

## Stellungnahme

**zur Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 9. 2. 2009  
zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer (BT-Drucksachen 16/11741, 16/11742)  
und zu den steuerlichen Maßnahmen zur Sicherung von Beschäftigung und Stabi-  
lität in Deutschland (BT-Drucksache 16/11740)**

---

### 1. Allgemeines

Der VDA begrüßt die in den Gesetzentwürfen zum zweiten Konjunkturpaket vorgesehene Einführung einer CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer und die eingeführte Umweltprämie nachdrücklich. Im Zusammenspiel mit der bereits in Kraft getretenen Steuerbefreiung für neu angeschaffte Personenkraftwagen wird mit diesen Maßnahmen ein ganz wichtiger Beitrag zur dringend notwendigen Belebung der Inlandsnachfrage und zum Umweltschutz geleistet. Gerade von der Umweltprämie, die auf ein enormes Echo bei den Autofahrern gestoßen ist, gehen deutliche Absatzimpulse aus, die zur Sicherung von Arbeitsplätzen bei Herstellern und Zulieferern beitragen. Sie hilft auch der Umwelt. Denn der Kraftstoffverbrauch der Altfahrzeuge, die im Zusammenhang mit der Umweltprämie verschrottet werden, liegt um durchschnittlich 2 l/100 km höher als der neuer Modelle. Die Bestandserneuerung führt nicht nur zu einer deutlichen CO<sub>2</sub>-Minderung, sondern auch zu einer noch stärkeren Reduzierung der "klassischen" Schadstoffemissionen.

Mit der Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer zum 1.7. 2009 wird endlich eine bestehende Verunsicherung, die ganz wesentlich zu Kaufzurückhaltungen beigetragen hat, beseitigt. Das schafft Planungssicherheit. Die im Rahmen des Konjunkturpaketes I eingeführte befristete Kfz-Steuerbefreiung wird zudem um eine Dauermaßnahme ergänzt. Dies trägt dazu bei, den Fahrzeugbestand nachhaltig zu erneuern und verhindert, dass die Kfz-Steuerbefreiung und die Umweltprämie nur ein Strohfeuer entfachen. Mit der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer wird ein Signal für den Kauf eines kraftstoffeffizienten Fahrzeugs gesetzt und die Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen gestärkt.

Die im Zuge der Kfz-Steuerreform geplante Übertragung der Ertragshoheit und der Verwaltungskompetenz für die Kfz-Steuer von den Ländern auf den Bund darf nach Ansicht des VDA nicht dazu führen, dass der Bund einen „Freibrief“ für künftige Verschärfungen der Mobilitätsbesteuerung erhält. So erscheint das geplante Recht „sonstige auf motorisierte Verkehrsmittel bezogene Verkehrsteuern“ zu erheben, bedenklich und sollte zumindest genau konkretisiert werden.

Entschieden wendet sich der VDA dagegen, die Festlegung der Höhe der Lkw-Maut allein in den Entscheidungsbereich der Bundesregierung zu verlegen. Anstatt eine so wichtigen Frage wie die Bestimmung der Mauthöhe zu einer Art Verwaltungsakt der Regierung zu machen, sollte vor dem Hintergrund der Wirtschafts- und Finanzkrise vielmehr alles unternommen werden, das Transportgewerbe und die Hersteller von Lkw, Anhängern und Aufbauten zu entlasten. Dies könnte in der Weise geschehen, dass die zum 1. Januar 2009 erfolgte Mauterhöhung, die zu einer erheblichen Mehrbelastung der Transportunternehmen geführt hat, zumindest befristet bis zum Jahresende 2009 ausgesetzt wird.

## **2. Die Konjunkturkrise ist eine „extreme Ausnahmesituation“**

Die internationale Finanzkrise und die sich deutlich abschwächende Konjunktur haben sich negativ auf den Pkw-Absatz ausgewirkt. Mit 14,7 Mio. Fahrzeugen wurde im Jahr 2008 in Europa 8 Prozent weniger neue Pkw zugelassen, wobei sich vor allem in der zweiten Jahreshälfte die Lage dramatisch verschlechterte. In Deutschland gab es im November mit Minus 17,7 Prozent einen Negativrekord. Im Januar 2009 lagen die Pkw-Neuzulassungen mit 189.400 Pkw um 14 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Bei den Nutzfahrzeugen wurde das Vorjahresergebnis sogar um 31 Prozent unterschritten.

Man muss sehen, dass es sich bei dem drastischen Konjunkturreinbruch, von dem die Automobilindustrie besonders hart getroffen ist, nicht um eine „normale“ zyklische Schwankung handelt. Vielmehr liegt eine „extreme Ausnahmesituation“ vor, deren Ursache Finanzmarkt bedingt ist und die gesamte Weltkonjunktur erfasst.

