

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, Oliver Krischer, Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Dieter Janecek, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ökologische Lenkungswirkung der geplanten Kfz-Steuerreform

Die Nachfrage nach großen, schweren und leistungsstarken Pkw mit hohem Spritverbrauch wie zum Beispiel SUV hält weiter an. Die Internationale Energieagentur (IEA) kam in einer Untersuchung aus dem Jahr 2019 zu dem Ergebnis, dass das Wachstum in diesem Bereich die weltweiten CO₂-Emissionen stärker erhöht als der Flugverkehr oder der Lkw-Verkehr. In Summe werden somit laut IEA alle Effizienzgewinne in anderen Bereichen des Pkw-Verkehrs wieder zunichte gemacht. Abgasfreie Alternativen können diesen Trend noch nicht umkehren, denn bisher sind nur knapp 137 000 reine E-Autos zugelassen (vgl. KBA, Pressemitteilung Nummer 6/2020 – Der Fahrzeugbestand am 1. Januar 2020). Daher ist es nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht verwunderlich, dass der Verkehrssektor mit einem Anteil von 20 Prozent (2019) noch immer zu den größten CO₂-Emittenten in Deutschland gehört (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-gingen-2019-um-63-prozent>). Dabei macht der Straßenverkehr den Löwenanteil der Verkehrsemissionen aus (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-verkehr>).

Um die Pariser Klimaschutzziele zu erreichen, ist es dringend notwendig, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Deswegen hat sich die Bundesregierung bereits im Klimaschutzprogramm 2030 von Oktober 2019 dafür ausgesprochen, die Kfz-Steuer zu reformieren und stärker an den CO₂-Emissionen auszurichten. Einen entsprechenden Gesetzentwurf hat die Bundesregierung jedoch erst im Rahmen der umfassenden steuerlichen Änderungen angesichts der Corona-Pandemie am 12. Juni 2020 beschlossen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/20978). Mit dieser Kfz-Steuerreform möchte die Bundesregierung einen Beitrag dazu leisten, ihr Ziel zu erreichen, ca. 7 bis 10 Millionen Elektrofahrzeuge bis 2030 in Deutschland zuzulassen und den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 um 40 bis 42 Prozent zu senken (vgl. ebd., S. 1–2). Zu diesem Zweck soll u. a. die CO₂-Komponente in fünf gleichmäßigen CO₂-Stufen zwischen 95 und 195 g CO₂/km mit progressiv gestaffelten Steuersätzen zwischen 2 und 4 Euro pro g CO₂/km ausgestaltet werden. Pkw bis 95 g CO₂/km erhalten eine maximal fünfjährige Steuerermäßigung von 30 Euro/Jahr. Gleichzeitig soll die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektroautos bis maximal 2030 verlängert werden und gilt für Erstzulassungen bis 31. Dezember 2025.

Allerdings zweifeln die Fragestellerinnen und Fragesteller an der Wirksamkeit des Gesetzentwurfs. Es ist fraglich, ob und inwiefern die geplante Reform tatsächlich eine Trendwende bei den Neuwagenkäufen herbeiführen und damit die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr auf ein Niveau senken kann, das den Zielen des Pariser Klimaabkommens entspricht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie hat sich der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich seit 2015 in Deutschland entwickelt (bitte pro Jahr angeben)?
b) Welchen Anteil daran hatte der Straßenverkehr (bitte pro Jahr angeben)?
c) Welchen Anteil daran hatte der Pkw-Verkehr (bitte pro Jahr angeben)?
2. a) Wie wird sich der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich nach Einschätzung der Bundesregierung nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform entwickeln (bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
b) Welchen Anteil daran wird der Straßenverkehr nach Einschätzung der Bundesregierung nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform haben (bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
c) Welchen Anteil daran wird der Pkw-Verkehr nach Einschätzung der Bundesregierung nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform haben (bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
3. a) Wie hoch war der CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte in Deutschland 2019?
b) Wie wird sich der CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte in Deutschland nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform nach Einschätzung der Bundesregierung entwickeln (bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
4. a) Wie hoch war der CO₂-Ausstoß der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland 2019?
b) Wie wird sich der CO₂-Ausstoß der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform nach Einschätzung der Bundesregierung entwickeln (bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
5. In welchem Maße wird die Kfz-Steuerreform dazu beitragen, das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich bis 2030 um 40 bis 42 Prozent zu senken?
6. Aus welchen Gründen hält die Bundesregierung an der Hubraumkomponente fest, die keine ökologische Aussagekraft besitzt?

