



## **Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) zu:**

### den Gesetzentwürfen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD:

- Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106b, 107, 108)
- Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze

### dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

- Klimaschutz im Verkehr – Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO<sub>2</sub>-Bezug umstellen

## **Zusammenfassung**

Die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) hält im Grundsatz die Übertragung der Kfz-Steuer sowie die Verwaltungskompetenz für alle verkehrsmittelbezogenen Steuern an den Bund für sinnvoll. Problematisch ist allerdings die Ausgestaltung der ab dem 1.7.2009 geplanten Neuregelung der Kfz-Steuer nach dem Entwurf der Fraktionen von CDU/CSU und SPD. Wir empfehlen den Parlamentariern, dieser Gesetzesvorlage nicht zuzustimmen.

Wirksame Anreize für eine verstärkte Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen fehlen im Gesetzentwurf zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer. Eine ökologische Lenkungswirkung einer CO<sub>2</sub>-basierten Kraftfahrzeugsteuer (siehe Maßnahme 18 des Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung vom 5.12.2007) fehlt somit vollständig.

Durch einen nur teilweisen Umstieg auf die Bemessungsgröße CO<sub>2</sub>-Ausstoß und (bei Benzinmotoren) gedeckeltem Sockelbetrag ergibt sich sogar ein degressiver Anstieg, der spritdurstige Motoren steuerlich begünstigt. Das größte Problem des Gesetzentwurfes ist der Komplettverzicht auf steuerliche Anreize für besonders CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge sowie die im europäischen Vergleich Niedrigstbesteuerung von Klimakiller-Pkws.

Dringend nachzubessern ist der geplante Wegfall der Strafbesteuerung für Diesel-Neuwagen ohne geregelten Partikelfilter. Schließlich fehlt eine Regelung zur amtlichen Kontrolle der von den Fahrzeugherstellern angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neufahrzeuge, die in letzter Zeit nachweislich immer stärker von den tatsächlichen Verbräuchen abweichen.

## **1. Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: Entwurf ... eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106b, 107, 108)**

Die DUH hält die Änderung des Grundgesetzes und die Übertragung der Kfz-Steuer sowie die Verwaltungskompetenz für alle verkehrsmittelbezogenen Steuern an den Bund für sinnvoll.

## **2. Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer ...**

### **a) Falsche Bemessungsgrundlage**

Die Bundesregierung hat in ihrem Energie- und Klimaprogramm vom 5.12.2007 in Maßnahme 18 angekündigt, die Kfz-Steuer für Personenkraftwagen in erster Linie emissionsabhängig auszugestalten. Insbesondere sollte es eine Umstellung der Bemessungsgrößen Hubraum und Euro-Normen auf "Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Basis" geben. Tatsächlich wurde in mehreren hektischen Nachbesserungen der Schadstoffbezug (abgesehen von einem einmaligen Anreiz für Euro 6 Pkw) komplett gestrichen und durch die Kombination von Hubraum und CO<sub>2</sub> ersetzt. Die DUH empfiehlt dringend, bei der angekündigten Parametern "Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Basis" zu bleiben.

### **b) Fehlende Anreize für verbrauchsreduzierte Fahrzeuge**

Die Bundesregierung hat bisher die Umstellung der Kfz-Steuer damit begründet, Anreize für eine stärkere Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen schaffen zu wollen. Der vorliegende Gesetzesentwurf erfüllt diese Vorgabe in keiner Weise – im Gegenteil wird auf jeglichen Anreiz für Fahrzeuge mit besonders niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen verzichtet.

