

**26.06.20****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Fz - U - Vk

zu **Punkt 27** der 992. Sitzung des Bundesrates am 3. Juli 2020

---

**Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des  
Kraftfahrzeugsteuergesetzes**

A

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** und  
der **Verkehrsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des  
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

U  
Vk  
  
bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 2

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat hält es für erforderlich, die klimapolitische Lenkungswirkung der geänderten CO<sub>2</sub>-Komponente zu verstärken. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Nachfrage noch stärker auf Pkw mit reduziertem Emissionspotenzial zu lenken, indem die CO<sub>2</sub>-Komponente durch einen deutlicheren Anstieg des CO<sub>2</sub>-Tarifs gestärkt wird.
- b) Nach Auffassung des Bundesrates sollte die Spreizung nach Hubraum unterbleiben und das CO<sub>2</sub>-Kriterium noch stärker in den Vordergrund rücken. Um den Herausforderungen der Mobilitätswende gerecht zu werden, hält es der Bundesrat für erforderlich, die Einführung einer Komponente Grundfläche/Platzbedarf des Kfz zu prüfen, damit im öffentlichen Raum mehr Flächen für Rad- und Fußverkehr dadurch leichter erreichbar sind, dass parkende Pkw weniger Platzbedarf haben.

Begründung:

Der Vorschlag der Bundesregierung ist ein Schritt in die richtige Richtung. Er sieht für Erstzulassungen ab dem 1. Januar 2021 einen progressiv gestaffelten CO<sub>2</sub>-Tarif von 2 bis 4 Euro je g/km vor. Dieser gilt für CO<sub>2</sub>-Werte von mehr als 95 bis 195 g/km. Er umfasst fünf gleichmäßige Stufen und eine nach oben offene Stufe.

Mit dem Vorschlag kann es jedoch nicht ausreichend gelingen, die Emissionen im Verkehrssektor zu verringern und damit den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens Rechnung zu tragen. Die klimapolitische Lenkungswirkung der geänderten CO<sub>2</sub>-Komponente ist derzeit weitestgehend wirkungslos. Nach der Begründung zum Gesetzentwurf beträgt der im Jahr 2019 erreichte durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Prüfwert sämtlicher erstzugelassener Pkw 157 g/km. Für ein solches Fahrzeug beträgt die vorgeschlagene Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Komponente 15,80 Euro pro Jahr. Eine solche Mehrsteuer entfaltet keine Lenkungswirkung, um die Kaufentscheidung auf Pkw mit reduziertem Emissionspotenzial zu lenken, da dieser Anreiz im Vergleich zum Anschaffungspreis viel zu gering ist.

Es sollte daher versucht werden, durch einen sehr deutlich höheren Anstieg des CO<sub>2</sub>-Tarifs auch bei Fahrzeugen mit mittlerem und insbesondere mit hohem Emissionspotenzial eine klimapolitische Lenkungswirkung zu erzielen. Zu erwägen wäre dabei die Orientierung am Hubraum komplett auf das CO<sub>2</sub>-Kriterium umzustellen, um die Klimakomponente noch stärker hervorzuheben. Um Klimaschutz sowie sozial gerechte Mobilität noch besser zu vereinbaren, wäre anstelle der bisher vorgesehenen Verdopplung zwischen der niedrigsten und der höchsten Stufe eine deutlich größere Spreizung denkbar.

Dagegen ist die vorgeschlagene Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung reiner Elektrofahrzeuge sachgerecht und notwendig, um den Absatz dieser Fahrzeuge zu stimulieren.

U 2. Zum Gesetzentwurf allgemein\*

entfällt bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Nachfrage noch stärker auf Pkw mit reduziertem Emissionspotenzial zu lenken, indem die CO<sub>2</sub>-Komponente durch einen deutlicheren Anstieg des CO<sub>2</sub>-Tarifs gestärkt wird.

Begründung:

Der Vorschlag der Bundesregierung ist ein Schritt in die richtige Richtung. Er sieht für Erstzulassungen ab dem 1. Januar 2021 einen progressiv gestaffelten CO<sub>2</sub>-Tarif von 2 bis 4 Euro je g/km vor. Dieser gilt für CO<sub>2</sub>-Werte von mehr als 95 bis 195 g/km. Er umfasst fünf gleichmäßige Stufen und eine nach oben offene Stufe.

---

\* Im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit als Hilfsempfehlung zu Ziffer 1 beschlossen.

Mit dem Vorschlag kann es gelingen, die Emissionen im Verkehrssektor zu verringern und damit den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens Rechnung zu tragen. Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge mit sehr hohem Emissionspotential.

Die klimapolitische Lenkungswirkung der geänderten CO<sub>2</sub>-Komponente sollte jedoch verbreitert werden. Nach der Gesetzesbegründung beträgt der im Jahr 2019 erreichte durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Prüfwert sämtlicher erstzugelassener Pkw 157 g/km. Für ein solches Fahrzeug beträgt die vorgeschlagene Mehrsteuer 15,80 Euro pro Jahr. Eine solche Mehrsteuer erscheint nicht geeignet, die Kaufentscheidung auf Pkw mit reduziertem Emissionspotential zu lenken. Es sollte daher versucht werden, durch einen deutlicheren Anstieg des CO<sub>2</sub>-Tarifs auch bei Fahrzeugen mit mittlerem Emissionspotential eine klimapolitische Lenkungswirkung zu erzielen.

## B

3. Der federführende **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.