



Wortprotokoll der 103. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 20. März 2017, 12:00 Uhr
Berlin, Paul-Löbe-Haus
E 400

Vorsitz: Ingrid Arndt-Brauer, MdB

Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 14

Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

BT-Drucksachen 18/11234, 18/11532

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung



Unterschriftsliste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“
- BT-Drucksache 18/11234 -

Montag, 20. März 2017 (12.00 bis 13.00 Uhr)

Auto Club Europa e. V. (ACE)

Knobloch, Matthias

BZD – Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft

Dewes, Dieter

Deutsche Umwelthilfe e. V.

Saar, Dorothee

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) e. V.

Klusmann, Björn

Prof. Dr. Hechtner, Frank

Freie Universität Berlin

Verband der Automobilindustrie (VDA) e. V.

Dr. Wünnemann, Monika

Dr. Koers, Martin



Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) e. V.
Schnurrer, Alexander

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.
Lottsiepen, Gerd



CDU/CSU

Ordentliche Mitglieder

Feiler, Uwe

Flosbach, Klaus-Peter

Güntzler, Fritz

Gutting, Olav

Hauer, Matthias

Horb, Margaret

Karliczek, Anja

Koob, Markus

Kudla, Bettina

Lerchenfeld, Philipp Graf

Michelbach Dr. h.c., Hans

Middelberg Dr., Mathias

Murmann Dr., Philipp

Radwan, Alexander

Schindler, Norbert

Steffel Dr., Frank

Stetten, Christian Frhr. von

Tillmann, Antje

Unterschrift

Handwritten signatures on a lined background. The first signature is located on the line corresponding to 'Flosbach, Klaus-Peter'. The second signature is on the line corresponding to 'Middelberg Dr., Mathias'. The third signature is on the line corresponding to 'Stetten, Christian Frhr. von'.



CDU/CSU

Stellvertretende Mitglieder

Brackmann, Norbert

Brehmer, Heike

Brinkhaus, Ralph

Durz, Hansjörg

Harbarth Dr., Stephan

Helfrich, Mark

Hirte, Christian

Hirte Dr., Heribert

Kalb, Bartholomäus

Lenz Dr., Andreas

Linnemann Dr., Carsten

Mattfeldt, Andreas

Nick Dr., Andreas

Riebsamen, Lothar

Selle, Johannes

Viesehon, Thomas

Wanderwitz, Marco

Whittaker, Kai

Unterschrift



SPD

Ordentliche Mitglieder

- Arndt-Brauer, Ingrid
- Binding (Heidelberg), Lothar
- Daldrup, Bernhard
- Hakverdi, Metin
- Junge, Frank
- Kiziltepe, Cansel
- Petry, Christian
- Ryglewski, Sarah
- Schwarz, Andreas
- Zimmermann Dr., Jens
- Zöllmer, Manfred

Stellvertretende Mitglieder

- Hartmann, Sebastian
- Jantz-Herrmann, Christina
- Krüger Dr., Hans-Ulrich
- Lauterbach Dr., Karl
- Mindrup, Klaus
- Poß, Joachim

Unterschrift

Ingrid Arndt-Brauer
Lothar Binding

Frank Junge

Andreas Schwarz

Unterschrift



SPD

Stellvertretende Mitglieder

Post, Florian

Sawade, Annette

Schneider (Erfurt), Carsten

Vöpel, Dirk

Ziegler, Dagmar

Unterschrift

DIE LINKE.

Ordentliche Mitglieder

Claus, Roland

Karawanskij, Susanna

Pitterle, Richard

Troost Dr., Axel

Unterschrift

Axel Troost

Stellvertretende Mitglieder

Lay, Caren

Schlecht, Michael

Wagenknecht Dr., Sahra

Unterschrift



DIE LINKE.

