



Wortprotokoll der 95. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 14. September 2020, 11:00 Uhr
Berlin, Paul-Löbe-Haus
Sitzungssaal E 400

Vorsitz: Katja Hessel, MdB

Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 5

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des
Kraftfahrzeugsteuergesetzes**

BT-Drucksache 19/20978

Federführend:

Finanzausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Dr. Hermann-Josef Tebroke [CDU/CSU]
Abg. Stefan Schmidt [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]



Tagesordnungspunkt 2

Seite 5

Antrag der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Anja Hajduk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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

BT-Drucksache 19/17794

Federführend:

Finanzausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit



Teilnehmende Sachverständige:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)

Gerwens, Stefan

BDZ Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft

Liebel, Thomas

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

Klocke, Dr. Isabel

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Hilgenberg, Jens

Hechtner, Prof. Dr. Frank

Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Söllner, Prof. Dr. Fritz

Technische Universität Ilmenau

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

Kampermann, Dr. Karoline (Teilnahme per Videokonferenz)

Scheel, Dr. Kurt-Christian

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

Müller-Görnert, Michael

**Teilnehmende Mitglieder des Ausschusses in der Präsenzsitzung**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Müller, Sepp Tebroke, Dr. Hermann-Josef	
SPD	Kiziltepe, Cansel Schrodi, Michael	
AfD	Glaser, Albrecht	
FDP	Hessel, Katja Mansmann, Till	
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Schmidt, Stefan	

Übrige Mitglieder waren per Telefonkonferenz zugeschaltet.



Beginn der Sitzung: 11:01 Uhr

Tagesordnungspunkt 1

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

BT-Drucksache 19/20978

Tagesordnungspunkt 2

Antrag der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Anja Hajduk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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

BT-Drucksache 19/17794

Vorsitzende **Katja Hessel**: Guten Tag meine Damen und Herren, ich eröffne die Sitzung und begrüße zunächst alle anwesenden Sachverständigen. Herzlichen Dank, dass Sie der Einladung zu unserer heutigen Anhörung gefolgt sind. Dies gilt auch für Frau Dr. Kampermann vom Verband der Automobilindustrie, die uns per Videokonferenz zugeschaltet ist. Die heutige Anhörung wird vom Parlamentsfernsehen live übertragen und ist im Anschluss in der Mediathek des Deutschen Bundestages abrufbar.

Gegenstand der Anhörung sind: der Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ auf BT-Drucksache 19/20978 und der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Lenkungswirkung zu emissionsarmen und emissionsfreien Autos entfalten - Kfz-Steuer schnellstmöglich reformieren“ auf BT-Drucksache 19/17794.

Soweit Sie als Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab eine schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Sie werden auch Bestandteil des Protokolls der heutigen Sitzung. Ich begrüße sodann die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses und, soweit anwesend, die der mitberatenden Ausschüsse. Für das Bundesministerium der Finanzen darf ich

Frau Ministerialdirektorin Mildenberger begrüßen. Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder.

Bevor wir starten noch ein paar Hinweise zum Ablauf der Anhörung: Für die Anhörung ist ein Zeitraum von 1 Stunde und 30 Minuten vorgesehen, also bis ca. 12:30 Uhr. Ziel ist es, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung zu geben. Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich der Finanzausschuss in dieser Legislaturperiode für ein neues Modell der Befragung entschieden, d. h. die vereinbarte Gesamtzeit wird entsprechend der Fraktionsstärke in Einheiten von jeweils 5 Minuten unterteilt. In diesem Zeitraum müssen sowohl Fragen als auch Antworten erfolgen. Deswegen an der Stelle immer der Hinweis an die Kollegen: Je kürzer die Fragen formuliert werden, desto mehr Zeit bleibt für die Antworten. Wenn mehrere Sachverständige gefragt werden, bitten wir, fair darauf zu achten, den folgenden Experten ebenfalls Zeit zur Antwort zu lassen.

Um Ihnen ein Gefühl für die Zeit zu vermitteln, wird die Redezeit auf einem Monitor hinter mir angezeigt. Nach 4 Minuten und 30 Sekunden ertönt ein Signalton. Dann verbleiben noch 30 Sekunden für die Antwort. Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn ihrer Frage die Sachverständigen zu nennen, an die sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen zu vermeiden. Die Fraktionen werden gebeten, soweit nicht bereits geschehen, ihre Fragesteller im Vorhinein bei mir anzumelden.

Jetzt noch ein paar Hinweise zur Protokollführung. Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen. Ich darf alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es zu keinen Störungen kommt. Damit bin ich am Ende meiner einleitenden Ausführungen und wir beginnen mit der Anhörung. Die erste Frage für die Fraktion der CDU/CSU stellt der Kollege Dr. Tebroke.



Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Auch meinerseits ein herzliches Dankeschön an die Gutachterinnen und Gutachter, die hier heute zur Verfügung zu stehen. Meine Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Söllner.

Die Reaktionen in den Stellungnahmen auf den Gesetzesentwurf der Bundesregierung sind sehr unterschiedlich. Sie reichen von geliefert wie besprochen, guter Zwischenschritt, gut geeignet, bis hin zu einer sehr grundsätzlichen und fundamentalen Ablehnung. Sie, Prof. Söllner, formulieren in etwa: Die einzig sinnvolle Reform der Kfz-Steuer sei ihre Abschaffung. Könnten Sie kurz skizzieren, wie Sie zu dieser fundamentalen Ablehnung kommen? Immerhin haben Sie ja auch eingeräumt, dass es politökonomische Gründe geben könnte, noch nicht so weit zu gehen. Wie könnte man denn auf der Grundlage des vorliegenden Gesetzesentwurfes eine Verbesserung hinsichtlich der Anreize erreichen, noch mehr E-Fahrzeuge zu erwerben und darüber hinaus Anreize für emissionsärmere Technologien und ihre Entwicklung zu schaffen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Söllner, Technische Universität Ilmenau.

Sv **Prof. Dr. Fritz Söllner** (Technische Universität Ilmenau): Meine relativ ablehnende Einschätzung kommt dadurch zu Stande, dass man versucht, mit einer Steuer Umweltpolitik beziehungsweise Klimapolitik zu betreiben, die dafür grundsätzlich nicht geeignet ist. Die Kfz-Steuer setzt nicht an den tatsächlichen Emissionen an – seien das Schadstoff- oder Kohlenstoffdioxidemissionen – sondern, wie wir alle wissen, einfach nur am Emissionspotential, was nichts darüber aussagt, wie viele Schadstoffe tatsächlich emittiert werden. Von daher muss ich sagen, dass man die Ziele, die man erreichen will, eigentlich im Rahmen der Kfz-Steuer vernünftigerweise nicht erreichen kann, es sei denn, man erhebt Steuerzuschläge auf die CO₂-Emissionen, die so hoch sind, dass es einem Verbot der entsprechenden Verbrennungsfahrzeuge gleich käme.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Darum auch der zweite Teil meiner Frage: Wenn Sie von dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung ausgehen, wie glauben Sie könnte man am besten

nachsteuern, um doch Anreize zu erreichen, in die Richtung, die intendiert ist? Oder glauben Sie, dass Hopfen und Malz verloren ist?

Sv **Prof. Dr. Fritz Söllner** (Technische Universität Ilmenau): Ich halte es, wie gesagt, für einen grundsätzlich falschen Ansatz. Wenn man jetzt mit Hilfe dieses Instruments auf Biegen und Brechen die E-Mobilität fördern möchte, müsste man die entsprechenden Zuschläge wesentlich erhöhen. Dann haben Sie eine entsprechende Anreizwirkung, dann werden weniger Verbrennungsfahrzeuge verkauft. Dann hat man zwar sein Ziel erreicht, aber die Frage ist, um welchen Preis. Das halte ich für keinen sinnvollen Ansatz.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Dann würde ich diese Frage gerne an Herrn Prof. Dr. Hechtner weiterreichen. Ihre Stellungnahme habe ich sehr viel positiver interpretiert. Sie sprechen von kleinen Schritten und dergleichen mehr. Wie würden Sie zu einer Verbesserung der Anreizstruktur kommen wollen, wenn sie nach wie vor auf der Grundlage einer Kfz-Steuerreform erreicht werden soll?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Hechtner, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Mein Vorredner hat gerade schon gesagt, dass wir in diesen zwei Modellen unterschiedliche ökonomische Anreizwirkungen haben. Das eine knüpft an das Halten des Kraftfahrzeuges an, der andere Ansatzpunkt ist letztlich der Energieverbrauch. Das Stichwort ist hier, ökonomisch sinnvolle Anreize zu setzen.

Fairerweise muss ich aber auch sagen, dass ökonomisch sinnvolle Anreize erst dann entstehen können, wenn die entsprechenden Alternativen vorhanden sind. Nicht für jeden stellt das Elektroauto eine Alternative dar, weil nicht immer entsprechende Fahrzeuge am Markt vorhanden sind. Darüber hinaus muss man auch sagen, dass die Kfz-Steuer im gesamten System der Finanzverfassung eingegliedert ist. Das heißt, dass ich stark wirkende Änderungen nicht einfach so per se vornehmen kann. Wenn ich in diesem bestehenden System lenken will, kann ich mir überlegen, ob ich an den Tarifen, die im Gesetzesentwurf stehen, noch Veränderungen vornehme und sie stärker progressiv ausgestalte.



Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die SPD-Fraktion stellt der Kollege Schrodi.

Abg. **Michael Schrodi** (SPD): Erst einmal auch von unserer Seite der SPD-Fraktion vielen Dank, dass Sie sich heute Zeit nehmen, um unsere Fragen zu beantworten. Es geht um den vorliegenden Gesetzesentwurf: Die Kfz-Steuer soll konsequenter als bisher am CO₂-Ausstoß ausgerichtet sein. Es soll weiterhin die Elemente Hubraum und CO₂-Emissionen geben, wobei die Steuer konsequenter nach den CO₂-Emissionen ausgerichtet werden soll. Der Gesetzesentwurf ist ein Baustein des Klimaschutzpakets 2030 und in diesem Zusammenhang zu sehen.

Meine Frage geht an Herrn Prof. Dr. Hechtner. Sie sind schon kurz darauf eingegangen: Wie beurteilen Sie vor diesem Hintergrund den Gesetzesentwurf mit Blick auf das verfolgte Ziel, nämlich die Nachfrage deutlicher auf PKW mit reduziertem Emissionspotential zu lenken? Inwiefern kann die Kfz-Steuer einen Anreiz zur CO₂-Einsparung geben – insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Kfz-Steuer auf das Halten eines Fahrzeuges abstellt, während der tatsächliche Gebrauch des Fahrzeugs ja über die Energiesteuern steuerlich belastet wird?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Hechtner, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Ich habe es gerade schon angesprochen, und Sie haben es freundlicherweise auch in Ihrer Fragestellung nochmal so formuliert: Die Kfz-Steuer knüpft an das Halten eines KFZ an. Das heißt, wir haben hier die vorgelegte Frage, ob KFZ mit hohem Emissionspotential angeschafft werden oder nicht. In diesem Rahmen – so wie es die Finanzverfassung momentan vorgibt – kann ich natürlich ökonomische Lenkungswirkungen setzen. Meiner Meinung nach hat der vorliegende Gesetzesentwurf eine begrenzte ökonomische Lenkungswirkung. Es gibt diverse Studien, die zeigen, dass bei der vorgelagerten Kaufentscheidung die Käufer berücksichtigen, wie das Halten eines solchen KFZ besteuert wird. Dabei blende ich nicht aus, dass es alternative Formen der Besteuerung gibt – auch der Energieverbrauch ist hier als Anknüpfungspunkt zu nennen. Darüber kann man diskutieren.

Das ist aber nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Der vorliegende Gesetzesentwurf hat meiner Meinung nach begrenzte, sinnvolle ökonomische Anreize und fügt sich gleichzeitig in das Gesamtsystem ein – das darf man nicht vergessen. Wenn man sich die Materialien der Bundesregierung anschaut, gibt es fast 150 Seiten mit ganz unterschiedlichen Maßnahmen. Von diesen Maßnahmen beziehen sich unterschiedliche auf die Besteuerung von Kraftfahrzeugen, auf den Individualverkehr. Eine Komponente davon ist der jetzt vorliegende Gesetzesentwurf. Insofern kann man fairerweise sagen, wenn Sie hier eine stärkere Berücksichtigung der CO₂-Emissionen im Tarif umsetzen wollen, muss man auch berücksichtigen, dass sich das Ganze in möglicherweise schon beschlossene weitere Maßnahmen harmonisch einfügen muss.

Das heißt, wenn ich die E-Mobilität anspreche, ist es sinnvoll, dass sich das im ganzen System harmonisch einfügt. Dazu gehören beispielsweise die Arbeitnehmerbesteuerung, die Frage der Ladestationen, die Gestellung von Strom und die Dienstwagenbesteuerung. Das sind alles Sachen, die wir in letzter Zeit verstärkt im Rahmen der Ertragsbesteuerung behandelt haben und bei denen wir hoffentlich positive Effekte bewirken konnten. Ich sehe den Gesetzesentwurf positiv in dem Sinne, dass er im Rahmen der Kfz-Steuer im begrenzten Umfang das leistet, was er leisten kann.

Vielleicht noch ein zweites Wort dazu, was er leisten kann. Wir hatten mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung der Kraftverkehrssteuer bereits eine Umstellung auf realistische Verfahren bei der Messung der CO₂-Emissionen beschlossen. Wenn man sich die Tabellen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) anschaut, sieht man, dass dabei deutliche Sprünge zu identifizieren sind. Man kann also nicht nur isoliert über den Tarif reden, sondern muss auch feststellen, dass die Bemessungsgrundlage deutlich realistischer bestimmt wird, als es in der Vergangenheit der Fall war. Das ist äußerst positiv zu sehen. Man könnte sogar so weit gehen zu sagen, dass die Veränderungen bei der Bestimmung der Bemessungsgrundlage nach dem WLTP-Verfahren in einigen Fällen deutlich stärker ausfallen könnten, als es bei einem progressiven Tarif der Fall wäre.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die AfD-Fraktion stellt der Kollege Glaser.



Abg. **Albrecht Glaser** (AfD): Meine zwei Fragen richten sich an Herrn Prof. Dr. Söllner. Könnten Sie eine Bemerkung zu der Rationalität machen, in Deutschland und in Europa so zu verfahren? Ich denke an das Stichwort des grünen Paradoxons von Hans-Werner Sinn, was, glaube ich, auch kurz in Ihrem Gutachten angesprochen wird.

Zweitens: Wie sehen Sie den Zusammenhang zwischen Hubraum und Schadstoffemissionen? Das ist wahrscheinlich ähnlich sinnvoll wie die Lebensaltersbestimmung des Kapitäns nach der Höhe des Wasserstandes. Denn der Hubraum hat ja nur sehr wenig mit den Emissionen zu tun, die ein Fahrzeug ausstößt. Ist die Zielstellung mit dieser Maßnahme auch nur annähernd zu erreichen? Oder muss man nicht sehr viel mehr auf den Kraftstoffverbrauch abstellen, der im vorliegenden Gesetzentwurf gar keine Rolle spielt.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Söllner, Technische Universität Ilmenau.

Sv **Prof. Dr. Fritz Söllner** (Technische Universität Ilmenau): Zu der ersten Frage: Das habe ich in meiner Stellungnahme schon kurz angedeutet: Man kann sich sehr wohl darüber streiten, inwieweit der gesamte Ansatz eines nationalen bzw. rein europäischen Klimaschutzes oder einer Emissionsminderungspolitik sinnvoll ist. Selbstverständlich ist das Klimaproblem ein globales Problem, und man bräuchte einen globalen Ansatz mit einer internationalen Koordination, was es bis heute nicht gibt. Inwieweit das bisherige Vorgehen ökonomisch sinnvoll, inwieweit es effizient und effektiv ist, sei dahingestellt. Ich glaube, dass wir das an dieser Stelle nicht weiter vertiefen können, weil wir dann in eine ganz andere und ganz grundsätzliche Diskussion kommen.

Zur zweiten Frage von Ihnen muss man sich überlegen, welche Schadstoffe Sie meinen, wenn Sie auf den Hubraum Bezug nehmen. Die traditionellen Schadstoffe – Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, und so weiter – haben tatsächlich mit dem Hubraum überhaupt nichts zu tun. Auf der anderen Seite besteht beim Kohlenstoffdioxid schon ein gewisser Zusammenhang zwischen der Größe des Hubraumes und der

Höhe des Kraftstoffverbrauches und damit auch der Menge des Kohlendioxidausstoßes. Allerdings haben andere Faktoren wie die Fahrweise auch einen sehr großen Einfluss darauf. Wenn man – wie schon ein paar Mal von Vorrednern erwähnt – den Kohlenstoffdioxidausstoß steuerlich adressieren möchte, muss man direkt am Kraftstoffverbrauch ansetzen und nicht am Hubraum oder am Kohlenstoffdioxidemissionspotential.

Abg. **Albrecht Glaser** (AfD): Vielleicht könnten Sie ausführen, wie man rationaler Weise dann tatsächlich auf eine einheitliche – auch mit anderen Sektoren außerhalb des Verkehrs kompatiblen – Besteuerung des Kraftstoffs kommt.

Sv **Prof. Dr. Fritz Söllner** (Technische Universität Ilmenau): Wenn ich Ihre Frage richtig verstanden habe, geht es um einen sektorübergreifenden Ansatz. Der ist natürlich aus volkswirtschaftlicher, aus ökonomischer Sicht eindeutig vorzuziehen, weil man nur so eine kostenminimale Emissionsreduktion erzielen kann. Man könnte das machen, indem man sämtliche Kohlendioxidemissionen entweder besteuert oder einem Emissionszertifikatesystem unterwirft, sodass sich ein einheitlicher Kohlenstoffdioxidpreis für alle Sektoren und für alle Emittenten ergeben würde. Dementsprechend würden die Reduktionskosten bzw. die Klimaschutzkosten minimal werden. Dadurch würde sich auch jegliche andere Intervention erübrigen – also Subventionen, Verbote oder Sonstiges.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die CDU/CSU-Fraktion stellt Kollege Dr. Tebroke.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): An dieser Stelle würde ich sehr gerne ansetzen. Zuletzt diskutierten wir sehr grundsätzliche und sehr langfristig ausgerichtete Bereiche. Jetzt möchte ich auf etwas Kurzfristigeres eingehen. Ich glaube, es war der ADAC, der von einem Zwischenschritt gesprochen hat. Dieses Stichwort würde ich gerne aufgreifen und an den ADAC noch einmal die Frage stellen: Wie würden Sie nach diesem Zwischenschritt – der jetzt mit dem Regierungsentwurf vorliegt – die Kfz-Steuer weiterentwickeln? Wäre ein kleiner Zwischenschritt vorab auch derjenige, auf die Hubraumkomponente gänzlich zu verzichten und allein



auf die CO₂-Komponente im Regierungsentwurf abzustellen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Gerwens vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club.

Sv **Stefan Gerwens** (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.): Generell kann man sagen, dass die Hubraumkomponente abgelöst werden könnte. Wir hatten uns schon vor vielen Jahren dafür eingesetzt, darauf zu verzichten. Wenn wir den Trend zur Elektromobilität sehen, ist der Hubraum hinsichtlich der Emissionen immer weniger aussagekräftig und auch hinsichtlich Fahrzeuggröße oder anderer Parameter nur bedingt geeignet. Von daher könnte man auf jeden Fall auf die Hubraumkomponente verzichten.

Allerdings muss der Dieselmotorschlag beachtet werden, der mit dem verringerten Steuersatz beim Dieselmotorkraftstoff korreliert. Hier ist über den höheren Kfz-Steuerzuschlag ein Ausgleich vorgesehen. Hier müsste man sich entscheiden, ob man perspektivisch die Dieselmotorensteuerung an die von Benzin heranführt, oder ob man einen Zwischenwert nimmt, um ein konsistentes System bei der Energiesteuer zu bekommen. Im Moment beträgt bei PKW der Unterschied 7,50 Euro pro 100 Kubikzentimeter für Dieselmotoren im Vergleich zum Otto-Motor.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Ich würde die zweite Frage an Herrn Dr. Schäfer vom Verband der Automobilindustrie stellen: Sie haben in Ihrem Gutachten genau diesen Verzicht auf die Hubraumkomponente vorgeschlagen. Wie würden Sie denn dieses Problem lösen, das Herr Gerwens gerade angesprochen hat, den Ausgleichsbetrag für Dieselfahrzeuge?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Scheel, Verband der Automobilindustrie.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V.): Aus unserer Sicht ist eine mögliche Option, um auf die Hubraumkomponente zu verzichten, eine Berücksichtigung der Schadstoffklassen. Wir glauben, dass es sinnvoll ist, die Kfz-Steuer, solange sie eine an das Halten des Kfz angedockte Steuer ist, so zu modifizieren, dass man auf die Hubraumkomponente verzichtet. Sie ist, wie eben schon

gesagt, nicht mehr besonders aussagekräftig, weder in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit noch in Hinblick auf schadstoffbezogene Parameter. Stattdessen könnte man einen zusätzlichen Anreiz mit Bezug auf die umweltpolitisch besten Schadstoffklassen setzen. Die Bezugnahme auf die Schadstoffklassen wäre ein Element, das einen spezifischen umweltpolitischen Anreiz schafft und an das Halten der Fahrzeuge anknüpft.

In dem Moment, in dem man darüber nachdenkt, die Kraftfahrzeugbesteuerung insgesamt in die Energiesteuer einzubeziehen, muss man natürlich eine umfassende Angleichung vornehmen, damit die Hubraumkomponente zur Kraftstoffbesteuerung passt. Damit wir einen klaren Bezug haben, der an den Elementen Energieeinsatz und Energieverbrauch ansetzt.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Das ist jetzt wieder spannend, weil wir bereits entschieden haben, möglichst viel Bürokratie abzubauen und die Verfahren möglichst einfach und transparent für die Verbraucher zu machen. Meine Frage richtet sich an die Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft, Herrn Liebel, wie bewerten Sie ein solches Verfahren?

Sv **Thomas Liebel** (Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft): Wir haben im Kfz-Steuersystem einen sehr hohen Automatisierungsgrad, was die Besteuerung der Fahrzeuge angeht. Daher würde jede zusätzliche bürokratische Hürde einen riesigen Aufwand für die Verwaltung bedeuten. Insofern muss man bedenken, dass, wenn man eine Stellschraube bewegt, eine Masse an Fahrzeughaltern betroffen ist. Daher ist immer darauf zu achten, dass die Besteuerung elektronisch gesteuert werden kann.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die Fraktion der FDP stellt der Kollege Till Mansmann.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Meine Frage richtet sich an Frau Dr. Klocke vom Bund der Steuerzahler. Wir haben viel über die Lenkungswirkung gesprochen. Wir reden auch viel über die Lastenverteilung in einem etwas komplexeren Fall. Der Individualverkehr wird durch verschiedene Abgaben belastet, die Kfz-Steuer ist nur ein Teil davon, dazu kommt noch die Energiesteuer. In welchem Verhältnis steht denn aktuell dieses Aufkommen



zu den tatsächlichen Verkehrswegekosten und Infrastrukturinvestitionen. Wie würde sich der Gesetzesentwurf in dieser Hinsicht bemerkbar machen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Frau Dr. Klocke, Bund der Steuerzahler Deutschland.

Sve **Dr. Isabel Klocke** (Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.): In der Tat hatten wir in unserer Stellungnahme kurz beschrieben, dass die Kfz-Steuer nur einer der Bausteine ist, um die Mobilität in Deutschland zu besteuern. Sie, Herr Mansmann, hatten es schon richtig angesprochen: Es gibt weitere Belastungen wie die Zulassungsabgabe, Versicherungsteuer, Umsatzsteuer und die Energiesteuer. Wir hatten uns dafür ausgesprochen, dass man die Kfz-Steuer aufgibt und stattdessen die Energiesteuer stärker in den Vordergrund rückt. Einfach, weil wir nicht glauben, dass es auf den ruhenden Verkehr ankommt, sondern dass derjenige, der das Auto tatsächlich nutzt, stärker über die Energiesteuer herangezogen werden sollte.

