

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 19/20978 –**

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem

Um den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens gerecht zu werden, hat die Bundesregierung in ihrem Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen, die Kraftfahrzeugsteuer stärker an CO₂-Emissionen auszurichten. Ein wesentlicher Teil ist dabei die Förderung der Elektromobilität.

Darüber hinaus besteht aus datenschutzrechtlichen Gründen gesetzlicher Anpassungsbedarf hinsichtlich der Zulassungsvoraussetzungen für steuerbefreite reine Elektrofahrzeuge sowie weiterer Regelungsbedarf infolge der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH).

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Das Änderungsgesetz sieht u. a. vor:

- stärkere Gewichtung der CO₂-Prüfwerte im Steuertarif für erstzugelassene Pkw und befristete Begünstigung besonders emissionsreduzierter Pkw,
- Verlängerung des Erstzulassungszeitraumes für die Gewährung der zehnjährigen Steuerbefreiung reiner Elektrofahrzeuge,
- Verzicht auf die obligatorische Abgabe einer Einzugsermächtigung bei Zulassung reiner Elektrofahrzeuge im Zeitraum der Steuerbefreiung,
- Aufhebung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG),
- Aufhebung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Vorschriften, die infolge der Rechtsprechung des EuGH vom 18. Juni 2019 (C-591/17) zur Infrastrukturabgabe für Pkw und Wohnmobile nicht mehr in Kraft treten können.

Das Gesetz soll einen Beitrag dazu leisten, das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, dass bis zum Jahr 2030 in Deutschland sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein werden. Zudem soll mit dem Gesetz erreicht werden, die CO₂-Reduktion bis 2030 mit weiteren steuerlichen Maßnahmen zu flankieren und gleichzeitig ausgewogen zu gestalten. Beim nächsten neuen Pkw soll die Wahl auf ein Produkt fallen, das dem individuellen Bedarf entspricht und zugleich ein weniger klimaschädliches CO₂-Emissionspotenzial besitzt.

Darüber hinaus empfiehlt der Finanzausschuss folgende Änderung am Gesetzentwurf:

- redaktionelle Anpassung des § 12 KraftStG aufgrund der Einfügung des neuen § 10b KraftStG.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Die CO₂-Komponente des Tarifes der Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassene Pkw könnte mit noch höheren Steuersätzen bezogen auf die verkehrsrechtlichen CO₂-Prüfwerte ausgestaltet werden. Ziel ist es jedoch, Klimaschutz sowie bezahlbare und sozial gerechte Mobilität vereinbar zu gestalten. Zu berücksichtigen ist auch, dass es sich beim Steuergegenstand nicht um reale CO₂-Emissionen handelt, die linear von realem Kraftstoffverbrauch abhängen, sondern standardisiert ermittelte theoretische CO₂-Emissionspotenziale.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr-/mindereinnahmen (–) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	volle Jahreswirkung ¹⁾	Kassenjahr					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Insgesamt	- 50	- 5	- 105	- 15	25	45	55
Bund	- 50	- 5	- 105	- 15	25	45	55
Länder	-	-	-	-	-	-	
Gemeinden	-	-	-	-	-	-	

¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Darüber hinaus entstehen bei der Zollverwaltung und dem Informationstechnikzentrum Bund (ITZBund) folgende Ausgabenbedarfe:

	2020	2021	2022	2023
	in Mio. Euro			
Zollverwaltung	- 1,8	0,5	0	0
ITZBund	0	1,2	1,2	0,4
Summe	1,8	1,7	1,2	0,4

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 08 ausgeglichen werden.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Der Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger reduziert sich aufgrund des Wegfalls der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 KraftStG in geringem Ausmaß. Bisher in Zweifelsfällen notwendige Fahrzeugvorführungen sowie die bislang relativ hohe Anzahl an Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft reduziert sich aufgrund des Wegfalls der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 KraftStG in geringem Ausmaß. Bisher in Zweifelsfällen notwendige Fahrzeugvorführungen sowie die bislang relativ hohe Anzahl an Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Umsetzung des neuen Steuertarifs nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c und die Umsetzung des § 10b KraftStG sowie die Aufhebung des § 18 Absatz 12 KraftStG entsteht der Zollverwaltung einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 2,4 Mio. Euro.

