



Aktenzeichen: Pet 2-19-08-6121-032992

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.03.2022 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, Fahrzeuge mit einer Messsonde im Abgasstrang auszustatten, die den tatsächlichen Ausstoss von Feinstaub, CO, CO₂, NO_x und Rußpartikeln je einen 100 km misst, die Daten für 2 Jahre im Fahrzeug zu speichern und durch Prüfungsgesellschaften auslesen zu lassen, sie zu vermerken und den Behörden zu übermitteln. Messsonden und Datenspeicher sollten manipulationssicher angebracht, mit behördlichen Siegeln versehen und eine verursacherbezogene Kfz-Steuer ermittelt werden.

Der Petent begründet sein Anliegen u. a. damit, dass sich derzeit die Kfz-Steuer nach Fahrzeug- oder fahrzeugtypbedingten Emissionswerten errechne. Dadurch würden weder produktionsbedingte Schwankungen noch die Fahrweise des Einzelnen berücksichtigt. Ausserdem sei dieses Verfahren anfällig für Manipulationen.

Durch die konkrete Messung der Abgaswerte kurz vor Verlassen des Fahrzeugs würde neben der Berücksichtigung des fahrzeugbedingten Ausstoßes von Schadstoffen auch das Fahrverhalten des einzelnen Nutzers berücksichtigt.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Petition verwiesen, die auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht wurde, dort 51 Unterstützer fand und in 12 Beiträgen diskutiert wurde.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Berücksichtigung einer zu der Petition erbetenen Stellungnahme des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) wie folgt dar:



Die Kraftfahrzeugsteuer (KraftSt) knüpft in der Regel an das Halten eines Fahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Straßen an, unabhängig von der Art und dem Umfang der Fahrzeugnutzung. Das Halten wird entscheidend durch die verkehrsrechtliche Zulassung des Fahrzeugs bestimmt. Nach ihrem verfassungsrechtlichen Typus ist die Kraftfahrzeugsteuer eine an Vorgänge des Rechtsverkehrs anknüpfende Verkehrsteuer.

Eine Ausgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer als Verkehrsteuer auf der vom Petenten vorgeschlagenen Grundlage realer CO₂- und Schadstoffemissionen sowie der Fahrzeugnutzung erscheint dem Petitionsausschuss bedenklich. Die teilweise Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für seit dem 1. Juli 2009 erstzugelassene Pkw nach CO₂-Emissionen stellt für diese Massensteuer notwendig typisierend auf die pauschalen Prüfwerte aus dem verkehrsrechtlichen Typgenehmigungsverfahren ab. Die CO₂-Prüfwerte sind in der jeweiligen Übereinstimmungsbescheinigung für den Pkw und der Zulassungsbescheinigung Teil I (vormals Fahrzeugschein) ausgewiesen. Diese Werte werden von den Zulassungsbehörden an die Hauptzollämter übermittelt und nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz verbindlich übernommen.

Hinsichtlich der kraftfahrzeugsteuerlichen Bemessungsgrundlagen hat sich der Gesetzgeber bewusst dafür entschieden, die Kompetenz der Zulassungsbehörden bei der Beurteilung technischer Fahrzeugmerkmale und somit bei der Anwendung des Verkehrsrechts zu nutzen, um die Handhabung sowohl für die Finanzverwaltung zu erleichtern als auch für die Steuerpflichtigen möglichst nachvollziehbar zu gestalten.

Die KraftSt belastet weder reale CO₂- noch reale Schadstoffemissionen. Im Ergebnis wird lediglich ein annäherndes theoretisches Potenzial für lokale CO₂- Emissionen besteuert. Darüber hinaus dürfte eine Besteuerung mit der vom Petenten insbesondere vorgeschlagenen Differenzierung nach Fahrzeugnutzung, der regelmäßigen Auslesung und Übermittlung von Emissionsdaten und der zusätzlichen Einbindung von Prüfgesellschaften erheblich aufwändiger und vor dem Hintergrund der Kraftfahrzeugsteuer als Massensteuer kaum administrierbar sein.

Die aktuell beabsichtigte stärkere CO₂-Gewichtung in der Kraftfahrzeugsteuer soll stärkere Anreize setzen, sich bei der nächsten Anschaffung eines neuen Pkw für ein Fahrzeug zu entscheiden, das dem individuellen Bedarf entspricht und zugleich



hinsichtlich seines Emissionspotenzials die Voraussetzungen verbessert, klimaschädliche Emissionen zu senken.

Der Deutsche Bundestag hat sich im Übrigen im Jahre 2019 auf Basis von Gesetzentwürfen und verschiedenen Anträgen der Fraktionen zum Schutz des Klimas und der Umwelt sowie des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 (Drucksache 19/13900) intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt und das Gesetz zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften verabschiedet, das am 18. Dezember 2019 in Kraft getreten ist. Weitergehende Informationen zu sämtlichen Dokumenten und Protokollen der Plenarsitzungen können der Internetseite des Deutschen Bundestags unter www.bundestag.de > Dokumente > Dokumentations- und Informationssystem (DIP) > Beratungsabläufe (Inhaltliche Suche, Suchwort: Klimaschutz) entnommen werden.

Der Petitionsausschuss sieht vor diesem Hintergrund keinen parlamentarischen Handlungsbedarf im Sinne der vorliegenden Petition und empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.