Stellvertretende Mitglieder

Zdebel, Hubertus

Unterschrift

BÜ90/GR

Ordentliche Mitglieder

Gambke Dr., Thomas

Haßelmann, Britta

Paus, Lisa

Schick Dr., Gerhard

Unterschrift

Paus

Stellvertretende Mitglieder

Andreae, Kerstin

Dröge, Katharina

Hajduk, Anja

Kindler, Sven-Christian

Unterschrift



Unterschriftsliste der Teilnehmer mitberatender Ausschüsse

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“
- BT-Drucksache 18/11234 -

Montag, 20. März 2017 (12.00 bis 13.00 Uhr)

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

.....
.....
.....
.....

**Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit**

.....
.....
.....
.....

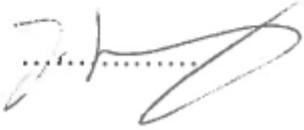


Bundesrat

Land	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amts-bezeichnung
Baden-Württemberg	_____	_____	_____
Bayern	Heizer	J. Heizer	Präsident
Berlin	_____	_____	_____
Brandenburg	_____	_____	_____
Bremen	_____	_____	_____
Hamburg	_____	_____	_____
Hessen	_____	_____	_____
Mecklenburg-Vorpommern	_____	_____	_____
Niedersachsen	_____	_____	_____
Nordrhein-Westfalen	_____	_____	_____
Rheinland-Pfalz	_____	_____	_____
Saarland	_____	_____	_____
Sachsen	_____	_____	_____
Sachsen-Anhalt	_____	_____	_____
Schleswig-Holstein	_____	_____	_____
Thüringen	_____	_____	_____



Unterschriftsliste
Fraktionsmitarbeiter

Name	Fraktion	Unterschrift
Stephan Rochow	CDU/CSU	
Christian Schmetz	CDU/CSU	.....
Udo Weber	CDU/CSU	.....
Silvia Marenow	CDU/CSU	.....
Stephan Teuber	SPD	.....
Gerald Steininger	SPD	.....
Dirk Klimach	SPD	.....
Sandra Schuster	DIE LINKE.	.....
Christoph Sauer	DIE LINKE.	.....
Joris Reensburg	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	
Daniel Detzer	BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....



Sitzung des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

Montag, 20. März 2017, 12:00 Uhr

	Fraktionsvorsitz	Vertreter
CDU/CSU	_____	_____
SPD	_____	_____
DIE LINKE.	_____	_____
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	_____	_____

Fraktionsmitarbeiter

Name (Bitte in Druckschrift)	Fraktion	Unterschrift
Oliver Vorabücken	SPD	
Christoph Sautl	DIE LINKE	
Tobias Hyl	SPD	
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____



Beginn der Sitzung: 12.00 Uhr

Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

BT-Drucksache 18/11234, 18/11532

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Guten Tag. Ich begrüße alle zur 103. Sitzung des Finanzausschusses, zu unserer öffentlichen Anhörung.

Ich begrüße die Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand für die Beratung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ (BT-Drucksachen 18/11234, 18/11532) zur Verfügung stellen.

Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab ihre schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Die Stellungnahmen finden sich auch im Internetauftritt des Finanzausschusses wieder und werden Bestandteil des Protokolls zur heutigen Sitzung.

Ich begrüße die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses und soweit anwesend auch die der mitberatenden Ausschüsse.

Parallel findet eine wichtige Anhörung des Haushaltsausschusses zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen statt, an der viele unserer Kollegen teilnehmen. Deshalb bitte ich darum, die etwas dünnere Besetzung zu entschuldigen. Die Fachleute sind aber anwesend.

Für das Bundesministerium der Finanzen darf ich die Abteilungsleiterin Zoll, Umsatzsteuer und Verbrauchsteuern, Frau Ministerialdirektorin Colette Hercher, sowie weitere Fachbeamte des BMF begrüßen.

Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder.

Soweit anwesend begrüße ich die Vertreter der Bild-, Ton- und Printmedien.

Und nicht zuletzt darf ich noch die Gäste auf der Tribüne begrüßen. Ich hoffe, dass wir alle eine interessante Anhörung erleben werden.

