

Position

Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen für ein Siebtes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (7. KraftStÄndG)

Berlin, den 9. Juni 2020

I. Vorbemerkung

Die Kfz-Steuer entfaltet bisher nur eine geringe Lenkungswirkung, insbesondere in Bezug auf die Umweltbelastung von Fahrzeugen. Der vom Bundesfinanzministerium vorgelegte Entwurf setzt nun die Ankündigung aus dem Klimapaket 2030 um, wonach sich die Kfz-Steuer für ab dem 01.01.2021 erstmalig zugelassene Pkw deutlich stärker an den CO₂-Emissionen orientiert. Der VDA begrüßt, dass damit grundsätzlich an die bereits bestehende Systematik und ökologische Ausrichtung der Kfz-Steuer angeknüpft wird.

Durch die Stichtagsbetrachtung kommt es allerdings zu dem Effekt, dass Bestandsfahrzeuge teils steuerlich bessergestellt werden als ab dem 01.01.21 neu zugelassene Fahrzeuge mit modernster Abgastechnik. Vor diesem Hintergrund könnte es perspektivisch sinnvoll sein, zusätzlich zur CO₂-Komponente auch dem jeweiligen Schadstoffausstoß eines Fahrzeugs – anstelle des nicht mehr zeitgemäßen Hubraums – einen höheren Stellenwert einzuräumen. Damit wäre über die reine CO₂-Betrachtung hinaus zusätzlich ein Anreiz zum Erwerb von neuen Fahrzeugen mit niedrigsten Schadstoffwerten verbunden.

II. Anmerkungen im Einzelnen

1. § 3d KraftStG-E: Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Die zeitliche Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen (BEV, FCEV) begrüßen wir ausdrücklich. 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. Die steht nicht im Gleichklang 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.

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

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

3. 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.

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

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand Juni 2020