Durch die Aufhebung des § 18 Absatz 12 KraftStG vermindert sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung um rd. 1,03 Mio. Euro.

Durch den neuen Steuertarif nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c KraftStG erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung um rd. 0,95 Mio. Euro.

Auf Seiten des ITZBund fällt ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 1,8 Mio. Euro an. Außerdem erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand beim ITZBund um 0,4 Mio. Euro (291 000 Euro Personalmehrkosten sowie 20 000 Euro Sachkosten).

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen für neue Pkw höhere Kosten, soweit die Fahrzeuge einen CO₂-Prüfwert von mehr als 115 g/km aufweisen.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/20978 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Nach Artikel 1 Nummer 5 wird folgende Nummer 5a eingefügt:

„5a. In § 12 Absatz 2 Nummer 2 wird die Angabe „(§ 10a)“ durch die Angabe „(§§ 10a und 10b)“ ersetzt.“

Berlin, den 16. September 2020

Der Finanzausschuss

Katja Hessel
Vorsitzende

Dr. Hermann-Josef Tebroke
Berichterstatter

Stefan Schmidt
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Dr. Hermann-Josef Tebroke und Stefan Schmidt

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/20978** in seiner 172. Sitzung am 9. September 2020 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist darüber hinaus nach § 96 GO-BT beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Der Gesetzentwurf sieht vor:

- Einführung einer gleichmäßig gestuften CO₂-Komponente des Tarifes der Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassene Pkw mit exponentiell-progressiven Steuersätzen bezogen auf die verkehrsrechtlichen CO₂-Prüfwerte und befristete Begünstigung besonders emissionsreduzierter Pkw,
- Verlängerung des Erstzulassungszeitraumes für die Gewährung der befristeten Steuerbefreiung reiner Elektrofahrzeuge bis 2025 und Begrenzung der Dauer der Steuerbefreiung bis längstens Ende 2030,
- Verzicht auf die obligatorische Abgabe einer Einzugsermächtigung bei Zulassung reiner Elektrofahrzeuge im Zeitraum der Steuerbefreiung,
- Aufhebung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG,
- Aufhebung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Vorschriften, die infolge der Rechtsprechung des EuGH vom 18. Juni 2019 (C-591/17) zur Unvereinbarkeit der Infrastrukturabgabe für Pkw und Wohnmobile mit dem Unionsrecht nicht in Kraft getreten sind und nicht mehr in Kraft treten können.

Das Gesetz soll einen Beitrag dazu leisten, das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, dass bis zum Jahr 2030 in Deutschland 7 bis 10 Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein werden. Zudem soll mit dem Gesetz erreicht werden, die CO₂-Reduktion bis 2030 mit weiteren steuerlichen Maßnahmen zu flankieren und gleichzeitig ausgewogen zu gestalten. Beim nächsten neuen Pkw soll die Wahl auf ein Produkt fallen, das dem individuellen Bedarf entspricht und zugleich ein weniger klimaschädliches CO₂-Emissionspotenzial besitzt.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 95. Sitzung am 14. September 2020 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/20978 durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)
2. BDZ Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft
3. Bund der Steuerzahler Deutschland e. V.
4. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
5. Hechtner, Prof. Dr. Frank, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
6. Söllner, Prof. Dr. Fritz, Technische Universität Ilmenau

7. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
8. Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 71. Sitzung am 16. September 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 83. Sitzung am 16. September 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 82. Sitzung am 16. September 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 51. Sitzung am 1. Juli 2020 mit dem Gesetzentwurf befasst. Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs sei gegeben. Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung sei plausibel. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/20978 in seiner 86. Sitzung am 1. Juli 2020 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 14. September 2020 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 96. Sitzung am 16. September 2020 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/20978 in geänderter Fassung.

