

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/20978, 19/22596 –**

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

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. sieben bis zehn Millionen 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 Verbrennermodus gefahren wird (vgl. 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,

- 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;

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

Berlin, den 15. September 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

