

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/21362 –**

Ökologische Lenkungswirkung der geplanten Kfz-Steuerreform

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Der Bundesregierung liegen Daten zum CO₂-Ausstoß im Verkehr bis zum Jahr 2018 vor. Daten für 2019 werden derzeit durch das Umweltbundesamt erarbeitet. Die Werte für die Jahre 2015 bis 2018 sind folgende.

		2015	2016	2017	2018
a) CO ₂ -Emissionen Verkehr	in Kilotonnen	161.290	164.545	167.217	161.664
a) Anteil CO ₂ -Emissionen des Straßenverkehrs	in Prozent	96,3	96,3	96,6	96,4
b) Anteil CO ₂ -Emissionen der Pkw	in Prozent	60,3	60,3	60,6	59,9

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)?

Bezüglich der prognostizierten Entwicklung des CO₂-Ausstoßes verweist die Bundesregierung auf folgende Gutachten des Umweltbundesamtes und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/treibhausgas-minderungswirkung-klimaschutzprogramm-2030>

https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/klimagutachten.pdf?__blob=publicationFile&v=8.

Die Gutachten untersuchen die Wirkungen der Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 einschließlich einer stärkeren CO₂-Ausrichtung der Kraftfahr-

zeugsteuer für Pkw. Für den Verkehrssektor wird von folgenden Entwicklungen der Treibhausgasemissionen für das Jahr 2030 ausgegangen.

Geschätzte Treibhausgasemissionen 2030 im Verkehrssektor in Mio. Tonnen CO ₂ -Äquivalente		
Gutachten	Referenzentwicklung	mit Klimaschutzprogramm 2030
Umweltbundesamt	150	128
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	148	125

Ein Entwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes lag zum Zeitpunkt der vorgenommenen Berechnungen nicht vor. Beide Gutachten beinhalten höhere Steuersätzen für die CO₂-Komponente der Steuer als im Regierungsentwurf vom 12. Juni 2020. Der CO₂-Ausstoß dürfte daher geringfügig höher ausfallen als in den Szenarien mit Klimaschutzprogramm 2030 der Gutachter. Weitere Angaben sind den Gutachten zu entnehmen.

3. a) Wie hoch war der CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte in Deutschland 2019?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 bis 10 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 19/21564 des Deutschen Bundestages verwiesen.

- 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)?

Es wird auf die genannten Gutachten in der Antwort auf die Frage 2 verwiesen. Weitere Angaben hierzu liegen der Bundesregierung derzeit nicht vor.

4. a) Wie hoch war der CO₂-Ausstoß der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland 2019?

Der Bundesregierung liegen für das Jahr 2019 noch keine Daten zum CO₂-Ausstoß der Pkw-Flotte in Deutschland vor. Daten für 2019 werden aktuell erst erarbeitet. Im Jahr 2018 lag der CO₂-Ausstoß der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland bei 96.896 Kilotonnen.

- 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)?

Es wird auf die genannten Gutachten in der Antwort auf die Frage 2 verwiesen. Weitere Angaben hierzu liegen der Bundesregierung derzeit nicht vor.

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?

Das Ziel, die CO₂-Emissionen zu reduzieren wird durch ein Bündel von Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 erreicht. Die Maßnahmen sind in ihrer Wirkung voneinander abhängig. Der Bundesregierung liegt keine verlässliche Prognose vor, in welchem Maße die Kraftfahrzeugsteuer zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich beitragen wird.

6. Aus welchen Gründen hält die Bundesregierung an der Hubraumkomponente fest, die keine ökologische Aussagekraft besitzt?

Die Hubraumkomponente der Steuerbemessung für Pkw trägt zur Reduzierung der CO₂-Werte bei. Sie wirkt im Ergebnis stabilisierend auf die Einnahmen, um mit der Kraftfahrzeugsteuer zur allgemeinen Deckung der Ausgaben im Bundeshaushalt beizutragen. Dies zeigen auch die Erfahrungen aus der CO₂-bezogenen Besteuerung von Pkw seit dem Jahr 2009. Die Hubraumkomponente trägt außerdem zu steuerlicher Planbarkeit bei, da kurze Zeiträume fiskalisch gebotener Gesetzesänderungen vermieden werden können.

