

# Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen

## Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

GZ: III B 5 - S 6000/19/10012 :014 - DOK: 2019/0930377

Der ADAC dankt für die Übermittlung des Referentenentwurfs zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Nachfolgend nehmen wir zu dem Entwurf im Rahmen der – ausgesprochen kurzen – Rückäußerungsfrist wie folgt Stellung:

### Übergeordnete Bemerkungen

Die vorgesehenen Änderungen bei der Kraftfahrzeugbesteuerung von Pkw, die im Entwurf dargestellt sind, stellen grundsätzlich einen vertretbaren, für einige Halter aber auch teuren Kompromiss zwischen Anreizen für mehr Klimaschutz und bezahlbarer Mobilität dar. Fiskalische Zusatzbelastungen kommen auf Käufer von Neufahrzeugen mit mittleren und vor allem mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Neuwagens zu. Für neue Pkw mit relativ niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 115 g CO<sub>2</sub> pro km ergeben sich keine Änderungen im Vergleich zu heute. Hier stellt sich die Frage, warum kein steuerlicher Bonus für Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Emissionen unter 95 g CO<sub>2</sub> pro km vorgesehen wurden, die nicht elektrisch angetrieben werden. Diese fehlen auch für alternativen Antrieben abseits der Elektromobilität, z.B. für CNG-Fahrzeuge.

Nicht nachvollziehbar ist, dass die Reform für Pkw-Halter nicht aufkommensneutral durchgeführt werden soll. Ein wesentlicher Teil des Mehraufkommens wird zur Korrektur einer Fehlsystematik bei leichten Nutzfahrzeugen verwendet, ein anderer Teil verbleibt im Bundeshaushalt.

Die anfallenden Mehreinnahmen werden nicht nicht durch eine Entlastung von Pkw mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensiert, was der ADAC befürworten würde. Mit einer noch konsequenteren Ausrichtung der Kfz-Steuer an den CO<sub>2</sub>-Emissionen mit einer schwächeren hubraumabhängigen Komponente wäre hier noch mehr möglich.

### 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 CO<sub>2</sub>-Komponente des Tarifes der Kraftfahrzeugsteuer mit exponentiell-progressiven Steuersätzen für die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden Pkw mit hohen Emissionen stärker besteuert, ohne dass sparsame Pkw entlastet werden. Aus Sicht des ADAC sollte die

Reform der Kfz-Steuer jedoch aufkommensneutral erfolgen, zumal die Umstellung des Prüfverfahrens zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von NEFZ auf WLTP seit September 2018 schon zu höheren Belastungen führte und mit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung ab 2021 zusätzliche Belastungen für Autofahrer bereits gesetzlich beschlossen wurden.

Nr. 8: § 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 zu schwer nachvollziehbaren Entscheidungen führte. Dies gilt insbesondere, da die Beurteilung regional völlig unterschiedlich vorgenommen wurde.

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

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

Herausgeber  
ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
buero-berlin@adac.de