

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/21932 –**

### **Das Konjunkturpaket der Bundesregierung, der Verkehrssektor und Steuern**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Corona-Pandemie stellt die Bundesrepublik Deutschland vor enorme Herausforderungen in allen Lebensbereichen. Auch der Verkehrssektor ist davon und durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens, in der Wirtschaft und im Privaten sowie durch Grenzkontrollen und gestörte Lieferketten schwer betroffen. Gleichzeitig hat sich die Bedeutung eines leistungsfähigen und flexiblen Verkehrs in der Krise der vergangenen Monate noch einmal bestätigt. Die Erhaltung der Versorgungssicherheit für die Bevölkerung und die Industrie sowie die Möglichkeit der Personenbeförderung innerhalb der Bundesrepublik als auch über ihre Grenzen hinweg sind von besonderer Wichtigkeit für den Standort Deutschland und für seine Bürger.

Die Bundesregierung hat in Reaktion auf die Corona-Pandemie am 3. Juni 2020 ein Konjunkturpaket vorgestellt. Neben vielen Impulsen für eine kurzfristige Ankurbelung der Binnenwirtschaft setzt sich dieses Papier auch das Ziel, als „Krisenbewältigungspapier“ nach dem Abflachen der Infektionskurve in Deutschland die Auswirkungen der Pandemie soweit als möglich einzudämmen. Auch der Verkehrssektor ist diesbezüglich durch eine Vielzahl von Maßnahmen direkt wie indirekt betroffen. Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller findet sich in diesem Programm in Bezug auf den Verkehrssektor neben einer Vielzahl grundsätzlich sinnvoller, aber wenig konkreter Vorschläge eine Weiterführung der bisherigen einseitigen und ineffektiven Subventionspolitik der Bundesregierung sowie versteckte Mehrbelastungen für die Bürger.

Im Bereich der Steuerpolitik hat die Bundesregierung im Rahmen des Konjunkturpakets zwei grundlegende steuerliche Anpassungen präsentiert. So soll einerseits für ein halbes Jahr die Mehrwertsteuer gesenkt werden und andererseits eine stärkere Ausrichtung der Kfz-Steuer auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß erfolgen. Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller sind diese beiden Schritte in der aktuellen Krise kontraproduktiv. Während die Steuersenkung großen bürokratischen Aufwand bereitet und gleichzeitig eine geringe Wirkung auf den Konsum gerade im angespannten Automobilsektor entfaltet, erhöht die Bundesregierung durch die Anpassung der Kfz-Steuer die Belastung für Fahrzeughalter, da viele Modelle nun höher besteuert werden sollen.

1. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher getroffen bzw. wird sie treffen, um, wie im Vortext des Konjunkturprogramms angekündigt, Lieferketten wiederherzustellen?

Mit welcher Wirkung rechnet die Bundesregierung kurz- sowie langfristig durch die jeweiligen Maßnahmen (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Gemeinsam mit den Kontaktstellen „Lieferketten“ und einem Kommunikationsnetzwerk aus Kontaktstellen, betroffenen Verbänden sowie zuständigen Ressorts haben Bund und Länder umgehend auf die Corona-bedingten Störungen an Lieferkettenabläufen reagiert und mit ihren Anlaufstellen schnell dafür Sorge getragen, dass Probleme bei der Beschaffung von Zulieferprodukten und Rohstoffen von Unternehmen behoben werden können. Über regelmäßige Telefonkonferenzen und eine gemeinsam geführte Kontaktliste wird ein konstruktiver Austausch zwischen den Netzwerkpartnern sichergestellt.

Die konkrete Gestaltung von Lieferketten sieht die Bundesregierung als grundsätzlich unternehmerische Entscheidung. Sie flankiert diese über geeignete Rahmenbedingungen wie Handelsabkommen und Finanzinstrumente (z. B. Bürgschaften). Diese sollen eine räumliche Diversifizierung und damit eine erhöhte Resilienz von Lieferketten ermöglichen. Finanzielle Anreize mit dem Ziel einer Rückverlagerung von Wertschöpfungsketten nach Deutschland fallen nicht darunter.

2. Welche Wirkung erwartet die Bundesregierung durch die befristete Absenkung der Mehrwertsteuer auf den Verkehrssektor
  - a) im Hinblick auf die Zulassung von Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentualer Entwicklung soweit möglich angeben)?
  - b) im Hinblick auf die Zulassung von Lkw, Bussen sowie weiteren schweren Nutzfahrzeugen (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentualer Entwicklung soweit möglich angeben)?
  - c) im Hinblick auf die Zulassung von Motorrädern und weiteren motorisierten Zweirädern (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentualer Entwicklung soweit möglich angeben)?