Beratung:

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** betonen, der Gesetzentwurf stelle einen weiteren wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung dar. Neben der Abschaffung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) gehe es insbesondere darum, die Kraftfahrzeugsteuer stärker an CO₂-Emissionen auszurichten und Anreize zu setzen, auf emissionsärmere Fahrzeuge umzusteigen. Dazu gehöre, die bereits geltende zehnjährige Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge bis zum 31. Dezember 2025 zu gewähren und bis längstens 31. Dezember 2030 zu begrenzen. Ferner solle zwar die Hubraum-Komponente des Steuertarifs unverändert 2 Euro bzw. 9,50 Euro pro 100 Kubikzentimeter (ccm) für Benzin- und Dieselfahrzeuge betragen, dafür werde aber die CO₂-Komponente deutlich erhöht. Der Steuersatz steige von bisher 2 Euro je g CO₂/km ab einem CO₂-Ausstoß von 95 g/km auf 4 Euro je g CO₂/km ab einem CO₂-Ausstoß von 195 g/km. Durch diese progressive Staffelung des Steuersatzes sollen deutliche Anreize gesetzt werden, emissionsärmere Kraftfahrzeuge zu wählen. Außerdem erfolge eine Gutschrift in Höhe von bis zu 30 Euro auf die Kraftfahrzeugsteuer für solche Pkw, die weniger als 95 g CO₂/km ausstoßen würden. Diese Regelung sei bis 2025 befristet. Mit diesen Regelungen sei nicht nur eine Anreizwirkung für die Käufer von Pkw, sondern auch für die Hersteller von Pkw intendiert.

Der Gesetzentwurf enthalte eine sozial ausgewogene Reform der Kraftfahrzeugsteuer. Kleinere Pkw wiesen nicht immer geringere CO₂-Emissionen auf, sondern hätten teilweise ähnliche CO₂-Emissionen wie SUV. Diejenigen

Pkw-Halter, die sich nur kleinere, günstigere Pkw leisten könnten, dürften daher nicht steuerlich überfordert werden.

In der öffentlichen Anhörung sei insbesondere die Abschaffung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG gelobt worden, die sich in der Praxis nicht bewährt habe. Die zuständige Zollverwaltung könne durch die Abschaffung dieser Regelung wesentlichen Verwaltungsaufwand reduzieren. Auch aus Sicht der Handwerksbetriebe und der mittelständischen Unternehmen sei die Abschaffung zu begrüßen.

In der Anhörung sei noch einmal deutlich geworden, dass sich die Kraftfahrzeugsteuer zu etwa 10 Prozent aus der reinen Hubraum-Komponente zusammensetze. Weitere 40 Prozent entfielen auf den Diesel-Vorteilhaftigkeitsausgleich, das seien 7,50 Euro pro 100 ccm, die für Diesel-Fahrzeuge in der Hubraum-Komponente zu entrichten seien. Die Hälfte der Kraftfahrzeugsteuer entfalle nunmehr auf die CO₂-Komponente, was eine deutliche Erhöhung gegenüber der vorherigen Regelung darstelle.

Darüber hinaus sei eine Abschaffung der Hubraum-Komponente diskutiert worden, die gegen die fiskalischen Effekte abzuwägen sei. Die Hubraum-Komponente habe eine nach wie vor stabilisierende Wirkung für das Gesamtaufkommen der Kraftfahrzeugsteuer. Es sei daher deutlich geworden, dass es sinnvoll sei, an der Hubraum-Komponente festzuhalten, solange keine andere Lösung in Sicht sei. Zumal die Anhörung die zukünftig stärkere CO₂-Ausrichtung des Steuertarifs bestätigt habe, insbesondere in Verbindung mit der Gutschrift für emissionsarme Pkw.

Es sei diskutiert worden, ob die mit dem Gesetzentwurf bezweckte Lenkungswirkung hinreichend sei oder noch verstärkt werden sollte. In diese Richtung gehe auch der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der durch eine sogenannte Bonus-Malus-Regelung eine verstärkte Anreizwirkung erreichen wolle. Die Bonus-Malus-Regelung stelle aber lediglich eine Verstärkung der bereits jetzt nach dem Gesetzentwurf vorgesehenen progressiven Staffelung des Steuertarifs dar. Die Koalitionsfraktionen lehnten eine noch stärkere Staffelung des Tarifs ab, da durch die Umstellung auf das WLTP-Verfahren bei der CO₂-Emissionsmessung bereits eine deutliche Erhöhung der Steuerlast erreicht worden sei. Eine stärkere Belastung sei auch unter sozialen Gesichtspunkten abzulehnen. Soweit der Antrag darüber hinaus die Überprüfung der Emissionswerte von Plug-In-Hybriden thematisiere, gebe es hierfür bereits technische Einrichtungen, und es seien die notwendigen Schritte eingeleitet worden.

