

Duscher, Stefan  
74613 Öhringen

Kraftfahrzeugsteuer

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 22. März 2007 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

#### Begründung

Mit der Petition wird eine vergleichsweise stärkere steuerliche Belastung von Kraftfahrzeugen mit großem Hubraum gefordert.

Zu dieser öffentlichen Petition gingen 171 Mitzeichnungen und 55 Diskussionsbeiträge ein.

Der Petent führt aus, dass der Fahrer eines umweltbewussten Kleinwagens spezifisch genauso besteuert werde wie der Fahrer eines hubraumstarken Sportwagens oder einer großen Limousine. Für die Beurteilung der Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit eines Pkw sei jedoch der Gesamtverbrauch von Bedeutung und nicht der spezifische Verbrauch, also der Verbrauch pro kW oder der Verbrauch pro Hubraumeinheit. Dies führe dazu, dass derjenige, der aus Gründen des Umweltschutzes einen Kleinwagen fahre, nicht ausreichend gewürdigt werde. Der Petent schlägt deshalb vor, dass sich der Steuersatz je angefangener 100 cm<sup>3</sup> stufenweise mit steigender Gesamthubraumzahl erhöhen solle, sodass ein Pkw mit geringerer Gesamthubraumzahl gegenüber einem Kfz mit erhöhter Gesamthubraumzahl mit einem niedrigeren Steuersatz pro 100 cm<sup>3</sup> besteuert werden würde. Dies sei eindeutig im Sinne des Umweltschutzes und einer nachhaltigen Energiepolitik.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Vortrages des Petenten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss kann das Anliegen des Petenten nicht unterstützen.

Die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw bemisst sich grundsätzlich derzeit nach dem Immissionsverhalten und dem Hubraum. Die steuerliche Berücksichtigung des Immissionsverhaltens erfolgt durch die Einstufung der Pkw in Immissionsgruppen, die Auswirkung auf den Steuersatz je angefangener 100 cm<sup>3</sup> haben. Die verkehrsrechtliche Einstufung in die Immissionsgruppe resultiert aus den Ergebnissen der Typengenehmigung für die entsprechende Fahrzeugserie oder gegebenenfalls für Einzelfahrzeuge.

Bezüglich der Kritik des Petenten, dass sich die Kfz-Steuer nicht zur Genüge an der Umweltverträglichkeit des Pkw orientiere, ist anzumerken, dass die Steuersätze je 100 cm<sup>3</sup> Hubraum seit Mitte der achtziger Jahre immer stärker nach dem Immissionsverhalten gestaffelt wurden. Da der Ausstoß von Abgasschadstoffen bei gleicher Fahrleistung nicht mit dem Kraftstoffverbrauch korreliert, orientiert sich diese Besteuerung besonders an dem Einsatz moderner Motor- und Abgastechnik. Die stärkere Berücksichtigung des Hubraumes, wie sie vom Petenten vorgeschlagen wurde, ist dagegen kritisch zu sehen. Der Hubraum ist nämlich weder ein klarer Indikator für den Kraftstoffverbrauch noch ist er für eine Klassifizierung nach dem Äquivalenz- oder Leistungsfähigkeitsprinzip geeignet.

Darüber hinaus wird eine verbrauchs- und damit CO<sub>2</sub>-bezogene Besteuerung, die im Ergebnis auch Fahrleistung und Fahrweise berücksichtigt, derzeit schon durch die Mineralölsteuer bewirkt. Des Weiteren wird derzeit geprüft, ob es sinnvoll erscheint, die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer zusätzlich zumindest mit einer CO<sub>2</sub>-Komponente zu versehen.

Nach dem Dargelegten kann der Petitionsausschuss das Anliegen des Petenten nicht unterstützen und empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.