

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/9378 –

Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf den CO₂-Ausstoß

Vorbemerkung der Fragesteller

Entsprechend den Koalitionsvereinbarungen von CDU/CSU und SPD werden, wie auch verschiedentlich in der Presse berichtet wurde, derzeit verschiedene Optionen zur Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf den CO₂-Ausstoß erwogen. Erklärtes Ziel der Regierung ist es, dadurch „wirksame Anreize für die Einführung hocheffizienter Antriebe“ zu schaffen, um „zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen und der Verminderung von CO₂-Emissionen im gesamten Straßenverkehr“ beizutragen. Hierzu kursierten in den vergangenen Wochen und Monaten verschiedene Modelle. So wurde unter anderem berichtet, die Bundesregierung plane auch die Anhebung der hubraumbezogenen Kfz-Steuer für den Fahrzeugbestand und ein Stufenmodell für neu zugelassene Fahrzeuge.

1. Wie ist die gegenwärtige Struktur des deutschen Fahrzeugbestandes im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und wie hoch ist insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km?
2. Wie hat sich der Fahrzeugbestand im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km in Deutschland in den letzten Jahren entwickelt?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen zur Struktur des deutschen Fahrzeugbestandes im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß sind für die Altbestände nicht möglich. Nach EG-Recht werden seit 2000 jährlich die CO₂-Daten für neu zugelassene Personenkraftwagen erfasst.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Zeitreihe von 2003 bis 2007 zur Entwicklung der neu zugelassenen Personenkraftwagen mit einem CO₂-Wert bis zu

120 g/km. Danach hat die Anzahl der Personenkraftwagen mit einem CO₂-Wert bis 120 g/km zugenommen.

Anzahl der Pkw mit CO ₂ -Wert bis 120 g/km	
Jahr	Anzahl der Neuzulassungen
2003	93 265
2004	76 728
2005	81 810
2006	103 404
2007	131 782
1. Quartal 2008	43 484

3. Wie wird sich im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km in Deutschland entwickeln, wenn die Kraftfahrzeugsteuer nicht auf den Ausstoß an CO₂ bezogen wird?

In diesem Fall werden für die Entwicklung der CO₂-Emissionen bei Personenkraftwagen die ab 2012 geltenden europäischen Regelungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen bestimmend sein.

4. „Wie sind die Einnahmen der Kfz-Steuer gegenwärtig im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen strukturiert, wie hoch sind also zum Beispiel die Kfz-Steuereinnahmen von Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von 95 bis 119 g/km, 120 bis 139 g/km, 140 bis 159 g/km etc.?“
5. Wie sind die Einnahmen der Kfz-Steuer gegenwärtig im Hinblick auf den Hubraum von Fahrzeugen strukturiert, wie hoch sind also zum Beispiel die Kfz-Steuereinnahmen von Fahrzeugen mit einem Hubraum bis 999 ccm, 1 000 bis 1 199 ccm, 1 200 bis 1 399 ccm etc.?

Die Fragen 4 und 5 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die erbetenen Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor. Die zur Kraftfahrzeugsteuer vorhandenen Statistiken orientieren sich für Personenkraftwagen an Schadstoffemissionen (Einhaltung von EU-Abgasvorschriften), nicht am Hubraum oder CO₂-Ausstoß.

6. Wie hätte sich der Fahrzeugbestand im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß in etwa entwickelt, wenn die Erneuerung des Bestandes sich in den letzten Jahren nicht verlangsamt und das Durchschnittsalter der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge von 6,3 Jahren (1992) auf acht Jahre erhöht hätte?

Eine Abschätzung zur Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß unter den o. g. Annahmen ist nicht möglich.

7. Wie soll sich nach Auffassung der Bundesregierung im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km in Deutschland entwickeln?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, möglichst rasch das angestrebte EU-Ziel einer Reduzierung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte auf 120 Gramm CO₂ je Kilometer zu erreichen.

8. In welchem Maße müsste sich der Kfz-Bestand in Deutschland in den nächsten Jahren erneuern, um dieses Ziel zu erreichen, und wie würde sich dies mutmaßlich auf das Durchschnittsalter der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge auswirken?

Das Ziel der EU zur Begrenzung der CO₂-Emissionen bei Personenkraftwagen betrifft die jährlich neu zugelassenen Fahrzeuge. Das heißt, dass dies unabhängig vom Gesamtbestand zu betrachten ist. Das Ziel wird also erreicht, wenn im Mittel die jährlich neu zugelassenen Fahrzeuge den EU-Zielwert einhalten.

9. Auf der Grundlage welcher Annahmen und Untersuchungen trifft die Bundesregierung ihre Antworten auf die Fragen 1 bis 8?

