

Stellungnahme

zur Öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 14. September 2020

zu den Vorlagen

Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ (BT-Drucksache 19/20794)

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Lenkungswirkung zu emissionsarmen und emissionsfreien Autos entfalten – Kfz-Steuer schnellstmöglich reformieren“ (BT-Drucksache 19/17794)

Allgemeine Bemerkungen

Der ADAC setzt sich schon seit vielen Jahren dafür ein, die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw stärker an den CO₂-Emissionen zu orientieren. Damit würde für die Verbraucher der Anreiz erhöht, beim Fahrzeugkauf stärker auf den Treibhausgas-Ausstoß zu achten. Es ist zu beachten, dass die Kraftfahrzeugsteuer, die Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) sowie andere Steuern und Abgaben schon heute über Steuersätze und steuerliche Differenzierungen starke Anreize zur Verringerung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen setzt. Ab 2021 kommt die CO₂-Bepreisung hinzu. Aus Sicht des ADAC ist es wichtig, das ambitionierte Klimaschutzziel 2030 für den Verkehrssektor in Deutschland zu erreichen und zugleich bezahlbare Mobilität zu gewährleisten.

Zum Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 19/20794)

Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen bei der Kraftfahrzeugbesteuerung von Pkw stellen aus Sicht des ADAC grundsätzlich einen vertretbaren, für einige Halter aber auch teuren Kompromiss zwischen Anreizen für mehr Klimaschutz und bezahlbarer Mobilität dar.

Es ist sachgerecht, die Umstellung ausschließlich für Neuwagen vorzunehmen, da Neuwagenkäufer bei der Kaufentscheidung die Folgekosten der Kraftfahrzeugbesteuerung berücksichtigen können, während Haltern von Bestandsfahrzeugen in der Regel nur die Wahl zwischen der Inkaufnahme höherer Kosten bei Weiterbesitz und dem Verkauf des Fahrzeuges bleiben. Außerdem kann nur für Neufahrzeuge auf eine einheitliche Datenbasis zurückgegriffen werden.

Fiskalische Zusatzbelastungen kommen auf Käufer von Neufahrzeugen mit mittleren und vor allem mit hohen CO₂-Emissionen des Neuwagens zu. Für neue Pkw mit relativ niedrigen CO₂-Emissionen von 96 bis 115 g CO₂ pro km ergeben sich keine Änderungen im Vergleich zu heute. Es ist ein gutes Signal an die Verbraucher, dass die Bundesregierung in den Gesetzentwurf zur Kraftfahrzeugsteuer einen steuerlichen Bonus für nicht-elektrische und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge mit sehr niedrigen Emissionen von bis zu 95 g CO₂ pro km aufgenommen hat.

Darüber hinaus sollten nach Auffassung des ADAC mit der Anpassung der Steuerbefreiung von batterieelektrischen Fahrzeugen die Gelegenheit genutzt werden, durch eine ähnliche, ggf. schwächere Regelung auch alternative Antriebe abseits der Elektromobilität, z.B. CNG-Fahrzeuge, stärker und vor allem öffentlichkeitswirksam zu unterstützen.

Wichtig ist auch, dass die Reform für die Gesamtheit der Pkw-Halter im Durchschnitt der nächsten Jahre aufkommensneutral durchgeführt werden soll. Ein Teil des Mehraufkommens aus höheren CO₂-Steuersätzen wird zur Finanzierung des Bonus bzw. des Kraftfahrzeugsteuervorteils für Elektromobilität, ein anderer allerdings zur Korrektur einer Fehlsystematik bei leichten Nutzfahrzeugen verwendet.

Forderungen nach einer weiteren Verschärfung des Gesetzentwurfs sieht der ADAC sehr kritisch. Denn ab 2021 kommen auf Autofahrer schon zusätzliche Belastungen durch die neue CO₂-Bepreisung zu. Ohnehin ist die Kraftfahrzeugsteuer seit September 2018 durch die Umstellung des Prüfverfahrens zur Ermittlung der CO₂-Emissionen von NEFZ auf WLTP für die meisten Pkw bereits teurer geworden.

