

Bundesministerium der Finanzen
Frau Colette Hercher
Referat III B 5 Kraftfahrzeug- und Luftverkehrs-
steuer

Per E-Mail: IIIB5@bmf.bund.de;

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280 351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen
Durchwahl – 12
gerd.lottsiepen@vcd.org

Berlin, 17. Januar 2017

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Stand: 13. Januar 2017

 Berlin Alexanderplatz 

 Jannowitzbrücke 

 Märkisches Museum U2 

 Märkisches Museum 147 

 Jannowitzbrücke

 Radparker: Hof, Tiefgarage

Sehr geehrte Frau Hercher, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Gesetzentwurfs und die Möglichkeit Stellung zu nehmen. Gleichwohl möchten wir unser Befremden über die extrem kurze Fristsetzung nicht verhehlen. Wenn zwischen der Einladung und der Abgabefrist kaum mehr als ein Tag liegt, gibt es kaum Gelegenheit, die Stellungnahme intern abzustimmen. Diese kurze Frist nährt die Vermutung, dass ein breites Spektrum von Stellungnahmen nicht wirklich erwünscht ist.

Sicher werden Sie verstehen, dass diese Stellungnahme kurz ausfällt.

Grundsätzlich ist nachzuvollziehen, dass die Kfz-Steuer, die teilweise nach dem CO₂-Ausstoß berechnet wird, neu geregelt werden muss, wenn der bisherige Prüfzyklus geändert wird. Allerdings wäre darüber hinaus eine grundlegende Reform der Kraftfahrzeugsteuer zeitgemäß und ein echter Beitrag zu nachhaltiger Politik. Eine solche Reform sollte auf die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die sie u.a. im Klimaschutzplan 2050 formuliert hat, abzielen. Dies halten wir für zwingend notwendig.

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt zu dem Entwurf Stellung:

Ihre Spende für den VCD
ist steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto:
Nr. 1132 917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01

Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag
ist steuerlich abzugsfähig.

Geschäftskonto:
Nr. 1132 917 800

IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00

GLS Gemeinschaftsbank eG

Zu Artikel 2 - Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetz § 18 Absatz 5

Es ist richtig, dass der Teil der Kfz-Steuer, der vom CO₂-Ausstoß abhängt, spätestens ab 01.09.2018 nach dem WLTP (worldwide harmonized light duty test procedure) berechnet wird. Der etwas realistischere WLTP soll den seit 1997 geltenden NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ablösen. Zwar werden die WLTP-Werte für neu auf den Markt gebrachte Modelle (Typzulassung) bereits ab 01.09.2017 verbindlich, für alle Neuzulassungen – inklusiv der Modelle, die bereits vorher auf dem Markt waren - aber erst ab 01.09.2018. Für die über 40 Millionen Bestandsfahrzeuge ändert sich in diesem Gesetzentwurf also nichts.

Wir regen an, dass die Bundesregierung und die zuständigen Behörden sicherstellen, dass die Zwischenphase bis zum 01.09.2018 von Autoherstellern nicht genutzt wird, die Differenz zwischen den WLTP-Werten und den NEFZ-Werten künstlich zu vergrößern. Wären Pkw in der Vergangenheit konsequent im NEFZ ohne die Nutzung von Schlupflöchern gemessen worden und den Kunden und den Steuerbehörden „ehrliche“ Verbrauchs- und CO₂-Werte kommuniziert worden, dann lägen NEFZ- und WLTP-Werte heute nah beieinander. Dafür hätte es einer wirksamen Kontrolle bei der Typzulassung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrtbundesamt (KBA) bedurft.

Entsprechend sind Forderungen abzulehnen, den Steuersatz pro Gramm CO₂ zu senken, weil der durchschnittliche WLTP-Wert aller neuzugelassenen Pkw um einige Prozent über dem NEFZ-Wert liegen wird. Der niedrige NEFZ-Wert erklärt sich aus der Nutzung von Schlupflöchern im Messverfahren und teilweise sogar, wie im Abgasskandal deutlich wurde, aus betrügerischem Vorgehen. Bei der Berechnung der CO₂-Steuer nach dem etwas realistischeren WLTP handelt es sich nicht um eine Steuererhöhung, sondern bestenfalls um den ersten Schritt einer längst überfälligen Angleichung des Steuersatzes an die Realität. Nur am Rande sei hier erwähnt, dass die Kfz-Steuer für fast alle Pkw mit Ottomotor heute niedriger ausfällt als für die deutlich schlechter ausgestatteten Pkw in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts.