Zu Ihrer Frage zu Aufwand und Nutzen: Das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Wir haben schon kurz von der Zoll- und Finanzgewerkschaft gehört, dass bei der Kfz-Steuer jede Veränderung einen großen Erhebungsaufwand mit sich bringt. Wir schlagen daher die Integration der Kfz-Steuer in die Energiesteuer vor, um den Zoll zu entlasten und ihm für seine anderen wichtigen Aufgaben mehr Kapazitäten zu ermöglichen. Letztlich braucht man eine riesige Steuerverwaltung für einen eher kleinen Betrag. Das könnte vermieden werden.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Den Erhebungsaufwand im Bereich von mehreren 100 Millionen Euro haben Sie angesprochen. Ganz grundsätzlich noch einmal die Frage: Wie viel zahlen die Kraftfahrzeughalter und -nutzer in das Gesamtsystem ein und wie viel davon wird für Straßenbau und Investitionen verwendet – also für die tatsächlichen Verkehrswegekosten? Ich frage das, damit wir ein Gefühl dafür bekommen, welcher Spielraum für andere Aufgaben besteht, wie zum Beispiel für die CO₂-Reduktion.

Sve **Dr. Isabel Klocke** (Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.): Ich habe dazu keine exakten Rechnungen, diese kann ich aber gerne nachreichen. Es ist so, dass das Aufkommen nicht

zweckgebunden ist. Die Kfz-Steuer ist wie jede Steuerart nicht an bestimmte Projekte, nicht an die Förderung von Straßenausbau etc. gebunden. Das ist im Enddefekt auch das Knifflige an der ganzen Situation, weil die Einnahmen auch in jegliche anderen Projekte fließen können. Insofern gibt es keine Verknüpfung, was es dann auch sehr schwierig macht, diese Parallelität herzustellen und zu sagen „Wir fördern Infrastrukturprojekte aus den Kfz-Steuer-Einnahmen“. Das ist so nicht exakt abrechenbar.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Mir ist schon klar, dass diese direkte Verbindung nicht existiert, das ist ja auch gut und richtig so, das gibt uns mehr politischen Spielraum. In der ganzen Diskussion haben wir immer die Frage, wie hoch die Belastung ist und wie viel Geld wirklich gebraucht wird. Es stößt auf wenig Zustimmung in der Bevölkerung, wenn zusätzliche Belastungen verursacht werden. Dann würde man auch zur Steuererhöhung tendieren. Wie ist die grundsätzliche Aufteilung? Wie viel wird eingezahlt, wie viel kommt raus, damit wir eine Vorstellung davon bekommen?

Sve **Dr. Isabel Klocke** (Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.): Ich habe, wie gesagt, aktuell diese Zahlen nicht zur Hand, ich reiche sie gerne nach. Ich glaube, der ADAC hatte dazu auch schon Berechnungen vorgelegt, die etwas detaillierter sind, um einen Überblick über die ganzen Steuern und verkehrsbezogenen Ausgaben zu gewinnen.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die Fraktion DIE LINKE. stellt der Kollege Cezanne.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Meine Frage geht an Herrn Hilgenberg vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland. Herr Hilgenberg, können Sie noch einmal schildern, inwieweit aus Ihrer Sicht der vorliegende Gesetzesentwurf das Ziel einer stärkeren CO₂-Komponente im Steuertarif und damit eines stärkeren Anreizes beim Neuwagenkauf erfüllt? Wenn Sie Lust haben, könnten Sie vielleicht zum Argument von Frau Dr. Klocke, dass es sinnvoll sei, den ruhenden Verkehr gerade nicht so stark zu besteuern, kurz etwas sagen? Ich nehme an, Sie haben dazu eine Meinung.



Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Hilgenberg, Bund für Umwelt und Naturschutz.

Sv **Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)): Aus unserer Sicht ist die aktuell geplante Reform der Kfz-Steuer kein echter Anreiz zum Kauf von sparsamen Fahrzeugen. Das liegt zum einen an der Hubraumkomponente, die wir als BUND kritisch sehen, und zum anderen an der aus unserer Sicht viel zu geringen Spreizung zwischen besonders emissionsarmen und besonders hoch-emittierenden Fahrzeugen. Deswegen bedarf es einer weitergehenden Reform.

Wir schlagen ergänzend zu der rein auf CO₂ basierenden Kfz-Steuer noch eine Bonus-Malus-Regelung vor, die beim Kauf der Fahrzeuge ansetzt. Mit dieser Regelung würde auch der ruhende Verkehr einmalig adressiert, da beim Kauf der Fahrzeuge eine so genannte Zulassungssteuer oder -abgabe erhoben würde. Diese würde insbesondere bei hochemittierenden und ressourcenverbrauchenden Fahrzeugen anfallen.

In diesem Zusammenhang ist für uns auch wichtig, dass man sich nicht mehr weiter an den Normwerten orientiert, sondern an den Ist-Werten beim CO₂-Ausstoß und beim Verbrauch. Die Differenz zwischen den Normwerten, also den offiziellen Angaben der Hersteller und den Ist-Werten auf der Straße, ist in den letzten Jahren immer weiter gestiegen. Untersuchungen zeigen, dass die Differenz besonders eklatant bei den Plug-In-Hybriden ist, die mit sehr niedrigen theoretischen Werten bei der Kfz-Steuerberechnung angesetzt werden. Das ist ein Fehler, der behoben werden muss. Wir müssen daran arbeiten, dass sich die Kfz-Steuer zukünftig wie alle Vergünstigungen und Kaufbeihilfen an den realen Verbräuchen orientiert, und nicht an den unter Laborbedingungen ermittelten Idealwerten.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Sie haben die Bonus-Malus-Regelung kurz angesprochen, mit der Sie erreichen wollen, dass auch der ruhende Verkehr mitbesteuert wird. Können Sie bitte noch einmal erläutern, warum das aus Ihrer Sicht notwendig oder sinnvoll ist?

Sv **Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)): Es ist sinnvoll, weil für die Herstellung und den Kauf

eines Kfz Ressourcen benötigt und freigesetzt werden. Bereits hier wird schon CO₂ ausgestoßen. Deswegen ist die Anschaffung eines Fahrzeuges ein Akt, der aus unserer Sicht steuerlich berücksichtigt werden muss.

Auch die dauerhafte und pauschale Befreiung der E-Autos von der Kfz-Steuer ist für uns dauerhaft nicht hinnehmbar. Insbesondere große und schwere E-Autos belasten die Straßen, die Infrastruktur und verbrauchen Platz. Daher müssen auch E-Autos – zumindest besonders große, schwere und ressourcenverbrauchende Fahrzeuge – ihren Beitrag zum Erhalt der Straßeninfrastruktur leisten. In diesem Fall sollte die Steuerbefreiung alle zwei Jahre überprüft werden, und es muss darüber diskutiert werden, ob dieser Anreiz tatsächlich noch sinnvoll ist.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt Kollege Schmidt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Meine Frage richtet sich an Herrn Müller-Görnert vom Verkehrsclub Deutschland. Inwiefern kann der Reformvorschlag der Bundesregierung dazu beitragen, den CO₂ Ausstoß im Verkehrsbereich zu senken? In diesem Bereich haben wir wenig Fortschritte in Bezug auf das Erreichen der Klimaziele gemacht, was das Ziel der Bundesregierung ist. Wie beurteilen Sie die geplanten Maßnahmen, insbesondere die gestaffelten Steuersätze und die neuen CO₂-Stufen, in Bezug auf diese Zielsetzung? Wie beurteilen Sie diesbezüglich die Sonderregelung im neuen § 10 b KraftStG, also die Steuerbegünstigung für Plug-In Hybride?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Müller-Görnert vom Verkehrsclub Deutschland.

Sv **Michael Müller-Görnert** (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Grundsätzlich ist es richtig, dass man den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen stärker besteuert. Dieser Ansatz ist zu begrüßen. Wie wir aber schon von vielen Vorrednern gehört haben, fällt diese Reform sehr ambitionslos aus. Bisher betrug der lineare Steuersatz zwei Euro pro Gramm CO₂ oberhalb einer Freigrenze. Jetzt plant man eine regressive Steigerung des Steuersatzes durch eine stufenweise Erhöhung. Damit ändert sich aber im Vergleich zu dem bestehenden System nur sehr wenig. Im



Schnitt zahlen die Kfz-Halter gerade einmal 15 Euro mehr Steuern pro Jahr. Erst ab einem CO₂-Ausstoß von 195 Gramm steigt der Steuersatz stärker an. Diese Autos werden aber vergleichsweise wenig gekauft. Für den Großteil der Kfz-Halter ändert sich also fast nichts.

Relevant ist auch das Verhältnis der Kfz-Steuer zu den sonstigen Kosten, die Kfz-Halter haben, wie etwa Unterhalts- und Betriebskosten. Der ADAC hat einen Kostenrechner auf seiner Internetseite, mit dem man sehr gut veranschaulichen kann, dass die Kfz-Steuer bei genauerer Betrachtung überhaupt nicht ins Gewicht fällt.

Wir haben in unserer Stellungnahme drei verschiedene Beispielfahrzeuge aufgezeigt. Nehmen wir beispielsweise einen großen SUV, einen Mercedes GLE 350 mit einem Anschaffungspreis von etwas über 70 000 Euro. Laut der Kostenberechnung wären im Jahr etwa 16 000 Euro an Betriebs- und Unterhaltskosten für Versicherung, Kraftstoffe, Wartung und Reparatur fällig. Dazu würde eine Steuer nach dem neuen System in Höhe von 737 Euro im Jahr anfallen. Vorher waren es 156 Euro weniger. Damit kann keine Lenkungswirkung erzielt werden. Es zeigt sich ganz klar, dass der Effekt der Steuererhöhung relativ gering ist, weil er unter den sonstigen Betriebs- und Unterhaltskosten einfach untergeht.

Sie sprachen die Sonderregelung an, die für besonders emissionsarme Fahrzeuge eingeführt werden soll. Nach dem bisherigen Stand sind das vor allem die Plug-In-Hybride, die unter diese Grenze von 95 Gramm pro Kilometer fallen würden. Diese werden aber schon durch die Kaufprämie extrem gefördert. Insofern sagen wir, dass es lediglich einen Mitnahmeeffekt geben wird, weil diese 30 Euro, die sie maximal sparen können, auch nicht ins Gewicht fallen. Daher sind wir gegen diese Sonderregelung. Wie schon der Kollege Hilgenberg vom BUND ausgeführt hat, ist es zudem fragwürdig, Anreize für Plug-In-Hybriden zu setzen, solange die tatsächliche Klima- und Umweltwirkungen dieser Fahrzeuge unklar sind.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die gewünschte Wirkung, die Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen zu fördern, um die Klimaziele einzuhalten, nicht erreicht wird. Das wird weder

durch die bestehende Steuer noch durch die Reform erreicht. Wir würden auch eher von einem „Reförmchen“ sprechen, weil sich im Prinzip nicht viel ändert.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Eine kurze Nachfrage zu den Plug-In-Hybriden: Würde es aus Ihrer Sicht ausreichen, diese Sonderregelung zu streichen? Oder wie stellen Sie sich die Besteuerung der Plug-In-Hybride vor?

Sv **Michael Müller-Görnert** (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Bei der jetzigen Ausgestaltung würden neben Plug-In-Hybriden nur sehr wenige weitere Kfz-Modelle wie etwa Erdgasfahrzeuge oder einzelne normale Hybride unter diese Regelung fallen. Wie gesagt, auch dort werden die genannten 30 Euro nicht ins Gewicht fallen. Letztendlich wird bei einem Großteil der Plug-In-Hybride durch diese Sonderregelung nichts erreicht, außer einem Mitnahmeeffekt. Aus unserer Sicht ist das Steuerverschwendung. Die Regelung muss abgeschafft werden.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt Kollege Schrodi für die Fraktion der SPD.

Abg. **Michael Schrodi** (SPD): Meine Frage geht an Herrn Giebel von der Deutschen Zoll- und Finanzgewerkschaft. Wie schon erwähnt, sind Sie seit 2014 zuständig für die Erhebung der Kfz-Steuer. Wie beurteilen Sie bei diesem Gesetzentwurf den Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Liebel von der Deutschen Zoll- und Finanzgewerkschaft.

Sv **Thomas Liebel** (Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft): Ich möchte noch einmal betonen, dass es sich hier um ein Massenbesteuerungsverfahren handelt. Es gibt etwa 52 Millionen zugelassene Fahrzeuge, davon sind 47 Millionen PKW. Wenn man aus einer wirtschaftspolitischen, klimapolitischen oder umweltpolitischen Motivation heraus Änderungen an dem Gesetz vornimmt, hat dies große steuerliche Auswirkungen für eine Vielzahl von Fahrzeughaltern.

Bei uns schlägt jede Änderung mit entsprechenden Nacharbeiten beim IT-Verfahren Kraftfahrzeugsteuer zu Buche. Hinzu kommt die manuelle Bearbeitung durch etwa 2 300 Beschäftigte, die wir bei der Kfz-Steuer einsetzen. 98 Prozent



der Besteuerungsverfahren laufen automatisiert. Das heißt, alle Neuregelungen, die der Gesetzentwurf beinhaltet, müssen zunächst programmiert und anschließend darauf getestet werden, ob die Besteuerung so funktioniert, wie es sich der Gesetzgeber vorgestellt hat. Wenn einzelne Fehler auftreten, kommt es zu einer Masse an Anfragen bei unseren Beschäftigten, bei den Hauptzollämtern, bei der zentralen Auskunft zur Kraftfahrzeugsteuer, mitunter auch zu einer Masse an Rechtsbehelfsverfahren. Deswegen muss daran mit großer Sorgfalt gearbeitet werden.

Der Erfüllungsaufwand bezieht sich vor allem auf die Fortentwicklung des IT-Programms. Zwei Prozent müssen manuell bearbeitet werden. Das sind Steuerbegünstigungen, beispielsweise für Menschen mit schweren Behinderungen, für Landwirte oder für die Forstwirtschaft. Diese Fälle werden ausgesteuert und verursachen viel Arbeit. Dabei werden Fahrzeuge vor Ort begutachtet oder es müssen entsprechende Dokumente vorgelegt werden.

Der Erfüllungsaufwand muss auch in seiner historischen Entwicklung betrachtet werden. Wir sind 2014 gestartet – Sie haben es angesprochen, Herr Schrodi – und haben die Verwaltung der Kfz-Steuer mit 1 771 Arbeitskräften übernommen. Bei der Personalfestsetzung hat man außer Betracht gelassen, dass neben den Hauptzollämtern weitere Organisationseinheiten des Zolls Anlaufstellen für Fragen zur Kraftfahrzeugsteuer sind – seien es die Bundeskassen oder die Zollämter vor Ort, die aufgrund ihrer regionalen Verteilung für die Fahrzeughalter leichter zu erreichen sind. Hierfür hat es eine Personalbedarfsprognose der Generalzolldirektion gegeben, die unter Einbeziehung dieser Organisationseinheiten auf einen Gesamtpersonalbedarf von 550 Arbeitskräften kommt. Das deckt sich mit unseren Einschätzungen als Zollgewerkschaft, die wir 2014 abgegeben haben. Denn auch die Länder, die vorher die Kfz-Steuer verwaltet haben, hatten ungefähr 2 500 Beschäftigte eingesetzt.

Jetzt fehlen noch etwa 100 Planstellen, die dringend für den Bundeshaushalt angemeldet werden müssen. Denn einen Großteil der zusätzlichen Aufgaben mussten wir mit eigenen Ressourcen bewältigen, was sich immer negativ bei der Erfüllung anderer Aufgaben auswirkt. Es

wurde bereits angesprochen, dass darunter dann andere priorisierte Aufgaben leiden, wie beispielsweise die Warenabfertigung bei den Zollämtern, wo sich die Lage durch Brexit, E-Commerce etc. weiter zuspitzen wird. Deswegen ist eine Nachsteuerung an dieser Stelle dringend geboten, um uns um die Belange der Fahrzeughalter, die bei uns vor Ort Steuerbefreiungen oder Steuerbegünstigungen beantragen, angemessen kümmern zu können.

Abg. **Michael Schrodi** (SPD): Eine kurze Frage noch an Herrn Prof. Dr. Hechtner: Eben ist über die Nachfrage nach E-Autos und die Erhöhung durch den Gesetzentwurf gesprochen worden. Inwiefern kann der Gesetzentwurf die Nachfrage nach E-Autos erhöhen?

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Ich glaube, man kann es so zusammenfassen, dass in allen bisherigen Bestrebungen die Elektromobilität eine tragende Säule war. In vergangenen Gesetzgebungsverfahren haben wir die Elektromobilität in sehr unterschiedlichen Bereichen unterstützt. Das heißt, wir haben damit einen Mosaikbaustein, und es wäre geradezu fahrlässig, die Elektromobilität nicht entsprechend weiter auszubauen. Wie in der Vergangenheit, werden auch hier höhere Anreize gesetzt, damit E-Autos privat oder als Dienstwagen angeschafft werden. Ich halte das für positiv.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt für die Fraktion der CDU/CSU der Kollege Müller.

Abg. **Sepp Müller** (CDU/CSU): Die Frage geht an den Verband der Automobilindustrie, Herrn Dr. Scheel. Wir haben in der letzten Zeit einige Boni für den Erwerb von Elektrofahrzeugen eingeführt. Könnten Sie aus der Praxis berichten, wie sich diese ausgewirkt haben? Wie hat sich die Ankündigung der Verlängerung der Befreiung von der Kfz-Steuer auf den Erwerb von Elektrofahrzeugen ausgewirkt? Haben Sie im Vergleich dazu auch eine Statistik über die Neuzulassungen von Hybrid-Fahrzeugen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Scheel, Verband der Automobilindustrie.



Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V.): Die ersten Eindrücke sind, dass sich die Neuzulassungen gerade im Elektromobilitätsbereich positiv entwickeln. Wir sehen signifikante Steigerungsraten seit dem Ende des Corona-Lock-Downs. Wir bewegen uns bei den Elektrofahrzeugen in Richtung 10 Prozent aller Neuzulassungen. Dabei spielen Plug-In-Hybride eine erhebliche Rolle, aber auch batterieelektrische Fahrzeuge.

Letztlich ist es ein Ergebnis der gesamten Maßnahmen, die die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzpakets im September letzten Jahres und des Konjunkturpakets während der Corona-Krise ergriffen hat. Diese Maßnahmen wirken aus unserer Sicht kumulativ und führen dazu, dass wir diesen signifikanten Anstieg der Nachfrage sehen.

Aus unserer Sicht sollte es bei einem Gleichlauf der Maßnahmen bei der Kfz-Steuer und der Einkommensteuer bleiben. 2030 ist das Zieldatum für die Maßnahmen, die in der Einkommensteuer vorgesehen sind, wie beispielsweise bei der einkommensteuerrechtlichen Behandlung der Ladeinfrastruktur oder den Maßnahmen des Arbeitgebers. Deswegen glauben wir, dass 2030 als einheitliches Zieldatum auch für die hier vorgesehenen Maßnahmen sinnvoll ist.

Abg. **Sepp Müller** (CDU/CSU): Die Frage geht noch einmal an Herrn Dr. Scheel vom Verband der Automobilindustrie. Wenn Sie von einem signifikanten Anstieg aufgrund der Maßnahmen sprechen, die wir als Große Koalition bereits auf den Weg gebracht und angekündigt haben, interessiert uns vor allem, ob die Flottenziele bei den CO₂-Emissionen erreicht werden können. Können Sie dazu eine Aussage treffen, sofern es sich so weiter entwickelt, wie bisher geplant?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Scheel.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank. Alle Hersteller haben sehr ausgefeilte Strategien, um die CO₂-Flottenziele sowohl 2021 als auch 2030 zu erreichen. Wir haben derzeit keinerlei Indiz, daran zu zweifeln, dass dies gelingen kann. Es war natürlich nicht vorgesehen und ist auch nicht schön, dass die Corona-Krise dabei eher hilft. Die Entwicklung zeigt aber, dass wir uns

im Hinblick auf die Einhaltung der Flottengrenzwerte auf einem guten Pfad befinden.

Abg. **Sepp Müller** (CDU/CSU): Die Frage geht an den Automobilclub Deutschland (ADAC). Der Bundesrechnungshof hat den vorliegenden Gesetzentwurf kritisiert, weil er den Pkw-Altbestand nicht berücksichtigt. Wie ist Ihre Meinung dazu? Sehen Sie Probleme mit der Akzeptanz in der Bevölkerung aufgrund der Nichtberücksichtigung des Altbestandes?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Gerwens vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club.

Sv **Stefan Gerwens** (Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V.): Vielen Dank für die Frage, Herr Müller. Generell kann man sagen: Wenn Menschen eine Entscheidung treffen, sollten sie auch Handlungsoptionen haben. Wenn man also die Kfz-Steuerreform auf den Altbestand, also auf die vorhandenen Fahrzeuge, beziehen würde, hätten die Halter nur die Optionen, ihr Fahrzeug zu behalten und höhere Steuerzahlungen in Kauf zu nehmen oder ihr Fahrzeug zu veräußern. Generell ist es deshalb für uns sinnvoller, ausschließlich beim Neuwagenbestand anzusetzen – also bei den Fahrzeugen, die neu zugelassen werden –, weil die Menschen dann eine Kaufentscheidung treffen und sich bewusst an den Anreizen durch das Steuersystem und der Kfz-Steuerreform orientieren können. Für uns ist daher entscheidend, dass nur auf die Neufahrzeuge abgestellt wird.

Außerdem ist zu beachten, dass jetzt mit WLTP ein einheitlicher Standard bei den Neuwagen vorhanden ist, während wir bei den Altfahrzeugen noch das NEFZ-Verfahren zur Bemessung der CO₂-Grenzwerte nehmen müssten. Das würde zu einer großen Ungleichbehandlung ähnlicher Fahrzeuge führen, was wiederum zu einer hohen Unzufriedenheit bei den betroffenen Menschen führen würde.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt für die Fraktion der CDU/CSU der Kollege Dr. Tebroke.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Scheel vom Verband der Automobilindustrie und an Herrn Gerwens vom ADAC. Nach meiner Kenntnis entfällt ein



Großteil der Neuzulassungen pro Jahr auf Mietwagenunternehmen, vielleicht sind das zehn oder zwölf Prozent. Wie bewerten Sie die Anzeizeffekte der Reform auf diese Gruppe von Unternehmen, die auch wesentliche Nachfrager sind? Sehen Sie Anknüpfungspunkte bei dieser Reform, diese Anreize noch zu verstärken, damit insbesondere in dieser Gruppe ein wichtiger Impuls im Sinne der Reform gesetzt wird?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich zunächst an Herrn Dr. Scheel vom Verband der Automobilindustrie.

Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank für die Frage. Die Anreize richten sich natürlich sehr stark an gewerbliche Flotten und Vermieter. Wir haben von Januar bis August 2020 ungefähr 183 000 Mietwagenneuzulassungen gegenüber 646 000 Neuzulassungen von Privaten gehabt. Dazu kommen noch knapp 300 000 Eigenzulassungen im Handel.

Für Mietwagenunternehmen ergibt sich aufgrund der Fahrzeugstruktur der Mietwagen – die meistens im Mittelklassesegment, teilweise im unteren Mittelklassesegment und nur selten im Oberklassesegment angesiedelt sind – eine geringere Belastung im Vergleich zum Durchschnitt aller privat zugelassenen Fahrzeuge und auf den Kfz-Handel zugelassenen Fahrzeuge. Wir gehen davon aus, dass aufgrund des extremen Kostendrucks im Mietwagen- und Vermietungsgeschäft die vorgeschlagene Änderung zu einer deutlichen Anreizwirkung führt, weil die Margen in diesem Geschäft so bemessen sind, dass es wirklich auf jeden Euro ankommt. Insofern gehen wir davon aus, dass wir hier eine deutlich spürbare Anreizwirkung haben werden.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Vielen Dank. Dann richtet sich die Frage an Herrn Gerwens vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club.

