

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1

11011 Berlin

06.02.2009 vin-al
Ressort Verkehr
Tel. (089) 76 76 21 31
Fax (089) 76 76 34 24

– per E-Mail –

Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) zur öffentlichen Anhörung beim Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 09.02.2009

Geschäftszeichen PA 7 – 16/11741; 16/11742; 16/8538; 16/11740

Gerne nehmen wir zu den vorgelegten Gesetzentwürfen und dem vorgelegten Antrag Stellung. Unsere Anmerkungen konzentrieren sich auf die angestrebte Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer sowie das Programm zur Stärkung der Pkw-Nachfrage.

1. Eine CO₂-orientierte Reform der Kraftfahrzeugsteuer ist sinnvoll

Bereits in der Vergangenheit erwies sich eine eigenständige Kraftfahrzeugsteuer in Deutschland als sehr wirksames umweltpolitisches Lenkungsinstrument. Es setzt gezielt am Neuwagenkauf und damit an der für die Umweltbilanz eines Fahrzeugs langfristig ausschlaggebenden Entscheidung des Autofahrers an. Vor dem Hintergrund der weltweiten Problematik der CO₂-Emissionen kann die Kraftfahrzeugsteuer über eine geeignete Gestaltung genutzt werden, um wirksame Anreize zur Anschaffung verbrauchsreduzierter Fahrzeuge zu schaffen und zu einer Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich beizutragen. Dies ist bei der Kraftfahrzeugsteuer derzeit nicht gegeben.

2. Gesetzentwurf von CDU/CSU und SPD zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer als Kompromiss mit Lenkungswirkung

Mit der für den 01.07.2009 vorgesehenen CO₂-orientierten Reform der Kraftfahrzeugsteuer für Neufahrzeuge werden wirksame Anreize für einen Kauf von Pkw mit

geringerem Kraftstoffverbrauch und somit niedrigeren CO₂-Emissionen gesetzt. Der ADAC begrüßt diese Maßnahme. Der Gesetzentwurf greift Kernelemente aus dem erstmals bereits im Jahr 2004 der Öffentlichkeit vorgestellten detaillierten ADAC-Konzept zur Neugestaltung der Kraftfahrzeugsteuer auf. Dies gilt insbesondere für

- die grundsätzliche Ausrichtung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw an den CO₂-Emissionen,
- den linearen Steuertarif oberhalb definierter steuerfrei bleibender CO₂-Emissionen (Basismenge) und
- den Bestandsschutz für bereits zugelassene Fahrzeuge.

Der Verzicht auf die zwischenzeitlich diskutierte Begrenzung des geplanten hubraumabhängigen Sockelbetrags, die große Pkw in ungerechter und ökologisch kontraproduktiver Weise bevorzugt hätte, war ein sinnvoller und für die Akzeptanz der Reform notwendiger Schritt. Auch die Günstigerregelung für Fahrzeuge, die zwischen dem 05.11.2008 und dem 30.06.2009 neu zugelassen wurden bzw. werden, nach Ablauf der gewährten Steuerbefreiung ist als Maßnahme zur Vermeidung unerwünschter zeitlicher Nachfrageverlagerungen sinnvoll.

Mit einer Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer werden – endlich – die dringend notwendigen verlässlichen Rahmenbedingungen für potenzielle Neuwagenkäufer geschaffen. Dies trägt zu einer Stützung der Pkw-Nachfrage bei.

3. Optimierungspotenzial bei Reform der Kraftfahrzeugsteuer im Detail

Der Gesetzentwurf von CDU/CSU und SPD zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer sieht zwei Komponenten bei der Bemessung der Steuerhöhe von Pkw vor. Dabei gilt neben der ökologischen Komponente für alle Fahrzeuge unabhängig vom CO₂-Ausstoß ein hubraumabhängiger Sockelbetrag. Diese Gestaltung reduziert sowohl die Transparenz und Verständlichkeit der Neuregelung für den Steuerzahler als auch deren Lenkungswirkung. Sie verhindert, dass besonders verbrauchsarme Fahrzeuge eine Steuerbefreiung erreichen können, wie sie im ADAC-Konzept (das den notwendigen Energiesteuer ausgleich in den CO₂-Tarif integrierte) als zentrales Anreizinstrument vorgesehen war. Gleichwohl ist der hubraumabhängige Sockelbetrag einem fixen eindeutig vorzuziehen.

4. Programm zur Stärkung der Pkw-Nachfrage

Eine zeitlich befristete Prämie für die Stilllegung von Altfahrzeugen ist ein sinnvoller Baustein zur ökologischen Modernisierung des Pkw-Bestands. Die vorgesehene Begrenzung des Fördervolumens auf insgesamt 1,5 Milliarden Euro führt jedoch zwangsläufig zu unnötigen Unsicherheiten bei Käufern, die bei der Bestellung eines Fahrzeugs keine Gewissheit über die tatsächliche Gewährung der Förderung haben.

gez.
Dr. Andrea David

gez.
Jürgen Albrecht