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
- unter 95 g/km (ohne reine Elektroautos)?
 - über 95 g/km bis zu 115 g/km?
 - über 115 g/km bis zu 135 g/km?
 - über 135 g/km bis zu 155 g/km?
 - über 155 g/km bis zu 175 g/km?
 - über 175 g/km bis zu 195 g/km?
 - über 195 g/km?

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Neuzulassungen von CO₂-emittierenden, nach WLTP geprüften Pkw im Jahr 2019.

CO ₂ -Prüfwerte in Gramm je Kilometer	Anzahl Neuzulassungen	Anteil in Prozent von allen 3.607.258 Pkw-Neuzulassungen
Insgesamt	3.408.291	94,5
a) bis zu 95	34.321	1,0
b) über 95 bis zu 115	57.875	1,6
c) über 115 bis zu 135	578.077	16,0
d) über 135 bis zu 155	1.118.848	31,0
e) über 155 bis zu 175	755.150	20,9
f) über 175 bis zu 195	447.229	12,4
g) über 195	416.791	11,6

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?

Die Fragen 8 und 9 werden zusammen beantwortet.

Im statistischen Durchschnitt für das Jahr 2019 hatte die tarifliche Jahressteuer der erstmals zugelassenen, CO₂-emittierenden Pkw folgende Höhe und würde sich auf der Basis dieser Fahrzeuge nach dem Regierungsentwurf des Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 12. Juni 2020 rechnerisch wie folgt entwickeln.

CO ₂ -Prüfwerte in Gramm je Kilometer	Mittelwerte der Kraftfahrzeugsteuer für Erstzulassungen in Euro/Jahr			
	Fremdzünder		Selbstzünder	
	2019	2021 (Gesetzentwurf)	2019	2021 (Gesetzentwurf)
bis zu 95 (7a)	40	10	189	160
über 95 bis zu 115 (7b)	56	56	191	191
über 115 bis zu 135 (7c)	88	90	225	232
über 135 bis zu 155 (7d)	126	135	279	289
über 155 bis zu 175 (7e)	171	192	327	350
über 175 bis zu 195 (7f)	214	258	398	447
über 195 (7g)	324	454	475	576

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

11. Welche Antriebsarten beinhaltet die Zielsetzung der Bundesregierung von 7 bis 10 Millionen Elektroautos bis 2030?

Elektrisch betriebene Fahrzeuge, die in dieser Zielsetzung adressiert sind, werden im Elektromobilitätsgesetz definiert. Darunter sind reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (Plug-in-Hybride) und Brennstoffzellenfahrzeuge zu verstehen.

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)?

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Neuzulassungen von Pkw mit Elektro- und Plug-in-Hybrid-Antrieben in den Jahren 2015 bis 2019 nach diesen Antriebsarten.

Jahr	Antriebsart	Anzahl Pkw	Anteil in Prozent von allen Pkw
2015	Elektro	12.363	0,4
	Plug-in-Hybrid	11.101	0,3
2016	Elektro	11.410	0,3
	Plug-in-Hybrid	13.744	0,4
2017	Elektro	25.056	0,7
	Plug-in-Hybrid	29.436	0,9
2018	Elektro	36.062	1,0
	Plug-in-Hybrid	31.442	0,9
2019	Elektro	63.281	1,8
	Plug-in-Hybrid	45.348	1,3

- 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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Die Entwicklung der künftigen Erstzulassungszahlen ist von einer Vielzahl an Parametern abhängig und wird durch ein Bündel an Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 beeinflusst. Hierzu zählen neben der stärker CO₂-bezogenen Kraftfahrzeugsteuer auch Kaufprämien, Steuervorteile sowie zahlreiche Maßnahmen für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur. Dies wird ergänzt durch die Bepreisung von CO₂. Die Maßnahmen sind in ihrer Wirkung voneinander abhängig.

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)?

Nach Einschätzung der Bundesregierung ist hierzu keine verlässliche Prognose möglich.

- 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)?

