



Kernmaßnahmen

„Erstzulassungssteuer“

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem sich zu Gunsten des Klimas seit 30 Jahren nichts getan hat: 2019 lagen die Emissionen exakt auf dem gleichen Niveau wie 1990. Wenn man die Emissionen aus dem internationalen, Deutschland berührenden Flugverkehr oder die Emissionen aus Biokraftstoffen, die in die Berechnungen gar nicht einbezogen werden, hinzuzählt, sind die Gesamtemissionen sogar gestiegen. Zu diesem anhaltend hohen CO₂-Ausstoß beigetragen hat vor allem die Dominanz fossiler Kraftstoffe, die immer weiter steigende Zahl von Pkw, immer massivere Fahrzeugmodelle im Personenverkehr sowie das steigende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr.

Rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in Deutschland gehen auf den Verkehr zurück, davon 60 % auf den Pkw-Verkehr und etwa 30 % auf den Güterverkehr. Gerade deswegen ist die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge – bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen – von so großer Bedeutung.

Da THG-Emissionen im Verkehrssektor zu 99 % in Form von CO₂ anfallen, ist die Strategie zur Dekarbonisierung dieses Bereichs von GermanZero mit dem Konzept der CO₂-Bepreisung abgestimmt. Mittelfristig sollte Deutschland versuchen den Verkehrssektor in einen europäischen Emissionshandel, welcher die Bereiche Industrie, Energiewirtschaft und Verkehr getrennt betrachtet, zu integrieren. Ein internationales Bepreisungssystem entfaltet eine größere Klimaschutzwirkung und verringert potenzielle *Carbon-Leakage-Effekte*.

Die CO₂-Vermeidungskosten im Verkehrssektor sind hoch. Daher wird die reine CO₂-Bepreisung nicht ausreichen, um den Bereich komplett zu dekarbonisieren. Es bedarf deshalb verschiedene unterstützende Maßnahmen sowie die Anpassung bestehender Mechanismen. Eine solche Maßnahme wird im Folgenden erläutert.

Worum geht es?

Für die Erstzulassung eines Personenkraftwagens soll eine Zulassungssteuer erhoben werden, die sich am CO₂-Ausstoß orientiert. Anders als 24 andere europäische Staaten hat Deutschland bisher vollständig auf die Einführung einer Zulassungssteuer als Instrument verzichtet – obwohl zahlreiche Studien die Wirksamkeit einer CO₂- oder verbrauchsbasierten Zulassungssteuer gezeigt haben.

Was haben wir schon?

Eine Zulassungssteuer gibt es in Deutschland bislang nicht.

Was ist zu tun?

Eine Reform der Besteuerung von Pkws ist geboten, weil das derzeitige Steuersystem weder ökologisch noch ökonomisch nachhaltig und zudem sozial ungerecht ist. Als Anknüpfungspunkte für die Steuererhebung kommen in erster Linie die Haltung und der Erwerb in Betracht. Wenn man den Erwerb besteuert, entfaltet sich eine Steuerungswirkung auf die Anzahl und die CO₂-Sparsamkeit der PKWs.

Der internationale Vergleich¹ zeigt, dass die Einführung von Zulassungssteuern beim Erwerb einen größeren Effekt auf das Verbraucherverhalten und damit eine stärkere ökologische Lenkungswirkung hat² als jährliche Kfz-Steuern, die sich auf die Haltung beziehen.

Was nutzt es?

Ziel einer Zulassungssteuer ist es:

- Schaffen eines Anreizes zum Kauf von CO₂-sparsamen PKWs (ohne dafür Subventionen/Förderungen zu nutzen)
- Kaufentscheidungen können direkt zum emissionsfreien E-Auto gelenkt werden, wenn die Steuer so spezifisch ausgestaltet ist, dass sie auch sparsame Verbrenner betrifft.
- Direkte Einsparung des CO₂-Ausstoßes der Neuwagenflotte (Vergleich: Niederlande 88g CO₂/km, Deutschland 114g CO₂/km²)
- Mittelfristig wirksame „Umgestaltung“ der PKW-Flotte in Deutschland
- Baustein für eine generell notwendige Überarbeitung der PKW-Besteuerung, da das Steueraufkommen derzeit stagniert, obwohl die Zahl der PKWs stetig gewachsen ist.

¹ UBA (2020), Klimaschutz im Verkehr: Reformbedarf der fiskalpolitischen Rahmenbedingungen und internationale Beispiele

² Greenpeace: Vorbild Niederlande, wie eine Neuzulassungssteuer den Klimaschutz im Autoverkehr voranbringen kann. Autor: Tobias Austrup

(Dies ist kurz gefasst darauf zurückzuführen, dass die Bemessungsgrundlage für die KFZ-Steuer der Hubraum ist, der in den letzten Jahren zurückging, sowie der Norm-Kraftstoffverbrauch, der unrealistisch niedrig angesetzt ist.)³

Gegenargumente

„Die Autofahrer werden ausgenommen – warum denn noch eine Steuer?“

- Deutschland liegt bei Gesamtabgaben für PKW in Europa im unteren Drittel. Vornehmlich osteuropäische Länder mit geringerem Einkommen erheben noch geringere Abgaben als Deutschland.
- Außerdem würden E-Autos gar nicht besteuert, sparsame Verbrenner im geringen Maße, Verbrenner mit hohem CO₂ Ausstoß würden stark besteuert werden.