Sv **Stefan Gerwens** (Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V.): Vielen Dank. Ich kann noch einen Gesichtspunkt ergänzen. Für Mietwagenanbieter ist es ganz entscheidend, welchen Wiederverkaufswert die Fahrzeuge haben. Daraus ergibt sich eine längerfristige Wirkung mit Blick auf die Steuersätze und die zukünftige Belastung, die ein Gebrauchtwagenkäufer für

diese Pkw hätte. Insofern ist auch der Einfluss der Maßnahmen auf den Restwert des Fahrzeuges zu beachten, da die Steueranreize über viele Jahre wirken.

Wenn wir bei einem Fahrzeug eine Steuererleichterung von 30 oder 40 Euro gegenüber einem Fahrzeug haben, das nur wenige Emissionen aufweist, muss hierbei auch die durchschnittliche Haltedauer eines Fahrzeugs berücksichtigt werden, die im Schnitt 19 Jahre beträgt. Dann kommen natürlich beachtliche Beträge zusammen. Von daher gehen auch wir von einer deutlichen Signalwirkung aus.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Dazu hätte ich eine Nachfrage, Herr Gerwens. Wie schätzen Sie das Interesse der Mieter an Elektrofahrzeugen im Pool der Mietwagenanbieter ein? Wie könnte man das Interesse dieser Nachfrager noch triggern?

Sv **Stefan Gerwens** (Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V.): Dazu liegen nicht so viele Daten vor, weil diese Daten bei den Anbietern liegen. Diese haben ein geschäftliches Interesse daran, dass diese Zahlen nicht öffentlich verfügbar sind.

Ich denke, es geht bei den Neufahrzeugen im Mietbereich auch darum, den Mietern ein gewisses Erleben von neuen Fahrzeugen und Antriebskonzepten zu ermöglichen. Die Mietwagenfirmen setzen darauf – insbesondere wenn sie einen engen Bezug zu Herstellern haben –, dass genau dort Anreize gesetzt werden, um den Menschen nahe zu bringen, dass neue Antriebe eine Chance haben. Von daher ist ein Interesse vorhanden, auch einmal etwas Neues auszuprobieren. Das ist mit folgender Situation vergleichbar: Wenn Sie im Urlaub sind, haben Sie eher die Neigung mal den ÖPNV zu nutzen, wenn Sie sonst eigentlich nur mit dem Auto fahren. Genauso kann man hier sagen, dass es den Anreiz gibt, etwas Neues auszuprobieren, mit dem man noch nicht so vertraut ist.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Das halte ich für ein sehr spannendes Moment. Vielleicht müsste man diese Marktteilnehmer noch stärker in die Strategie einbinden. Dann richtet sich meine Frage an Herrn Dr. Scheel dahingehend, dass ich gehört habe, dass Mietwagenunternehmen gerne mehr E-Fahrzeuge in



die Flotten aufnehmen würden, aber die Hersteller keine bereitstellen können.

Sv Dr. Kurt-Christian Scheel (Verband der Automobilindustrie e. V.): Die Hersteller tun alles, um die teilweise bei einigen Modellen vorhandenen, relativ langen Lieferfristen zu verkürzen. Der signifikante Anstieg der Nachfrage, über den ich gerade berichtet habe, macht sich natürlich in den Lieferfristen bemerkbar. Das wird sich aber normalisieren.

Vorsitzende Katja Hessel: Die nächste Frage für die AfD-Fraktion stellt der Kollege Glaser.

Abg. Albrecht Glaser (AfD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Zunächst eine Frage an Herrn Dr. Scheel und dann an Frau Dr. Klocke. Herr Dr. Scheel, Sie verstehen doch etwas von der Autoherstellung. Da Hybrid- und Elektrofahrzeuge im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen bekanntermaßen teurer sind, muss dahinter sehr viel industrielle Arbeit stecken, verbunden mit entsprechendem Energieaufwand und Emissionen. Die Frage lautet also: Ist es nicht geradezu typisch, dass Elektrofahrzeuge in Anbetracht ihres gesamten Herstellungsprozesses außerordentlich markante Schadstoffproduzenten sind? Wird nicht die gegenteilige Wirkung erzeugt, wenn man sich jetzt bei der Förderung auf diese Fahrzeuge konzentriert?

Dann habe ich eine Frage an Frau Dr. Klocke, weil Sie konsequent sagen, dass allein der Energieverbrauch besteuert werden soll. Damit lassen sich Ihrer Meinung nach ökonomische Effekte erzielen, weil man sich die Administration spart und mit denselben Zertifikaten die Energie besteuern kann. Bezogen auf die Zielstellung, energieabhängige Emissionen zu vermeiden, erreiche ich aber damit eigentlich nichts. Können Sie das noch einmal erläutern, weil es offensichtlich auch das Konzept Ihres Hauses ist? Danke sehr.

Vorsitzende Katja Hessel: Die Frage richtet sich zunächst an Herrn Dr. Scheel vom Verband der Automobilindustrie.

Sv Dr. Kurt-Christian Scheel (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank. Richtig ist, dass der Hochlauf der Elektromobilität mit einem schnellen Hochlauf der erneuerbaren Energien in der Stromerzeugung einhergehen

muss. Denn nur, wenn der Strom, der für den Antrieb von Elektrofahrzeugen genutzt wird, auch erneuerbar erzeugt wird, können wir mit dieser Technologie den gewünschten Klimaeffekt erzielen. Deswegen ist das aus unserer Sicht ein zentrales politisches Thema.

Bei der Gesamtbetrachtung der Klimawirkung dieser Technologie ist selbstverständlich die Vorkette miteinzubeziehen. Alle Akteure in der Lieferkette arbeiten auch an dieser Vorkette. Es gibt schon sichtbare Maßnahmen sowohl seitens der Hersteller als auch seitens der Zulieferer, die Vorkette zunehmend klimaneutral zu bekommen. Das ist eine zentrale Aufgabe, die wir zu bewältigen haben, damit die Umstellung auf die Elektromobilität auch die gewünschte Klimawirkung erreichen kann.

Vorsitzende Katja Hessel: Dann richtet sich die Frage noch an Frau Dr. Klocke, Bund der Steuerzahler Deutschland

Sve Dr. Isabel Klocke (Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.): Vielen Dank. In der Tat verfolgt unser Haus das Ziel, die Kfz-Steuer aufzugeben und in die Energiesteuer zu integrieren. Das hat auch damit zu tun, dass in anderen Sektoren stärker darauf abgestellt wird, den tatsächlichen Verbrauch der Energie zu belasten. Ein Beispiel ist der Zertifikatehandel, der auf europäischer Ebene ein wichtiger Baustein ist. Insofern sprechen wir uns dafür aus, perspektivisch das Steuerrecht zu modernisieren, an andere Sektoren anzupassen und nicht in alten Strukturen zu verharren.

Wenn wir einen Blick in die Vergangenheit werfen und uns den Ursprung der Kfz-Steuer ansehen, ist die Kfz-Steuer eine alte Luxussteuer, die einmal eingeführt wurde. Dann wurde sie aufgeweicht, und es wurden mehr Fahrzeuge integriert. Letztlich ist die Zielrichtung, die wir heute mit der Kfz-Steuer verfolgen, vergleichbar mit der Zielrichtung der Energiesteuer. Dann brauchen wir aber nicht zwei parallele Strukturen. Von daher ist unser Petitum, das perspektivisch zu bereinigen, und damit auch das Steuerrecht ganz wesentlich zu vereinfachen. Vielen Dank.

Vorsitzende Katja Hessel: Wir machen weiter mit dem Kollegen Schrodi von der SPD-Fraktion.



Abg. **Michael Schrodi** (SPD): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Hechtner. Wir haben gerade über das Thema Lenkungswirkung gesprochen. Die einen sagen, die Lenkungswirkung sei zu gering, die anderen sagen, die Belastung sei vielleicht zu stark. Wir haben auch gehört – was meiner Meinung nach sehr wichtig ist –, dass zwei Drittel der Neuzulassungen nicht auf private Halter entfallen, sondern auf Firmen- oder Mietwagen. Daran anknüpfend habe ich eine Frage zur stärkeren Gewichtung der CO₂-Komponente: Wie haben sich die durchschnittlichen CO₂-Werte von Neufahrzeugen in den letzten Jahren entwickelt, insbesondere bezüglich der Umstellung des Prüfverfahrens auf WLTP? Gibt es Auffälligkeiten bei bestimmten Fahrzeugkategorien? Wie wirkt sich dieser Gesetzentwurf auf einzelne Fahrzeugkategorien aus, wenn jetzt auf eine höhere Gewichtung der CO₂-Komponente abgestellt wird?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Hechtner, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Herr Abg. Schrodi, danke für die Frage. Für die Beantwortung muss man zunächst eine Menge Zahlen wälzen, um einen Durchblick zu bekommen, was passiert ist.

Vorab erst einmal zwei Sachen: Das eine ist die Frage – die man theoretisch beantworten kann –, welche Alternativen der Konsument oder Endverbraucher überhaupt hat. Was kann er letztlich anschaffen, wenn wir hier von potentiellen Schadstoffausstoßen ausgehen?

Die andere Frage, die deutlich einfacher mit den Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu beantworten ist, ist, wie sich die Flotten zusammengesetzt haben. Dabei zeigt sich, dass zumindest bei der CO₂-Komponente kein deutlicher Trend nach unten zu erkennen ist, was auch daran liegt, dass einige Konsumenten sich möglicherweise für ein Fahrzeug entschieden haben, das einen großen Hubraum hat und damit verbunden auch einen hohen CO₂-Ausstoß aufweist. Wenn man sich zudem im Zeitvergleich die CO₂-Werte anschaut, zeigt sich, dass durch

die Umstellung auf das realistischere Messverfahren WLTP ein deutlicher Sprung nach oben zu verzeichnen ist.

Beides zusammen führt dazu, dass der jetzt vorgeschlagene Tarif deutlich stärker greift. Ob es nun 15 Euro oder mehr sind, ist eine empirische Frage. Man kann die Werte selber errechnen oder sich die Daten ansehen. Selbstverständlich finden Sie dabei auch Werte, bei denen es zu einer Mehrbelastung von 300 Euro pro Jahr kommt. Ich glaube, dass damit durchaus ein begrenzter ökonomischer Anreiz gesetzt werden kann, nicht auf Fahrzeuge zurückzugreifen, die einen sehr hohen CO₂-Ausstoß aufweisen.

Wenn jetzt viel über Alternativen nachgedacht wird, was prinzipiell positiv zu sehen ist, darf nicht vergessen werden, dass eine Steuer nach § 3 Abgabenordnung auch einen Fiskalzweck haben muss. Neben der Lenkungswirkung soll ein bestimmtes Aufkommen erreicht werden, das derzeit in den Bundeshaushalt einfließt. Das heißt, bei allen Alternativüberlegungen muss daran gedacht werden, wie sich die Zahlungsströme verändern und ob es noch in der Gesetzgebungskompetenz des Bundes liegt. So ehrlich muss die Antwort sein, wenn man über Alternativen nachdenkt.

Gerade auch vor dem Hintergrund des neuen Messverfahrens denke ich, dass der vorgeschlagene Tarif geeignet ist, begrenzte ökonomische Anreize bei der vorgelagerten Kaufentscheidung zu setzen. Denn darum geht es hier. Vielen Dank.

Abg. **Michael Schrodi** (SPD): Herr Dr. Scheel vom Automobilverband hat vorhin sehr knapp geantwortet, deshalb probiere ich es noch einmal. Es wird darüber diskutiert, wer eigentlich mit diesem Gesetzentwurf mehr belastet werden soll? Hierbei wird immer das große PS-starke Auto mit dem kleinen Auto verglichen. Nur ganz kurz: Kann man das so eindeutig sagen, dass ein kleines Auto gleichbedeutend ist mit weniger CO₂-Ausstoß und ein größeres Auto mit mehr CO₂-Ausstoß? Oder muss man dort auch genauer hinsehen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Dr. Scheel vom Verband der Automobilindustrie.



Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V.): Schwere Autos brauchen mehr Energie für den Antrieb. Es gibt aber auch Lösungen, wie zum Beispiel die unter klimapolitischen Gesichtspunkten sinnvollen Plug-In-Hybride (PHEV), die bei richtiger Nutzung einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, sodass man dort genauer hinschauen muss.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt für die Fraktion der CDU/CSU der Kollege Dr. Tebroke.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Herr Prof. Dr. Hechtner hatte gerade die fiskalischen Aspekte angesprochen. Mit der Streichung von § 18 Absatz 12 KraftStG bekommen wir zunächst negative Effekte. Meine Frage richtet sich an Frau Dr. Klocke und an Herrn Liebel. Wie bewerten Sie die Streichung von § 18 Absatz 12 KraftStG?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich zuerst an Frau Dr. Klocke, Bund der Steuerzahler Deutschland

Sve **Dr. Isabel Klocke** (Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.): Ich nehme an, Sie sprechen § 18 Absätze 12 und 14 KraftStG an. Dazu kann ich aus der Praxis berichten, dass dies der wichtigste Punkt war, der die Fahrzeughalter in den vergangenen Monaten und Jahren beschäftigt hat. Wir haben zu dieser Regelung eine wahn-sinnige Reaktion festgestellt. Die Regelung ist seit Ende 2018 verstärkt vom Zoll unter die Lupe genommen worden. Die Halter bestimmter leichter Nutzfahrzeuge sind aufgefordert worden, ihre Fahrzeuge vorzuführen oder Unterlagen nachzuweisen, um eine Änderung dahingehend zu bekommen, dass sie als LKW und nicht mehr als PKW besteuert werden.

Durch die Streichung dieser Regelung würde es zu Einnahmeausfällen kommen, was auch der Bundesrechnungshof kritisiert hat. Hierbei müssen wir aber Praxis und Theorie auseinander halten. Für die Praxis wäre es ein großer Beitrag, diese Sonderregelung zu streichen, so wie es jetzt auch im Gesetzentwurf – aus unserer Sicht richtigerweise – vorgesehen ist. Anders als häufig kolportiert, geht es hier nicht um SUV und ähnliche Fahrzeuge, sondern um Handwerkerfahrzeuge, mit denen Material transportiert oder

Mitarbeiter zum Kunden gefahren werden. Dazu zählen auch Fahrzeuge von Gartenbauunternehmen, die eine kleine Ladefläche haben. Es geht also tatsächlich um Transportfahrzeuge. Insofern sehe ich an dieser Stelle auch keine Begünstigung, sondern es ist eine Steuervereinfachung, weil diese Fahrzeuge bisher beim Zoll vorgeführt und vermessen werden mussten, was viel Aufwand bedeutete. Das steht hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Relation in keinem Verhältnis. Vielen Dank.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Vielen Dank Frau Klocke. Der zweite Teil der Frage geht an Herrn Liebel von der Deutschen Zoll- und Finanzgewerkschaft.

Sv **Thomas Liebel** (Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft): Besten Dank für die Frage. In der Tat bedeutet diese Regelung für uns als Zollverwaltung einen großen bürokratischen Aufwand. Wir haben diese Regelung schon bei der Übernahme der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer 2014 übernommen. Damit haben wir das fortgeführt, was vormals von den Finanzämtern praktiziert worden ist. Es geht darum, dass leichte Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht der PKW-Besteuerung – also nach Hubraum und CO₂-Ausstoß – unterliegen, wenn sie überwiegend zur Personenbeförderung genutzt werden. Das stellt eine Abweichung von der Grundsystematik im KraftStG dar, da wir uns bei der Besteuerung der Fahrzeuge immer an deren verkehrsrechtlicher Einstufung orientieren sollten, was wir in diesem Fall nicht tun. Das macht die sogenannte Fahrzeugvorführung erforderlich, für die die Wirtschaftsbeteiligten als auch die Fahrzeughalter große Anfahrtswege auf sich nehmen müssen.

Für uns hat das zur Folge, dass wir sehr komplizierte Vermessungspraktiken durchführen müssen. Dabei wird nicht nur die Ladefläche vermessen, sondern auch die Abstände zwischen Gaspedal und Sitzflächen. Für die Anzahl der Sitzplätze ist eine Bemessungsobergrenze festgelegt. Danach entscheidet sich, ob es sich entweder um Personenbeförderung oder Gütertransport handelt. Es kommt hinzu, dass die Fahrzeughalter Kfz-Sachverständigengutachten vorlegen, um im weiteren Besteuerungsverfahren nachweisen zu können, ob es sich um eine



Gewichts- oder um eine PKW-Besteuerung handelt.

Dieser große Aufwand ist den Fahrzeughaltern nur schwer vermittelbar. Das zeigt sich auch in der hohen Anzahl von Rechtsbehelfsverfahren von jährlich etwa 8 800. Bei den Fahrzeugvorführungen reden wir von etwa 7 000 Fahrzeugvorführungen pro Jahr, die einen großen Aufwand für die Zollverwaltung verursachen. Wir begrüßen daher den Wegfall dieser Regelung.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage für die Fraktion der FDP stellt der Kollege Mansmann.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine erste Frage richtet sich an den ADAC. Ungeachtet der Tatsache, dass Steuern nicht zweckgebunden erhoben werden, habe ich noch einmal folgende Frage: Wie sieht die Belastung der Autofahrer hinsichtlich der Ausgaben des Staates für die Infrastruktur aus?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Gerwens von Allgemeinen Deutschen Automobil Club.

Sv **Stefan Gerwens** (Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V.): Vielen Dank, Herr Mansmann. Was die Ausgaben für das Straßenwesen betrifft, gibt es gewisse Unklarheiten, weil die letzten Schätzungen schon etwas älter sind. Schätzungsweise gibt der Staat über alle Gebietskörperschaften rund 20 Milliarden Euro aus, einschließlich Verkehrspolizei etc. Dem stehen Einnahmen von rund 50 Milliarden Euro gegenüber, wenn ich die LKW-Maut und alle Straßennutzer mit Kraftfahrzeugen hinzurechne.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Meine zweite Frage richtet sich an den BUND, Herrn Hilgenberg. Sie hatten Ihr bevorzugtes System bereits genannt. Was spräche Ihrer Meinung nach gegen eine klare Anbindung der steuerlichen Belastung an den Verbrauch über die Energiesteuer oder vielleicht sogar über Zertifikate? Letzteres hätte den Vorteil, dass auch der Produktionsprozess aufgegriffen würde und die Fahrzeuge teurer würden, die einen höheren Energiebedarf haben. Was spreche dagegen, das System auf diese Weise umzustellen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Hilgenberg, Bund für Umwelt und Naturschutz.

Sv **Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)): Vielen Dank für die Frage. Die Herstellung des Fahrzeugs del kann tatsächlich in den Zertifikatehandel einbezogen werden. Dagegen haben wir gar nichts. Darüber sind wir uns auch in der Umweltszene relativ einig.

Wenn wir aber den Verbrauch der Fahrzeuge in den Zertifikatehandel einbeziehen, wird der Effekt auf das Verkehrsaufkommen zu gering sein, weil die Vermeidungskosten in anderen Bereichen als dem Verkehr deutlich geringer sind. Deswegen wird eine Einbeziehung des Verbrauchs in den Zertifikatehandel aus unserer Sicht keine großen klimapolitischen Effekte haben.

Eine komplette Umstellung des Systems, sodass tatsächlich nur am Verbrauch der Fahrzeuge angesetzt wird, ist schwierig. Herr Scheel hat vorhin schon angedeutet, dass es verschiedene Schadstoffkomponenten bei den Fahrzeugen gibt. Ein Fahrzeug mit Abgasnorm Euro 5 müsste anders als Fahrzeuge mit Euro 6 oder zukünftig hoffentlich Euro 7 besteuert werden. Das ist zumindest das, was wir uns wünschen. Wenn Sie tatsächlich sagen, wir stellen nur noch auf den Verbrauch ab, wird die Schadstoffkomponente nicht mehr berücksichtigt. Diese ist aber aus unserer Sicht eine Lenkungs Komponente, die wir benötigen.

Abg. **Till Mansmann** (FDP): Dann würde ich eine letzte Frage an Herrn Dr. Scheel vom Verband der Automobilindustrie stellen. Wir haben vorhin über Leihwagen gesprochen. Davon zu unterscheiden sind die Carsharing-Konzepte. Nach einer Studie von PwC werden in Zukunft solche modernen Verkehrskonzepte stark zunehmen. Diese Entwicklung ist auch für ein Umdenken in der Bevölkerung, was die Mobilität betrifft, wichtig. Könnten Sie dazu Stellung nehmen, wie moderne Konzepte wie Carsharing in die Überlegungen einzubeziehen sind?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Scheel vom Verband der Automobilindustrie.



Sv **Dr. Kurt-Christian Scheel** (Verband der Automobilindustrie e. V.): Vielen Dank für die Frage. Wir halten diese modernen Verkehrskonzepte für außerordentlich wichtig, insbesondere wenn es darum geht, die städtische Mobilität neu zu gestalten. Wir glauben umgekehrt, dass es bei allen verkehrspolitischen Weichenstellungen ebenso wichtig ist, den ländlichen Raum einzubeziehen. Das betrifft sowohl die Ausgestaltung der Infrastruktur als auch die Politik in Hinblick auf die einzelnen Fahrzeugarten und die Kostenbelastung. Ich weiß nicht, ob die Kfz-Steuer das richtige Instrument wäre, um hier zu einer verwendungsbezogenen Feinsteuerung zu kommen.

Wir glauben, dass es im gegenwärtigen System richtig ist, an das Halten des Fahrzeuges als solches anzuknüpfen und eine Staffelung vorzunehmen, so wie sie hier vorgeschlagen wird. Das stellt einen fairen Kompromiss zwischen Belastungs- und Steuerungswirkung dar. Allerdings entspricht die Hubraumkomponente nicht mehr dem, was in der heutigen Zeit noch sinnvoll ist. Stattdessen sollte auf die Schadstoffkomponente gesetzt werden. Danke.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Wir machen weiter mit dem Kollegen Cezanne für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Hilgenberg, Sie hatten schon begonnen, über die Frage der steuerlichen Entlastung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben – also sowohl Plug-In Hybride als auch batterieelektrische – zu sprechen. Sie haben gesagt, Sie finden den jetzigen Vorschlag verständlich, würden aber nach zwei Jahren eine Überprüfung vornehmen.

Wie könnten Aspekte wie etwa ein unterschiedlicher Stromverbrauch berücksichtigt werden? Könnte man es über eine Berücksichtigung des Gewichts machen? Diesen Vorschlag macht GreenPeace – statt des Hubraums auf das Gewicht abzustellen. Oder kann tatsächlich beim Stromverbrauch angesetzt werden und dabei als Preis der Strommix des deutschen Standardstroms zugrunde gelegt werden?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Hilgenberg, Bund für Umwelt und Naturschutz.

Sv **Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)): Wie es am Ende gemacht wird, muss der Gesetzgeber entscheiden. Wir sind gerne bereit, uns in die Diskussion einzubringen. Wichtig ist, dass man es tatsächlich macht. Wichtig ist auch, dass zwischen einem hocheffizienten kleinen und sparsamen Fahrzeug und einem hochemittierenden Fahrzeug unterschieden wird. Denn ein sehr großes, sehr schweres Elektrofahrzeug ist natürlich auch ein hoch emittierendes Fahrzeug.

Die Frage ist tatsächlich, was das Ziel der Steuerbefreiung von elektrischen Fahrzeugen ist. Wenn es das Ziel ist, mehr Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, muss man überlegen, ob nicht die auf EU-Ebene diskutierte Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte – wie sie vom BUND und vom VCD und anderen gefordert wird – vielleicht das effizientere und bessere Instrument ist.