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Neuzulassungen von CO₂-emittierenden Pkw mit gemessenen und korrelierten CO₂-Werten von bis zu 95 g/km in den Jahren 2015 bis 2019 nach Segmenten und Kraftstoffarten.

Jahr	Segment	Insgesamt	davon					
			Benzin	Diesel	Gas	Hybrid (ohne PHEV)	Plug-in (PHEV)	Sonstige
2015	Insgesamt	144.749	46.199	70.749	3.238	13.722	10.836	5
	Minis	46.355	44.311	196	1.848	-	-	-
	Kleinwagen	47.384	1.751	38.452	2	5.961	1.218	-
	Kompaktklasse	38.161	31	25.090	1.380	7.585	4.075	-
	Mittelklasse	2.968	-	1.128	-	88	1.752	-
	Obere Mittelklasse	24	-	-	-	-	24	-
	Oberklasse	376	4	-	-	1	370	1
	SUVs	7.040	32	4.849	-	11	2.148	-
	Geländewagen	733	-	-	-	-	729	4
	Sportwagen	376	-	-	-	-	376	-
	Mini-Vans	930	-	924	-	6	-	-
	Großraum-Vans	2	-	1	-	1	-	-
	Utilities	5	1	4	-	-	-	-
	Wohnmobile	14	-	14	-	-	-	-
	Sonstige	381	69	91	8	69	144	-
2016	Insgesamt	139.779	40.191	61.764	2.025	22.494	13.303	2
	Minis	39.056	37.263	567	1.226	-	-	-
	Kleinwagen	42.888	2.628	30.166	4	8.746	1.344	-
	Kompaktklasse	40.750	207	23.217	792	12.384	4.150	-
	Mittelklasse	4.297	-	1.683	-	76	2.538	-
	Obere Mittelklasse	291	-	2	-	47	242	-
	Oberklasse	558	-	-	-	31	527	-
	SUVs	8.012	1	5.203	-	1.093	1.715	-
	Geländewagen	2.418	-	1	-	-	2.417	-
	Sportwagen	242	1	-	-	4	236	1
	Mini-Vans	835	-	835	-	-	-	-
	Großraum-Vans	3	1	2	-	-	-	-
	Utilities	2	-	2	-	-	-	-
	Wohnmobile	26	1	25	-	-	-	-
	Sonstige	401	89	61	3	113	134	1

Jahr	Segment	Insgesamt	davon					
			Benzin	Diesel	Gas	Hybrid (ohne PHEV)	Plug-in (PHEV)	Sonstige
2017	Insgesamt	130.561	32.717	32.137	1.425	35.243	29.039	-
	Minis	32.276	31.036	293	947	-	-	-
	Kleinwagen	29.744	1.456	13.696	14	12.547	2.031	-
	Kompaktklasse	37.018	110	14.688	464	11.051	10.705	-
	Mittelklasse	5.801	2	854	-	80	4.865	-
	Obere Mittelklasse	2.053	-	-	-	1	2.052	-
	Oberklasse	1.398	-	-	-	85	1.313	-
	SUVs	18.559	2	2.187	-	11.282	5.088	-
	Geländewagen	2.558	-	5	-	2	2.551	-
	Sportwagen	277	2	-	-	4	271	-
	Mini-Vans	283	-	155	-	128	-	-
	Großraum-Vans	1	-	1	-	-	-	-
	Utilities	4	1	3	-	-	-	-
	Wohnmobile	47	2	45	-	-	-	-
Sonstige	542	106	210	-	63	163	-	
2018	Insgesamt	104.556	28.233	12.876	3.588	33.167	26.692	-
	Minis	29.099	27.648	80	1.371	-	-	-
	Kleinwagen	19.133	134	3.902	1.268	11.681	2.148	-
	Kompaktklasse	26.873	10	7.426	949	9.700	8.788	-
	Mittelklasse	4.133	2	175	-	239	3.717	-
	Obere Mittelklasse	3.253	-	18	-	2	3.233	-
	Oberklasse	1.914	-	3	-	68	1.843	-
	SUVs	16.445	9	987	-	11.263	4.186	-
	Geländewagen	2.170	3	7	-	37	2.123	-
	Sportwagen	439	8	-	-	-	431	-
	Mini-Vans	88	2	10	-	76	-	-
	Großraum-Vans	7	1	6	-	-	-	-
	Utilities	6	-	6	-	-	-	-
	Wohnmobile	24	-	24	-	-	-	-
Sonstige	972	416	232	-	101	223	-	
2019	Insgesamt	147.760	33.096	4.220	2.342	37.183	70.919	-
	Minis	32.460	31.458	-	1.002	-	-	-
	Kleinwagen	17.372	1.532	662	967	9.761	4.450	-
	Kompaktklasse	29.646	28	3.230	371	15.702	10.315	-
	Mittelklasse	9.702	3	13	-	24	9.662	-
	Obere Mittelklasse	15.470	-	1	-	6	15.463	-
	Oberklasse	4.641	-	-	-	10	4.631	-
	SUVs	28.004	16	244	1	11.635	16.108	-
	Geländewagen	9.209	18	7	-	22	9.162	-
	Sportwagen	672	11	1	-	2	658	-
	Mini-Vans	76	2	3	1	5	65	-
	Großraum-Vans	6	-	6	-	-	-	-
	Utilities	20	1	19	-	-	-	-
	Wohnmobile	29	1	28	-	-	-	-
Sonstige	453	26	6	-	16	405	-	