Zum Thema der heutigen Anhörung: Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für ab dem 1. September 2018 erstmals zugelassene Personenkraftwagen anhand der von den Zulassungsbehörden übermittelten und nach einer weltweit harmonisierten Testprozedur ermittelten CO₂-Werte in Anlehnung an das zukünftige Verkehrsrecht geregelt.

Zum Ablauf der Anhörung: Für diese Anhörung ist ein Zeitraum von einer Stunde vorgesehen, also bis ca. 13:00 Uhr. Nach unserem bewährten Verfahren sind höchstens zwei Fragen an einen Sachverständigen bzw. jeweils eine Frage an zwei Sachverständige zu stellen. Ziel ist es dabei, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Gelegenheit zur Fragestellung und Ihnen als Sachverständige zur Antwort zu geben. Ich darf deshalb alle ganz herzlich um kurze Fragen und knappe Antworten bitten.

Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn ihrer Frage die Sachverständige oder den Sachverständigen zu nennen, an den sich die Frage richtet, und bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen zu nennen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die Fraktionen werden gebeten, ihre Fragesteller im Vorhinein über die Obfrau oder den Obmann des Finanzausschusses bei mir anzumelden.

Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung mitgeschnitten. Zur Erleichterung derjenigen, die unter Zuhilfenahme des Mitschnitts das Protokoll erstellen, werden die Sachverständigen vor jeder Abgabe



einer Stellungnahme von mir namentlich aufgerufen.

Ich darf alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, um Störungen zu vermeiden.

Noch ein letzter Hinweis: Da sich an diese Anhörung sofort die Anhörung zur „Änderung des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes“ anschließen wird, werde ich um 13:00 Uhr eine kurze Pause machen, damit diejenigen Sachverständigen, die nicht auch bei der zweiten Anhörung geladen sind, den Saal verlassen können und die neuen Sachverständigen ihren Platz einnehmen können. Die Sachverständigen, die für beide Anhörungen benannt worden sind, können auf ihren Plätzen sitzenbleiben.

Wir beginnen jetzt mit der Anhörung. Der erste Fragesteller ist Herr Dr. Murmann für die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich möchte zunächst im Namen aller der Vorsitzenden zum heutigen Geburtstag gratulieren.

Meine erste Frage richtet sich an den Verband der Automobilindustrie und den Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller.

Wir haben es mit einer neuen EU-Verordnung zu tun, deren inhaltliche Ausgestaltung noch nicht komplett klar ist. Wir gehen davon aus, dass sich die Emissionsmessungen deutlich verändern werden und auch deutliche Veränderungen hervorgerufen.

Meine erste Frage lautet deshalb: Wie stellen sich die deutschen und internationalen Kraftfahrzeughersteller auf diese Änderungen ein? Gibt es bei Ihnen Gruppen, die sich damit auseinandersetzen? Gibt es Überlegungen, ob man die Autos anders designt oder baut?

In einem der ersten Gespräche haben wir beispielsweise gehört, dass Dieselaautos heutzutage ihren Motor automatisch abstellen, wenn sie an einer roten Ampel stehen. Das ist bei dem aktuellen Testzyklus nicht unbedingt sinnvoll, könnte es aber bei dem neuen vielleicht doch sein.

Bitte führen Sie aus, welche Erkenntnisse Sie schon gewonnen haben und wie Sie sich auf diese Veränderung einstellen. Dankeschön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Für den Verband der Automobilindustrie antwortet Frau Dr. Wünnemann.

Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung. Ich bin beim Verband der Automobilindustrie für den Bereich der Steuern zuständig. Mein Kollege, Herr Dr. Koers, ist für das Thema „Klimaschutzpolitik“ der Experte. Deshalb möchte ich hier das Wort an ihn weitergeben, um die Hintergründe zu dem WLTP-Verfahren (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) zu erläutern, das wir als Verband der Automobilindustrie natürlich begleiten und unterstützen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Dr. Koers, bitte.

Sv **Dr. Martin Koers** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Vielen Dank.