Man muss auch schauen, welche Bemessungsgrundlage genutzt werden soll. Dabei sind insbesondere kleine und sehr sparsame Fahrzeuge mit möglichst geringer Batteriekapazität zu berücksichtigen. Denn man muss wissen, je höher die Batteriekapazität der Fahrzeuge ist, desto höher ist auch der CO₂-Abdruck bei der Herstellung der Fahrzeuge. Das ist eine Komponente, die leider viel zu selten berücksichtigt wird.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Ich frage noch einmal Herrn Hilgenberg vom BUND. Es wurde schon angesprochen, dass der neue Tarif nur für Neuzulassungen gelten soll. Das halten wir für sinnvoll, damit nicht die Besitzer älterer Fahrzeuge gezwungen werden, ihr Auto zu verkaufen und Geld für ein neues Auto auszugeben, das sie vielleicht gar nicht haben. Welche zusätzlichen Regelungen im bestehenden System sind aus Ihrer Sicht denkbar oder möglich, um auch langfristig soziale und ökologische Aspekte zu berücksichtigen?

Sv **Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)): Ob eine Reform und die damit einhergehende Erhöhung der Kfz-Steuer von der Bevölkerung angenommen oder auf soziale Akzeptanz stoßen, hängt neben der Höhe der neuen Kfz-Steuer auch von



der deren Verwendung ab. Es muss vor allem geklärt sein, ob die Kfz-Steuer gerecht ist.

Als zusätzliches Instrument würden wir uns wünschen, dass Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge nach ihren Emissionen bewertet und vielleicht auch die Kosten für deren Anschaffung berücksichtigt werden. Aktuell können besonders schwere E-Fahrzeuge und auch Plug-In-Hybride mit einer relativ geringen Steuerbelastung genutzt werden, E-Fahrzeuge sogar komplett ohne Steuern.

Im Vergleich dazu werden Nutzer von kleinen Fahrzeugen, die auch in der Realität wenig Kraftstoff benötigen, mit einem höheren Steuersatz belastet. Es ist nicht nachvollziehbar und sorgt für sozialen Sprengstoff, wenn auf der einen Seite für ein Fahrzeug, das 100 000 Euro kostet, überhaupt keine Kfz-Steuer gezahlt werden muss, auf der anderen Seite aber Kfz-Steuer für ein Fahrzeug anfällt, das nur 20 000 oder 15 000 Euro kostet. Das ist sehr schwierig zu vermitteln.

An dieser Stelle kann das Bonus-Malus-System ansetzen, das ich schon mal erwähnt habe. Dieses System setzt nicht nur bei den Emissionen des Fahrzeuges an, sondern berücksichtigt auch den Neupreis der Fahrzeuge, was als soziale Komponente durchaus interessant sein kann.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt für die Fraktion der CDU/CSU der Kollege Dr. Tebroke.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Nach der Kfz-Steuerreform haben wir eine unveränderte Hubraumkomponente im engeren Sinne, eine unveränderte Vorteilsausgleichskomponente für den Diesel, die sich auch auf den Hubraum bezieht, und eine verstärkte CO₂-Komponente zu erwarten. Der ADAC spricht von einem „Zwischenschritt“. Ich finde diese Bezeichnung sehr zielführend, weil sie sagen soll, dass es eine Reform ist – wie auch immer wir sie bewerten –, die einen Schritt vielleicht auf dem Weg darstellt, die Kfz-Steuer abzuschaffen oder in die Energiesteuer zu überführen. So jedenfalls schlagen Sie, Frau Dr. Klocke, es vor. Sie schreiben aber, dass die Integration der Kfz-Steuer in die Energiesteuer zu prüfen ist. Das heißt, Sie haben durchaus noch ein paar Vorbehalte, sonst würde Sie

diese Formulierung mit einem Rufzeichen versehen. Darf ich fragen, wie Sie sich die Überführung in die Energiesteuer vorstellen? Was sind die kritischen Punkte, die auf jeden Fall bewältigt werden müssen, damit wir eine solche nächste Reform erfolgreich realisieren könnten?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Frau Dr. Klocke, Bund der Steuerzahler Deutschland

Sve **Dr. Isabel Klocke** (Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.): Vielen Dank. In der Tat hat jede größere Umstellung auch mit Umwälzungen zu tun. Es ist klar, dass es Gewinner und Verlierer geben wird. Der Kraftstoffpreis wird steigen. Zur Frage, um wie viel der Kraftstoffpreis steigen wird, gibt es momentan sehr unterschiedliche Studien. Zum Teil werden Schreckensszenarien skizziert, dass der Literpreis sehr deutlich nach oben gehen wird, was natürlich für diejenigen, die auf ein Auto angewiesen sind, weil sie beispielsweise im ländlichen Bereich leben, zu einer deutlichen Kostensteigerung führen könnte. Es wird aber auch Fahrer geben, die entlastet werden. Momentan müsste man daher zunächst schauen, wie sich die Kostenbelastung bei den Fahrern auswirken würde. Würde es sehr viel teurer werden oder nur sehr geringfügig? Es gibt auch gegenläufige Studien, die nur mit einer sehr geringen Steigerung bei den Kraftstoffpreisen von einem Cent oder ähnlichem rechnen. Diese Auswirkungen müssten vorher in Erfahrung gebracht werden

Eine Umstellung wird natürlich auch für einen gewissen Verwaltungsaufwand sorgen. Das wird nicht von einem Jahr auf das nächste zu schaffen sein, sondern ein wenig Vorbereitungszeit erfordern.

Daher sind die noch offenen kritischen Fragen: Wie ist die tatsächliche Auswirkung, und, was muss auf Seiten der Verwaltung passieren, um es umzusetzen?

Abg. **Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Es wird also ein größerer und sicherlich sorgfältig zu überlegender Schritt sein. Herr Professor Dr. Söllner, an Sie richtet sich diese Frage auch. Sie haben sich nicht in Ihrer Stellungnahme, aber schon an anderer Stelle mit der Frage beschäftigt, wie eine solche Überführung aussehen könnte. Wie schätzen Sie die Aussichten ein,



dass eine solche Überführung tatsächlich erfolgreich ist? Welche sind nach Ihrer Auffassung die entscheidenden Punkte?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Herr Prof. Dr. Söllner, Technische Universität Ilmenau.

Sv **Prof. Dr. Fritz Söllner** (Technische Universität Ilmenau): Die politischen Chancen einer Überführung der Kraftfahrzeugsteuer in die Energiesteuer können Sie wahrscheinlich besser als ich beurteilen. Dazu kann ich nichts sagen.

Aus ökonomischer Sicht wäre die Überführung auf jeden Fall ein großer Vorteil und ein großer Schritt in die richtige Richtung. Was wir heute schon alles gehört haben, hat auch gezeigt, dass die Kraftfahrzeugsteuer mit sehr vielen Problemen verbunden ist, was beispielsweise die Steuerbefreiung für Menschen mit Behinderungen oder die Sonderregelung für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen angeht. Hier wäre mit einer Umstellung sehr viel Verwaltungsaufwand einzusparen.

Im Zuge einer Überführung der Kraftfahrzeugsteuer in die Energiesteuer könnte natürlich auch die Energiesteuer dergestalt umgestellt werden, dass sie sich am CO₂-Ausstoß orientiert, was bisher noch nicht der Fall ist. Das würde dazu führen, dass der Diesel eigentlich höher als Benzin besteuert werden müsste, da der spezifische CO₂-Ausstoß von Dieselfahrzeugen größer als der von Benzinfahrzeugen ist. Dabei gäbe es natürlich wieder Gewinner und Verlierer. Insgesamt denke ich, dass man mit dieser Lösung sowohl hinsichtlich der Verwaltungskosten als auch der Emissionspolitik langfristig auf einem sehr guten Weg wäre.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die nächste Frage stellt Kollege Schmidt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an Herrn Müller-Görnert vom Verkehrsclub Deutschland. Herr Müller-Görnert, Sie und auch mehrere andere Sachverständige haben erklärt, dass die geplante Kfz-Steuerreform keine echte Lenkungswirkung erzielt, um den CO₂-Ausstoß im Verkehr zu senken. Könnten Sie den Vorschlag für ein Bonus-Malus-System, wie wir es in unserem Antrag fordern und wie auch Herr Hilgenberg es eben

vorgeschlagen hat, dahingehend präzisieren, ob dadurch die ökologischen Kosten von denjenigen finanziert werden, die sie verursachen, und ob es dazu beiträgt, sich ökologischer zu verhalten? Wie beurteilen Sie den Vorschlag eines Bonus-Malus-Systems, um hiermit eine Umverteilung bei der Kfz-Steuer vorzunehmen?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Müller-Görnert vom Verkehrsclub Deutschland.

Sv **Michael Müller-Görnert** (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Vielen Dank für die Frage. Um eine Lenkungswirkung zu erzielen, müssen so hohe Anreize gesetzt werden, dass sie im Vergleich zu den sonstigen Kosten, die mit dem Autofahren verbunden sind, spürbar sind. Das heißt, auf der einen Seite muss der Bonus, wenn man eine Bonus-Malus-Regelung einsetzt, einen wirklichen Anreiz zum Kauf emissionsärmerer und emissionsfreier Fahrzeuge darstellen. Auf der anderen Seite muss die Belastung für die Fahrzeuge, die sehr viel CO₂ emittieren, deutlich höher ausfallen.

Dazu muss man sich nur das europäische Ausland anschauen. Es gibt einige Länder, die seit Jahren eine solche Bonus-Malus-Regelung erfolgreich einsetzen. In diesen Ländern ist der CO₂-Flottenverbrauch deutlich niedriger als in Ländern ohne eine solche Bonus-Malus-Regelung. Außerdem haben sie einen höheren Anteil an emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen. Das beste Beispiel ist Norwegen, wo jedes zweite Neufahrzeug ein Elektrofahrzeug ist.

Idealerweise kann eine solche Bonus-Malus-Regelung aufkommensneutral ausgestaltet werden, sodass der Bonus aus dem Malus mitfinanziert wird. Das hat den Vorteil, dass aus dem System heraus beispielsweise eine Kaufprämie für Elektroautos finanziert werden kann. Es müssten nicht - wie bisher - über den Bundeshaushalt alle Steuerzahler dafür aufkommen müssen. Das wäre auch sozial gerecht, da ansonsten Steuerzahler für die Finanzierung herangezogen werden, die vielleicht gar kein Auto besitzen, die wenig Auto fahren oder nur ein kleines Auto besitzen.



Letztlich ist die Lenkungswirkung entscheidend, um ein solches System zu etablieren. Wir sehen jetzt die Diskussion auf europäischer Ebene über ein Nachschärfen beim Klimaziel 2030. Schon beim bestehenden Klimaprogramm der Bundesregierung haben Gutachten im Auftrag des BMWi und BMU gezeigt, dass die Maßnahmen vor allem im Verkehrsbereich bei weitem nicht ausreichen. Insofern ist ein Bonus-Malus-System eine gute Lösung, die sozial gerecht ist und klimapolitisch wirken kann.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Vielen Dank. Herr Hilgenberg, Sie hatten das Bonus-Malus System schon angesprochen. Teilen Sie die Einschätzung von Herrn Müller-Görnert?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich an Herrn Hilgenberg, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland.

Sv **Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)): Ja, absolut. Die jetzige Kfz-Steuer hat keine Steuerungswirkung, wie wir jetzt ausreichend festgestellt haben. Um tatsächlich wirksame Instrumente zu ergreifen, ist das Bonus-Malus-System aus unserer Sicht ein guter Ansatz. Zumal die Hersteller, gerade die deutschen Hersteller, anders, als Herr Scheel das vorhin beschrieben hat, arge Probleme haben werden, die CO₂-Flottengrenzwerte in den nächsten Jahren einzuhalten. Das gilt erst recht, wenn wir auch noch davon reden, dass es vermutlich und hoffentlich eine Verschärfung in diesem Bereich geben wird. Die deutschen Hersteller werden sich darüber freuen, wenn die Kundinnen und Kunden zukünftig mehr emissionsarme Fahrzeuge kaufen. Deswegen ist aus unserer Sicht ein Bonus-Malus-System, das sich sowohl am Schadstoffausstoß der Fahrzeuge als auch am Preis der Fahrzeuge orientiert, ein sehr wirksames Mittel, das wir ergreifen sollten.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Wir machen weiter mit der letzten Frage in dieser Anhörung, die für die SPD-Fraktion der Kollege Schrodi stellt.

Abg. **Michael Schrodi** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage an Herrn Professor Dr. Hechtner und Herrn Gerwens. Es ist in dieser Anhörung nicht ganz klar geworden bzw. es gibt unterschiedliche Einschätzungen, inwieweit die Reform eine Lenkungswirkung in

dem bewährten System der Kfz-Steuer entwickeln wird. Ich denke, dass bei den Neuzulassungen, wo wir zu Zweidritteln Firmenwagen und Autovermieter haben, eine Lenkungswirkung haben werden. Es stellt sich aber auch die soziale Frage, wen wir eigentlich mit der Reform treffen wollen, also, wie ist die Belastungsverteilung dieser Reform? In diesem Zusammenhang wird immer die einfache Gleichung aufgemacht, dass ein Kleinwagen leichter sei, deswegen weniger CO₂ ausstoße und letztlich von der Reform weniger betroffen sei.

Meine erste Frage ist, ob die genannte Gleichung zulässig ist und sie in der Realität so zutrifft. Wenn es nämlich anders wäre, würde auch derjenige, der weniger Geld hat und sich nur ein kleines Auto leisten kann, aufgrund der jetzt vorgesehenen CO₂-Komponente stärker besteuert werden.

Meine zweite Frage ist: Wie sieht die Belastungswirkung der Hubraumkomponente bei einem kleinen, günstigeren Auto im Vergleich zu einem größeren, schwereren Auto aus?

Vorsitzende **Katja Hessel**: Die Frage richtet sich zunächst an Herrn Prof. Dr. Hechtner, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Vielen Dank für die Frage. Ich denke, wir haben schon besprochen, dass Sie die CO₂-Komponente hier stärker gewichten wollen und die Hubraumkomponente unverändert belassen. Insofern hat die CO₂-Komponente einen stärkeren Einfluss auf die Belastung.

Wir haben über die ökonomische Anreizwirkung gesprochen. Ökonomische Anreizwirkungen werden in der Regel nur dann ihre Wirkung entfalten können, wenn es Alternativen gibt. Es gibt aber Bereiche, in denen es keine Alternativen gibt bzw. man schlecht ausweichen kann. Das ist hier im Tarif berücksichtigt worden. Der durchschnittliche Ausstoß im Februar 2020 lag bei 150 Gramm CO₂ pro Kilometer. In diesem Bereich gibt es nach dem Tarif noch keine Mehrbelastung. Ein deutlicher Anstieg der Mehrbelastung erfolgt erst durch andere Komponenten. Meiner Meinung nach wird auf diese Weise berücksichtigt, inwieweit es überhaupt



Alternativen gibt, die ich für mich selber in Anspruch nehmen kann.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Dann geht die Frage an Herrn Gerwens von Allgemeinen Deutschen Automobil Club.

Sv **Stefan Gerwens** (Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V.): Vielen Dank. Generell kann man sagen, dass gerade bei den Verbrennungsmotoren eine Korrelation zwischen dem Hubraum und der Steuerbelastung vorhanden ist. Wer größere Fahrzeuge mit einem größeren Hubraum fährt, zahlt auch deutlich mehr. So gesehen haben wir nicht die Sorge, dass es zu einer sozialen Verzerrung kommt. Es gibt sicherlich die Sondersituation, dass einige Fahrzeuge wie Plug-In-Hybride aktuell besonders in der Diskussion sind. Bei diesen sehen wir vorrangig als Instrument, die elektrischen Fahrleistungen zu erhöhen, und dafür die richtigen Ansätze zu setzen, als das jetzt gewählte Instrument generell in Frage zu stellen.

Generell setzt der Gesetzentwurf an der Anschaffung an. Wir haben aber auch künftig relativ starke Anreize im Betrieb. Denn Sie haben einen CO₂-Preis im kommenden Jahr eingeführt, der tendenziell steigen soll. Das heißt, wir haben schon bei der Kaufentscheidung des Käufers das Signal gesetzt, dass er auch auf die Betriebskosten achten muss. So gesehen würde ich das Instrument niemals allein bewerten, sondern im Kontext.

Sie haben auch 2025 darüber zu entscheiden, wie sich der CO₂-Preis weiterentwickeln soll. Dementsprechend würde ich davor warnen, jetzt noch eine Kaufsteuer und viele andere Dinge draufzusatteln. Wir haben schon relativ viele Instrumente, die im Augenblick in diesem Bereich wirken. Es sollte lieber ein straffes und konsistentes System entwickelt werden. Denn

perspektivisch werden Sie ein neues Abgabensystem für den Straßenverkehr brauchen, wenn das Energiesteueraufkommen mit zunehmender Elektrifizierung abnimmt.

So gesehen werden Sie in fünf bis zehn Jahren auf jeden Fall eine intensive Diskussion haben, wie es weitergehen soll. Dort sehen wir eine Verschlankung. Wenn Sie dann an den Emissionshandel denken, was heute auch angesprochen worden ist, weise ich nur darauf hin, dass der Verkehr träge reagiert, weil Fahrzeuge eine lange Lebensdauer haben. Wenn Sie über den Emissionshandel gehen, wird im Verkehrssystem zunächst kurzfristig eine Art Pause bei der CO₂-Minderung zu beobachten sein. Nachher müssen Sie dann relativ schnell, relativ stark mindern, bis Sie auf 50, auf 20, auf null kommen. Die CO₂-Reduzierung wird ehrlicherweise im Verkehrssystem sehr schwer gelingen, wenn Fahrzeuge eine lange Lebensdauer haben.

Vorsitzende **Katja Hessel**: Vielen Dank. Dann sind wir am Ende der heutigen Anhörung. Ich darf mich ganz herzlich bei allen Kollegen und Kolleginnen bedanken. Ich darf mich ganz besonders herzlich bei den zu uns gereisten Sachverständigen bedanken, dass Sie heute bei uns waren. Ein besonderer Dank geht an Frau Dr. Kampermann vom Verband der Automobilindustrie, die uns in der Videokonferenz 1,5 Stunden lang zugehört hat. Vielen Dank. Ich wünsche Ihnen allen noch eine schöne Woche und schließe damit die heutige Ausschusssitzung.

Schluss der Sitzung: 12:33 Uhr

Katja Hessel, MdB
Vorsitzende



- Anlagenverzeichnis -

- Anlage 1:** Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e. V. (ADAC)
- Anlage 2:** Stellungnahme der Deutschen Zoll- und Finanzgewerkschaft
- Anlage 3:** Stellungnahme des BDZ Bund der Steuerzahler Deutschland e. V.
- Anlage 4:** Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Frank Hechtner, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
- Anlage 5:** Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Fritz Söllner, Technische Universität Ilmenau
- Anlage 6:** Stellungnahme des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA)
- Anlage 7:** Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland e. V. (VCD)

Stellungnahme

zur Öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 14. September 2020

zu den Vorlagen

Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ (BT-Drucksache 19/20794)

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Lenkungswirkung zu emissionsarmen und emissionsfreien Autos entfalten – Kfz-Steuer schnellstmöglich reformieren“ (BT-Drucksache 19/17794)

Allgemeine Bemerkungen

Der ADAC setzt sich schon seit vielen Jahren dafür ein, die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw stärker an den CO₂-Emissionen zu orientieren. Damit würde für die Verbraucher der Anreiz erhöht, beim Fahrzeugkauf stärker auf den Treibhausgas-Ausstoß zu achten. Es ist zu beachten, dass die Kraftfahrzeugsteuer, die Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) sowie andere Steuern und Abgaben schon heute über Steuersätze und steuerliche Differenzierungen starke Anreize zur Verringerung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen setzt. Ab 2021 kommt die CO₂-Bepreisung hinzu. Aus Sicht des ADAC ist es wichtig, das ambitionierte Klimaschutzziel 2030 für den Verkehrssektor in Deutschland zu erreichen und zugleich bezahlbare Mobilität zu gewährleisten.

Zum Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 19/20794)

Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen bei der Kraftfahrzeugbesteuerung von Pkw stellen aus Sicht des ADAC grundsätzlich einen vertretbaren, für einige Halter aber auch teuren Kompromiss zwischen Anreizen für mehr Klimaschutz und bezahlbarer Mobilität dar.

Es ist sachgerecht, die Umstellung ausschließlich für Neuwagen vorzunehmen, da Neuwagenkäufer bei der Kaufentscheidung die Folgekosten der Kraftfahrzeugbesteuerung berücksichtigen können, während Haltern von Bestandsfahrzeugen in der Regel nur die Wahl zwischen der Inkaufnahme höherer Kosten bei Weiterbesitz und dem Verkauf des Fahrzeuges bleiben. Außerdem kann nur für Neufahrzeuge auf eine einheitliche Datenbasis zurückgegriffen werden.

Fiskalische Zusatzbelastungen kommen auf Käufer von Neufahrzeugen mit mittleren und vor allem mit hohen CO₂-Emissionen des Neuwagens zu. Für neue Pkw mit relativ niedrigen CO₂-Emissionen von 96 bis 115 g CO₂ pro km ergeben sich keine Änderungen im Vergleich zu heute. Es ist ein gutes Signal an die Verbraucher, dass die Bundesregierung in den Gesetzentwurf zur Kraftfahrzeugsteuer einen steuerlichen Bonus für nicht-elektrische und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge mit sehr niedrigen Emissionen von bis zu 95 g CO₂ pro km aufgenommen hat.

Darüber hinaus sollten nach Auffassung des ADAC mit der Anpassung der Steuerbefreiung von batterieelektrischen Fahrzeugen die Gelegenheit genutzt werden, durch eine ähnliche, ggf. schwächere Regelung auch alternative Antriebe abseits der Elektromobilität, z.B. CNG-Fahrzeuge, stärker und vor allem öffentlichkeitswirksam zu unterstützen.

Wichtig ist auch, dass die Reform für die Gesamtheit der Pkw-Halter im Durchschnitt der nächsten Jahre aufkommensneutral durchgeführt werden soll. Ein Teil des Mehraufkommens aus höheren CO₂-Steuersätzen wird zur Finanzierung des Bonus bzw. des Kraftfahrzeugsteuervorteils für Elektromobilität, ein anderer allerdings zur Korrektur einer Fehlsystematik bei leichten Nutzfahrzeugen verwendet.

Forderungen nach einer weiteren Verschärfung des Gesetzentwurfs sieht der ADAC sehr kritisch. Denn ab 2021 kommen auf Autofahrer schon zusätzliche Belastungen durch die neue CO₂-Bepreisung zu. Ohnehin ist die Kraftfahrzeugsteuer seit September 2018 durch die Umstellung des Prüfverfahrens zur Ermittlung der CO₂-Emissionen von NEFZ auf WLTP für die meisten Pkw bereits teurer geworden.

Perspektivisch sollte die Kraftfahrzeugsteuer vollständig am CO₂-Ausstoß ausgerichtet werden, um eine optimale Lenkungswirkung zu erzielen.

Zu einzelnen Ziffern:

Art. 1 Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz (KraftStÄndG)

Nr. 1: § 3d

Die Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektroautos bis 2030 bei Erstzulassung bis 2025 ist ein richtiges Signal, das den Markthochlauf der Elektromobilität unterstützt. Daneben wäre eine Förderung auch für andere klimafreundliche Fahrzeugtechnologien wünschenswert, etwa mit Biomethan aus Abfall- und Reststoffen angetriebene CNG-Fahrzeuge.