Die Automobilindustrie sieht sich dabei mehreren großen Herausforderungen gegenüber: Nachfrageeinbruch, Kürzung der Kreditlinie, kostenintensive Entwicklung CO<sub>2</sub>-effizienter Fahrzeuge und alternativer Antriebe. Ohne staatliche Hilfen lässt sich diese

Mammutaufgabe derzeit nicht lösen, d.h. zum Erhalt von Unternehmen und zur Sicherung von Arbeitsplätzen ist eine staatliche Unterstützung unabdingbar. Mit Blick auf die notwendige Stärkung der Pkw-Nachfrage spielen die Reform der Kfz-Steuer und die Umweltprämie dabei eine ganz wichtige Rolle. Die damit einhergehende Erneuerung des Fahrzeugbestands kann zudem einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Denn je rascher die Bestandserneuerung vor sich geht, desto früher wirken sich die positiven Effekte von effizienten, klimafreundlichen Neufahrzeugen auf die Umwelt aus. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge auf deutschen Straßen liegt mittlerweile bei über 8,5 Jahren. Dieses hohe und Jahr für Jahr wachsende Durchschnittsalter sorgt für vermeidbare Emissionen. Wenn sich der Fahrzeugbestand in Deutschland allein um ein Jahr verjüngt, können 800 Mio. Liter Kraftstoff pro Jahr eingespart werden. Das entspricht 2 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich.

### **3. Umweltprämie**

*Als konjunktur- und umweltpolitische Maßnahme zur Stärkung der Pkw-Nachfrage können private Autohalter eine Umweltprämie beantragen. Voraussetzung ist, dass ein mindestens neun Jahre altes Altfahrzeug, das für mindestens ein Jahr auf den Halter zugelassen ist, verschrottet und gleichzeitig ein umweltfreundlicher Neu- oder Jahreswagen mit Abgasnorm Euro 4 oder höher gekauft und zugelassen wird. Die Umweltprämie beträgt 2500 €. Die Verschrottung des Altfahrzeuges und der Erwerb und die Zulassung des Neu- oder Jahreswagens müssen in der Zeit vom 14.1.2009 bis 31.12.2009 erfolgen. Einzelheiten zur Umweltprämie werden in einer Richtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie geregelt.*

Die Umweltprämie wird vom VDA begrüßt. Sie ist ein wichtiger und richtiger Schritt zur kurzfristigen Belebung des Automobilmarktes. Dies zeigt sich in der Praxis eindrucksvoll. Denn die Umweltprämie hat bereits wenige Tage nach dem Beschluss der Bundesregierung zu einer enormen Bewegung im Markt geführt. Das Interesse der Autofahrer ein altes Fahrzeug zu verschrotten und auf ein neues energieeffizienteres Fahrzeug umzusteigen, ist immens.

Mit dem Regierungsbeschluss zur Umweltprämie und der erzielten Einigung bei der Kfz-Steuerreform hat die Pkw-Nachfrage deutlich angezogen. Zwar unterschritten die Auftragseingänge aus dem Inland im Januar 2009 das Vorjahresvolumen noch um 13

Prozent, allerdings zeichnete sich schon in der vorletzten Januarwoche eine spürbare Trendumkehr bei den deutschen Herstellern ab. In der letzten Januarwoche konnten die deutschen Hersteller erstmals seit September 2008 wieder einen Zuwachs in der Größenordnung von 16 Prozent verbuchen. Auch die Auftragsbestände entwickeln sich nach den dramatischen Rückgängen im vierten Quartal 2008 mit einem Zuwachs von 19 Prozent gegenüber dem Dezember wieder positiver und erreichten damit in etwa wieder das Vorjahresniveau.

Damit die Umweltprämie ihre volle Wirkung entfalten kann, ist es wichtig, dass die Ausführungsbestimmungen einfach und praxisnah ausgestaltet werden. Zudem muss die Auszahlung der Prämie zügig erfolgen, damit die Autokäufer schnell von der Prämie profitieren und nicht besonders in Vorlage treten müssen. Situationsspezifische Einzelheiten sind hier noch zu klären. Unter anderem sollten Mechanismen geschaffen werden, die sicherstellen, dass Autofahrer, die wegen der Umweltprämie ein Fahrzeug verschrottet und ein Fahrzeug bestellt haben, wegen etwaiger Engpässe bei der Lieferung des Neufahrzeuges am Ende nicht leer ausgehen.