Die Antworten zu den Fragen 1 bis 8 basieren auf dem Kraftfahrzeugsteuergesetz, auf der Geschäftsstatistik zum Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer, auf dem bisherigen Monitoring der CO₂-Emissionen der Personenkraftwagen sowie auf den Arbeiten der EU zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen.

10. Welche Lenkungswirkung kann nach Ansicht der Bundesregierung eine Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Fahrzeugbestand entfalten und welche Voraussetzungen hält die Bundesregierung für notwendig, um durch die Umstellung der Kfz-Steuer einen wirksamen Anreiz für die Einführung hocheffizienter Antriebe zu schaffen?

Durch eine CO₂-bezogene Kraftfahrzeugsteuer wird die Bedeutung der CO₂-Emission des Fahrzeugs für den Autofahrer im Hinblick auf seine Kaufentscheidung verstärkt. Um entsprechend wirksam zu sein, sollte die Höhe der Steuer für den Bürger einfach nachzuvollziehen sein.

11. Nach welchen Methoden kann die Umstellung der Kfz-Steuer vom Hubraum auf den CO₂-Ausstoß erfolgen?

Die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen wird seit Mitte der 1980er Jahre nach Hubraum und Schadstoffemissionen (Einhaltung von EU-Abgasvorschriften ohne CO₂) bemessen. Die hubraumbezogenen Steuersätze wurden seither immer stärker nach Schadstoffemissionen gestaffelt. Die günstigsten Steuersätze gelten bei Einhaltung der zurzeit verbindlichen Abgasvorschrift „Euro-4“, der ab 1. September 2009 die Abgasvorschrift „Euro-5“ folgt.

Eine CO₂- und schadstoffbezogene Ausrichtung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen ist nur für Fahrzeuge ab einem künftigen Datum der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung möglich, weil nicht für alle im Bestand befindliche Fahrzeuge vergleichbare und steuerrechtlich belastbare CO₂-Werte vorliegen oder mit angemessenem Aufwand nachträglich ermittelt werden können. Außerdem sollte vor allem den Steuerpflichtigen die Möglichkeit gegeben werden, sich auf eine neue Besteuerung einzustellen. Als CO₂-Komponente der

Besteuerung sind durchgehend lineare oder stufig lineare bzw. progressive Tarife denkbar. Grundlage wäre jeweils der für den Typ und ggf. die Variante des Fahrzeugs nach den europäischen Vorschriften ermittelte CO₂-Ausstoß in Gramm je Kilometer. Besonders verbrauchs- und damit CO₂-reduzierte sowie schadstoffarme Fahrzeuge künftiger Abgasvorschriften könnten – wie in der Vergangenheit – durch Steuerbefreiung begünstigt werden.

12. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkung eines nicht-linearen Tarifs (z. B. ein Stufenmodell, das Fahrzeuge bis zu 160 g/Co mit 1,80 Euro je Gramm besteuert, während jedes Gramm über 160 g mit 2,60 Euro besteuert wird) gegenüber einem linearen Tarif auf die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in Deutschland ein?

Ein durchgehend linearer CO₂-Tarif kann zu stärkerer Nachfrage nach Personenkraftwagen mit einem CO₂-Ausstoß unter dem heutigen Durchschnitt beitragen. Bei durchgehender Linearität ist allerdings die Lenkungswirkung auf Fahrzeuge mit überdurchschnittlichem CO₂-Ausstoß geringer. Bei einem nicht linearen CO₂-Tarif käme es zu einer unterschiedlichen Behandlung von CO₂-Emissionen.

13. Erwägt die Bundesregierung die Umstellung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2009 zugelassen worden sind, und wenn ja, wie begründet sie dies?

Nein. Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

14. Erwägt die Bundesregierung die Anhebung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2009 zugelassen worden sind, und wenn ja, wie begründet sie dies?

Die Bundesregierung hat mit dem Kabinettsbeschluss vom 18. Juni 2008 die Vereinbarung des Koalitionsausschusses zur Kraftfahrzeugsteuer zustimmend zur Kenntnis genommen. Darin heißt es unter anderem, dass in den ersten Jahren einer CO₂-bezogenen Umstellung der Kraftfahrzeugsteuerbemessung zum 1. Januar 2010 der Altbestand nicht zusätzlich belastet werden soll.

15. Wie beabsichtigt die Bundesregierung bei der Umstellung der Kfz-Steuer Oldtimer sowie landwirtschaftliche und gewerbliche Fahrzeuge zu behandeln?

Steuergegenstand ist das Halten eines inländischen Fahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Straßen. Die private oder gewerbliche Benutzung ist unerheblich. Bei der Einführung einer CO₂- und schadstoffbezogenen Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen sind Änderungen für Oldtimer und für Fahrzeuge, die steuerbefreit sind (darunter bestimmte landwirtschaftliche und gewerbliche Fahrzeuge nach § 3 KraftStG), bislang nicht beabsichtigt.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung den Energiesteuerausgleich beim Diesel beizubehalten, und wie begründet sie dies?

