

## Stellungnahme

### **zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung steuerrechtlicher Regelungen des Maßnahmenpakets Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung – BT-Drucksache 16/10930**

---

#### **Allgemeines**

Die im Gesetz zur Umsetzung steuerrechtlicher Regelungen des Maßnahmenpaketes „Beschäftigung durch Wachstumsstärkung“ vorgesehene Kfz-Steuerbefreiung für Neufahrzeuge wird vom VDA begrüßt. Im Zusammenspiel mit weiteren Impulsmaßnahmen und Maßnahmen zur Verbesserung der Investitions- und Kreditversorgung kann die wirtschaftlich äußerst schwierige Situation auf dem automobilen Sektor verbessert werden.

Mit der befristeten Kfz-Steuerbefreiung - die Euro 4 und Euro 5/6 Kraftfahrzeuge allerdings gleich behandeln sollte - kann ein Anreiz gesetzt werden, um die Binnenkonjunktur zu beleben. Sie stellt einen wichtigen Startschuss für die Ankurbelung des Fahrzeugabsatzes, für die Stabilisierung der Konjunktur und damit für die Sicherung von Arbeitsplätzen am Standort Deutschland dar.

Die Steuerbefreiung kann allerdings nur eine Sofortmaßnahme sein, die ganz eng mit der Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer verzahnt werden muss. Die Kfz-Steuerreform muss nahtlos an die geplante Steuerbefreiung anknüpfen und zum 1.7.2009 in Kraft treten. Die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer muss jetzt gesetzestechnisch beschlossen werden, damit die Verbraucher Planungssicherheit haben. Auf keinen Fall darf es dazu kommen, dass noch über Monate hinweg eine Verunsicherung über die künftige Kfz-Besteuerung besteht oder dass die Kfz-Steuerreform durch Verschärfungen an anderer Stelle konterkariert wird. Mit der Umstellung auf eine CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer zum 1.7.2009 wird die Basis für eine effektive Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor geschaffen. Die kurzfristige Kfz-Steuerbefreiung wird zudem um eine Dauermaßnahme ergänzt, die dazu beiträgt, den Fahrzeugbestand nachhaltig zu erneuern. Mit einer klug bemessenen 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.

Auch mit der Verbesserung der steuerlichen Abschreibungsbedingungen können Impulse zur Belebung der Wirtschaft ausgelöst werden. Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen sollten allerdings verstärkt werden.

## Einzelpunkte

### Degressive Abschreibung (Artikel 1 Nr. 1)

*Für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens, die in 2009 und 2010 angeschafft oder hergestellt werden, wird eine degressive Abschreibung in Höhe von 25 Prozent eingeführt (§ 7 Abs. 2 und 3 EStG).*

Die Wiedereinführung der degressiven Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens verbessert die Rahmenbedingungen für betriebliche Investitionen. Gerade in der aktuellen Finanzmarktkrise ist es wichtig, die Liquiditätsbasis der Unternehmen zu stärken und Investitionsanreize zu setzen. Um hier eine durchschlagende Verbesserung zu erreichen, sollte die vorgeschlagene Maßnahme unserer Ansicht nach noch ausgeweitet werden. Die Befristung der degressiven Abschreibung auf zwei Jahre erscheint zu kurz bemessen. Dafür spricht auch die Tatsache, dass die degressive Abschreibung dem betrieblichen Wertverzehr eher entspricht als die lineare Abschreibung. Des Weiteren sollte der Abschreibungssatz auf 30 Prozent angehoben werden.

Außerdem sollte unserer Ansicht nach als flankierende Regelung eine Reduzierung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer für Personenkraftwagen nach der amtlichen AfA-Tabelle (AV) von 6 auf 4 Jahre vorgenommen werden. Diese Verbesserung der Abschreibungsbedingungen wäre eine wichtige stabilisierende Maßnahme, um Impulse für die Erneuerung des Fahrzeugbestandes zu geben und einen negativen Umkehreffekt bei einem etwaigen Auslaufen der degressiven AfA zu vermeiden.

