch die Anzahl der Personen ist kraftstoffverbrauchsbestimmend. Aus diesem Grund ist ein neutraler und objektiver Kraftstoffverbrauch unerlässlich, um auch den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugtypen wertfrei untereinander vergleichen zu können.

Mit der Einführung des WLTP im Jahr 2017 wurde die Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen grundlegend reformiert. Der neue Fahrzyklus WLTP ist in Bezug auf seine Fahr- und Umgebungsbedingungen repräsentativ.

Zudem ist die Kfz-Steuer ihrer Natur nach eine Rechtsverkehrsteuer und systematisch nicht darauf ausgerichtet, sich in ihrer Höhe an Verbrauchsgrößen zu orientieren.

Eine Task Force der NPM erarbeitet derzeit Vorschläge zum optimierten Nutzerverhalten von PHEV-Fahrern. Die Erkenntnisse der Expertenkommission sollten berücksichtigt werden.

Abschließend würden wir einen zügigen Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zum 7. Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz auf Basis des vorgelegten Regierungsentwurfes begrüßen, um den Verbrauchern und der Zollverwaltung Planungssicherheit zu geben.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand September 2020