#### **4. Kfz-Steuerreform**

*Bei Personenkraftwagen, die erstmals ab dem 1.7.2009 zugelassen werden, wird die Kraftfahrzeugsteuer auf eine CO<sub>2</sub>-basierte Besteuerung mit hubraumbezogenem Sockelbetrag umgestellt. Der Hubraumsatz liegt bei 2 € für Benziner und 9,50 € für Diesel je 100 ccm Hubraum. Der CO<sub>2</sub>-Steuersatz beträgt 2 € je g/km mit einem Freibetrag von 120 g/km bis 2011, ab 2012 110 g/km und ab 2014 95 g/km. Für junge Bestandsfahrzeuge (Erstzulassung ab 5.11.2008 bis 30.6.2009) wird eine Günstigerprüfung durchgeführt. Ältere Bestandsfahrzeuge sollen ab 2013 in die neue Kfz-Steuer einbezogen werden. Für Diesel-Fahrzeuge, die vorzeitig die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, wird eine einmalige befristete Steuerbefreiung von 150 Euro gewährt.*

Die vorgeschlagene CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer erfüllt wichtige Grundanforderungen, die an die neue Kfz-Steuer zu stellen sind.

- Der Einführungszeitpunkt „1.7.2009“ stellt sicher, dass die Reform nahtlos an die durch das Konjunkturpaket I geschaffene befristete Kfz-Steuerbefreiung anknüpft. Diese vom VDA geforderte Verzahnung mit der Kfz-Steuerbefreiung verhindert, dass

eine „Planungslücke“ auftritt. Der Kunde bekommt endlich die notwendige Planungssicherheit.

- Der lineare Tarifverlauf gewährleistet die Wettbewerbsneutralität und vermeidet selektive Interventionen in den Markt. Er stellt sicher, dass jedes Gramm CO<sub>2</sub> gleich zu bewerten ist. Für die Umwelt zählt jeder eingesparte Liter Kraftstoff und jedes eingesparte Gramm CO<sub>2</sub> gleich viel – unabhängig, ob der Entstehungsort ein großes oder kleines Fahrzeug, ein Familienauto oder ein Stadtauto ist.
- Mit Einführung eines linearen Tarifverlaufs wird auch auf EU-Ebene ein wichtiges Zeichen gesetzt.
- Der Fahrzeugbestand wird in die neue Kfz-Steuer einbezogen. Dies soll allerdings erst in 2013 geschehen. In welchem Umfang und in welcher Form die Einbeziehung dann erfolgen soll, wird nicht dargelegt.
- Für junge Bestandsfahrzeuge ist eine Günstigerprüfung vorgesehen.

Mit der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer kann ein dauerhaftes und nachhaltiges Signal für den Kauf von kraftstoffeffizienten Fahrzeugen gesetzt und die Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen gestärkt werden. Man muss allerdings sehen, dass diese Signalwirkung erheblich verbessert werden kann, wenn der CO<sub>2</sub>-Steuersatz weiter gesenkt wird. Damit würde auch vermieden, dass energieeffiziente Neufahrzeuge mitunter höher besteuert würden als vergleichbare Altfahrzeuge des gleichen Segments.

## **5. Sonstiges**

Der Entwurf des Gesetzes zur Neuregelung der Kfz-Steuer enthält in Artikel 6 Änderungen des Autobahnmautgesetzes. Darin ist u. a. vorgesehen, dass die Festsetzung der Mauthöhe künftig nicht mehr an die Zustimmung des Bundesrates gebunden wäre, sondern allein von der Bundesregierung per Verordnung vorgenommen werden könnte.

Diese Änderung des Autobahnmautgesetzes bedarf unserer Ansicht nach einer vertieften Debatte und sollte nicht im Rahmen eines „Eilgesetzes“ mit Maßnahmen zur Konjunkturbelegung erfolgen. Unabhängig davon erscheint es höchst fragwürdig, wenn die Mauthöhe künftig allein von der Exekutive festgesetzt würde.

Die Änderung der Festlegung der Mauthöhe sollte aus dem Gesetzentwurf gestrichen werden. Dies würde auch Gelegenheit geben, vertieft darüber zu diskutieren, ob alternativ zur heutigen Situation die Mauthöhe künftig in einem vom Bundestag zu beschließenden Gesetz festgesetzt werden sollte.

**Fazit:** Das Konjunkturpaket II bietet insgesamt gute Ansätze, die Nachfrage nach neuen, energieeffizienteren Fahrzeugen zu stärken. Mit der Umsetzung der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer herrscht endlich Planungssicherheit. Die Umweltprämie findet einen gewaltigen Zuspruch in der Bevölkerung. Die ersten Erfolge bei der Umweltprämie lassen sich bereits jetzt in den Auftragseingängen wiederfinden.

6.2.09