Nr. 3: § 9 Absatz 1 Nummer 2

Mit der Einführung der gestuften CO₂-Komponente des Tarifes der Kraftfahrzeugsteuer mit exponentiell-progressiven Steuersätzen für die CO₂-Emissionen werden Pkw mit hohen Emissionen stärker besteuert. Eine noch stärkere Anhebung würde der ADAC sehr kritisch sehen. Die Umstellung des Prüfverfahrens zur Ermittlung der CO₂-Emissionen von NEFZ auf WLTP seit September 2018 schon zu höheren Belastungen führte und mit der CO₂-Bepreisung ab 2021 zusätzliche Belastungen für Autofahrer bereits gesetzlich beschlossen wurden.

Nr. 5: Neuer § 10b:

Autobesitzer mit schadstoffarmen Fahrzeugen müssen bei Zulassung bis Ende 2024 jährlich nur einen über 30 Euro hinausgehenden Betrag zahlen. Diese Regelung läuft Ende 2025 aus. Der ADAC begrüßt, dass damit ein besonderer Anreiz für Pkw mit bis zu 95 g CO₂ pro km gesetzt wird. Eine Fortführung ist rechtzeitig zu prüfen.

Nr. 9: § 18 Absatz 12 und 14

Aus Sicht des ADAC erscheint es sinnvoll, § 18 Abs. 12 KraftStG aufzuheben, da die Vorschrift nach unseren Erfahrungen bei bestimmten Fahrzeuggruppen bisher zu schwer nachvollziehbaren Entscheidungen führt. Dies gilt insbesondere, da die Beurteilung, ob ein als Lkw zugelassenes Fahrzeug bei der Kraftfahrzeugsteuer als Lkw oder Pkw eingestuft wird, regional völlig unterschiedlich vorgenommen wird.

Durch die Aufhebung werden die Grundsätze der Besteuerung transparenter, da der Fahrzeughalter nun aufgrund der Zulassung des Fahrzeugs bestimmen kann, nach welchen Grundsätzen die Kraftfahrzeugsteuer im Einzelfall zu berechnen ist.

Ergänzende Anregung

Aus Sicht des ADAC ist es zudem wünschenswert, § 5 KraftStG dahingehend zu ändern, dass die Kraftfahrzeugsteuerpflicht des Halters mit dem Zugang der Veräußerungsanzeige bei der Zulassungsstelle endet.

Zum Antrag (Bundestagsdrucksache 19/17794)

Der Antrag spricht die Entwicklung der WLTP-Werte von neu zugelassenen Pkw in Deutschland an. Im Vergleich zu 2019 sind die CO₂-Emissionswerte der im Jahr 2020 erst zugelassenen Pkw in Deutschland deutlich niedriger. Die statistischen Daten des Kraftfahrtbundesamtes für die Monate Juli und August 2020 zeigen außerdem, dass die vom Gesetzgeber beschlossenen zusätzlichen Förderungen für alternative Antriebe bisher zu höheren Zulassungszahlen bei diesen Pkw und einem Absinken des durchschnittlichen CO₂-Emissionswertes für erst zugelassene Pkw führen.

Hinsichtlich der langfristigen Entwicklung der CO₂-Emissionen des Pkw ist darauf hinzuweisen, dass die CO₂-Emissionen pro Kilometer des Pkw-Bestands in Deutschland laut Umweltbundesamt von 1995 bis 2018 um 9 Prozent gesunken sind.

Zu einzelnen Empfehlungen

Der Antrag empfiehlt, die Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer bei Pkw-Neuzulassungen hauptsächlich auf die CO₂-Prüfwerte zu beziehen, um von ihr eine effektive Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben ausgehen zu lassen.

Der ADAC setzt sich schon seit langem dafür ein, die Kraftfahrzeugsteuer vollständig an den CO₂-Emissionen auszurichten. Den vorliegenden Gesetzentwurf sieht der ADAC als Zwischenschritt auf dem Weg dorthin. Gesondert zu berücksichtigen wäre der Dieselszuschlag zum Ausgleich der niedrigeren Energiesteuer.

Der Antrag empfiehlt, die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge durch ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer zu ersetzen, sodass rein elektrische Fahrzeuge eine Gutschrift erhalten. Diese Finanzierung soll beibehalten werden, bis eine Million rein elektrische Fahrzeuge zugelassen sind.

Aus Sicht des ADAC bietet es sich nicht an, die Kraftfahrzeugsteuer in ihrer Gesamtstruktur an einer kurzfristig angelegten Förderung auszurichten. Der Bund erzielt durch die Kraftfahrzeugsteuer bereits heute erhebliche und bis 2025 voraussichtlich auf 10 Milliarden Euro pro Jahr steigende Einnahmen¹. Die Einnahmen des Bundes aus der Kraftfahrzeugsteuer tragen dazu bei, die zeitlich befristete Kaufförderung für Elektrofahrzeuge zu finanzieren.

Der Antrag empfiehlt, die Gutschrift auch für Elektroleichtfahrzeuge zu öffnen.

Elektrische Leichtkraftfahrzeuge haben durch ihren geringen Platzbedarf und Ressourcenverbrauch Potenzial, zu einer Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation in unseren Städten beizutragen. Einer größeren Verbreitung stehen jedoch – unabhängig von der Förderkulisse – Nachteile bei der Sicherheit (z.B. beim Insassenschutz) und beim Komfort (z.B. Ausstattung, Assistenzsysteme, Wetterschutz) entgegen. Nicht zuletzt erwarten viele Nutzer eine größere Reichweite und höhere Praxistauglichkeit der Fahrzeuge.

Aus Sicht des ADAC ist daher in der Abwägung insbesondere der Verkehrssicherheit noch nicht ein Niveau erreicht, das eine generelle Förderung des Kaufs von Elektroleichtfahrzeugen nahelegt.

¹ Deutscher Bundestag, Drucksache 19/20978.

Der Antrag empfiehlt, 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.

Mit WLTP wurde ein gegenüber NEFZ ein näher am realen Fahrbetrieb orientiertes Messverfahren erst kürzlich eingeführt und zur Grundlage der Kraftfahrzeugsteuerbemessung gemacht. Der ADAC Eco-Test setzt darüber hinaus noch zusätzliche Fahrtenprofile an, um Verbraucher beim Neuwagenkauf mit realitätsnahen Informationen zu begleiten.

Ab 2021 müssen alle Neufahrzeuge der Klassen M1 und N1 mit einer Einrichtung ausgestattet sein, die Daten über die für den Betrieb des Fahrzeugs verwendete Menge an Kraftstoff und/oder elektrischer Energie bestimmt, speichert und bereitstellt. Die Typengenehmigungsbehörden sollen gemäß EU-Recht diese Daten auswerten und bei Abweichungen auf eine Korrektur der Übereinstimmungsbescheinigung hinwirken. Detailregelungen sind noch nicht bekannt. Insofern sind Weiterentwicklungen der Messverfahren bereits in der Umsetzung.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin

Email: buero-berlin@adac.de

Stellungnahme

Berlin, 11. September 2020



BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Der BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft vertritt als Fachgewerkschaft der Bundesfinanzverwaltung das Gesamtinteresse seiner rund 25.000 Mitglieder und der Beschäftigten der Bundesfinanzverwaltung. Auf dieser Basis nehmen wir im Vorfeld der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestags zu o. a. Gesetzentwurf der Bundesregierung (Drucksache 19/20978) wie folgt Stellung:

Zu E.3 - Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Personalbedarf für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch die Bundeszollverwaltung

Nach dem Ergebnis einer Organisationsuntersuchung der Generalzolldirektion zu einer Personalbedarfsprognose für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer (KraftSt) durch die Zollverwaltung ergibt sich ein Gesamtbedarf in Höhe von 2.550 Arbeitskräften. Mit Übernahme der Verwaltung der KraftSt durch die Zollverwaltung im Kalenderjahr 2014 wurde seitens des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) ein initialer Personalbedarf von 1.771 Arbeitskräften festgelegt.

Der BDZ mahnte bereits bei der Übernahme der Verwaltung der KraftSt an, dass der initial festgesetzte Personalbedarf von insgesamt 1.771 Arbeitskräften für eine aufgabengerechte Verwaltung der KraftSt nicht ausreichend erscheint. Zum Vergleich: die Bundesländer setzten bis zur Abgabe der Verwaltung der KraftSt insgesamt über 2.500 Beschäftigte zur Verwaltung der KraftSt durch die Finanzämter ein. Hinzu kommt, dass im Rahmen der initialen Festsetzung des Personalbedarfs wesentliche Organisationseinheiten zur Verwaltung der KraftSt – wie z. B. die Zentrale Auskunft KraftSt, die Kontaktstellen KraftSt bei den Zollämtern und die Bundeskassen – hinsichtlich der Mehrbelastung durch den Aufgabenzuwachs nicht betrachtet wurden. Die erste Prognose aus dem Jahr 2012 hat somit den Bedarf der Zollverwaltung nicht umfassend benannt. Im Rahmen der o. a. Personalbedarfsprognose der Generalzolldirektion wurde der Gesamtbedarf der Zollverwaltung für die Verwaltung der KraftSt im Sinne der ursprünglichen Forderungen des BDZ auf insgesamt 2.550 Arbeitskräfte angepasst.

Gleichwohl musste ein Großteil der Differenz der Arbeitskräfte zur initialen Festsetzung bzw. der Mehrbedarf von über 780 Arbeitskräften durch zolleigene Ressourcen gedeckt werden. Angesichts der bereits bestehenden Personalunterdeckung in allen

Aufgabenbereichen der Zollverwaltung sowie der politischen Priorisierungen (z. B. FKS, internationale See- und Flughäfen) ist eine weitergehende verwaltungsinterne Bedarfsdeckung nicht möglich. Um die Aufgabenerledigung in allen übrigen Bereichen der Zollverwaltung nicht zu gefährden, müssen nach Ansicht des BDZ die Ressourcen durch zusätzliche Beschäftigte (Nachwachskräfte) zugeführt werden.

Dem Anliegen des BDZ hinsichtlich der Bereitstellung von zusätzlichen Planstellen wurde seitens der zuständigen Zollabteilung des BMF nur teilweise entgegengekommen. Bis heute verweigert die Zollabteilung des BMF, einen ausstehenden Bedarf von 104 Planstellen für die Verwaltung der KraftSt im Bundeshaushalt geltend zu machen. Nach aktuellem Sachstand des BDZ werden die 104 ausstehenden Planstellen auch nicht im Haushalt 2021 durch die Zollabteilung des BMF beantragt.

Die fehlende Beantragung der bereits festgesetzten Planstellen geht insbesondere zu Lasten des eingesetzten Personals bei den Kontaktstellen der Zollämter, die neben der Verwaltung der KraftSt die Abfertigung des internationalen Warenverkehrs gewährleisten müssen. Die Arbeitsbelastung wird sich durch den anstehenden Brexit sowie die Auswirkungen des e-Commerce zuspitzen.

Auswirkungen auf das ITZBund und dem IT-Verfahren KraftSt

Aufgrund des hohen Automatisierungsgrades zur Festsetzung der KraftSt durch das IT-Verfahren KraftSt – etwa 98 Prozent der Kraftfahrzeugsteuerbescheide werden automatisiert erstellt – kommt der rechtzeitigen und vollständigen technischen Umsetzung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Änderungen durch das siebte Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz eine besondere Bedeutung zu. Die Sonderregelungen für besonders emissionsreduzierte Pkw sollen bereits zum Datum des Kabinettsbeschlusses wirksam werden, vgl. Artikel 1 Nummer 5 - § 10b neu.

Der zeitliche Vorlauf zur technischen Umsetzung der gesetzlichen Änderungen im IT-Verfahren KraftSt ist sehr ambitioniert und muss beim Erfüllungsaufwand für die Generalzolldirektion sowie dem ITZBund entsprechend berücksichtigt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 3 – (§ 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c - neu)

Für die Bemessungsgrundlage CO₂ kommt bislang oberhalb von 95 g/km des kombinierten Prüfwertes ein einheitlicher Steuersatz von 2 Euro je g/km zur Anwendung. Künftig sind für Erstzulassungen ab dem 1. Januar 2021 progressiv gestaffelte Steuersätze von 2 bis 4 Euro je g/km vorgesehen, die im Bereich von mehr als 95 bis 195 g/km jeweils innerhalb von fünf gleichmäßigen Stufen und einer nach oben offenen Stufe gelten sollen.

Der BDZ begrüßt die Übernahme der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Systematik bei der künftigen Staffelung der Steuersätze zur Besteuerung der Kohlendioxidemission bzw.

der CO₂-Komponente, da diese im Wesentlichen der bereits bestehenden Systematik zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 Kilogramm entspricht.

Somit kann die Zollverwaltung im Rahmen der anstehenden Umsetzung der progressiv gestaffelten Steuersätze zur Besteuerung der CO₂-Emissionswerte eines Pkw auf bestehende Erfahrungswerte zurückgreifen. Dies betrifft insbesondere die Erstellung der fachlichen Anforderungen zur Anpassung des IT-Verfahrens KraftSt durch die Generalzolldirektion (beispielsweise hinsichtlich der künftigen Darstellung der Besteuerung der CO₂-Komponente von Pkw's über die Kraftfahrzeugsteuerbescheide).

Gleiches gilt im Hinblick auf die technischen Anpassungen des IT-Verfahrens KraftSt aufgrund der Umsetzung des neuen Steuertarifs durch das ITZBund. Der BDZ erwartet aufgrund der Einführung der progressiv gestaffelten Steuersätze eine Erhöhung des Anfragevolumens bei der Zentralen Auskunft Kraftfahrzeugsteuer der Generalzolldirektion. Der BDZ prognostiziert etwa 200.000 zusätzliche Anfragen pro Jahr, die einen personellen Mehraufwand von rund 20 Arbeitskräften generieren. Die Personalmehrkosten müssen dauerhaft im Planstellenhaushalt der Zollverwaltung hinterlegt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 9 – (§ 18)

Die Aufhebung der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 KraftStG wird seitens des BDZ ausdrücklich begrüßt, da diese Änderung den überfälligen Wegfall einer bürokratischen Fachaufgabe für die zuständigen Hauptzollämter und Kontaktstellen bei den Zollämtern bewirkt. Bisher in Zweifelsfällen notwendige jährlich durchschnittlich 7.040 Fahrzeugvorführungen sowie die 8.800 Rechtsbehelfsverfahren entfallen und stellen somit eine spürbare Verwaltungsvereinfachung und eine echte Entlastung für die betroffenen Beschäftigten dar.

Hintergrund:

Nach § 18 Absatz 12 ist die Besteuerung von bestimmten leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t Gesamtgewicht mit den CO₂- und hubraumbezogenen Tarifen für Pkw statt der gewichtsbezogenen Steuersätze für Nutzfahrzeuge vorzunehmen, wenn diese theoretisch vor allem der Personenbeförderung dienen könnten und die Steuerbelastung höher ausfällt. Bei den betroffenen Fahrzeugen handelt es sich überwiegend um in Handwerksbetrieben und von mehrköpfigen Familien genutzte Fahrzeuge, die typischerweise kombiniert für die Personenbeförderung oder den Gütertransport geeignet sind und eingesetzt werden (z. B. Kleinlaster oder Pritschenfahrzeuge).

Die Regelung führt nicht nur zu einer höheren Besteuerung der betroffenen Fahrzeuge, sondern auch zu einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für die Zollverwaltung und die Zulassungsbehörden. Zudem entsteht durch die Anwendung der Vorschriften ein erheblicher Mehraufwand für die betroffenen Fahrzeughalter*innen. Die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Festsetzung gestaltet sich sehr aufwendig und ist aufgrund der komplizierten Rechtslage gegenüber den Fahrzeughaltern*innen nur schwer vermittelbar.

Die Komplexität der Sonderregelung ist elektronisch – über das IT-Verfahren KraftSt - nur eingeschränkt abbildbar und erfordert eine manuelle Vermessung und Dokumentation des Vermessungsergebnisses durch Zollbeamte in Anwesenheit des Fahrzeughalters – die so genannte Fahrzeugvorführung. Dabei werden z. B. komplexe Vermessungen der Ladeflächen vorgenommen, bei denen sich die Messelemente u. a. auf Abstände zwischen Gaspedal und Sitzfläche orientieren. Weiterhin bedarf es der Feststellung der Anzahl von – potentiellen - Sitzplätzen des leichten Nutzfahrzeuges, die wiederum eine Begutachtung von Schienen zur Anbringung potentieller Sitzplätze im Fahrzeug erfordert. In der Folge bestehen auch zahlreiche Rechtsbehelfsverfahren zu dieser Besteuerungssystematik.

Vom Wegfall der Sonderregelung sind etwa 390.000 zugelassene Fahrzeuge betroffen, zu denen entsprechende Steuerbescheide im Rahmen einer Neufestsetzung ergehen müssen. Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaftsbeteiligten und die Bürger*innen reduziert sich ebenfalls erheblich. Ebenso entfällt durch die Aufhebung der Sonderregelung eine steuerliche Mehrbelastung der betroffenen Fahrzeughalter*innen.

Dieter Dewes
Bundesvorsitzender



Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

10117 Berlin, Reinhardtstraße 52, ☎ 030 / 25 93 96 0

Öffentliche Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (BT-Drs. 19/2978) sowie zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (BT-Drs. 19/17794) zu dem Thema „7. Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz“ am 14. September 2020

Ab dem Jahr 2021 soll der CO₂-Ausstoß für die Kfz-Steuer eine deutlich größere Rolle spielen, um Verbraucher und Unternehmer zu motivieren, beim Neuwagenkauf schadstoffarme Fahrzeuge zu bevorzugen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Bereits seit dem Jahr 2009 orientiert sich die Kfz-Steuer stärker am CO₂-Ausstoß; seit der Umstellung des CO₂-Prüfverfahrens auf das WLTP-Verfahren ab September 2018 wurde dessen Rolle nochmals verstärkt. Allerdings wird der Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland in vielfältiger Weise – und nicht nur durch die Kfz-Steuer – sondern auch durch Zulassungsabgaben sowie Energie-, Umsatz- und Versicherungssteuern belastet. Aus unserer Sicht sollte eine Überarbeitung der geltenden Regelungen daher nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sondern auch eine Vereinfachung der zahlreichen straßenverkehrsbezogenen Steuern stattfinden. So werden beispielsweise sowohl mit der Energiesteuer als auch mit der Kraftfahrzeugsteuer die gleichen Ziele verfolgt. Dabei dürfte die Energiesteuer gegenüber der Kraftfahrzeugsteuer den Vorteil haben, dass nur der tatsächliche Gebrauch des Fahrzeugs eine Steuerbelastung auslöst. Aktuell wird auch derjenige, der sein Fahrzeug nur gelegentlich nutzt, zur Kfz-Steuer herangezogen. Wir regen daher an, die Kfz-Steuer grundlegend zu reformieren und die Integration der Kfz-Steuer in die Energiesteuer zu prüfen.

Soweit der Gesetzgeber sich nicht zu einem Systemwechsel entschließt, sollte sich die Kfz-Steuer nur moderat erhöhen. Letztlich müssen Klimaschutz und bezahlbare Mobilität in Einklang stehen. Denn nicht immer lassen sich ein möglichst niedriger Schadstoffausstoß und die tatsächlichen Gegebenheiten idealtypisch vereinen, etwa weil das Familienbudget für die Anschaffung eines E-Fahrzeugs nicht ausreicht oder für Handwerksunternehmen und Dienstleister passende Fahrzeugmodelle, die einen geringen CO₂-Ausstoß haben und zugleich ausreichend Transportfläche bieten, nicht zur Verfügung stehen. Allein die Umstellung auf die neue Abgasnorm im Jahr 2018 brachte einen Anstieg der Kfz-Steuer von 8,9 Mrd. Euro im Jahr 2017 auf 9,4 Mrd. Euro in 2019. Insoweit sind die im Gesetzentwurf vorgesehenen Erhöhungen aus unserer Sicht ausreichend.

Sehr zu begrüßen ist der Vorschlag, § 18 Abs. 12 KraftStG zu streichen. Die Regelung hatte bei

Haltern leichter Nutzfahrzeuge und den Zollbehörden in den zurückliegenden Jahren zu einem erheblichen Aufwand geführt.

Zum Gesetzentwurf

§ 3d KraftStG-neu – Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Bisher gewährt § 3d KraftStG eine Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 2020 erstmals zugelassen werden. Der Gesetzentwurf sieht nun vor, die Regelung für Neuzulassungen bis Ende 2025 zu verlängern. Dabei gilt die zehnjährige Steuerbefreiung weiterhin längstens bis zum 31. Dezember 2030.

Wir regen an, die Regelung im Kraftfahrzeugsteuerrecht an die bereits bestehende Regelung im Einkommensteuerrecht anzupassen. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 Nr. 3 EStG gilt für Elektrofahrzeuge, die bis Ende 2030 angeschafft werden, dort eine Sondervorschrift bei der Berechnung der Dienstwagenbesteuerung. Es wäre sinnvoll, auch im Kfz-Steuerrecht die Erstzulassung bis Ende 2030 zu fördern, um eine einheitliche Systematik im Steuerrecht festzulegen. Aufgrund der bereits bestehenden zehnjährigen Befristung bis Ende 2030 für die Steuerbefreiung wird der Vorteil entsprechend kleiner, je später das Fahrzeug zugelassen wird.

§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. c KraftStG-neu – stärkere Staffelung der Kfz-Steuer nach CO₂-Werten

Bei Neuwagen mit einem Kohlendioxid-Ausstoß ab 96 g/km soll nach dem Gesetzentwurf eine verschärfte Klimakomponente gelten. Bislang kommt bei einem Abgaswert von mehr als 95 g/km ein einheitlicher Steuersatz von 2 Euro je g/km zur Anwendung. Künftig werden für Neuzulassungen ab Januar 2021 gestaffelte Steuersätze von 2 bis 4 Euro je g/km vorgesehen. Dadurch erhöht sich die Kfz-Steuer für Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß.

Seit dem 1. Juli 2009 spielt der CO₂-Ausstoß für die Berechnung der Kfz-Steuer eine wesentliche Rolle. Dabei erfuhr die Vorschrift zahlreiche Änderungen. Um umwelt- und klimapolitischen Zielen Rechnung zu tragen, wurde die Grenze für den CO₂-Ausstoß regelmäßig herabgesetzt, bis zuletzt auf 95 g/km. Daher gelten derzeit viele unterschiedliche Steuersätze für Personenkraftwagen und Motorräder, abhängig vom Datum der Erstzulassung, dem Hubraum und dem CO₂-Ausstoß. Daneben existieren Steuerbefreiungen für Elektrofahrzeuge (§ 3d KraftStG), Steuerbegünstigungen für schwerbehinderte Personen (§ 3a KraftStG) und künftig sind Begünstigungen für besonders schadstoffarme Fahrzeuge geplant (§ 10b KraftStG-neu). Der Gesetzgeber verfolgt damit das Ziel, die Anschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge zu fördern. Allerdings ist diese Lenkungswirkung durchaus fragwürdig, denn die Anschaffung eines bestimmten Fahrzeugs sagt noch nichts darüber aus, wie stark das Fahrzeug die Umwelt tatsächlich belastet. Denn dafür ist der Gebrauch des Fahrzeugs entscheidend. Die Kraftfahrzeugsteuer bemisst sich lediglich am potenziellen und nicht am tatsächlichen CO₂-Ausstoß. Ein Halter (A) eines neu zugelassenen Fahrzeugs mit einem CO₂-Ausstoß von 120 g/km wird höher besteuert als ein Halter (B) eines Fahrzeugs mit einem CO₂-Ausstoß von 95 g/km, auch wenn A sein Auto kaum nutzt und so unwesentlich zur Erhöhung des CO₂-Ausstoßes beiträgt, während B sein Auto regelmäßig fährt und einen deutlich höheren tatsächlichen Abgasausstoß verursacht.

