Bundesinnungsverband
des Kraftfahrzeughandwerks

Kfz-Handwerk

Stellungnahme

Zur Konsultation der Europäischen Kommission

Mehrwertsteuer und Kreislaufwirtschaft

Bonn, 03.11.2026

Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks
+49 (0) 228 91 27 – 113
info@biv-kfz.de

Lobbyregister: R001843
EU Transparency Register: 9381643105745-68

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen der Konsultation der Europäischen Kommission zum Thema „Mehrwertsteuer und Kreislaufwirtschaft“ Stellung nehmen zu können.

Aus Sicht des Kfz-Handwerks sind bei der geplanten Überarbeitung der Mehrwertsteuervorschriften wesentliche Aspekte zu beachten, damit die neuen Regelungen den betrieblichen Anforderungen gerecht werden. Wir bitten um Berücksichtigung unserer nachfolgenden Anmerkungen im weiteren Verfahren.

Einordnung des Vorhabens

Der BIV-Kfz begrüßt das Ziel der Europäischen Kommission, die Mehrwertsteuerrichtlinie stärker an den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft auszurichten. Das Kfz-Handwerk leistet durch Wartung, Reparatur und Instandsetzung bereits einen wesentlichen Beitrag zur Ressourcenschonung und zur Verlängerung der Nutzungsdauer von Fahrzeugen. Die Anpassung der Richtlinie sollte diese Tätigkeiten wirtschaftlich attraktiver machen und die Arbeit der Kfz-Werkstätten unterstützen. Neue steuerrechtliche Vorgaben müssen dabei rechtssicher, wirtschaftlich tragfähig und mit geringem Verwaltungsaufwand umsetzbar sein.

Gebrauchtgegenstände und wiederaufgearbeitete Waren

Die Differenzbesteuerung erhalten, Bürokratie abbauen und steuerliche Anreize für gebrauchte Ersatzteile und Reparaturen schaffen.

Aus Sicht des Kfz-Handwerks ist der Abbau steuerlicher Wettbewerbsnachteile bei gebrauchten Waren ein wichtiger Schritt. Die geplante Harmonisierung der Differenzbesteuerung sollte den Einsatz gebrauchter Ersatzteile bei Reparaturen wirtschaftlich erleichtern und den Verwaltungsaufwand reduzieren.

1. Differenzbesteuerung und Gesamtdifferenzbesteuerung

Die bestehende Differenzbesteuerung unterstützt bereits die Kreislaufwirtschaft, indem sie den Wiederverkauf gebrauchter Ersatzteile steuerlich begünstigt und deren Wiederverwendung fördert. Wir befürworten daher ihre Beibehaltung und regen zugleich an, ergänzende steuerliche Erleichterungen zu prüfen, um die wirtschaftliche Attraktivität gebrauchter Teile für Kfz-Werkstätten weiter zu stärken. Ein Ansatz zur Vereinfachung wäre, die Gesamtdifferenzbesteuerung als vereinfachtes Verfahren beizubehalten und weiterzuentwickeln. Artikel 318 der Richtlinie 2006/112/EG ermöglicht bereits eine zusammengefasste Berechnung der Handelsspanne. Diese Möglichkeit sollte im Rahmen der Harmonisierung gestärkt werden, um den Verwaltungsaufwand gegenüber der Einzelberechnung zu reduzieren. Dabei sollten die bestehenden steuerlichen Wahlmöglichkeiten nach Artikel 319 erhalten bleiben.

2. Harmonisierung und Digitalisierung

Gleichermaßen müssen die Harmonisierung und Digitalisierung der Aufzeichnungs- und Meldepflichten zu einer tatsächlichen Entlastung des Kfz-Handwerks führen. Zusätzliche Einzelnachweise und Dokumentationspflichten würden den Verwaltungsaufwand erhöhen und mögliche steuerliche Vorteile durch zusätzliche bürokratische Belastungen wieder aufzehren.

3. Definition der Gebrauchtgegenstände

Die bestehende Definition der Gebrauchtgegenstände nach Artikel 311 der Richtlinie 2006/112/EG erfasst bereits Gegenstände, die nach einer Instandsetzung erneut verwendbar sind. Eine Erweiterung der Begriffsbestimmung sollte daher nur erfolgen, wenn konkrete Abgrenzungsprobleme nachgewiesen werden und die Änderungen tatsächlich zu mehr Rechtssicherheit führen.