In den insgesamt 147.760 Erstzulassungen 2019 sind 34.321 WLTP-geprüfte Pkw enthalten.

- 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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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)?

Eine Auswertung der Daten aus dem Besteuerungsverfahren ergab folgende Anzahl erstmals zugelassener leichter Nutzfahrzeuge (Nfz), die nach der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG entgegen ihrer verkehrsrechtlich festgestellten und steuerrechtlich bindenden Klassifizierung wie Pkw zu besteuern waren.

Erstzulassungen leichter Nfz	2015	2016	2017	2018	2019
sonderbesteuert entgegen der Fahrzeugklasse (§ 18 Absatz 12 KraftStG)	34.299	33.567	33.528	39.185	43.007
regelbesteuert entsprechend der Fahrzeugklasse (§ 9 Absatz 1 Nummer 3 KraftStG)	199.067	218.863	228.096	234.132	248.289

Eine Unterscheidung nach privat und gewerblich gehaltenen Fahrzeugen wird bei der Kraftfahrzeugsteuer nicht vorgenommen und liegt statistisch nicht vor. Die Besteuerung knüpft an den Rechtsvorgang der verkehrsrechtlichen Zulassung an. Art und Umfang der Fahrzeugnutzung sind ohne Belang, ausgenommen einzelne Steuervergünstigungen. Die Daten für die Jahre 2015 bis 2017 sind mit denen für 2018 und 2019 nur bedingt vergleichbar. Die Systematik zur Historisierung und die Statistik wurden weiterentwickelt. Darüber hinaus musste in den Jahren 2018 und 2019 eine aufwändige Bereinigung für die von der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG betroffenen Fälle durchgeführt werden.

- 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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Aufgrund einer starken Abhängigkeit von Zukunftsverhaltensbildern sind theoretische Modelle und empirische Beobachtungen aus der Vergangenheit wenig geeignet.

15. a) Wie hat sich das Kfz-Steueraufkommen seit 2015 entwickelt (bitte pro Jahr angeben)?

Das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer entwickelte sich wie folgt.

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019
in Mio. Euro	8.804,83	8.952,08	8.947,73	9.046,96	9.372,27

- 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)?

Der Arbeitskreis „Steuerschätzungen“ hat in seiner Sitzung vom Mai 2020 die Steuereinnahmen für die Jahre 2020 bis 2024 geschätzt. Für die Kraftfahrzeugsteuer wurde dabei Folgendes ermittelt.

Jahr	2020	2021	2022	2023	2024
in Mio. Euro	9.500	9.650	9.800	9.950	10.100

Über das Jahr 2024 hinausgehende Einnahmeschätzungen zur Kraftfahrzeugsteuer liegen der Bundesregierung nicht vor. In der Schätzung des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ war die Reform der Kraftfahrzeugsteuer nach dem Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nicht berücksichtigt worden, da es zu diesem Zeitpunkt kein geltendes Recht war.

