

## **Besteuerung eines Kraftfahrzeugs (Besteuerung von Kraftstoffarten)**

### **1. Energiesteuern (= besteuert Energieverbrauch) = fuel tax**

#### Benzin- und Dieselfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 u. 4 EnergieStG):

- Energiesteuer für Benzin: **0,65 Euro/l.**
- Energiesteuer für Diesel: **0,47 Euro/l.**

#### Erdgasfahrzeuge (§ 2 Abs. 2 EnergieStG):

Energiesteuerermäßigung bis Ende 2018: **13,90 Euro/MWh** statt 31,80 EUR/MWh.

Mit dem Gesetzentwurf für ein „Zweites Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes“ soll die bisherige Steuerermäßigung für den Einsatz von Energieerzeugnissen in gasbetriebenen Fahrzeugen verlängert werden:

- Komprimiertes und verflüssigtes Erdgas (**CNG und LNG**): soll für **8 Jahre bis Ende 2026** verlängert und ab 2024 abschmelzend ausgestaltet werden.
- Klimaschonendes Autogas (LPG): die Energiesteuerermäßigung wird nicht verlängert.

#### Elektrofahrzeuge (§ 3 StromStG):

- Regulärer Steuersatz für Ladestrom: **20,50 Euro/MWh.**

Mit dem Gesetzentwurf für ein „Zweites Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes“ wird über § 9b Abs. 1 StromStG-E gesetzlich klargestellt, dass Ladestrom, der zu betrieblichen Zwecken durch ein Unternehmen des produzierenden Gewerbes für Zwecke der Elektromobilität verwendet wird, dem Regelsteuersatz unterliegt und nicht begünstigt ist.

Ladestrom hingegen, der von einem Unternehmen an Dritte (Mitarbeiter, Kunde, Geschäftspartner etc.) abgegeben wird, muss stromsteuerlich nicht gesondert erfasst werden (§ 1a Abs. 2 StromStDV).

#### *VDA-Bewertung:*

Der betriebsinterne Stromverbrauch zum Laden von Elektrofahrzeugen (z.B. Gabelstapler auf Werksgelände) muss somit von den Unternehmen ermittelt und nachgewiesen werden (stromsteuerlich nicht dem „betrieblichen Eigenverbrauch zuzurechnen“). Dies steht im Widerspruch zu der gesetzlichen Steuerbefreiung des Ladestroms im Betrieb (§ 3 Nr. 46 EStG, Geltung ab 2017 befristet bis 2020), so dass lohnsteuerlich auf eine gesonderte Erfassung von Ladestrommengen zur Ermittlung des geldwerten Vorteils verzichtet wird.

## **2. Kfz-Steuer (= besteuert Besitz des Fahrzeugs, unabhängig wieviel gefahren wird) = circulation tax/motor vehicle tax**

Für Pkw mit Erstzulassungsdatum gilt **seit dem 1. Juli 2009** eine CO<sub>2</sub>-orientierte Besteuerung. Auf diese Weise werden Pkw mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß steuerlich günstiger gestellt als Pkw mit einem hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Die Jahressteuer setzt sich aus einem nach dem Hubraum des Fahrzeuges orientierten Grundbetrag und einem CO<sub>2</sub>-orientierten Betrag zusammen. Neben dem Erstzulassungsdatum sind zudem folgende Parameter entscheidend: Antriebsart (Otto-, Diesel-, Wankelmotor), Hubraum (in ccm), CO<sub>2</sub>-Wert (Feld V.7 der Zulassungsbescheinigung Teil I).

### Pkw mit Otto- und Wankelmotor (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b) KraftStG):

- **2,00 Euro Grundbetrag** je 100 ccm Hubraum zuzüglich
- **2,00 Euro CO<sub>2</sub>-abhängiger Betrag** je g/km.

### Pkw mit Dieselmotor (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b) KraftStG):

- **9,50 Euro Grundbetrag** je 100 ccm Hubraum zuzüglich
- **2,00 Euro CO<sub>2</sub>-abhängiger Betrag** je g/km.

Vom CO<sub>2</sub>-Wert bleiben bei Erstzulassung ab 1. Januar 2014 **95 g/km** steuerfrei.

### Elektrofahrzeuge (§ 3d KraftStG):

Reine Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge), die ab 1.1.2016 zugelassen werden, sind **für zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit**. Erweitert wird die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auch auf technisch umgerüstete Fahrzeuge (§ 3d Abs. 4 KraftStG). Die 10jährige Kfz-Steuerbefreiung gilt für alle Fahrzeuge, die bis zum 31.12.2020 angeschafft werden. Nach Ablauf der Steuerbefreiung ermäßigt sich die zu zahlende Kfz-Steuer um 50 % (§ 9 Abs. 2 KraftStG). Hybridelektrofahrzeuge werden allerdings wie bisher nicht in die Kfz-Steuerbefreiung einbezogen.

## **3. Zulassungssteuer (= besteuert einmalig Kauf von Neufahrzeug)**

Eine Zulassungssteuer beim Kauf von Kfz gibt es in Deutschland nicht. Von Umweltorganisationen wird eine Einführung in Deutschland nach dem Vorbild von Dänemark vorgeschlagen, mit der Käufe von Neufahrzeugen einmalig belastet werden. Nach den Erfahrungen von Dänemark kann eine solche Zulassungssteuer auch zu einer Einschränkung von CO<sub>2</sub>-starken Fahrzeugen führen.