Die DUH sieht folgende falschen Signale dieses vorliegenden Kfz-Steuer-Entwurfs:

- Keine Anreize für Drei-Liter-Autos (90 g CO<sub>2</sub>/km) bzw. Zwei-Liter-Autos (60 g CO<sub>2</sub>/km) wie sie selbst in Deutschland während der Bauphase des Drei-Liter VW-Lupus Ende der 90er Jahre einmal bestand
- Keine Entwicklungstendenz hin zu besonders effizienten Motoren bei allen Pkw-Modellen
- Einseitige Förderung der Dieseltechnologie trotz erhöhter NO<sub>2</sub>-Emissionen

Zur Erreichung eines Durchschnittswerts von 120 g CO<sub>2</sub>/km ist es notwendig, der Automobilindustrie Anreize z.B. zu Erreichung von Werten unter 100, 90 oder gar 60 g CO<sub>2</sub>/km zu schaffen, wie dies z.B. Frankreich tut. In unserem mit einer starken Automobilindustrie ausgestatteten Nachbarland wird eine Prämie von 1.000 € bei Zulassung

eines Pkw unter 100 g CO<sub>2</sub>/km und sogar 5.000 € bei Unterschreitung von 60 g CO<sub>2</sub> gezahlt. Finanziert wird dieser finanzielle Anreiz mit einer erhöhten Besteuerung von Fahrzeugen mit besonders hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Dieser fehlende Anreiz entwickelt sowohl beim Fahrzeugkäufer keinerlei Lenkung hin zu besonders effizienten Pkw mit Werten deutlich unter 120 g CO<sub>2</sub>/km und schafft fatalerweise auch falsche Signale für die deutschen Fahrzeughersteller. So ist zu erwarten, dass die französischen Autobauer angesichts höchst attraktiver Anreize in ihrem Heimatmarkt moderne Drei- und Zweiliter-Serienfahrzeuge bereits 2010 einführen werden. Die deutschen Autobauer werden jedenfalls mit diesem Gesetz nicht davon abgelenkt, sich weiterhin um neue Geschwindigkeits- und Beschleunigungsrekorde zu kümmern – gekoppelt mit hohem Spritverbrauch und extremer Klimaschädigung.

### **c) Aufgegebene Aufkommensneutralität**

Die bisherige Grundlage für alle Planungen der Umgestaltung der Kfz-Steuer nach CO<sub>2</sub> war die Vorgabe der Aufkommensneutralität. In den Jahren 2009 bis 2014 sind nun Mindereinnahmen in Höhe von 1,805 Milliarden Euro geplant. Zuletzt in den „Meseberger Beschlüssen“ bzw. dem Energie- und Klimaprogramm war sie als ausdrückliche Vorgabe festgehalten.

Mit dem Verzicht auf die Aufkommensneutralität bzw. Anstieg der Einnahmen aus der Kfz-Steuer verzichtet die Bundesregierung bewusst auf ein Instrument zur Steuerung von Fahrzeugentwicklung und Kaufverhalten hin zu besonders energieeffizienten Fahrzeugen.

### **d) Bemessungsgrundlage Sockelbetrag nach Hubraum/CO<sub>2</sub>-Ausstoß**

Die derzeitige Praxis in Deutschland einer Niedrigbesteuerung von Dieselmotoren führt zur Notwendigkeit der Kompensation in der Kfz-Steuer. Die DUH regt mittelfristig an, dem Beispiel der Schweiz folgend die Besteuerung des Dieselmotors entsprechend seines um ca. 12 % höheren Energiegehaltes und daraus resultierenden CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend zu erhöhen.

Solange allerdings in Deutschland Dieselmotoren deutlich niedriger besteuert sind, muss die Kfz-Steuer diese Ungleichbesteuerung ausgleichen. Der bisherige Unterschied zwischen Benzin und Dieselmotoren wird in dem vorliegenden Entwurf allerdings fatalerweise um ca. 15 % verringert. Tatsächlich müsste der Unterschiedsbetrag entsprechend der durchschnittlichen Fahrleistung von Diesel-Pkws doppelt so hoch sein, um der ansonsten eintretenden ökologisch wie ökonomisch widersinnigen Entwicklung bei der Kraftstoffproduktion sowie den Luftschadstoffen (insbes. NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub>) entgegenzuwirken.