Im Regierungsentwurf des Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 12. Juni 2020 sind folgende finanzielle Auswirkungen (Mehr- und Mindereinnahmen) geschätzt worden.

Jahr	2020	2021	2022	2023	2024	2025
in Mio. Euro	- 5	- 105	- 15	+ 25	+ 45	+ 45

Über den Zeitraum bis 2025 hinausgehende Schätzungen liegen aktuell nicht vor.

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)?

Zum Zeitpunkt des Austausches der gesamten Pkw-Flotte in Deutschland kann die Bundesregierung derzeit keine belastbaren Aussagen treffen.

Aus Sicht der Bundesregierung werden die geplanten Änderungen bei der Kraftfahrzeugsteuer keine Verzögerung bewirken. Die stärkere CO₂-Ausrichtung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw setzt neben Anreizen für effizientere konventionelle Antriebe auch positive Impulse für die Nachfrage und mittelbar das Angebot alternativer Antriebe. Künftige Kaufentscheidungen sind ferner in Verbindung mit den vielfältigen weiteren Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zu sehen.

Ziel der Bundesregierung ist es, durch das Marktanreizpaket zur Verbreitung umweltschonender Antriebe im Markt beizutragen. Dazu wird bis Ende des Jahres 2021 eine besonders intensive Förderung, nicht zuletzt auch mit der Innovationsprämie erfolgen.

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?

Die Prüfung von kraftfahrzeugsteuerlichen Vergünstigungen war kein Bestandteil der beabsichtigten Neuregelung. Die Ziele und Zwecke dieser Vergünstigungen sind hauptsächlich andere. Über die Vergünstigungen wird daher im Kontext mit andere Maßnahmen für den jeweiligen Bereich entschieden.

18. Plant die Bundesregierung eine CO₂-abhängige Reform der Kfz-Steuer auch für andere Fahrzeugklassen (Nutzfahrzeuge und Krafräder)?
 - a) Wenn ja, wie soll diese aussehen, und wann legt die Bundesregierung einen entsprechend Gesetzentwurf vor?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Für andere Fahrzeugklassen neben der Klasse M1 (regelmäßig Pkw) sind die verkehrsrechtlichen CO₂-Vorschriften zeitlich und inhaltlich differenziert geregelt und eingeführt worden. Die entstandene Datenlage würde daher eine CO₂-bezogene Besteuerung in weiteren Fahrzeugklassen jeweils nur für Neufahrzeuge erlauben. Eine ähnliche Situation lag im Jahr 2009 für Pkw vor und war ausschlaggebend für das heutige duale Besteuerungssystem in dieser Fahrzeugklasse (vgl. Drucksachen 17/11183 und 17/11219 des Deutschen Bundestages).

Eine CO₂-bezogene Bemessungsgrundlage für weitere Fahrzeugklassen hätte eine größere Zersplitterung des gesamten Systems zur Folge.

19. Welchen Anteil hatten Pkw-Neuzulassungen an allen Kraftfahrzeug-Neuzulassungen im Jahr 2019?

Der Anteil der Neuzulassungen von Pkw an den gesamten Neuzulassungen von Kfz im Jahr 2019 betrug 85,2 Prozent.

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)?

Der Regierungsentwurf des Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 12. Juni 2020 beschreibt die beabsichtigte Evaluierung im allgemeinen Teil der Begründung wie folgt:

„Das Regelungsvorhaben wird fünf Jahre nach seinem Inkrafttreten evaluiert. Ziel der Evaluation ist es zu prüfen, ob die Bemessungsgrundlagen der Kraft-

fahrzeugsteuer auch zukünftig geeignet sind, solide dazu beizutragen, die Ausgaben im Bundeshaushalt nach dem Gesamtdeckungsprinzip zu finanzieren und weiterhin Anreize für umwelt- und klimaschonende Mobilität zu geben.“

Das Regelungsvorhaben betrifft die Bemessungsgrundlagen der Steuer für Pkw, die mehr als 70 Prozent des besteuerten inländischen Fahrzeugbestandes ausmachen. Weiterungen sind jedoch damit nicht ausgeschlossen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.