Soll aber die Besteuerung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen, könnte dies mit der Energiesteuer treffsicherer erfolgen als mit der Kraftfahrzeugsteuer. Zudem könnten bei einer Integration der Kfz-Steuer in die Energiesteuer die Erhebungskosten für die Kfz-Steuer komplett entfallen. Der gegenwärtig für die Erhebung zuständige Zoll erhält dadurch Kapazitäten, die für andere Tätigkeiten eingesetzt werden könnten. Bei dem Vorschlag handelt es sich nicht lediglich um einen akademischen Ansatz, sondern er wurde bereits im Rahmen der Förderalismuskommission II politisch diskutiert (vgl. Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages, WD 4 - 3000 - 009/19).

§ 18 Abs. 12 KraftStG-neu – Einordnung leichter Nutzfahrzeuge

Bei leichten Nutzfahrzeugen bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 t kann – je nach Nutzung und Ausbau des Fahrzeugs – eine Besteuerung nach den CO₂- und hubraumbezogenen Steuersätzen für Pkws oder nach den gewichtsbezogenen Steuersätzen für Nutzfahrzeuge erfolgen. Die Abgrenzung ist in der Praxis sehr streitanfällig und mit zahlreichen Einspruchsverfahren behaftet. Zudem erfolgte die Prüfung der Voraussetzungen regional sehr unterschiedlich. Teils genügte die Übersendung von Fotos des Fahrzeugs, um eine steuerliche Einordnung vorzunehmen, teils mussten die Fahrzeuge beim Zoll vorgeführt und vermessen werden.

Wir begrüßen, dass die Regelung gestrichen werden soll. Dies ist ein deutlicher Beitrag zur Steuervereinfachung. Zudem müssen Handwerker und Dienstleister, die oft auf diese Fahrzeuge angewiesen sind, um Material und Geräte zu befördern, keine teuren Umbauten vornehmen lassen, wenn sie die günstigere Besteuerung für Lkw erhalten wollen. Wir bitten, parallel zum Gesetzgebungsverfahren auch die praktischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, die neue Regelung zeitnah anzuwenden. Wir gehen davon aus, dass zahlreiche Kfz-Steuerbescheide, die diese Fahrzeugart betreffen, geändert werden müssen. Das sollte automationsgestützt erfolgen, um den Haltern zeitnah die geänderten Bescheide zu übersenden und die entsprechend neu berechnete Kfz-Steuer einzuziehen. Zudem sollte über die Änderung – zumindest auf der Homepage des Zolls – umfassend informiert werden. Bei der zurückliegenden Überprüfung der Kfz-Steuerbescheide für leichte Nutzfahrzeuge ab Ende 2018 gab es ein erhebliches Informationsdefizit, dass erst nach heftigem Protest seitens einiger Verbände – u. a. des Bundes der Steuerzahler – behoben wurde.

Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordert, die Kfz-Steuer zu reformieren. Dieser Vorschlag ist im Ansatz zu begrüßen. Allerdings hält der Bund der Steuerzahler – wie bereits aufgezeigt – die Abschaffung der Kfz-Steuer und die Integration in die Energiesteuer für sinnvoll. Dabei muss aus unserer Sicht das Steuersystem von sich aus logisch sein, weniger überzeugend ist daher der oft mit der Kfz-Steuer verbundene Lenkungsgedanke. Angesichts der unterschiedlichen Lebenssituation (z. B. auf dem Land/in der Stadt) oder dem Familienstand des Käufers (Single/Familie) ist die Kaufentscheidung für ein Fahrzeugmodell von diversen Faktoren abhängig. So wird sich eine Familie mit mehreren Kindern wegen des erforderlichen Platzbedarfs keinen CO₂-armen Kleinwagen zulegen wollen. Eine übermäßig hohe Kfz-Steuer

würde diese Aspekte und die unterschiedlichen in Deutschland vorkommenden Lebensmodelle nicht ausreichend berücksichtigen. Daher sollte das Lenkungsziel bei der Kfz-Steuer nicht so sehr in den Vordergrund gerückt werden. Ohnehin müsste die Steuer im Vergleich zum Kaufpreis dann (unangemessen) hoch sein, um tatsächlich eine ausschlaggebende Lenkung in Richtung eines CO₂-sparsamen Modells oder gar eines E-Fahrzeugs auszulösen.

Weitere Vorschläge

Mobilität muss bezahlbar bleiben. Dies gilt insbesondere für Fahrten, die aus beruflichen oder betrieblichen Gründen notwendig sind. Deshalb sollte die Entfernungspauschale in Höhe von gegenwärtig 30 Cent je Entfernungskilometer auf mindestens 40 Cent angehoben werden. Die letzte Anpassung erfolgte im Jahr 2004. Inzwischen haben sich jedoch die Kosten – u. a. auch für den öffentlichen Nahverkehr – deutlich erhöht. Kostete z. B. das Jahresticket Berlin (Tarifzone AB) im Jahr 2004 noch 640 Euro, liegt der Preis heute bei 882 Euro und ist damit um mehr als 30 Prozent teurer geworden. Dieser Preisanstieg sollte auch im Steuerrecht nachvollzogen werden.

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

7. September 2020

Stellungnahme zu dem Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (BT-Drucks. 19/20978)

Univ.-Prof. Dr. Frank Hechtner

1. Allgemeine Vorbemerkungen

Der Schutz des Klimas ist nicht nur eine globale Herausforderung, sondern auch eine, der eine immer höhere Dringlichkeit einzuordnen ist. Hierzu hatte Deutschland sich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 gemeinsam mit weiteren EU-Partnern um mindestens 40% gegenüber 1990 zu verringern. Letztendlich sollen mit diesen Maßnahmen die Vorgaben der Weltklimakonferenz 2015 zur globalen Erderwärmung eingehalten werden. Die Bundesregierung hat hierzu am 09.10.2019 die Eckpunkte für ein Klimaschutzprogramm 2030 vorgelegt. Diese wiederum wurden im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 weiter konkretisiert. Hierzu wird unter dem Punkt 3.4.3.8 mit dem Titel „CO₂-arme PKW auf die Straße bringen (Handlungsfeld „PKW“)“ ausgeführt:

„Die Bundesregierung wird die Kraftfahrzeugsteuer stärker an den CO₂-Emissionen ausrichten und dazu ein Gesetz zur Reform der Kraftfahrzeugsteuer bei PKW vorlegen, so dass von dieser eine deutlich stärkere Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben ausgeht. Für Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2021 wird die Bemessungsgrundlage der Steuer hauptsächlich auf die CO₂-Prüfwerte pro km bezogen und oberhalb 95 g CO₂ / km in zwei Emissionsstufen erhöht.“

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen diese angesprochenen Maßnahmen nun umgesetzt werden. Kernpunkt sind Änderung an dem Tarif nach § 9 KraftStG. Die bisher schon vorliegende Berücksichtigung der CO₂-Emission (CO₂-Gewichtung) soll verändert werden, so dass diese Komponente noch stärker in die Bemessung der Steuer eingeht und dabei mit dem Ausstoß überproportional steigt. **Insgesamt sind die beabsichtigten Änderungen zu begrüßen, da diese eine begrenzte ökologische Lenkungswirkung erzeugen können, bei der Kaufentscheidung für ein neues Kfz auch die potentielle CO₂-Emission zu Gunsten emissionsarmer Kfz zu berücksichtigen. Hierbei gilt es aber zu beachten, dass diese Änderungen bereits aus der Konstruktion der derzeitigen KraftSt nur eine begrenzte Wirkung entfalten können.**

So ist zu berücksichtigen, dass sich die Änderungen in das bestehende System der Kraftfahrzeugbesteuerung einfügen. Die derzeitige KraftSt knüpft an das Halten von Kfz an. Hieraus kann nicht direkt abgeleitet werden, welche tatsächlichen Emissionen von einem Kfz ausgehen. **Andere Systeme der Kraftfahrzeugbesteuerung, die auch in geeigneter Weise eine ökologische Komponente enthalten und damit eine (stärkere) Lenkungswirkung entfalten können, sind**

durchaus vorstellbar und werden in Europa auch praktiziert.¹ Hierzu zählen auch Systeme mit einer Zulassungsbesteuerung oder der (stärkeren) Besteuerung des Energieverbrauchs zum Betrieb der Kfz. **Wird über eine grundsätzliche Neuausrichtung der KraftSt diskutiert, so gilt es allerdings auch zu bedenken, welche Schranken die Finanzverfassung über Artikel 106 GG dem Gesetzgeber auferlegt.**

Das bestehende System der KraftSt knüpft als Steuerobjekt an das Halten des Kfz an. Eine Orientierung an der CO₂-Emission bei der Tarifausgestaltung im KraftStG knüpft damit im Ergebnis an ein Emissionspotential des Kfz an. **Inwieweit dann konkrete Emissionen durch das Kfz verursacht werden, hängt letztendlich von der individuellen Nutzung ab.**² Die KraftSt kann damit bestenfalls die (vorgelagerte) emissionsrelevante Nachfrage-Entscheidung nach einem Kfz als Emissionsschadenspotential beeinflussen. Eine Besteuerung der konkreten Emission kann nur an dem Energieverbrauch durch Fahrleistung anknüpfen. Insofern müssen sich ökologische Lenkungswirkungen derzeit auf zwei Säulen stützen. **Die Erweiterung der KraftSt um einen Tarif mit CO₂-Komponente ist damit aus Umweltgesichtspunkten dennoch gerechtfertigt und flankierend zu verstehen. Die stärkere Orientierung an der CO₂-Emission durch den vorliegenden Gesetzentwurf ist damit vom Prinzip her zu begrüßen.** Allerdings wird die KraftSt damit immer stärker zu einer umweltpolitischen Lenkungssteuer, so dass der reine Fiskalzweck teilweise in den Hintergrund tritt.

Ferner kann sich eine Lenkungswirkung zur Vermeidung von CO₂-Emissionen nur dann ergeben, wenn sich die beabsichtigten Änderungen harmonisch in ein Gesamtsystem einfügen. Hierzu zählen mitunter auch (vorhandene) alternative Verkehrsangebote (ÖPV) als auch flankierend ertragsteuerliche Maßnahmen zur Begünstigung emissionsarmer Kfz. Hierbei sind auch die Ausgestaltung der Besteuerung von Nutzungsvorteilen aus der Überlassung von Firmenwagen und die vorgelagerte Anschaffungsentscheidung für solche Kfz zu berücksichtigen. In Teilen wurden derartige Aspekte bereits berücksichtigt, so z.B. im Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften. Überdies ergibt sich bereits aus logischen Gründen, dass die stärkste Lenkungswirkung über eine Verknüpfung der Besteuerung mit dem Energieverbrauch zum Betrieb eines Kfz erzielt wird. **Folglich kann eine Veränderung des Tarifs innerhalb der KraftSt stets nur ein Baustein in einem Gesamtsystems darstellen, welches insgesamt an sehr unterschiedlichen Stellen auf die Reduktion von Emissionen ausgerichtet ist.** Hierbei ist auch auf eine Abstimmung mit einer CO₂-Bepreisung mit dem Ziel der Internalisierung negativer externer Effekte hinzuweisen (Zertifikatehandel und Preisgestaltung).

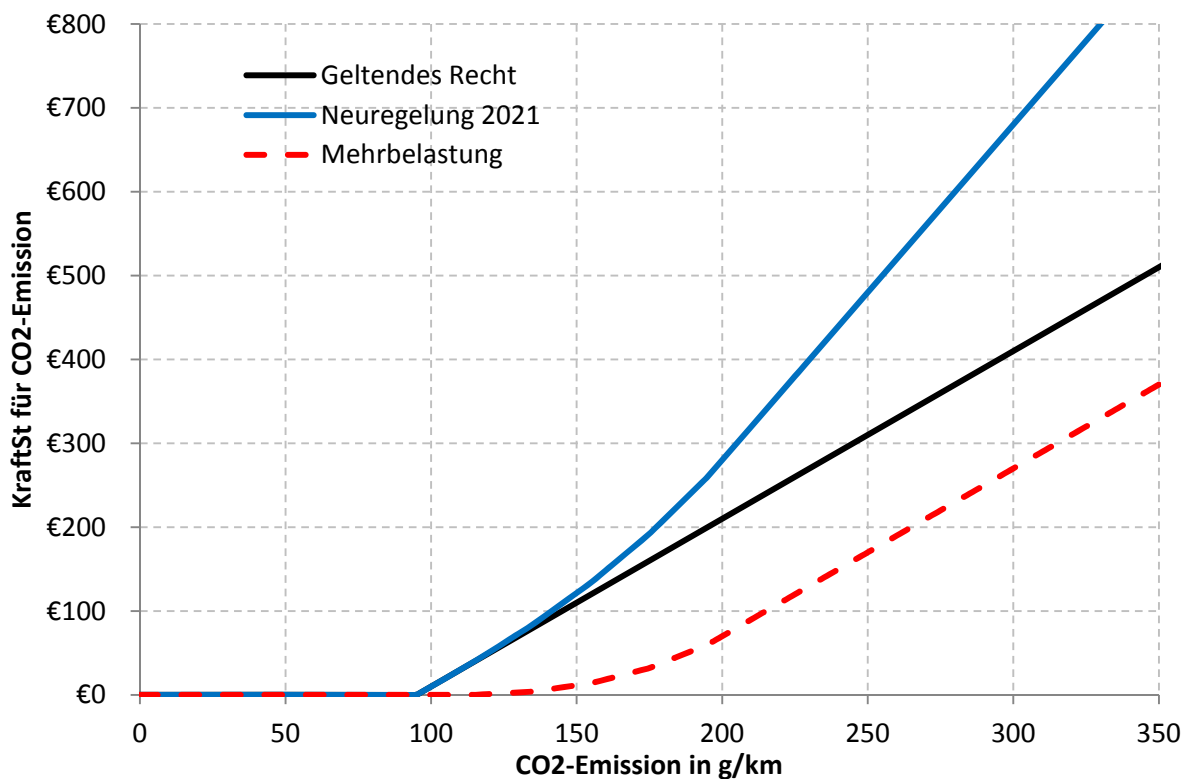
¹ Vgl. European Commission (2002), DG Taxation and Customs Union, study on vehicle taxation in the member states of the european union, Kunert, Diesel: Kraftstoff und Pkw-Nutzung europaweit steuerlich bevorzugt, Besteuerung in Deutschland reformbedürftig, DIW Wochenbericht Nr. 32/2018, FÖS (2020), Wie eine Zulassungssteuer Klimaschutz im Verkehr voranbringen kann, FÖS (2018), A comparison of CO₂-based car taxation in EU-28, Norway and Switzerland, OECD (2009), Incentives for co₂ emission reductions in current motor vehicle taxes. Ferner sei auf die Übersicht bei ACEA, Juni 2020, CO₂-based motor vehicle taxes in the european union, verwiesen.

² Vgl. zu dieser bestehenden Diskussion Gawel, StuW 2011, Klimaschutz durch Kfz-Besteuerung, S. 211, Ströbele, ifo Schnelldienst 6/2007, Reform der Kfz-Steuer – umwelt- und wirtschaftsverträglich?, S. 3, Ketterer/Wackerbauer, ifo Schnelldienst 4/2009, S. 12.

2. Tarifveränderung nach § 9 KraftStG

Der geltende Tarif nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b KraftStG enthält bereits jetzt eine CO₂-Komponente. Allerdings ist diese einzig nach dem Jahr der Erstzulassung gestaffelt (seit dem Jahr 2014 konstant) und überdies konstant mit der Höhe der CO₂-Emissionen. Hierbei gilt ein CO₂-Freibetrag von 95 g/km. **Mit der beabsichtigten Neuregelung wird nun ein progressiver Stufentarif eingeführt. Der Tarif ist als echter Stufentarif ausgestaltet, so dass innerhalb jeder Stufe die Steuer zu berechnen ist. Die Progression erfolgt über einen steigenden Wert der Steuer pro g/km an CO₂-Emissionen (von 2€ bis zu 4€), wobei die verwendeten Stufen eine konstante Breite von 20 g/km aufweisen.** Der Hubraumanteil mit 2€ für Fremdzündungsmotoren je 100 Kubikzentimeter bleibt unverändert erhalten.

Die Veränderung des Tarifs kann der folgenden Abbildung entnommen werden. Dargestellt ist einzig die Veränderung des Tarifs im Hinblick auf die CO₂-Komponente. Ferner ist die jährliche Mehrbelastung abgebildet.



Bei einem Mittelwert der CO₂-Emissionen (insgesamt über alle Neuzulassungen) für den Monat Februar im Jahr 2020 von 150 g/km ergibt sich aus der Tarifänderung eine jährliche Mehrbelastung von 11,50€. ³ Die Mehrbelastung fällt deutlich höher aus, wenn höhere Emissionen unterstellt werden. Bei 250 g/km liegt die Mehrbelastung bei 170€ im Jahr. **Insgesamt kann damit festgestellt werden, dass von der Neuregelung moderate Anreize für die (Neu-)Anschaffung von Kfz ausgehen, die jedenfalls nicht im oberen Bereich der CO₂-Emissionen liegen. Es ist davon auszugehen, dass durch die Tarifänderung in begrenztem Umfang ökonomische Anreizwirkungen gesetzt werden können.** Allerdings belegen empirische Studien auch, dass derartige Anreizwirkungen zwar

³ Vgl. KBA 2020, Fahrzeugzulassungen (FZ), Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern – Monatsergebnisse Februar 2020, FZ 8.

vorhanden sind, allerdings in dem Ausmaß eher beschränkt sind.⁴ Höhere Anreize würden sich vermutlich ergeben, wenn eine Veränderung der Energiebesteuerung erfolgen würde.⁵

Die Auswirkungen auf einzelne Segmente und ausgewählte Typen können der folgenden Tabelle entnommen werden. Die Emissionswerte sind Mittelwerte für unterschiedliche Fahrzeugtypen und sind den Übersichten des Kraftfahrt-Bundesamtes entnommen.⁶ Hierbei ist sowohl die Mehrbelastung für den Kraftstofftyp Benzin als auch für alle Kraftstofftypen im Mittel angegeben.

Modell	Segment	Kraftstofftyp Benzin		alle Kraftstofftypen (Mittelwert)	
		CO2-Emission in g/km	Mehrbelastung pro Jahr	CO2-Emission in g/km	Mehrbelastung pro Jahr
VW Up	Minis	123	2 €	78	0 €
Opel Corsa	Kleinwagen	127	2 €	126	2 €
VW Golf	Kompaktklasse	145	9 €	124	2 €
Audi A4	Mittelklasse	225	119 €	157	16 €
Mercedes E-Klasse	Obere Mittelklasse	244	158 €	149	11 €
Mercedes S-Klasse	Oberklasse	254	179 €	212	93 €
BMW X1	SUV	160	18 €	152	13 €
VW Tiguan	Geländewagen	175	32 €	178	37 €
Porsche 911	Sportwagen	245	160 €	245	160 €
Audi R8	Sportwagen	303	276 €	303	276 €

Hinzuweisen ist noch auf den Umstand, dass das Messverfahren zur Bestimmung der CO₂-Emissionen bereits mit dem Sechsten Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz auf das WLTP-Messverfahren umgestellt wurde. Dieses Messverfahren gewährleistet realitätsgerechtere Emissionen gegenüber dem NEFZ-Messverfahren. **Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass ein Umrechnungsfaktor zu den WLTP-Werten von ca. 1,2 bis 1,3 anzunehmen ist, eine Steigerung von 20% bis 30% als realitätsgerecht angesehen werden kann.** Es zeigen sich allerdings auch Einzelfälle, die deutlich stärker ausfallen, teilweise eine Verdoppelung der bisherigen Emissionswertmessungen darstellen. **Die Auswertung ausgewählter Fallbeispiele ergab hierbei, dass**

⁴ Vgl. z.B. Zahedi/Cremades (2012), Vehicle taxes in eu countries. how fair is their calculation?, Klier/Linn, American Economic Journal 2012, Using Vehicle Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles: Evidence from France, Germany, and Sweden, Yan/Eskeland (2016), Greening the Vehicle Fleet: Evidence from Norway's CO₂ Differentiated Registration Tax, Ciccone (2015), Environmental effects of a vehicle tax reform: empirical evidence from Norway.

⁵ Vgl. Kunert, DIW Wochenbericht Nr. 32/2018, Diesel: Kraftstoff und Pkw-Nutzung europaweit steuerlich bevorzugt, Besteuerung in Deutschland reformbedürftig, mit einem Vergleich der Besteuerung der Kfz in Europa unter Einbeziehung sämtlicher Komponenten (u.a. des Energieverbrauchs).

⁶ Vgl. KBA 2020, Fahrzeugzulassungen (FZ), Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern – Monatsergebnisse Februar 2020, FZ 8.

die Steuerbelastung aus der Veränderung des Messverfahrens bei ca. 20% bis 40% lag, was einer absoluten Erhöhung von 20€ bis 30€ entsprach.⁷

Neben dem reinen Tarif erfolgt weiterhin eine zusätzliche Anreizwirkung durch den neuen § 10b KraftStG, der eine Nichterhebung der Steuer von 30€ für emissionsarme Kfz bis zu einer CO₂-Emission von 95 g/km vorsieht. **Diese Regelung ist insgesamt zu begrüßen, da hiermit noch einmal ein zusätzlicher Anreiz gesetzt wird, der nicht proportional, sondern mit einem Fixbetrag ausgestaltet ist.**

3. Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Die Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge nach § 3d Abs. 1 Satz 2 KraftStG bis längstens 31.12.2025 (bei einer maximalen Dauer von 10 Jahren) ist ebenfalls zu begrüßen. Im Ergebnis wird damit die bestehende Regelung zeitlich ausgedehnt. **Gleichzeitig fügt sich diese Regelung in das bestehende System unterschiedlicher Förderprogramme ein, die die Anschaffung von Elektrofahrzeugen weiter fördern und damit eine Lenkungswirkung zusätzlich bewirken.**

Berlin, den 11.09.2020

Prof. Dr. Frank Hechtner

⁷ Vgl. Will/Becker (2020), Forschungsprojekt am Lehrstuhl für Betriebswirtschaftliche Steuerlehre und Wirtschaftsprüfung (Prof. Dr. Frank Hechtner) an der Technischen Universität Kaiserslautern, Auswirkungen der Umstellung des Messverfahrens von NEFZ zu WLTP auf die Höhe der Kfz-Steuer.

Fakultät für Wirtschaftswissenschaften und Medien

Technische Universität Ilmenau | PF 10 05 65 | 98684 Ilmenau

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1

10557 Berlin

Univ.-Prof. Dr. rer. pol. habil.
Fritz Söllner

Institut für Volkswirtschaftslehre
Fachgebiet Finanzwissenschaft

Besucheradresse:
Ehrenbergstraße 29 (Ernst-Abbe-Zentrum)
98693 Ilmenau

Telefon +49 3677 69-2658
Telefax +49 3677 69-1229

fritz.soellner@tu-ilmenau.de
www.tu-ilmenau.de/fakww/

Ilmenau, 31. August 2020

Stellungnahme

zum 7. Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz
für die öffentliche Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages
am 14. September 2020

1. Vorbemerkung

Angesichts eines Anteils Deutschlands bzw. der EU-27 an den globalen Treibhausgasemissionen von 2,0% bzw. 8,1% (2017) müsste zunächst die Sinnhaftigkeit einer deutschen bzw. europäischen Klimaschutzpolitik grundsätzlich diskutiert werden. Da diese Diskussion hier nicht geführt werden kann, sollen deutsche bzw. europäische Emissionsziele akzeptiert und lediglich Überlegungen dazu angestellt werden, wie sich diese Ziele am besten erreichen lassen.