Die öffentliche Anhörung habe auch gezeigt, dass die Grenzen der Kraftfahrzeugsteuer darin liegen würden, nicht die Nutzung eines Fahrzeuges zu besteuern, sondern das Halten. Die Kraftfahrzeugsteuer adressiere das Emissionspotential eines Fahrzeugs, und nicht den tatsächlichen CO₂-Ausstoß, der mit dem Betrieb des Fahrzeugs verbunden sei. Wenn man dies ändern wolle, wären eine Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer und die Überführung in die Energiesteuer oder eine CO₂-Bepreisung etwa über den Zertifikate-Handel zu erwägen. Über diese längerfristigen Lösungen könne durchaus nachgedacht werden. Allerdings müssten dabei die Verteilungseffekte berücksichtigt werden, die bei einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer entstehen würden (Dieselprivileg, Altfahrzeuge etc.).

Die **Fraktion der AfD** wies auf die Aussagen des Sachverständigen Prof. Dr. Söllner hin, der vom „Irrweg der sektorbezogenen Emissionsminderungspolitik“ gesprochen und sich für eine Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer eingesetzt habe.

Die Fraktion der AfD halte die Förderung der Elektromobilität für falsch. Sie sehe Probleme bei der Entsorgung, der Reichweite und der Lebensdauer von Batterien. Es gebe keine ausreichende Infrastruktur mit Ladesäulen. Die Ökobilanz der Batterien sei mangelhaft. Der Abbau von Rohstoffen für die Batterierstellung gehe mit drastischen Folgen insbesondere für die Umwelt wie auch die Menschen in Afrika einher.

Die Fraktion der AfD bedauere, dass die Bundesregierung keine Alternative in den Verbrennungsmotoren sehe, die mit E-Fuels angetrieben würden und eine sehr gute Umweltbilanz hätten. Nach Auffassung der Fraktion der AfD sollten die Verbraucher die Wahlfreiheit zwischen Diesel-, Benzin-, Hybrid- und E-Fahrzeugen haben, und nicht in bestimmte Produkte gedrängt werden. Die Fraktion der AfD halte die Klimapolitik der Bundesregierung in dieser Beziehung für falsch und lehne den Gesetzentwurf daher ab.

Die **Fraktion der FDP** machte darauf aufmerksam, dass in der öffentlichen Anhörung alternative Lösungswege aufgezeigt worden seien, die alle in die Richtung gehen würden, die Kraftfahrzeugsteuer in der Zukunft abzuschaffen und durch ein System einer echten CO₂-bezogenen Politik zu ersetzen. Die Fraktion der FDP setze sich

dafür ein, die Kfz-Steuer abzuschaffen und durch eine CO₂-Bepreisung im Weg eines Emissionszertifikatehandels zu ersetzen. Das wäre ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Die Sachverständigen hätten in der Anhörung deutlich gemacht, dass die Kfz-Steuer nicht den Verbrauch adressiere, sondern das Verbrauchspotential, sodass beispielsweise auf die Entscheidung, einen Weg mit dem Pkw zurückzulegen, oder auf die Fahrweise keinen Einfluss genommen werde. Jetzt sei die richtige Zeit, einen Systemwechsel vorzunehmen. Den Bürgern sei versprochen worden, aus der Corona-Krise mit einer anderen Politik und mit besseren Vorschlägen hervorzugehen. Stattdessen mache die Bundesregierung mit ihrer bisherigen Politik weiter.