4. Berücksichtigung von Reparatur- und Instandsetzungsleistungen

Die Förderung der Kreislaufwirtschaft sollte sich nicht ausschließlich auf gebrauchte Ersatzteile beschränken. Auch Wartungs-, Reparatur- und Instandsetzungsleistungen tragen wesentlich zur Verlängerung der Nutzungsdauer von Fahrzeugen bei. Eine Untersuchung des Allianz Zentrums für Technik zeigt am Beispiel eines VW ID.3, dass die Instandsetzung eines beschädigten Bauteils gegenüber dem Austausch durch ein Neuteil rund 67 Prozent CO_2-Emissionen einspart. Beim Einsatz eines gebrauchten Ersatzteils beträgt die Einsparung rund 61 Prozent. [1]

Damit diese ökologischen Vorteile in der Praxis zum Tragen kommen, müssen Reparaturen auch wirtschaftlich attraktiv bleiben. Der DAT-Report 2026 zeigt, dass knapp 60 Prozent der Pkw-Halter ihr Verhalten aufgrund gestiegener Werkstattkosten verändert haben. Sie beschränken Reparaturen auf das Notwendigste, suchen günstigere Kfz-Werkstätten oder nehmen Hilfe aus dem Bekanntenkreis in Anspruch. [2] Dies verdeutlicht, wie wichtig es ist, Reparaturen durch steuerliche Maßnahmen nicht zu verteuern.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir, steuerliche Erleichterungen für gebrauchte Ersatzteile zu prüfen und Reparatur- und Instandsetzungsleistungen in Anhang III der Mehrwertsteuerrichtlinie aufzunehmen, um die Anwendung ermäßigter Mehrwertsteuersätze zu ermöglichen. Dadurch können ressourcenschonende Reparaturen sowie die Wiederverwendung gebrauchter Gegenstände wirtschaftlich attraktiver werden.

5. Berücksichtigung bestehender Regelungen

Die Mehrwertsteuerreform sollte zudem mit den Zielen der EU-Altfahrzeugverordnung 2026/1738 im Einklang stehen und den dort vorgesehenen wirtschaftlichen Anreizen zur Förderung der Wiederverwendung gebrauchter Ersatzteile nicht entgegenwirken.

Spenden statt Vernichtung brauchbarer Waren

Eine steuerliche Benachteiligung ordnungsgemäßer Entsorgungs- und Verwertungsverfahren vermeiden.

Der BIV-Kfz unterstützt das Ziel, die unnötige Vernichtung brauchbarer Waren zu vermeiden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass nicht alle gebrauchten Fahrzeugteile aufgrund ihrer technischen Beschaffenheit und sicherheitsrelevanter Anforderungen für eine Wiederverwendung geeignet sind.

Die Entsorgung und Verwertung von Fahrzeugteilen unterliegt bereits rechtlichen Vorgaben, insbesondere dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Altfahrzeugverordnung. Das bereits praktizierte Recycling nicht wiederverwendbarer Fahrzeugteile trägt zur Kreislaufwirtschaft bei, indem Rohstoffe zurückgewonnen und dem Stoffkreislauf erneut zugeführt werden. Bei der Ausgestaltung neuer steuerlicher Regelungen muss daher sichergestellt werden, dass die ordnungsgemäße Entsorgung und Verwertung nicht mit der absichtlichen Vernichtung brauchbarer Waren gleichgesetzt werden. Für Kfz-Werkstätten dürfen weder zusätzliche steuerliche Belastungen noch unverhältnismäßige Prüf-, Nachweis- und Dokumentationspflichten entstehen.

Quellenverzeichnis:
[1] Costigan, R. I., Ecker, M. & Behl, T. (2025): Repair, Reuse or Replace: The role of reclaimed vehicle parts in reducing carbon emissions in vehicle repair. AZT Automotive GmbH – Allianz Center for Technology, Ismaning, S. 5.
[2] Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) (2026): DAT Report 2026 – Kurzbericht, S. 24.

Ansprechpartner: Kevin Schmitz
Bereich: Werkstätten und Technik
+49 (0) 228 91 27 – 207
schmitz@biv-kfz.de

Herausgeber:
Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks
+49 (0) 228 91 27 – 113
info@biv-kfz.de

Lobbyregister: R001843
EU Transparency Register: 9381643105745-68

Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV-Kfz) vertritt die Interessen von rund 27.770 Kfz-Werkstätten mit etwa 322.020 Beschäftigten. Als Interessenvertretung des Kfz-Handwerks vereint er 14 Landesverbände mit 236 Kfz-Innungen und steht damit für einen bedeutenden Teil der deutschen Kfz-Branche. Die vertretenen Betriebe sind insbesondere in der Wartung, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen tätig.