Perspektivisch sollte die Kraftfahrzeugsteuer vollständig am CO₂-Ausstoß ausgerichtet werden, um eine optimale Lenkungswirkung zu erzielen.

Zu einzelnen Ziffern:

Art. 1 Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz (KraftStÄndG)

Nr. 1: § 3d

Die Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektroautos bis 2030 bei Erstzulassung bis 2025 ist ein richtiges Signal, das den Markthochlauf der Elektromobilität unterstützt. Daneben wäre eine Förderung auch für andere klimafreundliche Fahrzeugtechnologien wünschenswert, etwa mit Biomethan aus Abfall- und Reststoffen angetriebene CNG-Fahrzeuge.

Nr. 3: § 9 Absatz 1 Nummer 2

Mit der Einführung der gestuften CO₂-Komponente des Tarifes der Kraftfahrzeugsteuer mit exponentiell-progressiven Steuersätzen für die CO₂-Emissionen werden Pkw mit hohen Emissionen stärker besteuert. Eine noch stärkere Anhebung würde der ADAC sehr kritisch sehen. Die Umstellung des Prüfverfahrens zur Ermittlung der CO₂-Emissionen von NEFZ auf WLTP seit September 2018 schon zu höheren Belastungen führte und mit der CO₂-Bepreisung ab 2021 zusätzliche Belastungen für Autofahrer bereits gesetzlich beschlossen wurden.

Nr. 5: Neuer § 10b:

Autobesitzer mit schadstoffarmen Fahrzeugen müssen bei Zulassung bis Ende 2024 jährlich nur einen über 30 Euro hinausgehenden Betrag zahlen. Diese Regelung läuft Ende 2025 aus. Der ADAC begrüßt, dass damit ein besonderer Anreiz für Pkw mit bis zu 95 g CO₂ pro km gesetzt wird. Eine Fortführung ist rechtzeitig zu prüfen.

Nr. 9: § 18 Absatz 12 und 14

Aus Sicht des ADAC erscheint es sinnvoll, § 18 Abs. 12 KraftStG aufzuheben, da die Vorschrift nach unseren Erfahrungen bei bestimmten Fahrzeuggruppen bisher zu schwer nachvollziehbaren Entscheidungen führt. Dies gilt insbesondere, da die Beurteilung, ob ein als Lkw zugelassenes Fahrzeug bei der Kraftfahrzeugsteuer als Lkw oder Pkw eingestuft wird, regional völlig unterschiedlich vorgenommen wird.

Durch die Aufhebung werden die Grundsätze der Besteuerung transparenter, da der Fahrzeughalter nun aufgrund der Zulassung des Fahrzeugs bestimmen kann, nach welchen Grundsätzen die Kraftfahrzeugsteuer im Einzelfall zu berechnen ist.

Ergänzende Anregung

Aus Sicht des ADAC ist es zudem wünschenswert, § 5 KraftStG dahingehend zu ändern, dass die Kraftfahrzeugsteuerpflicht des Halters mit dem Zugang der Veräußerungsanzeige bei der Zulassungsstelle endet.

Zum Antrag (Bundestagsdrucksache 19/17794)

Der Antrag spricht die Entwicklung der WLTP-Werte von neuzugelassenen Pkw in Deutschland an. Im Vergleich zu 2019 sind die CO₂-Emissionswerte der im Jahr 2020 erstzugelassenen Pkw in Deutschland deutlich niedriger. Die statistischen Daten des Kraftfahrtbundesamtes für die Monate Juli und August 2020 zeigen außerdem, dass die vom Gesetzgeber beschlossenen zusätzlichen Förderungen für alternative Antriebe bisher zu höheren Zulassungszahlen bei diesen Pkw und einem Absinken des durchschnittlichen CO₂-Emissionswertes für erstzugelassene Pkw führen.

Hinsichtlich der langfristigen Entwicklung der CO₂-Emissionen des Pkw ist darauf hinzuweisen, dass die CO₂-Emissionen pro Kilometer des Pkw-Bestands in Deutschland laut Umweltbundesamt von 1995 bis 2018 um 9 Prozent gesunken sind.