### Kfz-Steuerbefreiung (Artikel 2 Nr. 7)

*Für Personenkraftwagen, die erstmals ab dem 5.11.2008 bis zum 30.6.2009 zugelassen werden, wird eine befristete Kfz-Steuerbefreiung für längstens ein Jahr eingeführt. Für Fahrzeuge, die die Euro-5- und Euro-6-Norm erfüllen, verlängert sich die Steuerbefreiung auf zwei Jahre. Fahrzeughalter, die am 5.11.2008 bereits einen besonders schadstoffarmen Personenkraftwagen der Schadstoffklasse Euro 5 oder Euro 6 fahren, sollen aus Vertrauensschutzgründen ebenfalls eine Steuerbefreiung in Anspruch nehmen können. Die Steuerbefreiung endet in jedem Fall am 30.6.2009.*

Eine befristete Kfz-Steuerbefreiung bei Anschaffung eines neuen Personenkraftwagens ist eine wichtige Maßnahme zur kurzfristigen Erneuerung des Kfz-Bestandes. Sie stellt eine Sofortmaßnahme dar, die einen Anreiz zum Umstieg auf neue klimafreundliche Fahrzeuge setzt. Denn je älter der Fahrzeugbestand ist und je langsamer die Bestandserneuerung vor sich geht, desto höher sind Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß und desto geringer sind die positiven Effekte

von effizienten, klimafreundlichen Neufahrzeugen auf die Umwelt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge auf deutschen Straßen liegt mittlerweile bei über 8,5 Jahren. Dieses hohe und Jahr für Jahr wachsende Durchschnittsalter sorgt für Mehrverbrauch. Wenn sich der Fahrzeugbestand in Deutschland allein um ein Jahr verjüngen würde, könnten 800 Mio. Liter Kraftstoff pro Jahr eingespart werden. Das entspricht 2 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich.

Der Begünstigungszeitraum 5.11.2008 bis 30.6.2009 stellt einerseits sicher, dass bereits in 2008 ein Impuls gesetzt wird, wobei es aus unserer Sicht allerdings besser ist, für alle Neufahrzeuge eine einheitliche Steuerbefreiung zu gewähren. Die enge zeitliche Begrenzung macht die Gleichstellung von Euro 4 und Euro 5 / 6 erst recht erforderlich, um negative Markteffekte zu vermeiden.

Andererseits verunsichert es die Käuferschaft, wenn nicht verbindlich festgelegt wird, wie die Kfz-Besteuerung nach dem 30.6.2009 aussehen wird. Daher muss alles unternommen werden, die Umstellung auf eine CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer bereits zum 1.7.2009 zu realisieren. Das schafft Rechtsklarheit und Rechtssicherheit.

**Fazit: Bei der geplanten befristeten Steuerbefreiung für Neufahrzeuge handelt es sich um eine kurzfristige Sofortmaßnahme. Um ein dauerhaftes und nachhaltiges Signal für den Kauf von kraftstoffeffizienten Fahrzeugen zu setzen und die Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen zu stärken, ist die Kfz-Steuer auf eine CO<sub>2</sub>-basierte Bemessungsgrundlage umzustellen. Der VDA macht dazu folgenden Vorschlag.**

### **Umstellung auf eine CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer zum 1.7.2009**

In der aktuellen Situation kommt es unserer Ansicht nach darauf an, die CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer

- umgehend zu beschließen und
- mit der geplanten Steuerbefreiung zu verzahnen, damit sie im zweiten Halbjahr 2009 Wirkung entfalten kann.

Die Umstellung der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer muss nahtlos an die geplante Steuerbefreiung anknüpfen und zum 1.7.2009 in Kraft treten. Die Reform muss unabhängig von der im Rahmen der Föderalismuskommission II erwogenen Übertragung der Kfz-Steuer auf den Bund durchgeführt werden.

