

Controlling und die exekutive, parlamentarische und öffentliche Kontrolle sind sicherzustellen. Die jeweiligen Ergebnisse, inklusive der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und vergebenen Verträge, müssen transparent im Internet veröffentlicht werden. Die Methodik für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von ÖPP-Projekten wird unter Berücksichtigung bestehender Empfehlungen des Bundesrechnungshofes weiterentwickelt und an den Stand der Wissenschaft angepasst.

Wir werden das bereits praktizierte Gender Budgeting auf Bundesebene im Sinne einer verstärkten Analyse der Auswirkungen finanzpolitischer Maßnahmen auf die Gleichstellung der Geschlechter weiter entwickeln und auf geeignete Einzelpläne anwenden.

Subventionen

Wir wollen zusätzliche Haushaltsspielräume dadurch gewinnen, dass wir im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abbauen.

Mit der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die u. a. die steuerliche Angleichung von Dieselmotoren und Benzin vorsieht, werden wir die steuerliche Behandlung von Dieselfahrzeugen in der Kfz-Steuer überprüfen.

Insbesondere aufgrund bestehender Auslieferungsschwierigkeiten der Hersteller bei bereits bestellten Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen werden wir die Innovationsprämie zur Unterstützung der Anschaffung elektrischer PKW unverändert nach der bisherigen Regelung bis zum 31. Dezember 2022 fortführen. Wir wollen die Förderung für elektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride degressiv und grundsätzlich so reformieren, dass sie ab 1. Januar 2023 nur für Kfz ausgegeben wird, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der nur über einen elektrischen Fahranteil und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird. Die elektrische Mindestreichweite der Fahrzeuge muss bereits ab dem 1. August 2023 80 Kilometer betragen. Über das Ende des Jahres 2025 hinaus ist die Innovationsprämie nicht mehr erforderlich.

Die bestehende Besteuerung von Plug-In-Hybridfahrzeugen bei der sogenannten Dienstwagenbesteuerung wird für neu zugelassene Fahrzeuge stärker auf die rein elektrische Fahrleistung ausgerichtet. Hybridfahrzeuge sollen zukünftig nur noch privilegiert werden (Entnahmewert 0,5 Prozent), wenn das Fahrzeug überwiegend (mehr als 50 Prozent) auch im rein elektrischen Fahrantrieb betrieben wird. Wird das Fahrzeug nicht überwiegend im elektrischen Fahrbetrieb genutzt oder der rein elektrische Fahranteil nicht nachgewiesen, entfällt der Vorteil und die Nutzung des Dienstwagens wird regelbesteuert (1-Prozent-Regelung). Mit dieser Regelung werden Anreize gesetzt, diese Fahrzeuge möglichst emissionsfrei elektrisch angetrieben zu nutzen und ihre ökologischen Vorteile auch auszuspielen. Auch diese Kfz müssen nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der nur über einen elektrischen Fahranteil und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird. Die elektrische Mindestreichweite der Fahrzeuge beträgt bereits ab dem 1. August 2023 80 Kilometer. Nach dem Jahr 2025 wird die Pauschalsteuer für emissionsfreie Fahrzeuge (Elektro) dann 0,5 Prozent betragen. Für CO₂-neutral betriebene Fahrzeuge verfahren wir analog zu voll-elektrisch betriebenen Fahrzeugen.

Die im Rahmen der EU bereits bestehende Plastikabgabe wird wie in anderen europäischen Ländern auf die Hersteller und Inverkehrbringer umgelegt.