

## **Antrag**

**der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Anja Hajduk, Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Matthias Gastel, Lisa Badum, Katharina Dröge, Sven-Christian Kindler, Beate Müller-Gemmeke, Christian Kühn (Tübingen), Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Lenkungswirkung zu emissionsarmen und emissionsfreien Autos entfalten – Kfz-Steuer schnellstmöglich reformieren**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Trotz Klimakrise hält die Nachfrage nach verbrauchsstarken und immer höher motorisierten Autos in Deutschland an. Während Anfang 2019 mehr als 5,5 Millionen oftmals spritschluckende SUV und Geländewagen auf Deutschlands Straßen unterwegs waren, waren es gleichzeitig gerade einmal 83.000 abgasfreie reine Elektroautos. Auch die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu zugelassenen Pkw in Deutschland steigen seit 2016 wieder an. Dabei müssen aber insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr reduziert werden, wenn die von der Bundesregierung formulierten Klimaschutzziele eingehalten werden sollen. Bislang liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors jedoch noch genauso hoch wie im Vergleichsjahr 1990.

Die Gründe für diese Fehlentwicklungen im Pkw-Markt liegen auch in der unzureichenden Gestaltung der Kfz-Steuer. Obwohl es das ausdrückliche Ziel der Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer im Jahr 2009 war, mit der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Komponente einen finanziellen Anreiz für den Kauf von Pkw mit geringen Kraftstoffverbräuchen zu schaffen und so eine Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu erreichen, entfaltet die Kfz-Steuer bis heute eine viel zu schwache Lenkungswirkung. Denn sie besteuert weiterhin in erster Linie Hubraumgröße und Antriebsart und erst nachrangig die CO<sub>2</sub>-Emissionen, zumal die Komponente nur bei Emissionen von mehr als 95 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer greift. Um die Emissionen im Straßenverkehr zu reduzieren, muss aber der CO<sub>2</sub>-Ausstoß zur maßgeblichen Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer werden.

Zwar hat die Bundesregierung die Reformbedürftigkeit der Kfz-Steuer erkannt und eine Reform zum 1. Januar 2021 angekündigt, in der die Kfz-Steuer für Neuwagen stärker an den CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerichtet werden soll, so dass von ihr eine Lenkungswirkung zu emissionsarmen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen ausgehen soll (vgl. Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, S. 77). Den angekündigten Gesetzentwurf hat die Bundesregierung bislang aber nicht vorgelegt. Stattdessen verharren die Regierungsfaktionen offenbar

im Streit: Während Bundesumweltministerin Svenja Schulze mit einer Bonus-Malus-Regelung eine weitergehende Reform fordert, stellen Teile der Regierungsfractionen die gesamte Reform öffentlich in Frage (vgl. [https://rp-online.de/politik/deutschland/schulze-will-autos-mit-hohem-spritverbrauch-teurer-machen\\_aid-48708773](https://rp-online.de/politik/deutschland/schulze-will-autos-mit-hohem-spritverbrauch-teurer-machen_aid-48708773)).

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr müssen endlich sinken. Die Bundesregierung darf eine klimafreundliche Umgestaltung der Kfz-Steuer nicht weiter blockieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ihren Beschluss zur Anpassung der Kfz-Steuer aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zur Umsetzung der Klimaschutzziele 2050 schnellstmöglich umzusetzen und deshalb einen Gesetzentwurf zur Reform der Kfz-Steuer vorzulegen, der vorsieht, die Bemessungsgrundlage der Steuer hauptsächlich auf die CO<sub>2</sub>-Prüfwerte pro Kilometer zu beziehen, so dass sich die Kfz-Steuer bei Pkw-Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2021 maßgeblich an den CO<sub>2</sub>-Emissionen ausrichtet und von ihr eine effektive Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben ausgeht;
2. die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge durch ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer zu ersetzen, sodass rein elektrische Fahrzeuge eine Gutschrift erhalten, während Spritschlucker stärker an ihren ökologischen Kosten beteiligt werden, die Gutschrift im Gegensatz zur Kaufprämie auch für Elektroleichtfahrzeuge zu öffnen und diese Finanzierung beizubehalten, bis eine Million reine Elektrofahrzeuge zugelassen sind;
3. sich auf europäischer Ebene für die Verbesserung der Messverfahren durch die Einführung eines standardisierten und vergleichbaren Testverfahrens für CO<sub>2</sub>-Emissionen im Realbetrieb einzusetzen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw, insbesondere von solchen mit Plug-In-Hybrid-Antrieb, und damit die Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer künftig realitätsnah erfassen zu können.

Berlin, den 10. März 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**