



## Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Thesen und Diskussionspunkte des ACE Auto Club Europa e.V. zu dem Expertengespräch im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 20. März 2017.

Kontakt: Matthias Knobloch, Abt.leiter Verkehrspolitik, ACE Auto Club Europa e.V.,  
matthias.knobloch@ace.de

Vorbemerkung: Die Diskussion, inwieweit der NEFZ den Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeuges richtig abbildet, wird in der Autobranche seit Jahren geführt. Festzustellen ist auch bei eigenen Tests, dass die Normverbräuche und die realen Verbräuche zunehmend prozentual auseinanderdriften. Ein Grund ist sicherlich auch, dass der NEFZ den Verbrauch ohne Nebenaggregate misst. Wenn Motoren – zumindest auf dem Prüfstand – sparsamer werden, der Verbrauch von Nebenaggregaten (bspw. Klimaanlage) aber gleichbleibt, nimmt die prozentuale Abweichung zu. Einzelne Fälle von zu hohen Abweichungen wurden auch gerichtlich geklärt, im Wesentlichen ergaben sich aber keine Entscheidungen zu Gunsten der Kläger, auch weil der NEFZ als „Vergleichsmaßstab“ eingeschätzt wird. Die Einführung des WLTP als wesentliche praxismähere Angabe ist deswegen ausdrücklich zu begrüßen. Allerdings hat leider das „Dieselgate“ gezeigt, dass auch der WLTP als genormtes Verfahren auf jeden Fall einer Überprüfung in der Praxis bedarf.

Zum vorgelegten Entwurf einige Anmerkungen

1. Die Umstellung für die Kfz-Steuer sollte zum Stichtag 1.9.18 erfolgen. Stichtage haben immer das Problem, das vorher andere Regeln gelten als nachher. Dieses Problem würde auch bei einer Verschiebung des Stichtages entstehen. Der genannte Stichtag ist durch Festlegungen auf EU-Ebene bestimmt, andere Stichtage wären relativ willkürliche Festlegungen.
2. Das Problem, das ein Fahrzeug mit einem Zulassungsdatum 8/18 steuerrechtlich anders behandelt wird als ein Fahrzeug mit Zulassungsdatum 10/18 lässt sich aufgrund der Stichtagsregelung nicht vermeiden. Der ACE liest den Entwurf so, dass das Zulassungsdatum des einzelnen Fahrzeugs entscheidend ist und nicht das Datum der Typzulassung.
3. Mögliche Ungereimtheiten durch die Stichtagsregelung würden in anderer Form auch bei einem gleitenden Umstieg auftreten, eine Änderung der Bemessungsbasis führt immer zu Verunsicherungen. Eine klare begründete Stichtagsregelung führt zu Transparenz.
4. Die Bemessung der Kfz-Steuer sollte idealerweise der reale CO<sub>2</sub>-Ausstoß sein und nicht realitätsferne Messwerte. Dies ergibt sich direkt aus den Klimazielen der Bundesregierung, die eine absolute Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr vorsieht und keine theoretische Absenkung auf dem Prüfstand. Letztendlich ist dem Klimawandel der Prüfstand egal, entscheidend ist die Realität.
5. Aus Sicht des ACE wird es bei bestimmten Fahrzeugtypen einen Anstieg der Steuer geben, bei anderen wird dies weniger der Fall sein. Dies könnte auch damit zusammenhängen, inwieweit Hersteller die bestehenden Spielräume im NEFZ ausgereizt haben oder nicht. Hersteller, die hier vorhandene legale Spielräume weitgehend ausgereizt haben, werden bei der Umstellung auf den WLTP schlechter stehen als Hersteller, die beim Ausreizen des NEFZ zurückhaltender waren. Eine

pauschale Verschiebung der Bemessungsbasis wäre damit auch in keinem Fall sachgerecht, weil sie die ehrlicheren Hersteller bestrafen würde.

6. Der Sprung bei der Kfz-Steuer durch einen zu erwartenden Mehrverbrauch im WLTP ist damit auch keine echte Steuererhöhung, sondern die Anpassung der Kfz-Steuer an die Realität. Zwar sind Steuererhöhungen um 80% p.a. bei bestimmten Fahrzeugtypen möglich, wenn bspw. der CO<sub>2</sub>-Ausstoss im WLTP um 20% über den Werten des NEFZ liegt. 80% heißt allerdings, dass bei einem normalen TSI-Benziner die Steuer von 63 EUR auf 115 EUR steigen könnte. Bei einem Diesel würde die Steuer von 160 EUR auf 210 EUR steigen. Damit liegt die Kfz-Steuer auf einem immer noch niedrigen Niveau, der Begriff „Härtefall“ sollte in diesem Zusammenhang vermieden werden.
7. Unklar ist, wie sich die Umstellung der Kfz-Steuer auf WLTP-Basis mit dem Ausgleich der geplanten Pkw-Maut durch eine Reduzierung der Kfz-Steuer verbinden lässt. Erhalten Fahrzeuge nach 10/18 dann einen höheren Ausgleich oder bemisst sich der Ausgleich nach der Steuerberechnung nach NEFZ? Dann würde dasselbe Fahrzeug abhängig von seiner Zulassung allerdings eine unterschiedliche Maut zahlen. Dem ACE scheint dieser Punkt noch klärungsbedürftig.