

Gerechtes Modell zur Umstellung der Kfz-Steuer

Keine größere Belastung für ältere Autos

Neue Kfz-Steuer

Die Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen auf den Ausstoß von CO₂ als Bemessungsgrundlage ist eine komplexe Herausforderung, die integrierte Lösungen erfordert, die ökologisch, wirtschaftlich und sozial gerecht sein müssen. Die der CO₂-Verringerung dienenden steuerlichen Maßnahmen sollen einerseits die Pkw-Hersteller zur Entwicklung und Produktion, die Käufer zur Anschaffung von geringer emittierenden Fahrzeugen motivieren.

Diese Anreize dürfen wegen der gegenwärtigen Lage der öffentlichen Finanzen allerdings zu keinen Steuerausfällen führen. Etwaigen steuerlichen Ausgleichsmaßnahmen sind gerade vor dem Hintergrund stark ansteigender Kraftstoffpreise enge Grenzen gesetzt. Überdies muss eine nationale Lösung kompatibel sein mit den bis Ende des Jahres auf europäischer Ebene zu erwartenden Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen, die gegenwärtig auch Gegenstand von bilateralen Gesprächen zwischen Deutschland und Frankreich sind.

Zur Vermeidung ineffektiver Insellösungen und zur Minimierung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem deutschen und europäischen Automobilmarkt sieht es die Bundesregierung als sinnvoll an, die weiteren Arbeiten an diesem Ziel einer CO₂-basierten Kraftfahrzeugsteuer zeitlich am Fortgang der europäischen Beratungen über CO₂-Grenzwerte und die zu ihrer Einhaltung erforderlichen Sanktionen zu.

Diskussion um mögliche Modelle

Im Dezember letzten Jahres hatte die Bundesregierung die Eckpunkte zur Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer beschlossen. Ziel ist es, die Kfz-Steuer an den Ausstoß des klimaschädlichen Kohlenstoffdioxids zu koppeln. Vier Modelle waren im April 2008 in der Diskussion.

BMF-Modell wahrt die Balance

Das Modell des Bundesfinanzministeriums will Fahrzeuge, die vor dem 31.12.2008 zugelassen wurden, wie bisher besteuern und sieht auch keine Erhöhung der hubraumbezogenen Steuersätze vor.

Lediglich Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2009 erstmals zugelassen werden, sollen nach einem neuen System versteuert werden:

Neben einem hubraumbezogenen Sockelbetrag und einem hubraumbezogenen Energiesteuerausgleich für Diesel-PKW kommt auch die Höhe des CO₂-Austoßes zum Tragen.

Der CO₂-Tarif soll durchgehend linear gestaltet sein.

Darüber hinaus ist ein CO₂-Freibetrag ebenso vorgesehen wie befristete Steuerbefreiungen für Euro-5-Fahrzeuge (Otto-Motoren) bzw. Euro-5 und Euro-6-Fahrzeuge (Diesel-Motoren).

Vorteile dieses Modells: Die Halter von älteren Pkw müssen keine höheren Kfz-Steuern zahlen. Schließlich will man nicht gerade jene finanziell belasten, die sich kein neues Auto leisten können. Stattdessen sollen mit der Einführung eines hubraumbezogenen Sockelbetrages Fahrer besonders leistungsstarker Fahrzeuge stärker belastet werden.

Durch die Berücksichtigung der Hubraumgröße ist die CO₂-Komponente bei der Berechnung der neuen KFZ-Steuer ab 2009 weniger ausgeprägt. Der BMF-Vorschlag wahrt jedoch bewusst die Balance zwischen sozialer Ausgewogenheit und ökologischer Notwendigkeit.

Auszug aus: Bundesministerium der Finanzen