2. Der Irrweg der sektorbezogenen Emissionsminderungspolitik

Aus Sicht der Umweltökonomie lassen sich CO₂-Emissionsziele nur effizient, d.h. zu den geringsten volkswirtschaftlichen Kosten, erreichen, wenn ein einheitlicher Preis für die Emission von CO₂ etabliert wird. Nur dann ist nämlich gewährleistet, dass CO₂ dort vermieden wird, wo die Vermeidung die niedrigsten Kosten verursacht. Hierfür gibt es zwei Wege: Entweder man schafft ein einheitliches und umfassendes Emissionszertifikatssystem für CO₂ oder man erhebt auf alle CO₂-Emissionen aller Emittenten eine einheitliche CO₂-Steuer. Im ersten Fall legt man die zulässige Emissionsmenge fest und der Zertifikatspreis, d.h. der Preis für die Emission von CO₂, bildet sich am Markt; im zweiten Fall wird dieser Preis in Form des Steuersatzes festgelegt und die Gesamtemissionsmenge ergibt sich als Ergebnis der Anpassungsreaktionen der CO₂-Emittenten.

Selbstverständlich würden dann keine weiteren Eingriffe des Staates notwendig werden – keine Verbrauchsvorgaben für Kraftfahrzeuge, keine Vorschriften zur Gebäudedämmung, keine Förderung bestimmter Energieerzeugungsarten, keine Verbote bestimmter Leuchtmittel

etc. Solche Eingriffe wären nicht nur überflüssig, sondern schädlich, da sie den Mechanismus von CO₂-Steuer oder CO₂-Zertifikatssystem beeinträchtigen und zu Abweichungen vom Kostenminimum führen würden.

In der Bundesrepublik (und in den anderen Mitgliedsstaaten der EU) ist die CO₂-Reduktionspolitik allerdings durch diese effizienzbeeinträchtigenden Einzeleingriffe geprägt. Dieses kleinteilige, sektorbezogene Vorgehen ist aber eine Garantie dafür, dass volkswirtschaftliche Ressourcen verschwendet werden, weil es keinen einheitlichen CO₂-Preis gibt und die Emissionsreduktionskosten deshalb höher als notwendig sind. Eine Emissionsminderungspolitik, die zwischen verschiedenen Sektoren differenziert, d.h. die denselben jeweils eigene Reduktionsziele vorgibt und diese mit jeweils eigenen Instrumenten zu realisieren sucht, ist grundsätzlich ineffizient. Auf die politökonomischen Gründe, warum eine solche Politik dennoch betrieben wird, kann und soll hier nicht eingegangen werden.

Für die hier betrachtete Fragestellung bedeutet dies, dass eine spezielle Beeinflussung des Verkehrs- bzw. des Straßenverkehrssektors prinzipiell der falsche Ansatz ist: Zielführend wäre stattdessen nur die Einbeziehung des Verkehrs- bzw. Straßenverkehrssektors in ein umfassendes System der CO₂-Minderung. Um die Frage nach dem Sinn und der Berechtigung der angestrebten Reform der Kraftfahrzeugsteuer im Rahmen einer sektoralen Emissionsminderungspolitik dennoch beantworten zu können, soll im Folgenden die Problematik eines solchen Ansatzes außer Acht gelassen werden. Stattdessen wird gefragt, wie die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs am besten gesenkt werden können.

3. Die effiziente Reduktion der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs

Die in Abschnitt 2 vorgetragenen Argumente gelten auch für die Reduktion der CO₂-Emissionen jedes einzelnen Sektors, also auch für die des Straßenverkehrs. Eine effiziente Emissionsreduktion lässt sich nur durch einen einheitlichen CO₂-Preis erreichen, also entweder durch eine entsprechende Steuer oder ein entsprechendes Zertifikatssystem. Die CO₂-Steuer könnte durch eine Besteuerung aller Kraftstoffe gemäß ihres Kohlenstoffgehalts im Rahmen der Energiesteuer erfolgen. Das Zertifikatssystem würde voraussetzen, dass entweder Importeure bzw. Produzenten Zertifikate in Höhe der an die Verbraucher abgegebenen Kraftstoffmengen (auch hier bezogen auf den Kohlenstoffgehalt der jeweiligen Kraftstoffe) erwerben; dies würde zu entsprechenden Preissteigerungen führen, sodass sich im Ergebnis dieselbe Wirkung wie bei einer Steuer erzielen lassen würde. Bei diesem System würde natürlich die Rechtfertigung für die Energiesteuer auf diese Kraftstoffe entfallen, die folglich abzuschaffen wäre. In beiden Fällen gilt, dass es keiner weiteren Maßnahmen bedürfte – keiner Verbrauchsvorschriften und keiner steuerlichen Förderung bzw. Benachteiligung bestimmter Kraftfahrzeuge oder Antriebsarten.

Insoweit E-Autos eine Rolle spielen (sollen), müssen die bisher angestellten Überlegungen auf den Sektor Stromerzeugung ausgedehnt werden. Eine rein auf den Straßenverkehrssektor bezogene Betrachtung ist nicht mehr möglich, da die Emissionen der E-Autos nicht lokal, sondern bei der Produktion des zu ihrem Antrieb eingesetzten elektrischen Stroms anfallen. Ein einheitlicher CO₂-Preis für die Emissionen aller Straßenfahrzeuge würde deshalb erfordern, dass dieser Preis mit dem CO₂-Preis im Sektor Energieerzeugung übereinstimmt. Da aber dieser Sektor schon dem europäischen Zertifikatssystem ETS unterliegt, würde dies bedeuten, dass entweder die CO₂-Steuer gemäß dem Zertifikatspreis des ETS variiert wird oder aber dass das ETS auf den Straßenverkehrssektor (wie vorher schon auf den Luftverkehrssektor) ausgedehnt wird. Die zweite Alternative erscheint aus Praktikabilitätsgründen überlegen zu sein.

Unabhängig davon, welche dieser beiden Alternativen realisiert werden würde, würde in jedem Fall ein unverzerrter Wettbewerb zwischen den verschiedenen Antriebsarten gewährleistet sein – und zwar unter Einbeziehung der Klimaeffekte. Eine besondere Förderung der E-Mobilität wäre dann nicht nur verzichtbar, sondern sowohl aus umwelt- als auch aus wett-

bewerbspolitischer Sicht schädlich. Aus denselben Gründen wäre auch eine Differenzierung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem CO₂-Ausstoß überflüssig, ja mehr noch: Die Kraftfahrzeugsteuer als solche wäre hinfällig. Wie im nächsten Abschnitt gezeigt werden soll, gilt dies aus umweltökonomischer Sicht ohnehin.

4. Die Kraftfahrzeugsteuer aus umweltökonomischer Sicht

Es gibt umweltökonomisch keinerlei Rechtfertigung für die Kraftfahrzeugsteuer. Ihre Höhe steht in keinem Zusammenhang mit Fahrleistung, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemission und kann deshalb weder als „Preis“ für die Benutzung von Straßen und die dadurch verursachten externen Effekte noch als „Preis“ für die Emission von Schadstoffen interpretiert werden. Letzteres gilt nicht nur für die „traditionellen“ Schadstoffe (wie CO, NO_x oder Kohlenwasserstoffe), sondern auch für den Klimaschadstoff CO₂. An dieser Einschätzung vermag auch die CO₂-Komponente der Kraftfahrzeugsteuer nichts zu ändern, da diese (wie die Kraftfahrzeugsteuer überhaupt) Fixkostencharakter hat und unabhängig von den tatsächlichen CO₂-Emissionen ist. Entscheidend für den Klimaeffekt sind aber letztere und nicht das CO₂-Emissionspotential. Von daher ist es ohne weiteres möglich, dass ein PKW mit einem hohen Emissionspotential im Endeffekt weniger CO₂ ausstößt als ein PKW mit einem geringeren Emissionspotential. So emittiert ein VW Polo 1.0 (999 cm³ Hubraum) gemäß WLTP 125 g CO₂ pro Kilometer, ein Bentley Mulsanne (6752 cm³ Hubraum) 365 g. Die Kraftfahrzeugsteuer für den VW beträgt aktuell € 80,00 und beim Bentley sind es € 676,00. Nichtsdestotrotz verursacht ein Polo-Fahrer, der sein Auto 20.000 Kilometer pro Jahr nutzt, höhere CO₂-Emissionen als ein Bentley-Eigner, der sein Fahrzeug nur 5.000 Kilometer im Jahr bewegt (2.500 kg vs. 1.825 kg). Dieses Zahlenbeispiel mag nicht sehr realistisch sein, zeigt aber den „Konstruktionsfehler“ der Kraftfahrzeugsteuer.

Denn diese hat zwar eine nicht unwichtige fiskalische Funktion, eine umwelt- bzw. klimapolitische Funktion erfüllt sie dagegen nicht – und kann sie aufgrund ihrer Konstruktion auch gar nicht erfüllen. Bestehen zumindest Aussichten, dass die beabsichtigte Reform der Kraftfahrzeugsteuer das bescheidene Ziel der Bundesregierung erfüllt, dass nämlich von ihr in Zukunft „ein stärkerer Anreiz ausgeht, (...) ein Produkt zu wählen, das (...) hinsichtlich seines Emissionspotenzials die Voraussetzung schafft, klimaschädliche CO₂-Emissionen zu senken“ (Gesetzentwurf der Bundesregierung, Bundestagsdrucksache 19/20978, S. 1)? Dieser Frage soll im nächsten Abschnitt nachgegangen werden.

5. Die geplante Reform der Kraftfahrzeugsteuer

Der neugefasste § 9 Abs. 1 Nr. 2 wird für alle PKW mit einem Ausstoß von über 115 g CO₂ pro Kilometer (nach WLTP) zu einer Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer führen. Diese Erhöhung nimmt mit steigendem CO₂-Ausstoß überproportional zu. Bei den beiden oben erwähnten Fahrzeugen würde die Steuer um € 2,00 auf € 82,00 pro Jahr (VW Polo 1.0) bzw. um € 400,00 auf € 1.076,00 pro Jahr (Bentley Mulsanne) steigen. Für viele PKW wird die Erhöhung, ähnlich wie beim VW Polo, weniger als € 20,00 pro Jahr betragen und deshalb praktisch nicht spürbar sein. Bei den Fahrzeugen, bei denen es, ähnlich wie beim Bentley, zu deutlichen, teils dreistelligen Erhöhungen kommt, handelt es sich überwiegend um leistungs- und hubraumstarke Autos mit entsprechend hohen Anschaffungskosten. In Relation zu den gesamten jährlichen Fixkosten (zu denen neben der Kraftfahrzeugsteuer auch die Wertminderung und die Kraftfahrzeugversicherung gehören) spielt die zusätzliche Kraftfahrzeugsteuer kaum eine Rolle. Dies gilt auch bei Betrachtung der gesamten Fahrzeugkosten pro Kilometer, an denen sowohl die bisherige als auch die neue, höhere Kraftfahrzeugsteuer einen verschwindend kleinen Anteil haben. Zu einem zusätzlichen Fixkostendegressionseffekt kommt es noch dadurch, dass gerade die in Zukunft deutlich höher besteuerten Fahrzeuge typischerweise (und anderes als im Beispiel von Abschnitt 4) hohe bis sehr hohe Laufleistungen auf-

weisen und deshalb die Kraftfahrzeugsteuerbelastung pro Kilometer sogar niedriger sein kann als bei kleinen, verbrauchs- und abgasarmen Fahrzeugen.

Eine Beeinflussung des Käuferverhaltens in der von der Bundesregierung gewünschten Richtung ist aus diesen Gründen nicht zu erwarten: Es wird nur zu Einkommens-, aber nicht zu Substitutionseffekten kommen. Der Bürger wird also höher belastet, aber nicht so hoch, dass dadurch eine Verhaltensänderung ausgelöst werden würde. Daraus sollte aber keineswegs der Schluss gezogen werden, die Steuer soweit zu erhöhen, bis sich das Verhalten spürbar ändert, da auf diese Weise zwar sektorale Ziele erreicht werden können, aber gleichzeitig die volkswirtschaftlichen Kosten der sektorbezogenen Politik immer weiter zunehmen. Vielmehr sollte die hier aufgezeigte Problematik zum Anlass genommen werden, diese ineffiziente Politik zu überdenken und sich endlich von ihr abzuwenden.

Die im Fall der „bestrafenden“ Komponente der geplanten Kraftfahrzeugsteuerreform angeführten Argumente gelten analog auch für deren „belohnende“ Komponente – also den zeitlich befristeten „Steuerrabatt“ von € 30,00 pro Jahr für PKW mit einer CO₂-Emission von maximal 95 g CO₂ pro Kilometer gemäß des neuen § 10b und die Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge gemäß § 3d. Zum einen stellt ein Steuervorteil von € 30,00 pro Jahr keinen spürbaren Anreiz für Neuwagenkäufer dar. Zum anderen ist auch der Steuervorteil im Fall von Elektrofahrzeugen nicht hoch genug, um die Nachfrage nach denselben deutlich zu steigern. Die Steuer für einen Mazda MX30 (zulässiges Gesamtgewicht 2.119 kg) würde € 124,52 pro Jahr betragen und für einen Porsche Taycan (zulässiges Gesamtgewicht 2.870 kg) € 172,60 pro Jahr – in beiden Fällen (und insbesondere im zweiten Fall) keine Beträge, die angesichts der sonstigen Kraftfahrzeugkosten ins Gewicht fallen.

Dass die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für E-Autos keine oder allenfalls eine untergeordnete Rolle spielt, zeigen auch die Neuzulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamts. Ungeachtet der seit Mai 2011 geltenden Steuerbefreiung betrug der Marktanteil von Elektroautos bzw. Plug-in-Hybrid-PKW 2016 nur 0,3% bzw. 0,4%. Dies änderte sich erst mit Einführung der Umweltprämie im Juli 2016. Im Jahr 2019 erreichten die Marktanteile dieser beiden Antriebsarten 1,8% bzw. 1,3%. Die deutliche Erhöhung der Prämie mit Wirkung zum 8. Juli 2020 führte zu einer weiteren deutlichen Erhöhung der Nachfrage. Im Juli 2020 betrugen die genannten Marktanteile schon 5,3% bzw. 6,1%. Auch hier zeigt sich also, dass eine Verhaltensänderung durchaus realisiert werden kann, wenn man nur dazu bereit ist, die dafür notwendigen Kosten zu tragen. Fraglich ist allerdings, wie sehr die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrssektors dadurch gesenkt werden. Ersetzen diese neuen E-Autos tatsächlich Autos mit Verbrennungsmotor oder werden sie lediglich als Zweit- oder Drittautos angeschafft und nur auf Kurzstrecken eingesetzt? Diese Frage kann im Moment noch nicht beantwortet werden, ist aber entscheidend für die umweltpolitische Beurteilung des Instruments der Umweltprämie. In jedem Fall ist aber klar, dass jegliche Emissionsreduktion nicht zu den volkswirtschaftlich minimalen Kosten erfolgen würde.

6. Fazit

Insgesamt wird man zu einem ernüchternden Urteil über die geplante Reform der Kraftfahrzeugsteuer kommen. Der seit langem eingeschlagene Irrweg einer sektorbezogenen und regulierungsintensiven Emissionsminderungspolitik wird weiter fortgesetzt. Aus umweltökonomischer Sicht besteht die einzig sinnvolle Reform der Kraftfahrzeugsteuer in deren Abschaffung im Zuge der Etablierung eines einheitlichen CO₂-Preises.

Ungeachtet dieser grundsätzlichen Problematik ist außerdem zu konstatieren, dass die mit der geplanten Kraftfahrzeugsteuerreform verfolgten Ziele aller Wahrscheinlichkeit nach nicht erreicht werden, da die Steuerbelastungen und Steuerentlastungen zu gering ausfallen, um die gewünschten Verhaltensänderungen auszulösen. Bei dieser Steuerreform handelt es sich deshalb um Symbolpolitik par excellence.

Stellungnahme

anlässlich der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung "Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes" (BT-Drucksache 19/20978) sowie zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Lenkungswirkung zu emissionsarmen und emissionsfreien Autos entfalten - Kfz-Steuer schnellstmöglich reformieren" (BT-Drucksache 19/17794) am 14.09.2020

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum o. g. Gesetzentwurf sowie dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Stellung zu nehmen und uns an der Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 14.09.2020 zu beteiligen.

I. Gesetzentwurf der Bundesregierung

Die vom Bundeskabinett beschlossene Reform der Kfz-Steuer ist ein fairer Kompromiss, der allen Beteiligten Zugeständnisse abverlangt hat und die Lenkungswirkung der Kfz-Steuer erhöht. Der VDA begrüßt, dass damit an die bereits bestehende Systematik und ökologische Ausrichtung der Kfz-Steuer angeknüpft wird.

Die Kfz-Steuer entfaltet bisher nur eine geringe Lenkungswirkung, insbesondere in Bezug auf die Umwelt- und Klimaauswirkungen von Fahrzeugen. Der vom Bundeskabinett verabschiedete Entwurf setzt die Ankündigung aus dem Klimapaket 2030 um, wonach sich die Kfz-Steuer für ab dem 01.01.2021 neu zugelassene Pkw deutlich stärker an den CO₂-Emissionen orientiert und ein zusätzlicher Anreiz zum Erwerb CO₂-armer Fahrzeuge gesetzt wird. Dieser Ansatz ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Perspektivisch könnte es zudem sinnvoll sein, die nicht mehr zeitgemäße Hubraumkomponente durch die Berücksichtigung der Schadstoffklasse eines Fahrzeugs zu ersetzen. Damit wäre über die reine CO₂-Betrachtung hinaus zusätzlich ein Anreiz zum Erwerb von neuen Fahrzeugen mit niedrigen Schadstoffwerten verbunden.

Anmerkungen im Einzelnen

§ 3d KraftStG-E: Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Die vorgesehene zeitliche Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen (BEV, FCEV) begrüßen wir ausdrücklich. Sie ist eine wichtige Maßnahme, um den weiteren Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen. Die Steuerbefreiung gilt allerdings nur für Fahrzeuge, welche bis vor dem 01.01.2026 erstmalig zugelassen wurden und ist bis Ende 2030 befristet. Nach dem 31.12.2025 neu zugelassene Elektrofahrzeuge würden Kfz-steuerpflichtig. Dies steht nicht im Einklang mit der Fördersystematik der Elektromobilität im Rahmen der Einkommensteuer (§ 3 Nr. 46 sowie § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG), die eine Förderung bis einschließlich 2030 vorsieht. Um hier einen Gleichlauf zu erreichen, wäre es wünschenswert und folgerichtig, dass Fahrzeuge mit Erstzulassung bis 2030 von dieser Steuerbefreiung profitieren, wenn auch für einen dann kürzeren Zeitraum.

§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. c) KraftStG-E: Steuersatz für erstmals nach dem 1.1.21 zugelassene Pkw

Die vorgesehene Staffelung der CO₂-Komponente ist nachvollziehbar, da effiziente Fahrzeuge allenfalls einer moderaten Zusatzbelastung unterliegen und weniger effiziente Fahrzeuge im vertretbaren Rahmen mehr belastet werden.

§ 10b KraftStG-E: Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Pkw

Die befristete anteilige Nichterhebung der Kfz-Steuer für Pkw mit CO₂-Emissionen von weniger als 95g/km setzt einen sinnvollen zusätzlichen Anreiz für den Erwerb besonders emissionsarmer Fahrzeuge.

Aufhebung § 18 Abs. 12 KraftStG

Die Aufhebung der Regelung ist sinnvoll und ein Beitrag zum Bürokratieabbau, sowohl für viele betroffene Unternehmen als auch für die Zollverwaltung. Diese Regelung ist in letzter Zeit von der Zollverwaltung äußerst restriktiv angewendet worden, so dass viele Betriebe zunächst eine deutlich höhere Kfz-Steuer zahlen mussten. Dies konnte allein durch eine aufwendige Vorführung des Fahrzeugs beim (teilweise weit entfernten) Hauptzollamt und einer Prüfung durch die Behörden vermieden werden, dass die Ladefläche mehr als die Hälfte der Fahrzeuggrundfläche ausmacht. Wenn jetzt generell eine Besteuerung als Nutzfahrzeug erfolgt, ist das sowohl eine steuerliche Entlastung für viele Handwerksbetriebe und Familien als auch ein Beitrag zur Entbürokratisierung.

II. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Zu den im Antrag enthaltenen Forderungen möchten wir insbesondere auf die folgenden Punkte hinweisen:

Kfz-Steuererhöhung durch Umstellung auf WLTP berücksichtigen

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zu den Pariser Klimaschutzzielen bis 2050. Das gemeinsame Ziel, den Verkehr bis 2050 klimaneutral zu machen, kann nur erreicht werden, wenn im Verkehrssektor zusätzlich zu einem schnellen Hochlauf der Elektromobilität mit zunehmenden Einsatz von grünem Strom auch nachhaltige, regenerative Kraftstoffe wie Wasserstoff, mit erneuerbaren Energien hergestellte E-Fuels und fortschrittliche

Biokraftstoffe zum Einsatz kommen. Auch 2030 und in den Jahren danach wird noch ein großer Teil der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angetrieben.

Vor diesem Hintergrund ist mit Blick auf die Kfz-Steuer zu berücksichtigen, dass bereits mit der Umstellung auf den realitätsnäheren WLTP-Zyklus zur Ermittlung der CO₂-Werte eines Fahrzeugs zum 1. September 2018 eine erhebliche Erhöhung der Kfz-Steuer und somit eine deutlichen Mehrbelastung für die Verbraucher einhergegangen ist. Gemäß dem jüngsten Bericht des Bundesfinanzministeriums vom 24. August 2020 ist die Kfz-Steuer seit der Umstellung um 30% bis 40% (z. B. August 2019: Anstieg gegenüber dem Vorjahresmonat von durchschnittlich 152 Euro auf durchschnittlich 213 Euro pro Pkw, also +40% gegenüber August 2018) pro Fahrzeug gestiegen. Die CO₂-Komponente hat durch die Abschneidegrenze von 95 g zu einem hohen Sprung geführt. Somit hat de facto bereits durch die Umstellung zu WLTP die CO₂-Komponente in der Kfz-Steuer ein signifikant höheres Gewicht erhalten und Verbraucher dazu incentiviert, sich für Fahrzeuge mit niedrigerem CO₂-Ausstoß zu entscheiden. Bei der Forderung nach einer noch weitergehenden CO₂-Ausrichtung der Kfz-Besteuerung muss zudem ebenso Berücksichtigung finden, dass gerade in ländlichen Räumen viele Menschen in ihrem täglichen Leben auf ihr Kfz angewiesen sind, insbesondere bei Pendelstrecken zur Arbeit. Ihnen stehen, anders als manchen Großstädtern, in den meisten Fällen bislang weniger Alternativen zur Verfügung, ihre mobilitätsbezogenen CO₂-Emissionen zu verringern, so dass sie von der Steuererhöhung in vollem Umfang getroffen wurden. Auch vor diesem Hintergrund der Sozialverträglichkeit stellt die nun von der Bundesregierung vorgelegte moderate weitere Steuererhöhung einen gerade noch akzeptablen Kompromiss dar.

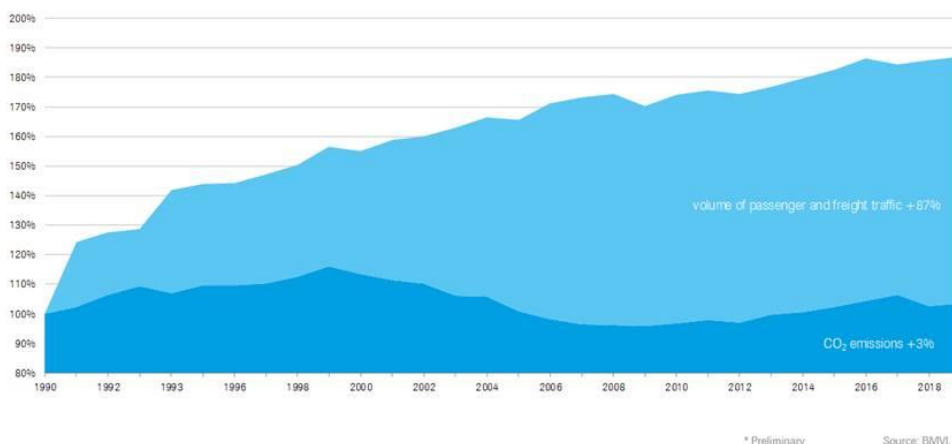
Verbesserung der CO₂-Effizienz der Fahrzeuge wird vom zunehmenden Straßenverkehr überkompensiert

Die CO₂-Effizienz der Fahrzeuge hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, wurde aber vom Wachstum des Straßenverkehrs (Lkw plus Pkw in der graphischen Darstellung) überkompensiert. In diesem Jahr ist dagegen ein deutlicher Rückgang bei den CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte zu verzeichnen, der auf die CO₂-Grenzwertregulierung sowie einen schnell wachsenden Elektroanteil (inkl. PHEV 2020 in Deutschland voraussichtlich bei 10%) zurückzuführen ist.