„Reichen denn nicht auch Verbrauchssteuern?“

- Mit Verbrauchssteuern können Kaufentscheidungen nicht gelenkt werden.
- Effekte einer CO₂-basierten Zulassungssteuer sind in den Niederlanden sichtbar. Dort sind nur 2,9% der Neuzulassungen in Emissionsklassen über 151g CO₂/km, in Deutschland fallen in diese Kategorie 16,49% der Neuzulassungen.

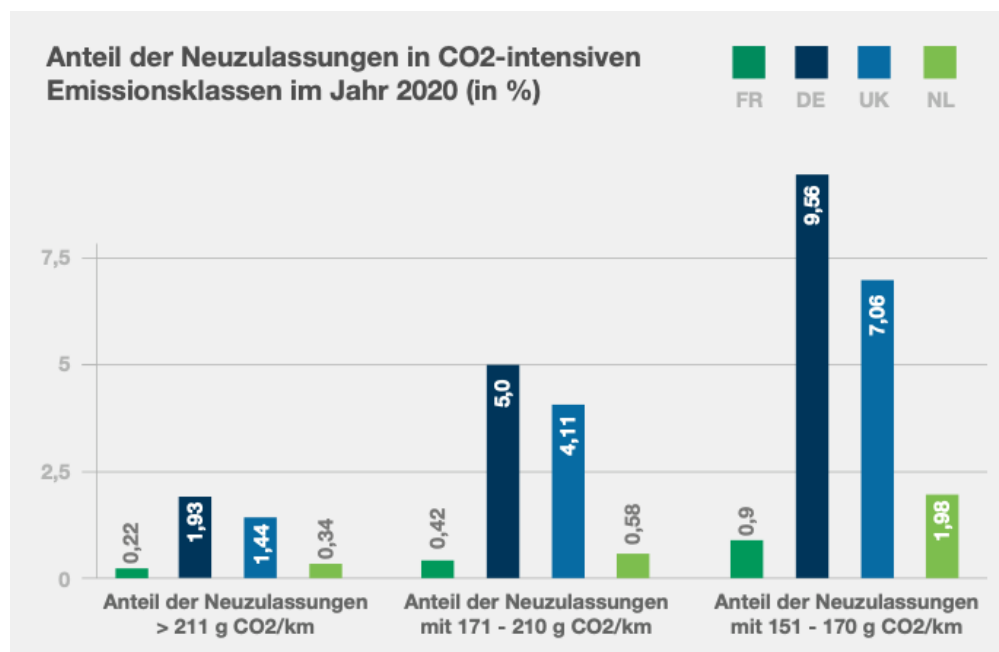


Abbildung 1: Greenpeace: Vorbild Niederlande, nach Daten der European vehicle market statistics 2021/22

³ DIW Wochenbericht 32/2018: Diesel: Kraftstoff und Pkw-Nutzung europaweit steuerlich bevorzugt, Besteuerung in Deutschland reformbedürftig, Autor: Uwe Kunert

„Damit wird ein PKW unerreichbar – gerade für finanziell schwache Personengruppen“

- Ziel ist es, nur die Erstzulassung mit einer Zulassungssteuer zu versehen, um die Flotte der in Deutschland auf den Straßen fahrenden PKWs umzugestalten.
- Zwei Drittel der Neuwagen werden von Unternehmen als Dienstwagen angemeldet – hier kann man durchaus Steuerungseffekte erzielen
- Finanziell Schwache kaufen in den allerseltensten Fällen Neuwagen, das heißt, sie sind davon nicht betroffen.

„Die Automobilbranche ist für unsere Wirtschaft sehr wichtig und diese Steuer trifft viele verkaufsstarke Modelle der deutschen Autobauer – wollt ihr denn die heimische Wirtschaft zerstören?“

- Die deutschen OEMs müssen für den Weltmarkt ohnehin CO₂-effizientere, bzw. batterieelektrische Modelle entwickeln. Diese werden dann vermehrt in Deutschland Absatz finden. Es ist also keine Frage des Gesamt-Absatzes, sondern eher eine Frage der Modellverteilung.
- Alle Industrien, auch die OEMs, müssen für die Herausforderungen der Zukunft eine Transformation durchlaufen. Das Festhalten an übergroßen/ CO₂-intensiven Modellen ist nicht zukunftsfruchtig. Je eher das auch die OEMs erkennen, desto schneller wird die Transformation erfolgreich verlaufen.

Kontakt:

klimapolitik@germanzero.de

Downloads:

<https://www.germanzero.de/downloads#gesetzespaket>