## Anforderungen

- Die CO<sub>2</sub>-baiserte Kfz-Steuer muss **wettbewerbsneutral** sein. Der Steuertarif muss daher durchgehend **linear** verlaufen, wie dies auch vom ADAC vorgeschlagen wird. Eine progressive Besteuerung ist abzulehnen. Sie widerspricht dem grundsätzlichen Prinzip, dass jedes Gramm CO<sub>2</sub> gleich zu bewerten ist.
- Die neue Kfz-Steuer muss **technologieneutral** sein, d. h. unterschiedliche Technologien zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emission sollten steuerlich gleich behandelt werden.
- Die neue Kfz-Steuer muss **leicht verständlich** und administrativ gut handhabbar sein.
- Es muss sichergestellt sein, dass energieeffiziente **Neufahrzeuge deutlich besser gestellt** werden als vergleichbare Altfahrzeuge des gleichen Segments, um ein wirkungsvolles Signal zum Umstieg auf effiziente, klimafreundliche Neufahrzeuge zu setzen.
- Um dieses Ziel zu erreichen, ist die **Aufkommensneutralität aufzugeben bzw. zu strecken** und eine spürbare Nettoentlastung vorzunehmen. Der Fahrzeugbestand könnte stufenweise einbezogen werden.
- Mit der Senkung der Kfz-Steuer für Neufahrzeug wird ein klarer **Impuls** an die Verbraucher gegeben, ein effizientes und umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben.

## Ausgestaltung

Die neue CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer sollte folgende Eckpunkte aufweisen:

- **Neufahrzeuge**

Für Personenkraftwagen, die ab dem 1.7.2009 neu angeschafft werden, sollte die Kfz-Steuer nach einem neuen CO<sub>2</sub>-basierten Tarif bemessen werden. Die Höhe des Tarifs ist natürlich die entscheidende Stellschraube für den Umfang der Anreizwirkung. Eine gewisse Entlastung wird bereits mit einem Tarif von 1,80 €/je g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km erreicht. Nachdrückliche Effekte erwarten wir, wenn der Tarif geringer ausfällt, wobei wir einen Korridor zwischen 1,40 € und 1,60 €/je g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km empfehlen.

- **Linearer CO<sub>2</sub>-Steuertarif** zwischen 1,40 € und 1,60 €/je g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km.
- **CO<sub>2</sub>-Freibetrag** in Höhe von 120 g CO<sub>2</sub>/km pro Neufahrzeug.
- **Energiesteuerausgleich** für Diesel-Pkw in Höhe von 8,69 €/je 100 ccm Hubraum.

- **Bestandsfahrzeuge**

- Der Fahrzeugbestand sollte moderat in die Kfz-Steuerreform einbezogen werden.
- Die Einbeziehung des Fahrzeugbestandes sollte spätestens ab 2011 beginnen.
- Halter von jungen Bestandsfahrzeugen müssen aus Vertrauensschutzgründen zum neuen Recht optieren können, um nach den neuen Steuersätzen veranschlagt werden zu können.

Die CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer für neue Fahrzeuge, die nach dem 30.6.2009 zugelassen werden, führt im Vergleich zum geltenden Recht bei einem CO<sub>2</sub>-Freibetrag von 120 g/km und einem CO<sub>2</sub>-Steuersatz von 1,60 € (1,40 €) schätzungsweise zu Mindereinnahmen in Höhe von rd. 74 Mio. (87 Mio.) Euro in 2009 und rd. 240 Mio. (277 Mio.) Euro in 2010. Die Mindereinnahmen in den Folgejahren könnten über die Einbeziehung des Fahrzeugbestandes ausgeglichen werden. Angesichts der Vielzahl von Bestandsfahrzeugen könnte ein finanzieller Ausgleich über eine moderate Anhebung der Steuersätze für Bestandsfahrzeuge erreicht werden.

### **Umsetzung**

Die Umstellung auf die CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer für Neufahrzeuge muss zum 1.7.2009 in Kraft treten. Damit würde die Kfz-Steuerreform nahtlos an die im Rahmen des Konjunkturpakets vorgesehene befristete Steuerbefreiung für die Anschaffung von Neufahrzeugen anknüpfen.

Die Chance, die Kfz-Steuerreform jetzt auf den Weg zu bringen und somit wirkungsvolle Anreize sowohl zum Umstieg auf kraftstoffeffizientere Kraftfahrzeuge zu schaffen als auch wichtige Impulse zur notwendigen Belebung des Pkw-Marktes zu geben, darf nicht ungenutzt gelassen werden.

Frankfurt 26.11.2008