

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Reinhard Loske, Kerstin Andreae, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/2073 –**

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

#### **A. Problem**

Die nach Abgaswerten differenzierte Kfz-Steuer habe sich zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge bewährt und die Entwicklung und Nutzung umweltverträglicherer Fahrzeuge beschleunigt. Die Kfz-Steuer müsse nun auch zur Förderung der Markteinführung verbrauchsarmer Autos genutzt werden.

#### **B. Lösung**

Mit dem Antrag wird die Bundesregierung insbesondere aufgefordert, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Umstellung der Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer von der Hubraumgröße auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß regelt.

**Ablehnung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.**

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Kosten**

Keine

## **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 16/2073 abzulehnen.

Berlin, den 25. Oktober 2006

### **Der Finanzausschuss**

**Eduard Oswald**  
Vorsitzender

**Patricia Lips**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Patricia Lips

### 1. Verfahrensablauf

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 16/2073** in seiner 51. Sitzung am 21. September 2006 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung und dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Ausschuss für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit und dem Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. Die mitberatenden Ausschüsse haben in ihren Sitzungen am 25. Oktober 2006 ihre Voten abgegeben. Der Finanzausschuss hat den Antrag am 25. Oktober 2006 abschließend beraten.

### 2. Wesentlicher Inhalt des Antrags

Mit dem Antrag soll die Bundesregierung aufgefordert werden,

- 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;
- in diesem Gesetzentwurf eine Neuregelung der Kfz-Steuer für alle Fahrzeugarten einschließlich Nutzfahrzeuge vorzuschlagen;
- parallel mit den Ländern über eine Übertragung der Kfz-Steuer auf den Bund zu verhandeln.

### 3. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Der **Ausschuss für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit** empfiehlt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Der **Ausschuss für Tourismus** empfiehlt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

### 4. Empfehlung des federführenden Ausschusses

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hat zur Begründung ihres Antrags ausgeführt, dass sie nicht zufrieden sei mit der Arbeit der Bundesregierung, die zwar Vorhaben ankündige, aber keine konkreten Gesetzesinitiativen vorlege. Die Reform der Kfz-Steuer werde seit nunmehr zwei Jahren ohne greifbaren Fortschritt diskutiert. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verwies – wie in ihrem Antrag – auf den Koalitionsvertrag, wonach sich die Bundesregierung zur Schaffung von Anreizen für die Förderung

hocheffizienter Antriebe durch eine am CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß orientierte Kfz-Steuer verpflichtet habe. Auch auf dem Energiegipfel vor wenigen Wochen habe die Bundesregierung angekündigt, in enger Abstimmung mit den Ländern und unter Berücksichtigung der Entwicklung auf europäischer Ebene einen Vorschlag für die Reform der Kfz-Steuer zu unterbreiten. Auch die EU-Kommission habe in einem Richtlinienentwurf vom 5. Juli 2005 einen Vorschlag für die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO<sub>2</sub>-Basis unterbreitet. Bei der Diskussion sei zu berücksichtigen, dass 100 Prozent des im Verkehr eingesetzten Erdöls aus Importen stamme. Der Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Verringerung gegen die Folgen des Klimawandels, den Deutschland auf diesem Gebiet leisten könne, liege bei etwa 20 Prozent, da der CO<sub>2</sub>-Ausstoß direkt mit dem Verbrauch korreliere. Die freiwillige Selbstverpflichtung der Industrie diesbezüglich sei komplett gescheitert, weshalb die Bundesregierung endlich handeln und einen Gesetzentwurf vorlegen müsse.

Die Bundesregierung hat dargelegt, dass sie im Sinne des Koalitionsvertrags eine Änderung der Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer gründlich prüfe und vorbereite. Die Länder, denen der Ertrag und die Verwaltung der Steuer obliegen, müssten frühzeitig einbezogen werden. Informelle Gespräche würden bereits u. a. mit den Interessenvertretungen der Autofahrer sowie der Automobilindustrie geführt. Als für eine Neuregelung besonders schwierig zeige sich die Sicherstellung der Aufkommensneutralität für die Haushalte der Länder. Es bestehe darüber hinaus die berechtigte Sorge, dass die Kraftfahrzeugsteuer noch komplizierter gestaltet werde als sie ohnehin schon sei. Zu hohe Erwartungen hinsichtlich der durch steuerliche Lenkung erreichbaren Effekte seien nach Auffassung der Bundesregierung nicht angebracht. Die Möglichkeit der Steuerspreizung sei eingengt, sodass auch die Lenkungswirkungen begrenzt seien. Es sei zusätzlich zu bedenken, dass für bereits zugelassene Pkw rechtlich belastbare CO<sub>2</sub>-Werte für einen Steuertatbestand fehlen. Zudem überarbeite auch die Europäische Kommission den von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erwähnten Richtlinienentwurf. Ein Termin für die Vorlage des überarbeiteten Entwurfs sei jedoch nicht absehbar. Die Arbeiten an den Abgasnormen Euro 5 und ggf. Euro 6 liefen ebenfalls auf der europäischen Ebene. Eine Kfz-Steuerreform, die sich am CO<sub>2</sub>-Ausstoß orientiere, sei wegen des Gefüges von Bund und Ländern, der Einbettung in europäisches Recht und fehlender technischer Bedingungen jedenfalls kurzfristig nicht umsetzbar. Die Bundesregierung arbeite jedoch an einer Lösung dieser Probleme.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hat erwidert, dass die Einführung der Euro-5-Norm auf europäischer Ebene durch die Initiative Deutschlands, die notwendige Technologie zum 1. Januar 2006 über die Kfz-Steuer zu fördern, beschleunigt worden sei. Die Kfz-Steuer sei somit entgegen der Darstellung der Bundesregierung ein höchst effizientes Instrument zur technologischen Innovationsförderung auf dem Gebiet der Verringerung der Schadstoffemission.