Die Fraktion der FDP kritisierte, dass auch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit ihrem Entschließungsantrag den falschen Weg einschlage und die bisherige Systematik der Kraftfahrzeugbesteuerung noch vertiefen wolle, indem der Abstand zwischen dem realem Verbrauch und der Besteuerung weiter vergrößert werde. Deshalb lehne die Fraktion der FDP neben dem Gesetzentwurf auch den Entschließungsantrag ab.

Die **Fraktion DIE LINKE.** unterstützte die Reform der Kfz-Steuer mittels exponentiell-progressiven Steuersätzen, die zu einem höheren CO₂-Preis bei sehr hohen CO₂-Emissionen bei neuen Verbrenner-Pkw führe. Die exponentielle Staffelung der Steuersätze für einen höheren CO₂-Ausstoß biete einen guten finanziellen Anreiz, beim Neuwagenkauf auf ein sparsames Modell zu setzen.

Kritisch sei hingegen die mit dem Gesetzentwurf geplante Verlängerung der vollständigen Kfz-Steuerbefreiung für alle E-Autos zu sehen. Es sei ökologisch unsinnig, ausnahmslos alle Modelle von der Kfz-Steuer zu befreien, unabhängig davon, ob es ein Kleinwagen oder ein E-SUV sei. Durch die vollständige Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge würden auch E-SUV gefördert, was ökologisch kontraproduktiv und abzulehnen sei.

Die angestrebte gesetzliche Regelung sei insoweit steuerlich ungerecht, als unter Umständen für ein teures E-Auto keine Kfz-Steuer zu zahlen sei, für einen günstigen Verbrenner hingegen schon. An dieser Stelle führe der Gesetzentwurf zwar nicht zu neuen Ungerechtigkeiten, beseitige aber bestehende nicht.

Die Fraktion DIE LINKE. begrüßte, dass zur Vermeidung sozialer Ungerechtigkeiten die geplante Neuregelung nur für erstmals zugelassene Fahrzeuge gelten solle. Damit werde verhindert, dass derzeitige Besitzer eines Pkw für diesen plötzlich mehr zahlen müssten. Denn dies würde insbesondere Einkommensschwache treffen, die sich nicht mal eben einen sparsamen Neuwagen anschaffen könnten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, aus ihrer Sicht habe die Anhörung deutlich gezeigt, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung keine Lenkungswirkung entfalten werde. Das eigentliche Ziel des Gesetzentwurfs, einen Beitrag zu mehr Klimaschutz zu leisten, werde daher verfehlt. In der Anhörung sei aufgezeigt worden, dass die durchschnittliche Steuererhöhung für einen durchschnittlichen Pkw 15 Euro pro Jahr betrage. Es liege auf der Hand, dass ein solcher Betrag keine Lenkungswirkung entfalten könne.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kritisierte, dass die Koalitionsfraktionen trotz zahlreicher Verbesserungsvorschläge von Seiten der Sachverständigen in der Anhörung nur eine redaktionelle Änderung am Gesetzentwurf vorgenommen hätten. Der Gesetzentwurf gehe zwar in die richtige Richtung. Der Großteil der Regelungen sei aber falsch.

Insbesondere Plug-In-Hybride hätten weiterhin deutlich reduzierte Steuersätze, obwohl sie zum großen Teil im Verbrennungsmodus fahren würden. Die Kritik an der Förderung von Elektrofahrzeugen habe die Fraktion DIE LINKE. gut auf den Punkt gebracht. Bei diesen sollte anstelle einer allgemeinen steuerlichen Freistellung eine differenzierte Besteuerung nach der Leistungsstärke der Pkw erfolgen.

Es sei zwar richtig, dass für Pkw-Neuzulassungen ab 2021 das WLTP-Verfahren gelte. Das WLTP-Verfahren habe aber in den vergangenen Jahren keine Verbesserungen im Hinblick auf emissionsärmere oder gar emissionsfreie Pkw bewirkt.

Schließlich wies die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf ihren Entschließungsantrag hin, mit dem eine Lenkungswirkung der Kfz-Steuer durch ein Bonus-Malus-System erreicht werden solle, um den CO₂-Ausstoß tatsächlich zu senken. Diese Wirkung sei auch von einigen Sachverständigen in der Anhörung bestätigt worden.