7. Wie viele im Jahr 2019 neu zugelassene Pkw (bitte jeweils in absoluten Zahlen und in Relation zu den gesamten Pkw-Neuzulassungen angeben) hatten einen CO₂-Prüfwert von
 - a) unter 95 g/km (ohne reine Elektroautos)?
 - b) über 95 g/km bis zu 115 g/km?
 - c) über 115 g/km bis zu 135 g/km?
 - d) über 135 g/km bis zu 155 g/km?
 - e) über 155 g/km bis zu 175 g/km?
 - f) über 175 g/km bis zu 195 g/km?
 - g) über 195 g/km?
8. Wie hoch war die durchschnittliche jährliche Kfz-Steuerhöhe für Pkw in den in Frage 7a bis 7g abgefragten CO₂-Stufen für Neuzulassungen (bitte nach Dieselmotoren und Ottomotoren aufschlüsseln)?
9. Wie hoch wäre die durchschnittliche jährliche Kfz-Steuerhöhe für Pkw in den in Frage 7a bis 7g abgefragten CO₂-Stufen für Neuzulassungen nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform nach Berechnung der Bundesregierung?
10. Wie werden sich die Pkw-Neuzulassungen in den in der Frage 7a bis 7g abgefragten CO₂-Stufen nach Einschätzung der Bundesregierung nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform entwickeln (bitte jeweils in absoluten Zahlen und in Relation zu den gesamten Pkw-Neuzulassungen angeben, und bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
11. Welche Antriebsarten beinhaltet die Zielsetzung der Bundesregierung von 7 bis 10 Millionen Elektroautos bis 2030?
12.
 - a) Wie hat sich die Zahl der neuzugelassenen Elektroautos (Definition gemäß der Zielsetzung von 7 bis 10 Millionen Elektroautos bis 2030) in Deutschland seit 2015 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Relation zur Anzahl der gesamten neuzugelassenen Pkw angeben, bitte nach Antriebsarten und nach Jahren aufschlüsseln)?
 - b) Wie wird sich die Zahl der neuzugelassenen Elektroautos in Deutschland nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030, mit dem die Bundesregierung das Ziel verfolgt, dass bis 2030 7 bis 10 Millionen Elektroautos in Deutschland zugelassen sind, nach Einschätzung der Bundesregierung gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform entwickeln (bitte in absoluten Zahlen und in Relation zur Anzahl der gesamten neuzugelassenen Pkw angeben, bitte nach Antriebsarten, und bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
13.
 - a) Welche Antriebsarten und Pkw-Segmente werden nach Einschätzung der Bundesregierung auf welche Weise von der „Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Personenkraftwagen“ (neuer § 10b KraftStG) profitieren, wonach sich für Pkw mit CO₂-Prüfwerten bis 95 g/km, die zwischen dem Tag des Kabinettsbeschluss und dem 31. Dezember 2024 erstmals zugelassen werden, die jeweilige Jahressteuer für max. fünf Jahre um 30 Euro pro Jahr reduziert (bitte nach Antriebsarten und Pkw-Segmenten aufschlüsseln)?

- b) Wie hat sich die Zahl der neu zugelassenen Pkw in den in Frage 13a genannten Antriebsarten und Segmenten seit 2015 entwickelt (bitte nach Antriebsarten und Pkw-Segmenten aufschlüsseln, und bitte pro Jahr angeben)?
- c) Wie wird sich die Zahl der neuzugelassenen Pkw in den in Frage 13a genannten Antriebsarten und Segmenten nach Einschätzung der Bundesregierung nach Inkrafttreten der Regelung bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung dieser Regelung entwickeln (bitte nach Antriebsarten und Pkw-Segmenten aufschlüsseln, und bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
14. a) Wie viele leichte Nutzfahrzeuge, die unter die Sonderregelung § 18 Absatz 12 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) fallen, wurden seit 2015 in Deutschland neu zugelassen (bitte nach Neuzulassung durch private und gewerbliche Halter aufschlüsseln, und bitte pro Jahr angeben)?
- b) Mit wie vielen Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen, die unter die Sonderregelung § 18 Absatz 12 KraftStG fallen und künftig von der Aufhebung der Sonderregelung profitieren sollen, rechnet die Bundesregierung nach Inkrafttreten der Kfz-Steuerreform bis 2030 gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform (bitte nach Neuzulassung durch private und gewerbliche Halter aufschlüsseln, und bitte, falls möglich, jeweils für die Jahre 2021 bis 2030 angeben)?
15. a) Wie hat sich das Kfz-Steueraufkommen seit 2015 entwickelt (bitte pro Jahr angeben)?
- b) Wie wird sich das Kfz-Steueraufkommen bis 2030 nach Berechnung der Bundesregierung entwickeln gegenüber einem Szenario ohne Einführung der Kfz-Steuerreform (bitte pro Jahr angeben)?
16. a) In welchem Jahr rechnet die Bundesregierung mit dem Austausch der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland, sodass die geplanten Änderungen der Kfz-Steuer für alle zugelassenen Pkw greifen, die keiner Vergünstigung oder Befreiung unterliegen, angesichts der Tatsache, dass sich die Kfz-Steuerreform ausschließlich auf Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2021 bezieht?
- b) Inwiefern befürchtet die Bundesregierung, dass die geplanten Änderungen bei der Kfz-Steuer, die sich ausschließlich auf Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2021 beschränken, den Flottenaustausch eher aufhalten als beschleunigen (bitte begründen)?
17. Plant die Bundesregierung, die bestehenden Steuervergünstigungen und Steuerbefreiungen bei der Kfz-Steuer zu überprüfen, beispielsweise § 9 Absatz 4 KraftStG, der für „Oldtimer“ einen pauschalen Kfz-Steuersatz von 191,73 Euro pro Jahr festlegt, unabhängig von den CO₂-Emissionen?
- a) Wenn ja, welche Steuervergünstigungen und Steuerbefreiungen werden überprüft, und wann legt die Bundesregierung einen entsprechenden Gesetzentwurf vor?
- b) Wenn nein, warum nicht?
18. Plant die Bundesregierung eine CO₂-abhängige Reform der Kfz-Steuer auch für andere Fahrzeugklassen (Nutzfahrzeuge und Krafträder)?
- a) Wenn ja, wie soll diese aussehen, und wann legt die Bundesregierung einen entsprechend Gesetzentwurf vor?
- b) Wenn nein, warum nicht?

19. Welchen Anteil hatten Pkw-Neuzulassungen an allen Kraftfahrzeug-Neuzulassungen im Jahr 2019?
20. Beabsichtigt die Bundesregierung, bei der angekündigten Evaluierung der Reform fünf Jahre nach Inkrafttreten lediglich die 7. Änderung des Kfz-Steuergesetzes von 2020 oder das gesamte Kfz-Steuergesetz auf die umwelt- und klimaschonende Wirkung zu überprüfen (bitte begründen)?

Berlin, den 28. Juli 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

