

van Deuverden, Kristina

**Article**

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

Wirtschaft im Wandel

**Provided in Cooperation with:**

Halle Institute for Economic Research (IWH) – Member of the Leibniz  
Association

Suggested Citation: van Deuverden, Kristina (2008) : Reform der Kfz-Steuer ja – aber nicht aus  
konjunkturellen Gründen – ein Kommentar, *Wirtschaft im Wandel*, ISSN 2194-2129, Leibniz-  
Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH), Halle (Saale), Vol. 14, Iss. 11, pp. 412

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/143671>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen  
Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle  
Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich  
machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen  
(insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten,  
gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort  
genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your  
personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial  
purposes, to exhibit the documents publicly, to make them  
publicly available on the internet, or to distribute or otherwise  
use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open  
Content Licence (especially Creative Commons Licences), you  
may exercise further usage rights as specified in the indicated  
licence.*

## 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 jene 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 Bundesministerium der Finanzen allerdings auf 1½ 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 CO<sub>2</sub>-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*)

---

\* Dieser Beitrag wurde bereits als IWH-Pressemitteilung 42/2008 am 3. November 2008 veröffentlicht. Die Regierung hat die ursprünglichen Pläne mittlerweile überarbeitet; so werden nun Neufahrzeuge, die in den kommenden acht Monaten erworben werden, von der Steuer befreit, CO<sub>2</sub>-arme sogar für zwei Jahre. Die Mitnahmeeffekte werden dennoch groß sein, die konjunkturelle Wirkung dürfte nach wie vor gering bleiben.