Am 1. Juli 2009 wurde die Kfz-Steuer reformiert. Ein Teil der Kfz-Steuer wird seitdem nach dem CO₂-Ausstoß berechnet. Parallel dazu, also seit 2009, ist laut Berechnungen des International Council on Clean Transportation (ICCT) bei neuzugelassenen Pkw die Differenz zwischen der CO₂-Emission im Realverkehr und dem im NEFZ gemessenen Wert um mehr als 20 Prozent angestiegen. Heute liegt die durchschnittliche Abweichung bei 42 Prozent. Durch die Differenz zwischen Realität und Laborwert entgehen dem Fiskus laut Berechnungen des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) allein für den Zeitraum 2010 bis 2015 Steuereinnahmen in Höhe von 3,3 Milliarden Euro.

Wegen dieser Steuerlücke gibt es erstens dringenden Grund, den durchschnittlichen Steuersatz pro Gramm CO₂ anzuheben. Zweitens ist aus Gründen des Klimaschutzes eine stärkere Spreizung des Steuersatzes für CO₂ zielführend. Der VCD hatte - wie auch andere Umweltverbände - in der Diskussion um die Reform im Jahre 2009 je nach Höhe des CO₂-Ausstoßes unterschiedliche Steuersätze pro Gramm CO₂ gefordert. Dadurch würden Pkw mit einem hohen CO₂-Ausstoß deutlich höher belastet als heute, effiziente Fahrzeuge würden entlastet.

Zur Begründung A. Allgemeiner Teil 4. – VCD: „Mindereinnahmen drohen“

In der Tabelle auf Seite 8 werden Steuer mehr- und mindereinnahmen aufgeführt. Die volle Jahreswirkung des § 18. Abs. 5 KraftStG wird mit 110 Millionen Euro Steuer mehrereinnahmen angegeben. Diese Mehreinnahmen werden für die Jahre bis 2022 mit 105 bis 115 Millionen Euro fortgeschrieben. Unter der Annahme, dass die Zahl der Neuzulassungen etwa konstant bleibt, wird nicht oder zumindest nicht hinreichend berücksichtigt, dass sich der Antrieb bei Pkw in den nächsten Jahren stark ändern wird.

- Das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 eine Millionen Elektroautos auf die Straße zu bringen, impliziert bei dem geplanten Markthochlauf eine Neuzulassung von ca. 500.000 Elektroautos für das Jahr 2020 – mit deutlich steigender Zahl in den Folgejahren. Batterieelektrische Autos sind aber von der Kfz-Steuer befreit. Der Steuersatz für Plug-In-Hybride ist sehr niedrig. Die durch steigende Neuzulassung von E-Autos sinkenden Steuereinnahmen sind in der Tabelle nicht zu finden.
- Der Verkauf von Dieselfahrzeugen wird als Nachwirkung des Abgasskandals deutlich abnehmen. Bei kleineren Fahrzeugmodellen ist der Ausstieg der Autoindustrie aus dem Dieselantrieb abzusehen. Für Dieselfahrzeuge wird aber als Ausgleich für den niedrigeren Energiesteuersatz eine deutlich höhere Kfz-Steuer fällig. (Selbstverständlich ist die Änderung der Energiesteuersätze für Diesel und Benzin gemäß Energiesteuerrichtlinie der EU eine richtige Forderung, hier aber nicht Thema).
- Die CO₂-Grenzwertgesetzgebung der Europäischen Union wird fortgeschrieben. Durch schärfere Grenzwerte, die für den Klimaschutz unverzichtbar sind, werden der CO₂-Ausstoß und damit auch das Steueraufkommen sinken.

Die Zahlen in der Tabelle auf Seite 8 geben Anlass zu Spekulationen, dass die Bundesregierung ihre eigenen Zielsetzungen zur Einführung von E-Autos und zur Senkung des CO₂-Ausstoßes nicht ernst nimmt bzw. sie nicht bei der Fortschreibung der Steuereinnahmen berücksichtigt. Der VCD empfiehlt dringend, diese Berechnungen in Tabelle 8 zu überprüfen. Auch die drohenden Steuerausfälle sprechen für eine grundlegende Reform der Kfz-Steuer.

Schlussbemerkung:

Die Umstellung der CO₂-Messung bei Neufahrzeugen bedarf einer Anpassung im Kraftfahrzeugsteuergesetz. Darüber hinaus bieten „Steuerschluß“ durch geschönte CO₂-Werte, drohende Steuer mindereinnahmen, die Neuformulierung von Klimazielen seit der Steuerreform im Jahre 2009 sowie der bis heute ungenügende Beitrag des motorisierten Individualverkehrs zum Klimaschutz starke Argumente für eine grundlegende Reform der Kfz-Steuer.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher