

Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe e.V.

zu dem

„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Versicherungssteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz – VerkehrStÄndG)“

(BT-Drucksache 17/10039)

im Besonderen zu Artikel 2 – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Vorbemerkung

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) begrüßt den Einsatz von Elektromobilität als einen möglichen Weg zur Minderung von CO₂-Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität. Die technikbezogene Förderung rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge ohne Berücksichtigung ihrer spezifischen Verbräuche bzw. Effizienz ist jedoch nicht geeignet, die gewünschte zunehmende Elektrifizierung im Verkehrssektor, einen Beitrag zum Klimaschutz sowie nachhaltige Mobilitätsstrukturen zu generieren. Die DUH empfiehlt daher eine umfassendere Reform der Kraftfahrzeug- und der damit verbundenen Dienstwagenbesteuerung sowie den Abbau von derzeit bestehenden ökologischen und fiskalischen Fehlanreizen im Verkehrsbereich.

Entwurfstext¹

Der Gesetzentwurf sieht vor, die derzeit auf Personenkraftwagen mit reinem Elektroantrieb beschränkte fünfjährige Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auf alle Fahrzeugarten auszudehnen, sofern diese rein elektrisch angetrieben werden, d.h. aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern. Die steuerliche Begünstigung von reinen Elektrofahrzeugen soll auf 10 Jahre ausgeweitet werden. Dies gilt für alle neu zugelassenen Elektrofahrzeuge, die vom 18. Mai 2011 bis zum 31. Dezember 2015 erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Fahrzeuge, die im Folgezeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 erstmals zugelassen werden, erhalten wieder eine Steuerbefreiung über fünf Jahre (KraftStG § 3d). Darüber hinaus soll zukünftig die Feststellung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Fahrzeugklassen und Aufbauarten zur Ermittlung der Bemessungsgrundlage vereinfacht werden.

¹ Siehe Begründung zu BT-Drucksache 17/10039 in BT-Drucksache 301/12, S. 13.

Bewertung der DUH

Nach Ansicht der DUH ist die vorgesehene technikbezogene Steuerbegünstigung rein elektrischer Fahrzeuge – unabhängig von Art des Fahrzeugs, Gesamtenergieverbrauch und Effizienz – nicht zielführend.

Zur ökologischen Bewertung der einzelnen Formen der Elektromobilität fehlt die Berücksichtigung der Gesamt-CO₂-Bilanz der verschiedenen Antriebstechnologien. Denn auch der Betrieb von Elektrofahrzeugen verursacht CO₂-Emissionen: Legt man den aktuellen Strommix in Deutschland zu Grunde, erzeugt eine Kilowattstunde Emissionen in Höhe von ca. 566 g CO₂.² So ist es nicht einzusehen, warum zukünftig Elektro-Sportwagen oder -SUVs mit einem spezifischen CO₂-Ausstoß von über 200 g/km ebenso gefördert werden sollen wie elektrisch betriebene Mittelklasse-Pkw oder Kleinwagen. Zumal selbst kleine Elektrofahrzeuge wie der Peugeot iOn oder der Smart fortwo Electric Drive mit Emissionen von rund 76 g bzw. 85 g CO₂ pro Kilometer nicht signifikant klimafreundlicher sind als vergleichbare spritsparende Modelle mit konventionellem Antrieb. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass die tatsächlichen Stromverbräuche und damit CO₂-Emissionen durch die in diesen Zahlen nicht berücksichtigten Lade- und Batterieverluste um 25 bis 40 Prozent höher liegen.

Die technikfixierte Ausrichtung auf reine Elektrofahrzeuge verwundert umso mehr, als diese derzeit und auch bis 2020 insbesondere aufgrund der mangelnden Reichweite sowie hohen Kosten nur für wenige Einsatzzwecke geeignet sind. Selbst im Flottenbereich zeigen die derzeitigen Modellversuche Probleme hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und extrem eingeschränkte Nutzbarkeit bei bestimmten Temperaturen/Wetterlagen. Das Ziel des „Regierungsprogramms Elektromobilität“ von 1 Mio. Bestands-Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 wird jedoch auch durch weitere steuerliche Erleichterungen nicht erreicht werden. Mittlerweile hat sich zumindest die Arbeitsebene der Bundesregierung von diesem illusorischen Ziel verabschiedet und spricht von 600.000 Elektrofahrzeugen (inkl. Hybridfahrzeugen), d.h. die reinen Elektrofahrzeuge werden selbst nach optimistischen Regierungsannahmen deutlich unter 1 % des Fahrzeugbestandes im Jahr 2020 ausmachen.

Für die überwiegende Anzahl (99 %) der bis 2020 auf unseren Straßen zugelassenen Fahrzeuge verzichtet auch diese Änderung des Kfz-Steuergesetzes auf zielführende Anreize hin zu CO₂-reduzierten und schadstoffarmen Pkw. So werden in Deutschland – im Gegensatz zu fast allen anderen Staaten in Europa – Hybridfahrzeuge nicht steuerlich gefördert. Mit Fahrzeugen wie Vollhybriden, Plug-in-Hybriden und Elektrofahrzeugen mit Range Extendern, die die EU-Zielwerte einhalten, sind Emissionsreduktionen kosteneffizient zu erreichen. Diese Fahrzeuge existieren bereits und sind hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit, Reichweite und Komfort mit Pkw konkurrenzfähig, die konventionell durch einen Verbrennungsmotor

² Vgl. Umweltbundesamt (UBA): <http://www.umweltbundesamt.de/energie/archiv/co2-strommix.pdf> (04/2012)

angetrieben werden. Hybridfahrzeuge gehören darüber hinaus seit Jahren in einschlägigen Vergleichen wie der Auto-Umweltliste des ökologischen Verkehrsclubs VCD zu den umweltfreundlichsten Pkw-Modellen.

Während andere europäische Staaten angesichts der klimapolitischen Herausforderungen fiskalische Anreize setzen, entfaltet die Pkw-Besteuerung in Deutschland gar eine antiökologische Lenkungswirkung. Dies beginnt bereits bei der pauschalen Zulassungsgebühr von nur rund 30 Euro, unabhängig von Motorisierung und Spritverbrauch. In den meisten anderen EU-Staaten fallen hingegen vier- bis sechsstelligen, in der Regel nach CO₂-Ausstoß bzw. vom Kaufpreis abgeleitete Zulassungskosten an. So betragen diese für eine Luxuslimousine (Audi A8 L mit 500 PS und 277 g CO₂/km) in den Niederlanden 49.202 Euro, in Irland 50.307 Euro und in Dänemark sogar 249.884 Euro.

Gleichzeitig fördern viele europäische Nachbarländer die Anschaffung spritsparender Modelle: Während die Zulassung eines Pkw mit mehr als 140g CO₂/km in Frankreich mit einem Malus von bis zu 3.600 Euro bestraft wird, erhalten Käufer eines spritsparenden Modells unter 105g CO₂/km einen Bonus. Für ein Hybridfahrzeug wie den Toyota Prius mit 89g CO₂/km erhält man vom französischen Staat 4.000 Euro. Auch die jährlich zu zahlenden Kfz-Steuern sind in Dänemark, Irland und den Niederlanden für Fahrzeuge mit hohem Kraftstoffverbrauch um bis zu fünf Mal höher als in Deutschland. Unternehmen in Frankreich haben darüber hinaus eine gesonderte Kfz-Steuer zu zahlen, die Modelle mit hohem CO₂-Ausstoß besonders stark belastet: Wird ein BMW 528i in Frankreich als Firmenwagen genutzt, muss das Unternehmen rund 1.830 Euro pro Jahr bezahlen – mehr als den zehnfachen Betrag, der beispielsweise für einen spritsparenden Toyota Prius fällig wäre.

Angesichts der Tatsache, dass in Deutschland rund 60 % aller Neuzulassungen auf gewerbliche Halter zurückgehen, muss insbesondere die steuerliche Behandlung von Dienst- und Firmenwagen grundlegend geändert werden. Durch die geltende steuerliche Regelung zur privaten Nutzung von Dienstwagen (sogenannte 1-Prozent-Regel) sowie die Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Betriebskosten entgehen dem deutschen Staat jährlich bis zu 5,5 Milliarden Euro.³ Bis zu 58 Prozent des Kaufpreises eines Dienstwagens werden zurückerstattet – ohne Obergrenze bei Kaufpreis und CO₂-Ausstoß: Ein hiesiges Unternehmen kann bei einem Audi A8 (277g CO₂/km) den kompletten Anschaffungspreis von 138.300 Euro steuerlich absetzen und erhält in diesem Fall über sechs Jahre bis zu 80.214 Euro zurück. Andere europäische Staaten gehen weitaus bedachter mit Steuergeldern um. Frankreich setzt beispielsweise absolute Obergrenzen auf Basis der CO₂-Emissionen. Für den oben genannten Audi A8 können Firmen nur 9.900 Euro steuerlich geltend machen. In Irland ist die Absetzbarkeit sogar noch strenger geregelt: Die Anschaffungskosten von Pkw mit CO₂-Emissionen von über 190 g/km sind überhaupt nicht steuerlich absetzbar.

³ Vgl. FiFo Köln: Steuerliche Behandlung von Firmenwagen in Deutschland (2011).

Die falsch gesetzten ökonomischen Anreize bei der Kraftfahrzeug- und Dienstwagenbesteuerung haben enorm negative Auswirkungen auf die Umwelt und mittel- bis langfristig auch auf die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands: Laut einer vom europäischen Fachverband Transport & Environment für das Jahr 2010 ermittelten Übersicht belegt Deutschland hinsichtlich des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes der Neuzulassungen im Kreis der 27 EU-Staaten einen der letzten Plätze. Nur Zypern, Bulgarien, Litauen und Estland schneiden schlechter ab. Im Gegensatz zu Dänemark und Portugal, die die Gruppe mit einem durchschnittlichen CO₂-Wert von 127 g/km anführen, lag der deutsche CO₂-Mittelwert bei neuen Pkw im Jahr 2010 bei 151 g/km.

Empfehlungen

Eine ökologisch und fiskalisch sinnvolle Reform der Kraftfahrzeug- und Dienstwagenbesteuerung ist dringend geboten. Statt punktueller Maßnahmen, die einzelne Antriebstechnologien unabhängig von ihrem tatsächlichen Energieverbrauch pauschal begünstigen und damit auch keinerlei Effizianzanreize setzen, empfiehlt die DUH die vorgesehene Änderung der Pkw-Besteuerung in Deutschland um folgende Eckpunkte zu erweitern:

1. Die bisherige pauschale Zulassungsgebühr soll durch eine sich am CO₂-Ausstoß und Fahrzeuggröße orientierende relative Zulassungsgebühr bzw. Prämie nach französischem Vorbild ersetzt werden. So würde ein besonders spritsparender Pkw – unabhängig von der verwendeten Technik – bei der Erstzulassung einmalig mit einem Bonus von bis zu 2.000 Euro gefördert und Spritschlucker mit bis zu 10.000 Euro belastet werden.
2. Bei Dienstwagen wird eine Obergrenze für die Absetzbarkeit des Anschaffungspreises von 40.000 Euro (ausgehend vom Listenpreis) eingeführt.
3. Darüber hinaus können Dienstwagen bis zu diesem Wert nur dann zu 100 Prozent steuerlich absetzbar sein, wenn das Fahrzeug weniger als 120 g CO₂/km ausstößt. Bis 140 g CO₂/km sinkt die Absetzbarkeit auf 66 Prozent, bis 160 g CO₂/km auf 33 Prozent und über 160 g CO₂/km sollten zukünftig Dienstwagen grundsätzlich nicht mehr absetzbar sein.
4. Was die steuerliche Absetzbarkeit der Betriebskosten angeht, wird eine Obergrenze in Höhe des jeweils steuerlich geltenden Pauschalbetrags (derzeit 30 Cent/km) eingeführt.

Sport- und Fun-Fahrzeuge sollten auch als Elektromobile grundsätzlich nicht als Dienstwagen deklariert werden können und auch keinesfalls für 5 bzw. 10 Jahre steuerbefreit werden.

Doch selbst wenn man den technikbezogenen Weg wählen wollte, führt die vorgesehene Einschränkung auf reine Elektrofahrzeuge in die politische Sackgasse: Diese Fahrzeuge werden bis 2020 einen Anteil an den Gesamtzulassungen von weit

unter einem Prozent haben. Anders sieht dies aus bei teilelektrifizierten Fahrzeugen (Vollhybrid-Pkw, Brennstoffzellen-Elektro-Pkw, Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit Range Extendern), die bis 2020 einen signifikant höheren Anteil an den Pkw-Zulassungen erreichen können. Eine mögliche erweiterte Definition von Elektrofahrzeugen könnte daher lauten: *„Elektrofahrzeuge sind Fahrzeuge, deren Antrieb ausschließlich oder teilweise durch Elektromotoren erfolgt, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern (Brennstoffzelle) gespeist werden oder über extern aufladbare mechanische oder elektrochemische Speicher verfügen.“*

Sinnvoll wäre schließlich, die im Schienen- und ÖPNV bereits seit Jahrzehnten ausgereifte Elektromobilität gezielt auszubauen und die vor wenigen Jahren ohne jede öffentliche Unterstützung mit den Pedelecs neu hinzugekommenen teil-elektrischen Zweiradfahrzeuge durch Anreize zum Aufbau von Ladeinfrastruktur und erleichterte Anerkennung als Dienstfahrzeuge zu unterstützen. Nutzt ein Arbeitnehmer derzeit ein Dienstrad, wird im Gegensatz zu einem Dienstwagen nicht 1 % des Listenpreises als monatlicher geldwerter Vorteil angesetzt, sondern der komplette Wert des Fahrrades. Die DUH empfiehlt daher, die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei Dienstfahrrädern jener von privat genutzten Dienstwagen anzugleichen und so die Benachteiligung dieser umweltfreundlichen Fortbewegungsart zu beseitigen.

Berlin, den 11. Oktober 2012

Jürgen Resch

Bundesgeschäftsführer
Deutsche Umwelthilfe e.V.
Hackescher Markt 4/
Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel. 030-2400867-0
Mobil: 0171-3649170
E-Mail: resch@duh.de