Zu einzelnen Empfehlungen

Der Antrag empfiehlt, die Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer bei Pkw-Neuzulassungen hauptsächlich auf die CO₂-Prüfwerte zu beziehen, um von ihr eine effektive Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben ausgehen zu lassen.

Der ADAC setzt sich schon seit langem dafür ein, die Kraftfahrzeugsteuer vollständig an den CO₂-Emissionen auszurichten. Den vorliegenden Gesetzentwurf sieht der ADAC als Zwischenschritt auf dem Weg dorthin. Gesondert zu berücksichtigen wäre der Dieselmehrschlag zum Ausgleich der niedrigeren Energiesteuer.

Der Antrag empfiehlt, die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge durch ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer zu ersetzen, sodass rein elektrische Fahrzeuge eine Gutschrift erhalten. Diese Finanzierung soll beibehalten werden, bis eine Million rein elektrische Fahrzeuge zugelassen sind.

Aus Sicht des ADAC bietet es sich nicht an, die Kraftfahrzeugsteuer in ihrer Gesamtstruktur an einer kurzfristig angelegten Förderung auszurichten. Der Bund erzielt durch die Kraftfahrzeugsteuer bereits heute erhebliche und bis 2025 voraussichtlich auf 10 Milliarden Euro pro Jahr steigende Einnahmen¹. Die Einnahmen des Bundes aus der Kraftfahrzeugsteuer tragen dazu bei, die zeitlich befristete Kaufförderung für Elektrofahrzeuge zu finanzieren.

Der Antrag empfiehlt, die Gutschrift auch für Elektroleichtfahrzeuge zu öffnen.

Elektrische Leichtkraftfahrzeuge haben durch ihren geringen Platzbedarf und Ressourcenverbrauch Potenzial, zu einer Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation in unseren Städten beizutragen. Einer größeren Verbreitung stehen jedoch – unabhängig von der Förderkulisse – Nachteile bei der Sicherheit (z.B. beim Insassenschutz) und beim Komfort (z.B. Ausstattung, Assistenzsysteme, Wetterschutz) entgegen. Nicht zuletzt erwarten viele Nutzer eine größere Reichweite und höhere Praxistauglichkeit der Fahrzeuge.

Aus Sicht des ADAC ist daher in der Abwägung insbesondere der Verkehrssicherheit noch nicht ein Niveau erreicht, das eine generelle Förderung des Kaufs von Elektroleichtfahrzeugen nahelegt.

¹ Deutscher Bundestag, Drucksache 19/20978.

Der Antrag empfiehlt, sich auf europäischer Ebene für die Verbesserung der Messverfahren durch die Einführung eines standardisierten und vergleichbaren Testverfahrens für CO₂-Emissionen im Realbetrieb einzusetzen, um den CO₂-Ausstoß von Pkw, insbesondere von solchen mit Plug-In-Hybrid-Antrieb, und damit die Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer künftig realitätsnah erfassen zu können.

Mit WLTP wurde ein gegenüber NEFZ ein näher am realen Fahrbetrieb orientiertes Messverfahren erst kürzlich eingeführt und zur Grundlage der Kraftfahrzeugsteuerbemessung gemacht. Der ADAC Eco-Test setzt darüber hinaus noch zusätzliche Fahrtenprofile an, um Verbraucher beim Neuwagenkauf mit realitätsnahen Informationen zu begleiten.

Ab 2021 müssen alle Neufahrzeuge der Klassen M1 und N1 mit einer Einrichtung ausgestattet sein, die Daten über die für den Betrieb des Fahrzeugs verwendete Menge an Kraftstoff und/oder elektrischer Energie bestimmt, speichert und bereitstellt. Die Typengenehmigungsbehörden sollen gemäß EU-Recht diese Daten auswerten und bei Abweichungen auf eine Korrektur der Übereinstimmungsbescheinigung hinwirken. Detailregelungen sind noch nicht bekannt. Insofern sind Weiterentwicklungen der Messverfahren bereits in der Umsetzung.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin

Email: buero-berlin@adac.de