Als Bemessungsgrundlage für den Steuerausgleich zudem wiederum auf hubraumbegozogene Sockelbeträge zu verfallen, ist ebenfalls unverständlich, da gerade hierfür die Messgröße CO<sub>2</sub> exaktere Werte bringt.

Die DUH empfiehlt auf eine Kombination von Sockelbetrag nach Hubraum und CO<sub>2</sub> Ausstoß zu verzichten und - für Diesel und Benzinmotoren unterschiedliche - CO<sub>2</sub> bezogene Beträge sowie einen Zu-/Abschlag für Schadstoffwerte festzulegen.

### **e) Fehlumsetzung einer CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer**

Der Gesetzesentwurf ist das Ergebnis des augenfälligen Einknickens der Politik vor der Autolobby. Bereits die bestehende Kfz-Steuer hat – wenn auch nicht ausreichend – Fahrzeuge mit größeren Motoren und damit verbunden höheren Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen höher besteuert. Durch den Verzicht auf eine Vollumstellung auf CO<sub>2</sub>- und Schadstoffbezug, insbesondere aber durch die selbst auferlegte Beschränkung, jedes Gramm CO<sub>2</sub> müsse gleich viel kosten, geht von der zukünftigen Kfz-Steuer keine gegenüber heute verstärkte Lenkungswirkung hin zu verbrauchsarmen und sauberen Fahrzeugen aus.

Die Kfz-Steuer steigt nun nicht einmal entsprechend dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß linear: Im Modell der Bundesregierung steigt die Steuer aufgrund der Koppelung mit einem hubraumbegozogenen Sockelbetrages sogar nur degressiv d.h. besonders flach an.

Die DUH verweist hier auf das von den Umweltverbänden gemeinsam entwickelte Modell einer progressiven Kfz-Steuer, das federführend der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) präsentiert hat: Das Steuermodell von VCD, DUH und anderen Verbänden verfolgt ein dynamisches Modell: Je mehr Kraftstoff verbraucht wird, je mehr CO<sub>2</sub> emittiert wird, desto höher wird die Steuer für ein Gramm CO<sub>2</sub>. Im Ergebnis werden spritsparende Fahrzeuge niedrig belastet, für Pkw unter 100 g werden sogar besondere Anreize durch eine mehrjährige Befreiung von der Kfz-Steuer geschaffen.

Nachdem die Bundesregierung in ihren ersten Überlegungen besonders spritdurstige Edelgeländewagen wie den Audi Q7 V12 TDI mit 12 Zylindermotor, 500 PS, 11,8 Liter Normverbrauch, 298 g CO<sub>2</sub>/km sogar noch steuerlich begünstigen wollte, liegt die zukünftige Steuer für diese peinlichste Fehlentwicklung der deutschen Autobauer mit exakt 926 € auf den Euro genau so hoch wie bisher.

Dies ist nach Ansicht der DUH die peinlichste Punktlandung dieser Bundesregierung und sollte nun durch die parlamentarische Behandlung der Kfz-Steuer korrigiert werden: Klimakiller-Spaß-Fahrzeuge mit der Motorleistung eines 40-Tonner-Lkw müssen deutlich höher besteuert werden als bisher, um der deutsche Automobilindustrie eine Orientierung zu geben, welche Fahrzeuge sie zukünftig bauen soll – und welche nicht.

Nach dem Kfz-Steuermodell des VCD wäre für dieses Fahrzeug mit 2.138 Euro eine Steuer in der Höhe fällig, wie sie in etwa auch in Frankreich für derartige Spritschlucker bezahlt werden muss.

#### **f) Incentivierung der vorzeitigen Erfüllung von Euro 6 – Wegfall der Strafbesteuerung für Diesel-Pkw ohne Partikelfilter**

Die DUH begrüßt die in Artikel 2 § 3b vorgesehene Förderung als Anreiz für eine vorzeitige Einhaltung des leider erst 2014 verbindlichen Euro 6 Grenzwertes für Diesel-Fahrzeuge.