Ja. Die Gründe, die in den 1990er Jahren zur Einführung und Ausgestaltung des heute so genannten Energiesteuerausgleichs bei der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen mit Dieselmotor geführt haben, sind weiterhin gegeben.

Davon zu unterscheiden ist die aktuelle Preisentwicklung, die marktbedingt ist und keine steuerlichen Gründe hat.

17. In welchem Maße würde im Falle der Beibehaltung des Energiesteuer- ausgleichs die Kfz-Steuer für Diesel im Verhältnis zu anderen Fahrzeu- gen teurer?

Eine allgemeine Aussage ist hierzu nicht möglich, weil Hubraumgröße und CO₂-Ausstoß nicht korrelieren. Der beibehaltene so genannte Energiesteuer- ausgleich bei der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen mit Dieselmotor würde 8,69 Euro je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum betragen.

18. Welche Auswirkungen hätte die Streichung des Energiesteuer ausgleichs auf die Höhe der Kfz-Steuer für mit Ottokraftstoff betriebene Fahrzeuge, sofern die Umstellung der Kfz-Steuer aufkommensneutral erfolgen soll?

Eine aufkommensneutrale Streichung des so genannten Energiesteuer ausgleichs für Personenkraftwagen mit Dieselmotor wäre innerhalb der Kraftfahrzeug- steuer nur durch Erhöhungen an anderer Stelle auszugleichen. Dies könnte auch Personenkraftwagen mit Ottomotor betreffen.

19. Arbeitet die Bundesregierung darauf hin, mit den Bundesländern einen Steuertausch vorzunehmen, wie ihn die Verkehrsministerkonferenz im Februar 2008 angeboten hat, und wenn nein, warum nicht?
20. Welche Alternativen erwägt die Bundesregierung für den Fall, dass ein Steuertausch nicht gewollt oder nicht durchführbar ist, um gegebenen- falls Steuerausfälle für die Bundesländer auszuschließen, etwa für den Fall, dass aufgrund einer schnelleren Umstellung auf schadstoffarme Fahrzeuge die Einnahmen aus der Kfz-Steuer zurückgehen?

Die Fragen 19 und 20 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich am 18. Juni 2008 für die Übernahme der Ertrags- kompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer durch den Bund ausgesprochen. Die Län- der erhalten danach verfassungsrechtlich abgesichert als Kompensation einen Festbetrag aus dem Steueraufkommen des Bundes. Die Einzelheiten hierzu wer- den im Rahmen der Föderalismuskommission noch festgelegt.

21. Hält die Bundesregierung es vor dem Hintergrund des steigenden Durch- schnittsalters des deutschen Fahrzeugbestandes und in Anbetracht des Umstandes, dass über ein Drittel der in Deutschland zugelassenen Fahr- zeuge älter als zwölf Jahre sind, für angebracht, die Anschaffung neuer Fahrzeuge zu vereinfachen oder zu verbilligen, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in dieser Absicht?

Der Bundesregierung ist bewusst, dass kraftfahrzeugsteuerliche Begünstigun- gen emissionsarmer Personenkraftwagen auch zur Verjüngung des Fahrzeug- bestandes beitragen können.

22. Welche Auswirkungen hatte nach Ansicht der Bundesregierung der Rückgang des durchschnittlich verfügbaren Einkommens auch in Folge von Steuererhöhungen der letzten Jahre auf den finanziellen Spielraum der Bürgerinnen und Bürger und damit auf die Erneuerung des Fahrzeugbestandes in Deutschland?

Die verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte in jeweiligen Preisen sind seit der Wiedervereinigung um durchschnittlich 2,6 Prozent p. a. gestiegen; je Einwohner gerechnet, lag die Steigerungsrate bei 2,5 Prozent p. a. Die preisbereinigten verfügbaren Einkommen (preisbereinigt mit dem Deflator der privaten Konsumausgaben) – als Maß für die Kaufkraft der privaten Haushalte – stiegen in diesem Zeitraum allerdings merklich schwächer an (+ 1,0 Prozent p. a. und je Einwohner + 0,8 Prozent p. a.).

Die Steuerreform des Jahres 2000 begünstigte deutlich die verfügbaren Einkommen. In der Frühjahrsprojektion der Bundesregierung wird erwartet, dass sie in diesem und im kommenden Jahr spürbar zulegen. Damit sind die Aussichten für eine Belebung des privaten Konsums und eine Erneuerung des Fahrzeugbestandes in der Bundesrepublik Deutschland günstig.

