

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Die Vorsitzende
Frau Dr. Birgit Reinemund, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin · www.vcd.org
mail@vcd.org
Fon 030/280351-0
Fax 030/280351-10

 Berlin Friedrichstraße &
 Friedrichstraße &
 Kochstraße/
Checkpoint Charlie U6 &
 Charlottenstraße M29 &
 Radparker in der Tiefgarage

Berlin, 12. Oktober 2012

Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) zur öffentlichen Anhörung am 15. Oktober 2012 zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz - VerkehrsStÄndG)“

Sehr geehrte Frau Dr. Reinemund,

vielen Dank für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Wir nehmen gerne Stellung und möchten uns dabei thematisch auf die Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beschränken.

Technologieneutrale Förderung

Der VCD hält den Ansatz des vorliegenden Gesetzentwurfes, Pkw von der Kfz-Steuer zu befreien, weil sie Elektroautos sind, für falsch. Fahrzeuge sollten nicht danach besteuert oder gefördert werden, welchen Antrieb sie haben oder welchen Energieträger sie nutzen, sondern nach der durch ihre Nutzung verursachten Wirkung auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen. Förderung sollte technologieneutral sein.

Auch für Elektroautos sollte gelten, dass sie nur dann gefördert werden, wenn sie energieeffizient sind und ihre Nutzung - inklusiv Energieerzeugung - mit einem niedrigen Ausstoß von Klimagasen verbunden ist. Ihre Energieeffizienz bemisst sich an ihrem Stromverbrauch. Berechnet man für diesen den CO₂-Ausstoß gemäß dem deutschen Kraftwerksmix, dann sind die CO₂-Emissionen der Elektroautos, die heute auf dem Markt sind, mit denen effizienter Pkw mit Verbrennungsmotor vergleichbar. Elektroautos machen nur dann Sinn, wenn sie mit regenerativ erzeugtem Strom fahren. Mit dem Ausbau der individuellen Elektromobilität sollte der benötigte

Bitte beachten Sie unsere neue Bankverbindung!

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Nr. 1132 917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01
Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.
Geschäftskonto:
Nr. 1132 917 800
IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67
BIC GENODEM1GLS
USt-IdNr. DE122271184
VR AG Charlottenburg 21177 B

Strom zusätzlich erzeugt und nicht über das EEG gefördert werden. Ansätze hierzu sind vorhanden. Da auf absehbare Zeit „grüner“ Strom nicht im Überfluss vorhanden sein wird, gibt es für ihn konkurrierende Nutzungen. Aus diesem Grund sollte die Energieeffizienz unbedingte Voraussetzung für jegliche staatliche Förderung sein.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Beschränkung der Förderung auf batterieelektrische Fahrzeuge ist nicht zielführend. Nach aktuellen Abschätzungen werden 80 bis 90 Prozent der ersten Million Elektroautos (gleichgültig, ob das Ziel 2020 oder 2022 oder noch später erreicht wird) Plug-in-Hybride sein oder mit einem Range Extender (Verbrennungsmotor als Reichweitenverlängerer) ausgestattet sein. Diese Fahrzeuge sollten nach den Vorstellungen u.a. des Bundesrates unter 50 g CO₂/km liegen, um in den Genuss einer Steuerbefreiung zu gelangen, wie sie für batterieelektrische Fahrzeuge im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehen ist. Auf diese steuerliche Gleichstellung wurde auf Wunsch der deutschen Autohersteller verzichtet. Grund für die Position der deutschen Autoindustrie ist eindeutig, dass deutsche Hersteller diese Technik zu lange vernachlässigt haben und im Vergleich zu japanischen und amerikanischen Herstellern zur Zeit nicht konkurrenzfähig sind.

Erfahrungen mit der steuerlichen Förderung von Pkw

Die Förderung von Umwelttechnik durch die Kfz-Steuer war in der Vergangenheit durchaus erfolgreich – z.B. hat sie zur beschleunigten Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit anspruchsvollen Abgasgrenzwerten beigetragen, sie hat die Einführung des geregelten Katalysators, der sich als die geeignete Technik zur Abgasreduzierung herausstellte, in Deutschland beschleunigt. Mit der Förderung sogenannter Drei- und Fünf-Liter-Autos (Fahrzeuge mit einem CO₂-Wert von maximal 90 bzw. 120 Gramm pro Kilometer) hat der Gesetzgeber in der Vergangenheit auch Fahrzeuge gefördert, die vergleichsweise wenig CO₂ emittiert und damit auch wenig Kraftstoff verbrauchten. In dieser Logik macht es Sinn, auch zukünftig solche Techniken bzw. Fahrzeuge zu fördern, die helfen, die Klimaziele, auf die sich die Bundesregierung international verpflichtet, zu erreichen.

Die steuerliche Förderung für Drei-Liter-Autos betrug bei erstmaliger Zulassung vor dem 01.01.2006 maximal 511,29 Euro (1.000 DM). Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Produktion der beiden in Deutschland produzierten Drei-Liter-Autos im Jahr 2005 zeitnah zum Auslaufen der steuerlichen Förderung eingestellt wurde. Der bis heute höchste Steuernachlass – 613,55 Euro = 1.200 DM – wurde für Diesel-Pkw gewährt, die frühzeitig den Schadstoffgrenzwert Euro 4 einhielten

Der VCD setzt sich dafür ein, dass steuerliche Förderungen oder eine direkte finanzielle Förderung für emissionsmindernde Technik grundsätzlich durch höhere Steuern für Fahrzeuge mit hohen Emissionen gegenfinanziert werden.