Die befristete Absenkung der Mehrwertsteuer setzt schnell wirksame Kaufanreize. Das Ziel ist ein konjunktureller Impuls. Neben den Bürgerinnen und Bürgern wird damit zugleich Unternehmen aller Branchen geholfen. Somit profitieren auch Fahrzeughersteller von dieser Steuersenkung, die einen zusätzlichen Kaufanreiz insbesondere für große Anschaffungen setzt. Die konjunkturelle Wirkung wird durch Vorzieheffekte verstärkt. Für das Jahr 2021 wird mit einer einsetzenden Belebung der Wirtschaft gerechnet. Zudem kann insbesondere der Nutzfahrzeugsbereich auch indirekt über die für den Nutzfahrzeugsbereich wichtige Konsumgüternachfrage profitieren. Der Bundesregierung liegen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Anzahl der Zulassungen von Kfz keine verlässlichen Prognosen vor.

3. Mit welcher maximal höheren Belastung pro Halter bzw. Fahrzeug rechnet die Bundesregierung durch die Neuausrichtung der Kfz-Steuer?

Der statistische Durchschnitt der tariflichen Jahressteuer erstmals zugelassener Pkw mit Verbrennungsmotor würde sich ausgehend vom Jahr 2019 (die Mittelwerte des anteiligen Jahres 2020 insbesondere mit seinen Corona-bedingten Besonderheiten sind für einen Vergleich nicht geeignet) nach dem Regierungs-

entwurf des Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 12. Juni 2020 rechnerisch wie folgt entwickeln.

CO <sub>2</sub> -Prüfwerte in Gramm je Kilometer	Mittelwerte der Kraftfahrzeugsteuer für erstmals zugelassene Pkw in Euro/Jahr			
	Fremdzündungsmotoren		Selbstzündungsmotoren	
	2021 (Gesetzentwurf)	Minder/ Mehrbelastung	2021 (Gesetzentwurf)	Minder/ Mehrbelastung
bis zu 95	10	- 30	160	- 29
über 95 bis zu 115	56		191	
über 115 bis zu 135	90	+ 2	232	+ 7
über 135 bis zu 155	135	+ 9	289	+ 10
über 155 bis zu 175	192	+ 21	350	+ 23
über 175 bis zu 195	258	+ 44	447	+ 49
über 195	454	+ 130	576	+ 101

Der bis Ende des Jahres 2020 erstzugelassene Fahrzeugbestand ist nicht betroffen.

4. Mit welcher Wirkung durch die Neuausrichtung der Kfz-Steuer auf die Anzahl der neu zugelassenen Pkw rechnet die Bundesregierung im weiteren Verlauf des Jahres angesichts der allgemein erheblich rückläufigen Zulassungszahlen (siehe Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) von März 2020 bis Juni 2020)?

Aus Sicht der Bundesregierung werden die geplanten Änderungen bei der Kraftfahrzeugsteuer eigenständig keine Veränderung bei der Anzahl der neu zugelassenen Pkw bewirken. Die stärkere CO<sub>2</sub>-Ausrichtung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw setzt neben Anreizen für effizientere konventionelle Antriebe insbesondere auch positive Impulse für die Nachfrage und mittelbar das Angebot alternativer Antriebe. Künftige Kaufentscheidungen sind ferner in Verbindung mit den vielfältigen weiteren Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zu sehen.

5. Liegen der Bundesregierung Studien oder interne Gutachten bezüglich der zu erwartenden Wirkung einer stärkeren Anpassung der Kfz-Steuer in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionen vor, und wenn ja, zu welchen Schlüssen kommen diese?

Bezüglich der prognostizierten Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verweist die Bundesregierung auf folgende Gutachten des Umweltbundesamtes und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie:

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

[https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/klimagutachten.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=8](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/klimagutachten.pdf?__blob=publicationFile&v=8).

Die Gutachten untersuchen die Wirkungen der Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 einschließlich einer stärkeren CO<sub>2</sub>-Ausrichtung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw. Für den Verkehrssektor wird von folgenden Entwicklungen der Treibhausgasemissionen für das Jahr 2030 ausgegangen.

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

Ein Entwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes lag zum Zeitpunkt der vorgenommenen Berechnungen nicht vor. Beide Gutachten beinhalten höhere Steuersätze für die CO<sub>2</sub>-Komponente der Steuer als im Regierungsentwurf vom 12. Juni 2020 vorgesehen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß dürfte daher geringfügig höher ausfallen als in den Szenarien mit Klimaschutzprogramm 2030 der Gutachten. Weitere Angaben sind den Gutachten zu entnehmen.

