



Das Institut für Wirtschaftsforschung Halle ist Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

IWH-Pressemitteilung 42/2008

SENDESPERRFRIST: 3. November 2008, 11.00 Uhr

SPERRFRIST: 3. November 2008, 11.30 Uhr

Kommentar:

Reform der Kfz-Steuer ja – aber nicht aus
konjunkturellen Gründen

Ansprechperson: Kristina van Deuverden
(Tel.: 0345/7753-735 oder 0176/53543147)

Halle (Saale), den 3. November 2008

Kleine Märkerstraße 8, 06108 Halle (Saale) Postfach 11 03 61, 06017 Halle (Saale)
Tel.: (0345) 7753-60 Fax: (0345) 7753 820 <http://www.iwh-halle.de>

Kommentar:

Reform der Kfz-Steuer ja – aber nicht aus konjunkturellen Gründen

Es wird schon lange gefordert, dass die Ertragshoheit der Kfz-Steuer von den Ländern auf den Bund übergehen sollte. Der Charme einer solchen Neugliederung läge darin, dass beide Steuerarten, die an das Führen eines Kraftfahrzeugs anknüpfen, die Kfz-Steuer und die Energiesteuer auf die Träger Benzin und Diesel, zusammengefasst würden. So könnte eine Steuer aus einem Guss erhoben werden und das Steuersystem würde vereinfacht.

Dies wäre umso vorteilhafter, wenn bedacht wird, dass die klimapolitische Diskussion den Schadstoffausstoß immer stärker in den Vordergrund stellt und internationale Verpflichtungen zur Schadstoffreduzierung eingegangen worden sind. Es liegt auf der Hand, darüber nachzudenken, wie steuerliche Instrumente diesen Zielen dienen können. Um solche Ziele möglichst effizient zu erreichen, sollte das Instrument dann am Schadstoffausstoß anknüpfen.

Die Reform der Kfz-Steuer wird allerdings zurzeit unter dem Eindruck der konjunkturellen Krise geführt. So würde eine Steuer, die bei Kauf von schadstoffarmen Neuwagen für einen bestimmten Zeitraum (zwei Jahre) entfällt, dem schwächelnden Automobilsektor helfen, denn es wird ein Anreiz zum Autoneukauf gesetzt. Die Kraftfahrzeugflotte würde sich so verjüngen und die Preise für ältere, schadstoffstärkere Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt würden temporär fallen. Aus steuerlicher Sicht wäre diese Lösung aber nur second best.

So ist es keine steuerliche Lösung aus einem Guss. Eine politische Maßnahme, die konjunkturell veranlasst ist, muss schnell und zeitgerecht beschlossen und umgesetzt werden. Die Erarbeitung einer systematischen Lösung mit einer Steuer, die den Schadstoffausstoß adäquat belastet, erfordert jedoch eine gewisse Vorbereitung. Sie hätte aber den Vorteil, dass sich die Flotte nicht nur deshalb erneuert, weil es einen Anreiz zum Neukauf gibt. Sie würde zudem eine Reallokation auf dem Gebrauchtwagenmarkt anstoßen. Wird eine höhere steuerliche Belastung pro Schadstoffausstoß – also letztlich pro gefahrenen Kilometer – beschlossen, führt dies dazu, dass diese Autos für Wenigfahrer interessant werden. Denn dem steuerlich bedingten Anstieg der Betriebskosten steht ein Rückgang der Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt entgegen, sodass es sich für Fahrzeughalter mit einer geringeren Jahresfahrleistung durchaus lohnen kann, auf ältere Fahrzeuge zurückzugreifen. Eine temporäre Steuerbefreiung für Neufahrzeuge hätte diesen zweiten Effekt nicht. Es wird eine Minimallösung – das Beibehalten der Kfz-Steuer, aber ihr temporäres Aussetzen bei neuen Fahrzeugen – angestrebt. Die Steuerausfälle dieser Minimallösung werden im Jahr 2009 vom BMF allerdings auf zwei Mrd. Euro veranschlagt, dies sind fast 25% des heutigen Steueraufkommens. Die Maximallösung wird dennoch kommen, aber erst im Jahr 2012; voraussichtlich wird dann die Steuerbelastung an den CO₂-Ausstoß geknüpft sein. Die genaue Regelung ist noch nicht bekannt. Im Jahr der Übergangsregelung 2009 erworbene Neuwagen dürften den dann definierten Anforderungen jedoch nicht entsprechen und würden vermutlich bereits drei Jahre nach ihrer Anschaffung steuerlich bestraft werden.

Steuerliche Reformmaßnahmen haben in der Regel immer auch konjunkturelle Wirkungen, und in einem Abschwung mehren sich zumeist Stimmen, die eine Steuerentlastung fordern. Dabei dürfen die vorgetragenen Aspekte aber nicht außer Acht gelassen werden, und es darf keine Second-best-Lösung gewählt werden, die das Steuersystem längerfristig prägt, noch dazu, wenn der Reformansatz als konjunkturelle Hilfe für *einen* Wirtschaftszweig, die Automobilbauer, der Öffentlichkeit vermittelt wird. Es liegt nahe, hier eine sektorale Subvention – mit all ihren negativen, verzerrenden Eigenschaften – zu sehen. Die konjunkturelle Begründung kann nicht tragen – zumal die schadstoffarmen Autos im Zeitalter der Globalisierung nicht unbedingt in Deutschland produziert werden.

Kristina van Deuverden
(Kristina.vanDeuverden@iwh-halle.de)