Höhe der vorgesehenen Förderung - reine Symbolpolitik

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Befreiung für Elektrofahrzeugen von der Kfz-Steuer für weitere fünf Jahre hat lediglich symbolischen Wert, weil sie in ihrer finanziellen Dimension äußerst bescheiden ist. Batterieelektrische Autos werden nach ihrem zulässigen Gesamtgewicht besteuert. Für einen leichten Kleinwagen mit einem Gewicht von 1.000 Kilogramm beträgt der Steuersatz (nach der zur Zeit geltenden fünfjährigen Steuerbefreiung) 28,13 Euro pro Jahr, der smart fortwo electric kommt auf 33,75 Euro, eine schwerere Limousine auf ungefähr 50 Euro pro Jahr. Also ergeben sich durch die Verlängerung der Steuerbefreiung von fünf auf zehn Jahre für den E-Auto-Besitzer Einsparungen in Höhe 140 bis 250 Euro – für den gesamten Zeitraum.

Als Beleg für den geringen Effekt der Steuerentlastung seien die Steuersätze für einige Fahrzeuge aufgeführt, die in der VCD Auto-Umweltliste gut abschneiden, also durchaus als Konkurrenzprodukte zu E-Autos angesehen werden können:

Fahrzeug	Antrieb	CO ₂ -Wert	Hubraum in ccm	Kfz-Steuer in €/a
Volkswagen eco up!	Erdgas	79	999	20
Toyota Prius	Benzin/Hybrid	89	1798	36
Polo TDI Bluemotion	Diesel	87	1198	114

Besonders deutlich wird der geringe Anreiz durch die Kfz-Steuerbefreiung, wenn man das einzige Elektroauto aus deutscher Produktion, das auf dem Markt ist mit der Basisvariante (Benziner) vergleicht.

Fahrzeug	Antrieb	CO ₂ -Wert	Preis in €	Kfz-Steuer/a	Kfz-Steuer in 10 a
Smart coupé 45 kW mhd	Benzin	97	10.275	20 bis 2013 24 ab 2014	236 Euro
Smart coupé electric drive	elektrisch	0 (NEFZ)	23.680 *	0	0

*Preis mit Batterie, alternativ kann das Fahrzeug für 18.910 € gekauft und die Batterie für 65 € pro Monat geleast werden.

Der smart coupé electric drive kostet zur Zeit über 12.000 Euro mehr als die Basisversion mit Benzinmotor. Er spart im Vergleich zu diesem 236 Euro Steuern in zehn Jahren.

Wir möchten mit diesen Zahlen keinesfalls für eine höhere Förderung batterieelektrischer Fahrzeuge werben, sondern lediglich nachweisen, dass dieser Gesetzentwurf lediglich symbolischen Charakter hat und somit als Scheinpolitik zu bezeichnen ist. Wenn es eine Förderung gibt, dann müsste sie für energieeffiziente Fahrzeuge, die bei Betrachtung der Gesamtkette wenig CO₂ emittieren, gewährt werden. Um tatsächlich eine Lenkungswirkung zu entfalten, müsste die Förderung höher ausfallen und durch eine höhere Besteuerung hochemittierender Fahrzeuge gegenfinanziert werden.

Grundsätzliche Kfz-Steuerreform – auch zur Förderung von klima- und umweltschonender Technik

Die derzeitige Ausgestaltung der Kfz-Steuer lässt aus mehreren Gründen wenig Spielraum für die finanzielle Förderung umweltverträglicher Technik. Zum einen ist die Kfz-Steuer ausgesprochen niedrig. 1954 wurde die Kfz-Steuer mit einem Regelsteuersatz von 14,40 DM pro 100 ccm Hubraum eingeführt. Heute liegt der Steuersatz für Euro 3 und Euro 4-Benziner, die vor dem 01. Juli 2009 zugelassen wurden, bei 6,75 Euro/100 ccm. Die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw ist nur deshalb höher, weil sie die zwischenzeitlich erfolgte Absenkung der Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff ausgleichen soll.

Die 2009 vorgenommene Reform der Kfz-Steuer für Neufahrzeuge, die nach CO₂-Ausstoß und Hubraum berechnet wird, greift zu kurz. Der VCD hat im Vorfeld der Bundestagsentscheidung den Entwurf „Kfz-Steuer als Klimasteuer“ vorgelegt, der eine viel stärkere Spreizung der Steuer nach

dem CO₂-Ausstoß vorschlägt. Damit könnten auch die steuerliche Förderung für Umwelttechnik deutlich höher ausfallen.

Der VCD empfiehlt, den Gesetzentwurf in seiner jetzigen Fassung abzulehnen. Die Förderung von batterieelektrischen Fahrzeugen verletzt das Prinzip der Technologieneutralität. Die Höhe der Steuerentlastung hat lediglich symbolischen Wert. Die Kfz-Steuer, aber auch die Dienstwagenbesteuerung sollten grundlegend reformiert werden. Dann können solche Fahrzeugkonzepte zielgerichteter gefördert werden, die zum Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz beitragen.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)