6. Wie haben sich die Einnahmen aus der Kfz-Steuer in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln und die prozentuale Veränderung angeben)?

Das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer entwickelte sich wie folgt:

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019
in Mio. Euro	8.804,83	8.952,08	8.947,73	9.046,96	9.372,27
in Prozent ggü. Vorjahr	+ 3,6	+ 1,7	▪	+ 1,1	+ 3,6

7. Mit welchen Mehr- oder Mindereinnahmen rechnet die Bundesregierung aufgrund der Neuausrichtung der Kfz-Steuer?
- Auf welcher Entwicklung des Bestands an zugelassenen, steuerpflichtigen Kfz beruht diese Annahme (bitte nach Antriebstechnologien sowie weiteren Unterscheidungsfaktoren wie Motorisierung, Gewicht oder Anderen aufschlüsseln)?
  - Mit welcher Wirkung rechnet die Bundesregierung aufgrund der Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge?

Hinsichtlich der Aufkommenswirkungen aus der stärker CO<sub>2</sub>-bemessenen Kraftfahrzeugsteuer für Pkw und der verlängerten Gewährung der Steuerbefreiung für erstzugelassene reine Elektrofahrzeuge wird auf das Tableau im Regierungsentwurf des Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Bundestagsdrucksache 19/20978) verwiesen.

Diese finanziellen Auswirkungen basieren auf Daten des Kraftfahrtbundesamtes und der Generalzolldirektion zu den jährlichen Neuzulassungen. Die getroffenen Annahmen zu den für die Kraftfahrzeugsteuer maßgeblichen Motortechnologien (Fremdzünder, Selbstzünder und rein Elektro, gespeist aus emissionsfreien Energiequellen) beruhen wesentlich auf ihrer Verteilung bei den Erstzulassungen des Jahres 2019.

	Fremdzünder	Selbstzünder	rein Elektro
Anteil in Prozent	64,0	34,6	1,4

Die Gesamtzahl der jährlichen Neuzulassungen wurde für die Jahre des Prognosezeitraums konstant fortgeschrieben, wobei ein wachsender Anteil von reinen Elektrofahrzeugen unterstellt wurde.

8. Welche Wirkung beziehungsweise Wechselwirkung erwartet die Bundesregierung durch den festen CO<sub>2</sub>-Preis von 25 Euro pro Tonne ab dem Jahr 2021 in Bezug auf die Kfz-Steuer und auf die Belastung der Fahrzeughalter?

Der im Brennstoffemissionshandelsgesetz geregelte CO<sub>2</sub>-Preis von 25 Euro pro Tonne hat keinerlei Auswirkungen auf die Kraftfahrzeugsteuer und die dadurch belasteten Fahrzeughalter.

- a) Wie bewertet die Bundesregierung die Frage einer faktischen Doppelbesteuerung durch CO<sub>2</sub>-Preis und Kfz-Steuer?

Bei dem im Brennstoffemissionshandelsgesetz geregelten CO<sub>2</sub>-Preis handelt es sich nicht um eine Besteuerung. Die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw ist zudem fahrleistungsunabhängig vor allem nach dem jeweils standardisiert ermittelten theoretischen CO<sub>2</sub>-Emissionspotenzial bemessen und demzufolge nicht nach realen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

- b) Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung bzw. plant sie, um die Belastung der Fahrzeughalter sozialverträglich zu halten?
- c) Wie bewertet die Bundesregierung den festen CO<sub>2</sub>-Preis ab 2021 sowie die Neuausrichtung der Kfz-Steuer im Hinblick auf die im Koalitionsvertrag getätigte Aussage, keine höhere Steuerbelastung für die Bürger zu verursachen?

Die Fragen 8b und 8c werden gemeinsam beantwortet.

Alle im Rahmen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) erzielten Einnahmen werden zur gezielten Entlastung der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen eingesetzt, etwa zur Entlastung von der Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), zur Erhöhung der Pendlerpauschale und zur Finanzierung von klimapolitischen Förderprogrammen. Im Saldo führt das BEHG somit nicht zu einer höheren Belastung der Volkswirtschaft. Auf individueller Ebene können die neuen Regelungen im Zusammenhang mit dem BEHG zu Belastungen oder Entlastungen führen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8a) verwiesen.

Die höhere CO<sub>2</sub>-Gewichtung bei der Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer setzt Anreize für innovative klimaschonende Mobilität, die zugleich bezahlbar und sozialverträglich bleibt.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*