

Von: Thiele, Dr. Patrick <thiele.patrick@dihk.de>

Gesendet: Dienstag, 9. Juni 2020 12:00

An: Referat III B5 <III B5@bmf.bund.de>

Cc: Binding, Dirk <Binding.Dirk@dihk.de>; Bullmann, Till <Bullmann.Till@dihk.de>; Weisshaar, Malte <Weisshaar.Malte@dihk.de>

Betreff: Gesetzentwurf Kraftfahrzeugsteuergesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übermittlung des Gesetzentwurfs danken wir. Wegen der kurzen Stellungnahmefrist war eine geordnete Meinungsbildung unter Einbeziehung der Gremien nicht möglich. Der Gesetzentwurf ist Bestandteil des Klimaschutzprogramms und wird als dessen Teil vom DIHK mitgetragen. Die Anhebung ist konsequent, wenn man die CO₂-Emission in den Mittelpunkt der Energiebesteuerung stellen und das Verbraucherverhalten steuern möchte.

Grundsätzliche Einwände bestehen daher gegen den vorgelegten Gesetzentwurf nicht. Bei den Bemühungen um eine Verringerung der Treibhausgasemissionen sollte jeder Wirtschaftszweig seinen Beitrag leisten. Dies gilt auch für den Verkehr. Eine stärkere Orientierung der Kfz-Steuer an den CO₂-Emissionen kann ein geeignetes Instrument zur Verringerung der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs sein. Die Lenkungswirkung durch eine abhängig von den Emissionen in g/km gestaffelte Besteuerung ist gegenüber pauschalem Ordnungsrecht zu bevorzugen. Für eine Verhaltensänderung muss es gleichwohl Alternativen geben. Die Wahl einer Grenze von 115 g CO₂/km für zusätzliche Belastungen erscheint zu niedrig bemessen, da zumindest für bestimmte Klassen noch keine Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu attraktiven Preisen zur Verfügung stehen und selbst die emissionsärmsten Verbrennungsmotoren zusätzlich belastet würden.

Da die Regelung nur für neue Pkw gelten soll, wird zudem eine übermäßige Belastung von Haltern älterer Pkw vermieden. Dies erscheint wichtig für Gewerbetreibende, die aus wirtschaftlichen Gründen darauf angewiesen sind, ihre älteren Fahrzeuge weiterhin zu nutzen. Durch die Belastungen der Wirtschaft als Folge der Corona-Krise kommt diesem Aspekt aktuell eine besondere Bedeutung zu.

Die Umgestaltung im Interesse einer stärkeren ökologischen Lenkung sollte allerdings möglichst aufkommensneutral erfolgen. Ob dies der Fall sein wird, muss offenbleiben, da nicht absehbar ist, wie sich die Käufer neuer Pkw verhalten und welche Modelle von der Industrie in einigen Jahren angeboten werden. Eine Mehrbelastung ist daher nicht ausgeschlossen, da auch emissionsarme Pkw mittlerer Größe häufig den Wert von 115 g/km überschreiten. Eine regelmäßige Evaluierung erscheint daher geboten.

Freundliche Grüße

Dr. Patrick Thiele

Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V.

Bereich Digitale Wirtschaft, Infrastruktur, Regionalpolitik Referat Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft Breite Straße 29, 10178 Berlin Tel. 030 20308-2110

E-Mail: thiele.patrick@dihk.de