Völlig unverständlich ist allerdings die offensichtlich geplante Streichung der Strafsteuer für Diesel-Pkw ohne geregelten Partikelfilter. Entgegen der Zusicherung der Deutschen Automobilindustrie werden auch im Jahr 2009 und voraussichtlich 2010 noch Diesel-Neuwagen ohne geregelten Partikelfilter in Deutschland zugelassen. Bisher werden diese Fahrzeuge mit einer Strafsteuer von 1,20 € pro 100 ccm und Jahr belastet und aus diesen Mitteln die Nachrüstung von Altfahrzeugen mit Dieselpartikelfiltern finanziert.

Die DUH sieht hier einen dringenden Nachbesserungsbedarf. Automobilhersteller wie DaimlerChrysler verkaufen in großer Stückzahl weiterhin Dieselfahrzeuge wie den Smart-Kleinwagen ohne geregelten Partikelfilter. Ein solcher ungefilterter Diesel-Smart hat höhere Rußemissionen als ein moderner Stadtbus.

#### **g) Notwendige staatliche Kontrolle der CO<sub>2</sub>-Verbrauchsangaben der Autobauer**

Im Gegensatz zu anderen Industriestaaten verzichtet die Bundesregierung bisher auf eine Kontrolle der Herstellerangaben über den Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Zuständig hierfür wären das BMVBS und seine Fachbehörde Kraftfahrtbundesamt (KBA). In Deutschland melden die Fahrzeughersteller dem KBA ihre Emissions- bzw. CO<sub>2</sub>-Werte – ohne dass dies amtlicherseits kontrolliert wird. Waren bisher fehlerhafte oder falsche Angaben nur für die Umwelt und das Klima allgemein und für den Geldbeutel des Autohalters speziell schädlich, führen ab dem 1.7.2009 fehlerhafte bzw. falsche Angaben zu erheblichen Steuermindereinnahmen in mehrstelliger Millionenhöhe.

Der Deutschen Umwelthilfe sind aus der Vergangenheit diverse Fälle von falschen Emissions- und Verbrauchswerten bekannt. Aktuell mehren sich die Hinweise auf besonders trickreiche Manipulationen der Motorensoftware (Zyklusdesign und Zykluskenntung). EU-Messvorschriften werden zudem immer dreister ausgenutzt, um niedrige CO<sub>2</sub>-Werte angeben zu können.

Die DUH hält eine Nachbesserung des Kfz-Steuergesetzes zur Regelung der Kontrolle bisher gemeldeter bzw. Abnahme neuer Modelle für zwingend erforderlich.

#### **g) Fehlende Festlegungen zur Umstellung der Kfz-Steuer für Altfahrzeuge**

Keine Festlegungen werden bzgl. der Umstellung der Kfz-Steuer für Altbesitzer getroffen. Gerade bei diesen Fahrzeugen kommt es darauf an, dass auch weiterhin die Kfz-Steuer für Fahrzeuge mit hohen Schadstoffemissionen (Euro 3 und älter) zusätzlich zu ihren CO<sub>2</sub>-Emissionen wie bisher gestaffelt besteuert werden um Anreize für eine verbesserte Abgasreinigung zu schaffen.

**3. Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, u. a. und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Klimaschutz im Verkehr – Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO<sub>2</sub>-Bezug umstellen.**

Die DUH unterstützt diesen Antrag aus dem Jahr 2008 bzgl. Zielsetzung und Systematik. Dieser Ansatz wurde in mehreren anderen EU-Staaten mit Erfolg umgesetzt und wäre eine kurzfristig beschlussfähige Alternative zum vorliegenden Gesetzesentwurf von CDU/CSU und SPD.

Berlin, den 6.2.2009

Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer  
Deutsche Umwelthilfe e. V.  
Bundesgeschäftsstelle  
Am Hackeschen Markt 4  
10178 Berlin  
Tel.: 030-2400867-0  
Fax: 030-2400867-77  
[www.duh.de](http://www.duh.de)