

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Reinhard Loske, Kerstin Andreae, Cornelia Behm, Birgitt Bender, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Christine Scheel, Irmingard Schewe-Gerigk und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Kfz-Steuer klimafreundlich reformieren – CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Verbrauch als Bemessungsgrundlage**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die nach Abgaswerten differenzierte Kfz-Steuer hat sich in der Vergangenheit zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge bewährt und die Entwicklung und Nutzung umweltverträglicherer Fahrzeuge beschleunigt. Die Kfz-Steuer muss nun auch genutzt werden, die Markteinführung verbrauchsarmer Autos zu fördern. Damit sich sparsame und umweltfreundliche Fahrzeuge am Markt durchsetzen und die Einsparpotenziale im Straßenverkehr schneller erschlossen werden, bedarf es zusätzlicher Anreize. Dazu gehört eine Kfz-Steuer, die sich am CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge orientiert.

Die Einführung einer solchen CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuer ist auch im Koalitionsvertrag von Union und SPD vereinbart. Dort heißt es: „Zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen und der Verminderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im gesamten Straßenverkehr werden wir wirksame Anreize für die Einführung hocheffizienter Antriebe durch eine am CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß orientierte Kfz-Steuer schaffen.“

Fahrzeuge, die besonders verbrauchsarm sind, würden dadurch deutlich geringer belastet als große Kraftstoffschlucker. Autokäufer erhalten so einen wirksamen Anreiz, sich für spritsparende Modelle zu entscheiden. Hierzu sollte die Kfz-Steuer nach den CO<sub>2</sub>-Emissionen bemessen und progressiv gestaltet werden: Je geringer der spezifische Verbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs sind, desto weniger Kfz-Steuer muss gezahlt werden. Diese Maßnahme wirkt sowohl auf die Beschaffung als auch auf den schnelleren Austausch von Altfahrzeugen. Eine Studie im Auftrag der EU-Umweltkommission zeigt, dass eine nach CO<sub>2</sub>-Emissionen differenzierte Kfz-Steuer, die im Jahr 2000 in Deutschland eingeführt worden wäre, eine Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 6 Prozent im Jahr 2008 zur Folge gehabt hätte. Bei der Reform der Kfz-Steuer sollten die derzeit geltenden Schadstoffemissionsklassen bestehen bleiben und die Bemessungsgrundlage von der Größe des Hubraums, die kein konkretes Maß für den Verbrauch ist, durch die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer ersetzt werden.

Die Einführung einer solchen CO<sub>2</sub>-bezogenen Kfz-Steuer wäre ab sofort möglich. Die Kosten dieser Umstellung sind relativ zu den erzielbaren Emissionsminderungen sehr gering.

Eine CO<sub>2</sub>-bezogene Kfz-Steuer für Personenkraftwagen wird auch von der EU-Kommission in einem Richtlinienvorschlag vom 5. Juli 2005 (KOM (2005) 261) gefordert.

Die Kfz-Steuererinnahmen kommen bisher ausschließlich den Ländern zugute. Im Rahmen der Föderalismusreform war über einen Steuertausch Kfz-Steuer gegen Versicherungsteuer zwischen Bund und Ländern verhandelt worden, der dann aber an den finanziellen Ausgleichsforderungen der Länder scheiterte.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. schnellstmöglich einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Umstellung der Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer vom Hubraum auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zum 1. Januar 2007 gesetzlich regelt. Dies wäre ein dringend notwendiger Anreiz für Fahrzeughersteller und Verbraucher, den Ausstoß des Treibhausgases CO<sub>2</sub> im Verkehr spürbar zu senken und damit dem Klimawandel entgegenzuwirken.
2. In diesem Gesetzentwurf eine Neuregelung der Kfz-Steuer für alle Fahrzeugarten einschließlich Nutzfahrzeuge vorzuschlagen;
3. parallel mit den Ländern über eine Übertragung der Kfz-Steuer auf den Bund zu verhandeln.

Berlin, den 29. Juni 2006

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**