Vom Ausschuss angenommener Änderungsantrag

Die vom Ausschuss angenommenen Änderungen am Gesetzentwurf auf Drucksache 19/20978 sind aus der Maßgabe in der Beschlussempfehlung des Finanzausschusses ersichtlich. Die Begründungen der Änderungen finden sich in diesem Bericht unter „B. Besonderer Teil“. Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD brachten einen Änderungsantrag ein.

Voten der Fraktionen:

Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen (Redaktionelle Änderung § 12 KraftStG)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, DIE LINKE., B90/GR

Ablehnung: AfD

Enthaltung: FDP

Vom Ausschuss abgelehnter Entschließungsantrag

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN brachte einen Entschließungsantrag ein:

Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Einführung eines Bonus-Malus-Systems für eine echte Lenkungswirkung)

In die Beschlussempfehlung des Finanzausschusses zum Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/20978 ist folgende Ausschlussentschließung aufzunehmen:

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zur Reform der Kfz-Steuer möchte die Bundesregierung dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 um 40 bis 42 Prozent zu senken und ihrem Ziel näherkommen, ca. 7-10 Mio. Elektrofahrzeuge bis 2030 in Deutschland zuzulassen. Um die Pariser Klimaschutzziele zu erreichen, ist es dringend notwendig, die Emissionen im Verkehrssektor schnell und deutlich zu reduzieren, insbesondere im Straßenverkehr. Die Maßnahmen in dem vorliegenden Gesetzentwurf tragen zur Zielerreichung aber kaum bei.

Denn weder die progressiv gestaffelten Steuersätze zwischen 2 und 4 Euro pro g CO₂/km, die zwischen 95 und 195 g CO₂/km in fünf gleichmäßigen CO₂-Stufen ausgestaltet sind, noch die Verlängerung der zehnjährigen Steuerbefreiung für reine E-Autos bis max. zum Jahr 2030 werden eine Lenkungswirkung weg von verbrauchstarken Pkw entfalten. Die geplante Ausgestaltung sowohl der CO₂-Stufen als auch der gestaffelten Steuersätze sind dafür nämlich ungeeignet: Es gibt insgesamt zu wenige CO₂-Stufen. Insbesondere müsste es weitere CO₂-Stufen über einem CO₂-Wert von 195 g/km geben. Die gestaffelten Steuersätze für die einzelnen Stufen sind zu niedrig: Es müssten nicht nur der Einstiegssteuersatz von 2 Euro, die Steuersätze in jeder CO₂-Stufe und der Maximalsteuersatz von 4 Euro deutlich erhöht werden. Auch die Betragsunterschiede zwischen den einzelnen Stufen müssten größer sein, um eine Lenkungswirkung entfalten zu können. Denn zusammengenommen führen diese Änderungen im Durchschnitt nur zu geringfügigen Steuererhöhungen bei verbrauchstarken Erstzulassungen, wie die Bundesregierung selbst ausgerechnet hat: Im Vergleich zum Jahr 2019 wird die Kfz-Steuer ab 2021 bei erstzugelassenen Pkw mit Benzinmotor und einem CO₂-Ausstoß von 155 bis 175 g/km um durchschnittlich 21 Euro pro Jahr bzw. um 23 Euro pro Jahr bei Dieselmotoren erhöht. Bei erstzugelassenen Benzinern mit einem CO₂-Ausstoß von mehr als 195 g/km wird die Kfz-Steuer im Schnitt um 130 Euro pro Jahr bzw. um 101 Euro pro Jahr bei erstzugelassenen Diesel-Pkw steigen (vgl. Drucksache 19/21936, Fragen 8 und 9). Gemessen an den

Anschaffungskosten sowie den Fix-, Betriebs- und Werkstattkosten von Fahrzeugen fallen diese Beträge kaum ins Gewicht. Dass die anhaltend hohe Nachfrage nach großen, schweren und leistungsstarken Pkw mit hohem Spritverbrauch wie zum Beispiel SUV oder Geländewagen durch diese moderaten Steuererhöhungen für Neuzulassungen gestoppt werden könnte, scheint also kaum wahrscheinlich. Daher ist nicht davon auszugehen, dass die neuen Steuersätze den CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich senken können. Dafür müsste die jährliche Kfz-Steuer für verbrauchstarke Pkw deutlich höher sein.