Rising Efficiency in Road Transport in Germany

Road traffic nearly doubles whereas CO₂ emissions remain almost constant (1990=100%)

VDA | Verband der Automobilindustrie



Dieses Jahr ist davon auszugehen, dass die absoluten CO₂-Emissionen im Straßenverkehr in Deutschland – auch aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie – sinken werden. Nach ersten Schätzungen des UBA könnte der Rückgang gegenüber 2019 ca. 5% betragen.

Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen auf Rekordniveau und weiter steigend

Die dem Antrag zugrundeliegenden Zahlen zu den zugelassenen Elektrofahrzeugen sind inzwischen überholt. Vielmehr hat sich der Bestand von Elektrofahrzeugen sehr dynamisch entwickelt: Zum Stand 1. Juli 2020 waren bereits 173.400 reine Elektrofahrzeuge (BEV) auf deutschen Straßen unterwegs – die Zahl hat sich folglich in 18 Monaten mehr als verdoppelt. Hinzu kamen 143.800 Plug-in Hybride (PHEV) sowie ca. 700 Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV), in der Summe also 317.900 Elektro-Fahrzeuge.

Im August stiegen die Neuzulassungen von Elektro-Pkw laut Kraftfahrt-Bundesamt um 308% auf 33.203 Fahrzeuge. Damit erreichten sie einen Anteil am Gesamtmarkt von 13,2%, ein neuer Rekord. In den ersten acht Monaten beliefen sich die Neuanmeldungen auf 163.139 E-Autos (+151 Prozent). Das entsprach einem E-Marktanteil an allen Pkw-Neuzulassungen von 9,2%.

Der Marktanteil der deutschen Hersteller bei Elektro-Pkw betrug im August 64% und lag damit acht Prozentpunkte höher als im Vorjahresmonat. Im bisherigen Jahresverlauf entfielen zwei von drei in Deutschland neu zugelassenen Elektroautos auf deutsche Firmen. Damit trägt die Modelloffensive Früchte: Deutsche Konzernmarken bieten bereits jetzt rund 70 verschiedene Modelle an. Bis Ende 2023 werden es sogar mehr als 150 sein.

Neben diesem dynamischen Ausbau der Angebotspalette der Hersteller haben auch die verschiedenen Förderinstrumente der Bundesregierung zur positiven Entwicklung bei den Elektromobilitätszahlen beigetragen. Zu nennen sind insbesondere die steuerliche Förderung sowie der Umweltbonus.

Die privaten Käufer waren im August mit einem Anteil von 40% an den Neuzulassungen von Elektro-Pkw die wichtigste Haltergruppe, vor den Firmenwagen mit 37%. Hierzu dürften die im Rahmen des Konjunkturpakets gesenkte Umsatzsteuer sowie die Verdoppelung des Umweltbonus für den Erwerb eines Elektrofahrzeugs von Seiten des Bundes in erheblichem Maße beigetragen haben. Die Zahlen zeigen: Die Erhöhung des Umweltbonus unterstützt die Nachfrage nach E-Autos deutlich.¹ Davon profitiert auch der Standort Deutschland: Die Inlandsproduktion von Elektro-Pkw erreichte im Juli 42.178 Fahrzeuge (+221%). Das entsprach mehr als der Hälfte der globalen Fertigung der deutschen Hersteller, die 81.699 Elektroautos (+219%) betrug. Im Jahresverlauf sind weltweit bereits 337.941 Pkw mit Elektromotor (+81%) von ihren Montagebändern gelaufen.

Umweltbonus und Regulierung über CO₂-Flottengrenzwerte erübrigen zusätzliches Instrument in der Kfz-Steuer

Die aktuelle Entwicklung belegt, dass der derzeit geltende Instrumentenmix Wirkung zeigt. Gleichzeitig ist die Automobilindustrie durch die CO₂-Flottenregulierung der EU eine der bereits heute am strengsten regulierten Branchen weltweit. Bereits die ambitionierten Zwischenziele für 2030 setzen einen schnellen Hochlauf der Elektromobilität

¹ Im bestehenden System wurde die Prämie des Bundes als neue „Innovationsprämie“ verdoppelt. Die Prämie der Hersteller bleibt davon unberührt. Das bedeutet zum Beispiel: Bei Vorlage aller Voraussetzungen wird ab dem 4.06.2020 bis zum 31.12.2021 der Umweltbonus in Höhe von 9.000 Euro für rein elektrische Fahrzeuge und in Höhe von 6.750 Euro für Plug-In Hybride bei einem maximalen Nettolistenpreis von 40.000 Euro gewährt.

Über einem Nettolistenpreis von 40.000 Euro bis maximal 65.000 Euro wird für rein elektrische betriebene Fahrzeuge ein Umweltbonus in Höhe von 7.500 Euro und für Plug-In Hybride in Höhe von 5.625 Euro gewährt. Im Juli gab es laut Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) mit 19.993 Anträgen – davon 11.073 BEV – auf den Umweltbonus dann auch einen neuen Monatsrekord. Insgesamt sind seit Auflage dieser Maßnahme mit Stand 10. August 2020 239.673 Anträge gestellt worden. Neben der Befristung sieht die geänderte Förderrichtlinie ein Verbot der Kumulierung mit der Förderung durch andere öffentliche Mittel vor.

voraus. Die EU-Flottengrenzwerte geben das weltweit ehrgeizigste CO₂-Ziel vor. Die Abschätzungen der Nationalen Plattform Mobilität der Zukunft gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 sieben bis 10,5 Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland fahren werden. Hierfür muss die Neuzulassungsquote von Elektrofahrzeugen – abhängig von der Marktentwicklung in anderen EU-Mitgliedstaaten – etwa 40% betragen. Dieses ehrgeizige Ziel ist nur zu erreichen, wenn die Rahmenbedingungen dafür die erforderlichen Voraussetzungen schaffen, vor allem beim schnellen und flächendeckenden Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur. Hier müssen die Anstrengungen weiter intensiviert werden.

Die Implementierung eines neuen Instruments, wie die im Antrag geforderte Umwandlung der Kfz-Steuer in ein sog. „Bonus-Malus-System“, ist vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll. Die EU-Flottengrenzwerte geben für jeden Hersteller ehrgeizige Ziele vor. Eine Politik der Pönalisierung einzelner Fahrzeugklassen bei gleichzeitiger Subventionierung anderer unterstützt die Erreichung dieser Ziele nicht. Darüber hinaus ist eine über die nun von der Bundesregierung vorgesehene Steuererhöhung hinausgehende Belastung für die Verbraucher gerade in Anbetracht der krisenbedingt wirtschaftlich schwierigen Lage sowohl für viele Verbraucher als auch für Unternehmen nicht zielführend. Schließlich würde eine derartige Regelung im Ergebnis zu einer Art Zulassungssteuer führen. Eine solche Steuer stellte aber im bestehenden System der Kfz-Steuer einen Systembruch dar, der je nach Ausgestaltung rechtliche bzw. systematische Fragen dahingehend aufwerfen könnte, wieso für das Halten eines Kfz im Erstentrichtungszeitraum der Steuer das Vielfache der danach anfallenden jährlichen Steuer fällig werden sollte.

Neutraler und objektiver Kraftstoffverbrauch als Grundlage unerlässlich

Das Verbrauchsverhalten eines einzelnen Fahrers ist individuell abhängig von den persönlichen Fahr- und Umgebungsbedingungen. Eine Fahrt in der sommerlichen Po-Ebene ist nicht vergleichbar mit einer winterlichen Alpenfahrt. Auch die Anzahl der Personen ist kraftstoffverbrauchsbestimmend. Aus diesem Grund ist ein neutraler und objektiver Kraftstoffverbrauch unerlässlich, um auch den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugtypen wertfrei untereinander vergleichen zu können.

Mit der Einführung des WLTP im Jahr 2017 wurde die Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen grundlegend reformiert. Der neue Fahrzyklus WLTP ist in Bezug auf seine Fahr- und Umgebungsbedingungen repräsentativ.

Zudem ist die Kfz-Steuer ihrer Natur nach eine Rechtsverkehrsteuer und systematisch nicht darauf ausgerichtet, sich in ihrer Höhe an Verbrauchsgrößen zu orientieren.

Eine Task Force der NPM erarbeitet derzeit Vorschläge zum optimierten Nutzerverhalten von PHEV-Fahrern. Die Erkenntnisse der Expertenkommission sollten berücksichtigt werden.

Abschließend würden wir einen zügigen Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zum 7. Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz auf Basis des vorgelegten Regierungsentwurfes begrüßen, um den Verbrauchern und der Zollverwaltung Planungssicherheit zu geben.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Stand	September 2020



Mobilität für Menschen.

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) zum Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Berlin, 10.09.2020

Klimanotwendigkeit Verkehr

Mit dem Klimaschutzgesetz hat die Bundesregierung die nationalen Klimaziele bis 2050 verbindlich verankert und mit dem Klimaschutzprogramm einen konkreten Maßnahmenplan verabschiedet, der für die einzelnen Sektoren das Erreichen ihrer Zwischenziele bis 2030 sicherstellen soll. Danach muss der Verkehr seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um 42 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 verringern. Da die verkehrlichen Emissionen im Gegensatz zu anderen Sektoren in den letzten Jahren nicht gesunken sind, muss der Verkehr das vorgesehene Reduktionsziel für 2030 noch vollumfänglich umsetzen.

Die Neuausrichtung der Kfz-Steuer ist als Maßnahme im Klimaschutzprogramm aufgeführt und soll dazu beitragen, eine stärkere Lenkungswirkung hin zum Kauf emissionsärmerer und -freier Pkw zu erzielen. Die Reform der Kfz-Steuer taucht ebenfalls im Konjunkturprogramm der Bundesregierung von Juni dieses Jahres auf, in der nochmals die beabsichtigte Lenkungswirkung aufgeführt wird.

Eine Reform der Kfz-Steuer ist aus Sicht des VCD angesichts der bescheidenen Erfolge des Verkehrs in punkto Klimaschutz und des hohen Anteils der CO₂-Emissionen von Pkw (rund 60 Prozent der CO₂-Emissionen im Verkehr entfallen auf Pkw) dringend nötig und überfällig. Neben Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und der Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel, das Rad und die Füße, müssen auch die Fahrzeugantriebe so rasch wie möglich CO₂-frei werden. Richtig ausgestaltet, kann eine CO₂-basierte Kfz-Steuer einen entsprechenden Beitrag leisten. Gleichzeitig hilft sie den Autoherstellern, die CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte zu verringern und damit leichter die EU-Vorgaben der CO₂-Regulierung für 2020/21 einzuhalten.

Nicht zuletzt ist eine ambitionierte Ausgestaltung der verkehrsbezogenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms notwendig, wie Analysen im Auftrag des Bundesumwelt- und Bundeswirtschaftsministeriums zeigen.

Bewertung des Entwurfs der Bundesregierung

Im Entwurf der Bundesregierung ist eine Erhöhung der Steuersätze für die CO₂-Komponente vorgesehen. Die Erhöhung fällt allerdings sehr moderat aus und erzeugt keinen effektiven Anreiz, auf weniger klimaschädliche Fahrzeuge umzusteigen. Eine Analyse der derzeit verkauften Neuwagen zeigt, dass die Steuer für die Mehrzahl der Neuzulassungen nicht oder nur in sehr geringem Umfang steigt. Im Schnitt steigt sie um lediglich 15 Euro. Bei Fahrzeugen mit mehr als 200 g CO₂/km erhöht sich der Steuersatz stärker. Diese Fahrzeuge werden aber vergleichsweise selten zugelassen.

Wie die Berechnungen für Beispielfahrzeuge in den Tabellen 1 und 2 zeigen, fällt die Mehrbelastung im Vergleich zur bisherigen Kfz-Steuer sehr gering aus. Betrachtet man die gesamten Ausgaben für ein Auto (Wertverlust, Ausgaben für Kraftstoffe, Inspektion und Wartung, Reparaturen und Versicherungen) fällt die Höhe der Kfz-Steuer nicht ins Gewicht.

Tab. 1: Übersicht alte/neue Kfz-Steuer für Beispielfahrzeuge (in Euro)

Beispielfahrzeug	Hubraumsteuer	CO ₂ -Steuer (alt)	CO ₂ -Steuer (neu)	Steuer (alt)	Steuer (neu)	Differenz
VW Golf 1.5 TSI 130 g CO ₂ /km, 1.498 ccm	30	70	73	100	103	+3
VW Tiguan 2.0 TDI 178 g CO ₂ /km, 1.984 ccm	190	168	203	358	393	+35
Mercedes-Benz GLE 350d 249 g CO ₂ /km 2.987 ccm	285	296	452	581	737	+156

Tab. 2: Listenpreis und jährliche Gesamtkosten laut ADAC-Kostenrechner:

Beispielfahrzeug	Listenpreis	Jährliche Gesamtkosten
VW Golf	29.687 €	7.332 €
VW Tiguan	44.460 €	9.612 €
Mercedes-Benz GLE	71.108 €	16.056 €

Das gilt auch in Anbetracht weiterer Anreize, die genau entgegengesetzt wirken: so ist die Energiesteuer auf fossile Kraftstoffe seit 2003 real um ein Fünftel gesunken. Hinzukommen weitere finanzielle Anreize wie das Dienstwagenprivileg und die Pendlerpauschale, die unabhängig von den CO₂-Emissionen ausgestaltet sind. Im Vergleich dazu ist die Belastung durch eine zum Teil auf CO₂ basierende Kfz-Steuer zu niedrig, um Anreize zu geben auf klimaschädliche Fahrzeuge zu verzichten, bzw. um auf emissionsarme oder Nullemissionsfahrzeuge umzusteigen.

Das zeigt, um eine wirkliche Lenkungswirkung entfalten zu können, müssen die Anreizwirkungen im Vergleich zu den sonstigen finanziellen Belastungen des Autokaufs spürbar sein. Dies ist mit dem aktuellen Entwurf der Bundesregierung nicht gegeben.

Förderung emissionsärmer Pkw (§10b)

Der Gesetzentwurf sieht neben der höheren CO₂-Komponente eine Sonderregelung zur Förderung emissionsärmerer Pkw vor. Für alle neu zugelassenen Pkw mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 95 g/km soll die Steuerschuld um bis zu 30 Euro verringert werden. Zum jetzigen Zeitpunkt würden insbesondere Plug-In-Hybride unter diese Sonderregelung fallen, für die dann lediglich die Hubraumkomponente anfallen würde.

Aus Sicht des VCD ist diese Sonderregelung problematisch. Plug-In-Fahrzeuge, die nur aufgrund eines unrealistischen Testverfahrens niedrige Werte aufweisen, erhalten das Label „emissionsarm“ und bekommen ungerechtfertigterweise eine zusätzliche Steuervergünstigung. Mehrere Untersuchungen zeigen, dass Plug-In-Hybride überwiegend im Verbrennermodus gefahren werden und die tatsächlichen Verbräuche und CO₂-Emissionen ein Mehrfaches über den offiziellen Herstellerangaben liegen. Daher ist es aus Klimasicht wenig zielführend, Fahrzeuge steuerlich zu fördern und das Label „emissionsarm“ zu verpassen, die in der Realität keinen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Zusätzlich könnte es zu Mitnahmeeffekten kommen, da die Kaufprämie, die für die meisten Plug-In-Fahrzeuge gilt, den zentralen Anreiz zum Kauf darstellt. Für andere emissionsarme Modelle, wie z.B. einige wenige normale Hybride oder Gasfahrzeuge, ist der Anreiz von bis zu 30 Euro viel zu gering.

Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge (BEV) (§3d)

Die bisherige Steuerbefreiung für Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) wäre Ende 2020 ausgelaufen. Diese Regelung soll aber nun verlängert werden. Ab Tag der Erstzulassung sind alle BEV für maximal 10 Jahre von der Kfz-Steuer befreit, längstens bis Dezember 2030. Vor dieser Regelung wurden Elektrofahrzeuge nach ihrem Fahrzeuggewicht besteuert. Nimmt man ein Fahrzeuggewicht von 1.976 kg an, betrüge die Steuer 56,25 Euro pro Jahr. Setzt man diese Steuerersparnis in das Verhältnis zu den bestehenden Förderungen wie der Kaufprämie – aktuell bis zu 9.000 Euro – sowie der verringerten Besteuerung des geldwerten Vorteils bei der Dienstwagenbesteuerung, so leistet die Kfz-Steuerbefreiung keinen zusätzlichen Anreiz.

Mit Blick auf die Elektromobilität ist zu beachten, dass auch E-Autos einen Beitrag zur Infrastruktur leisten sollten. Mit einem steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen sinkt jedoch das Aufkommen aus der Kfz-Steuer. Vor diesem Hintergrund sind langfristige Steuerbefreiungen zu überdenken und die Kfz-Steuerbefreiung von BEV sollte ab einem bestimmten Grad der Marktdurchdringung reduziert bzw. abgeschafft werden.

Vorschlag zur Reform der Kfz-Steuer

Wenn die Bundesregierung, wie im Gesetzesvorschlag aufgeführt, tatsächlich eine Lenkungswirkung hin zu emissionsarmen Fahrzeugen erzielen will, müssen die Anreize für tatsächlich emissionsarme Fahrzeuge stärker ausfallen, bzw. klimaschädliche Fahrzeuge höher belastet werden. Der VCD schlägt folgendes vor:

- ***Einführung eines Bonus-Malus-System***

Viele europäischen Länder haben bereits seit Jahren erfolgreich ein sogenanntes Bonus-Malus-System bei der Kfz-Besteuerung eingeführt. Oftmals wird der Bonus-Malus im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Fahrzeugs erhoben (Zulassungssteuer). Fahrzeuge unterhalb eines bestimmten CO₂-Schwellenwerts erhalten einen Bonus, der im Gegenzug aus den Steuermehreinnahmen für Autos mit hohem CO₂-Ausstoß finanziert wird. In Ländern mit Bonus-Malus ist der Anteil der emissionsarmen Fahrzeuge deutlich höher und fallen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen niedriger aus als in Ländern ohne dieses System. Ein Bonus-Malus-System kann grundsätzlich aufkommensneutral gestaltet werden und hat den Vorteil, dass beispielsweise eine Kaufprämie für Elektroautos aus dem Verkehrssektor heraus finanziert würde. Aktuell kommen alle Steuerzahler – egal ob sie ein Auto besitzen und am Straßenverkehr teilnehmen oder nicht – für die Kaufprämie auf. Ein Bonus-Malus-System wäre insofern auch sozial gerechter als das bisherige. Zudem zeigt sich, dass Menschen mit geringem Einkommen selten ein Auto besitzen und wenn, dann eher einen Gebrauchten kaufen, während Gutverdiener oft zwei und mehr Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß besitzen.

- ***Plug-In-Hybride auf Basis des CO₂-Ausstoßes im Verbrennerbetrieb besteuern***

Wie bereits oben ausgeführt, ist der Klimanutzen von Plug-In-Hybriden zweifelhaft. So lange keine realen CO₂-Emissionen in offiziellen Messverfahren ermittelt werden, sollte übergangsweise der CO₂-Wert für den reinen Verbrennerbetrieb zur Basis für die Berechnung der Kfz-Steuer angesetzt werden. Dieser Wert wird in den offiziellen CO₂- und Verbrauchsmessungen ermittelt und ist in der CoC-Bescheinigung (EG-Übereinstimmungsbescheinigung) – für jeden neuen Fahrzeugtyp aufgeführt.

- ***Sonderregelung zur Förderung emissionsärmer Pkw (§10b) streichen***

- **Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Batterieelektrische Fahrzeuge (§3d) prüfen und ggf. begrenzen**

- **Ersetzen der Hubraumkomponente durch eine gewichts- oder flächenbezogene Besteuerung**

Neu zugelassene Autos in der EU werden immer schwerer. Der Grund dafür liegt unter anderem in der wachsenden Beliebtheit von SUV. Während der Hubraum neu zugelassener Verbrennungsmotoren in letzter Zeit rückläufig war (trotz steigender PS-Werte), steigt das Gewicht kontinuierlich und unabhängig von der Antriebsart. Die anteilige Bemessung der Kfz-Steuer am Hubraum ist daher nicht mehr zeitgemäß, da sich die Entwicklung des Hubraums von Leistung, Größe und Gewicht der Fahrzeuge entkoppelt hat und andererseits, weil sie nicht auf Elektroautos angewandt werden kann. Daher bilden das Fahrzeuggewicht oder die Fahrzeugfläche die bessere Bemessungsgrundlage neben dem CO₂-Ausstoß. Beide Parameter wirken technologieunabhängig und können ein langfristig stabiles Aufkommen der Kfz-Steuer gewährleisten.

- **Geltungsbereich auf Bestandsfahrzeuge ausweiten**

Die in der Reform vorgeschlagenen Änderungen gelten nur für Neuzulassungen ab dem 1.1.2021 und nicht für den Fahrzeugbestand. Um auch hier eine Lenkungswirkung zu erzielen, z.B. beim Gebrauchtwagenkauf, sollte die Geltung zumindest auf die Bestandsfahrzeuge ausgeweitet werden, für die bereits WLTP-Werte vorliegen.

- **Einheitliche Steuersätze für Benzin und Diesel**

Die Kfz-Steuersätze der Hubraumkomponente differenzieren nach wie vor zwischen Benzinern und Dieseln. Damit soll die niedrigere Energiesteuer auf Diesel ausgeglichen werden. Niedrigere Steuersätze auf Dieselmotoren sind ökologisch kontraproduktiv und gehören abgebaut. Eine Angleichung der Energiesteuern auf Benzin und Diesel würde einheitliche Kfz-Steuersätze ermöglichen und damit zu einem einfacheren und zu gerechteren System führen. Denn nach wie vor profitieren Halter von Dieselfahrzeugen aufgrund ihrer höheren Fahrleistungen trotz höherer Kfz-Steuer von einer insgesamt geringeren Steuerbelastung. Die Bundesregierung sollte daher neben der Kfz-Steuer weitere bestehende Steuern und Abgaben im Verkehr im Hinblick auf den Klimaschutz überarbeiten und insbesondere eine entsprechende Reform der Energiebesteuerung auf den Weg bringen.

- **Pkw- Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung rasch überarbeiten**

Ein großes Ärgernis für Verbraucherinnen und Verbraucher besteht derzeit in der mangelhaften Verbrauchskennzeichnung von Pkw. Da das Wirtschaftsministerium bisher noch keinen Vorschlag zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) vorgelegt hat, müssen Autohersteller und -händler nach wie vor die veralteten und unrealistischen NEFZ-Werte für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß von Neuwagen angeben. Angaben zu den WLTP-Werten sind Mangelware. Die Besteuerung beruht allerdings für Neuwagen seit dem 1.9.2018 auf den CO₂-Werten des neuen WLTP-Messverfahrens, die i.d.R. höher ausfallen. Verbraucher*innen werden somit in die Irre geführt. Für die Verbraucherinformation ist es daher unerlässlich, noch vor Inkrafttreten der Kfz-Reform die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung entsprechend zu ändern.

Kontakt:

Michael Müller-Görnert, Verkehrspolitischer Sprecher beim VCD, Tel. 030 280 351-19,
michael.mueller-goernert@vcd.org