Nach Darstellung der **Fraktionen der CDU/CSU und SPD** seien sich die Fraktionen einig in der Zielsetzung, den CO<sub>2</sub>-

Ausstoß zu vermindern. Die geforderte Umsetzung zum 1. Januar 2007 und die Übertragung der Kfz-Steuer von den Ländern auf den Bund seien jedoch allein schon aus technischen Gründen sehr unrealistisch und machten die eigentliche Intention des Antrags deutlich. Zudem sei es vornehmliche Aufgabe des Finanzausschusses, nationale steuerliche Fragen eingebettet in die notwendige Steuerharmonisierung in Deutschland und auf europäischer Ebene zu beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben in diesem Zusammenhang auf die unterschiedlichen Vorschriften der EU-Mitgliedstaaten insbesondere bei der Zulassung verwiesen. Wie schwierig die Regelung allein eines kleinen Bereichs wie des der Wohnmobilbesteuerung sei, hätten die Beteiligten bei den Verhandlungen darüber erfahren. Auch die Koalitionsfraktionen begrüßten die Fortsetzung der Diskussion über die Kfz-Steuerreform. Es sei aber ratsam, vor dem Hintergrund der Arbeiten auf europäischer Ebene, eben diese Diskussion eng mit der nationalen zu verzahnen. Das Thema werde den Finanzausschuss sicherlich noch ausführlich beschäftigen. Aus den genannten Gründen sei jedoch der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zurzeit nicht abstimmungsreif.

Die **Fraktion der FDP** begründet die Ablehnung des Antrags damit, dass aus grundsätzlichen Erwägungen das Fahren und nicht das Halten eines Kraftfahrzeugs besteuert werden solle. Damit sei die steuerliche Regelung zu vereinfachen. Darüber hinaus könne der Umweltaspekt vollständig berücksichtigt werden. Der von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgeschlagene Weg sei kompliziert, bedeute mehr Bürokratie und erreiche das angestrebte Ziel nicht präzise genug.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat dazu erläutert, dass der Ansatz der Fraktion der FDP, das Fahren und nicht das Halten von Fahrzeugen zu besteuern, auch aus ihrer Sicht grundsätzlich nicht falsch sei. Sie gebe jedoch zu bedenken, dass die Umlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer, die eine Erhöhung um ca. 0,10 bis 0,15 Euro bedeute, gegenüber den Verbrauchern schwer durchsetzbar sei.

Die **Fraktion DIE LINKE.** hat sich für das zugrunde liegende Anliegen des Antrags ausgesprochen. Es müssten sehr schnell Maßnahmen gegen die hohe Feinstaubbelastung, vor allem in den Großstädten, erfolgen. Die Fraktion DIE LINKE. könne dem Antrag dennoch nicht zustimmen, weil die vollständige Ausblendung des Hubraums bei der Besteuerung nicht möglich sei. Notwendig sei vielmehr eine steuerliche Bemessungsgrundlage, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Hubraumgröße kombiniere. Über die Hubraumgröße erhalte die Kfz-Steuer eine soziale Komponente, weil Halter von hubraumstarken, meist teureren Fahrzeugen mehr Kfz-Steuer leisten könnten. Eine Umstellung auf die Bemessungsgrundlage CO<sub>2</sub>-Ausstoß sei ggf. auch ein Problem für Einkommensschwache oder Familien mit Kindern, die ihr Fahrzeug nicht kurzfristig umrüsten könnten oder sogar ein neues Fahrzeug anschaffen müssten. Die Fraktion DIE LINKE. hat wegen der grundsätzlich richtigen Intention des Antrags ihre Enthaltung angekündigt.

Der **Finanzausschuss** hat die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfohlen.

Berlin, den 25. Oktober 2006

**Patricia Lips**  
Berichterstatlerin