Ebenso wirkungslos und sogar kontraproduktiv für das Ziel, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um 40 bis 42 Prozent zu senken, scheint die „Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Personenkraftwagen“ (neuer §10b KraftStG). Von dieser Regelung würden insbesondere Plug-In-Hybride profitieren, die überdurchschnittlich häufig im SUV-Segment angeboten werden. Diese Pkw weisen zwar im Regelfall einen WLTP-Prüfwert von deutlich weniger als 95 g CO₂/km aus. Im realen Fahrbetrieb liegt der tatsächliche CO₂-Ausstoß jedoch um ein Vielfaches über den WLTP-Prüfwerten, wenn das Fahrzeug nicht geladen und stattdessen überwiegend im Verbrenner-modus gefahren wird (vgl. https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_plug-in-hybride_fakten.pdf). Eine besondere Steuerbegünstigung für diese Fahrzeuge erscheint daher weder sinnvoll noch zielführend.

Auch die geplante Abschaffung der Sonderregelung für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen, die theoretisch vor allem für den Personentransport gebraucht werden könnten (§18 Abs. 12 KraftStG), ist kaum mit dem Ziel vereinbar, den CO₂-Ausstoß zu senken. Denn dadurch wird die Kfz-Steuerbelastung für Neuzulassungen dieser Fahrzeuggruppe ab 2021 grundsätzlich stark sinken. Da die Kfz-Steuer für leichte Nutzfahrzeuge künftig nach dem Gewicht und nicht mehr anhand der CO₂-Emissionen berechnet wird, entsteht kein Anreiz, auf emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge umzusteigen.

Die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr müssen endlich sinken. Dafür muss die Kfz-Steuer eine wirkliche Lenkungswirkung entfalten. Deswegen muss die Kfz-Steuer zu einem Bonus-Malus-System weiterentwickelt werden, in dem verbrauchstarke Pkw stärker an ihren ökologischen Kosten beteiligt werden und eine Gutschrift für reine E-Autos finanzieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Einen Systemwechsel in der Kfz-Steuer vorzunehmen und deshalb ein Bonus-Malus-System für erstzugelassene Pkw zu schaffen,

- sodass rein elektrische Fahrzeuge statt der Kaufprämie eine Gutschrift erhalten, die Gutschrift im Unterschied zur Kaufprämie auch für Elektroleichtfahrzeuge geöffnet und diese Finanzierung beibehalten wird, bis eine Million reine Elektrofahrzeuge zugelassen sind;
- sodass im Gegensatz verbrauchstarke Pkw stärker an ihren ökologischen Kosten beteiligt werden, indem zusätzliche CO₂-Stufen insbesondere über einem CO₂-Wert von 195 g/km geschaffen werden, die Steuersätze für die einzelnen CO₂-Stufen deutlich erhöht und die Betragsunterschiede zwischen den CO₂-Stufen vergrößert werden;

2. die befristete Steuerbegünstigung für „besonders emissionsarme Fahrzeuge“ (neu §10b KraftStG) zu streichen;

3. sich auf europäischer Ebene für die Verbesserung der Messverfahren durch die Einführung eines standardisierten und vergleichbaren Testverfahrens für CO₂-Emissionen im Realbetrieb einzusetzen, um den CO₂-Ausstoß von Pkw, insbesondere von solchen mit Plug-In-Hybrid-Antrieb, und damit die Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer künftig realitätsnah erfassen zu können.

Voten der Fraktionen:

Zustimmung: B90/GR

Ablehnung: CDU/CSU, SPD, AfD, FDP

Enthaltung: DIE LINKE.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 5a

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Der mit Artikel 1 Nummer 5 neu eingefügte § 10b KraftStG erfordert eine Neufestsetzung der Steuer. Die Neufestsetzung macht die Änderung in § 12 Absatz 2 Nummer 2 KraftStG erforderlich.

Berlin, den 16. September 2020

Dr. Hermann-Josef Tebroke
Berichterstatter

Stefan Schmidt
Berichterstatter