Wie stellen wir uns auf die Einführung des WLTP ein? Die Industrie und die Europäische Kommission arbeiten schon seit Jahren daran, einen realistischeren Testzyklus, ein realistischeres Laborverfahren für stets reproduzierbare CO₂-Werte und sonstige Schadstoffwerte einzuführen. Der alte Testzyklus NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ist eigentlich kein CO₂-Zyklus, sondern man hat damals versucht, andere Emissionen damit zu messen. Darauf aufbauend hat man zusätzlich den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß gemessen.



Die Automobilindustrie ist gemeinsam mit der Europäischen Kommission seit Jahren dabei, den WLTP einzuführen - ein neues, realistischeres Testverfahren, insbesondere auch mit dem Ziel eines weltweit harmonisierten Testverfahrens. Es ist sehr ärgerlich, dass in Japan, Indien, China, den USA und in Europa teilweise unterschiedliche Testverfahren verwendet werden.

Das neue Testverfahren wird höhere CO₂-Werte produzieren als die alten. Das Testverfahren wird sich ändern, nicht aber die Effizienz der Fahrzeuge. Wenn man eine Metapher verwenden möchte, kann man sich das so vorstellen: Heute werden Fahrzeuge in Celsius gemessen, zukünftig in Fahrenheit – aber die Temperatur draußen wird nach wie vor die gleiche sein. Die Temperatur an sich hat sich nicht geändert. Genauso ist es mit dem NEFZ und dem WLTP. Der NEFZ hatte viele Schwächen und es wurde versucht, diese mit dem WLTP auszumerzen. Der WLTP ist aber nach wie vor ein Laborverfahren, das nicht die Realität widerspiegelt, sondern unter reproduzierbaren, stets gleichen Bedingungen versucht, die Effizienz zwischen Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller vergleichbar zu machen.

Die CO₂-basierte Kfz-Steuer wurde eingeführt, um eine Lenkungswirkung zu entfalten. Das heißt, effizientere Fahrzeuge sollten einen Vorteil erhalten. Die Effizienz der Fahrzeuge wird durch die Umstellung von NEFZ auf WLTP nicht beeinflusst, sondern es wird ein anderes Rechenverfahren angewendet. Das bringt einen höheren CO₂-Ausstoß mit sich, aber das Verhältnis der Effizienz zwischen den Fahrzeugen wird sich nicht ändern. Vor diesem Hintergrund ist die Änderung des Messverfahrens für uns wie eine Währungsumstellung, also eine technokratische Umstellung. Wie künftig die Kfz-Steuer oder sonstiges ausgestaltet sein kann, ist eine völlig andere Frage. Hier geht es darum, wie man mit den unterschiedlichen Welten NEFZ und WLTP umgeht. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Schnurrer, bitte.

Sv **Alexander Schnurrer** (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK)): Vielen Dank für die Möglichkeit zur Teilnahme an dieser Anhörung. Ich kann mich den Worten von Herrn Dr. Koers nur anschließen. Wir gehen auch davon aus, dass es keine Beeinflussung der Effizienz der Fahrzeuge gibt. Die Fahrzeuge bleiben die gleichen, nur das Messverfahren wird sich ändern. Mir ist nicht bekannt, ob es in den Herstellerhäusern spezielle Gruppen gibt, die sich damit beschäftigen.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Die nächste Fragestellerin für die SPD-Fraktion bin ich selbst, da ich Berichterstatterin für den Bereich Zoll bin. Ich frage Herrn Prof. Dr. Hechtner und Herrn Dewes, wie sie den Gesetzentwurf in Hinblick auf Rechtssicherheit, Planungssicherheit und Gleichmäßigkeit der Besteuerung bewerten.

Herr Prof. Dr. Hechtner, bitte.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Freie Universität Berlin): Vielen Dank für die Einladung und für die Frage.

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz war eigentlich schon optimal vorbereitet, indem in § 9 ein dynamischer Verweis enthalten ist, sodass auch ein Verweis auf die neue Ordnung möglich gewesen wäre.

Das zentrale Problem ist, dass die neue Ordnung zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Kraft tritt beziehungsweise von den Anbietern angewendet werden könnte. Dementsprechend hätten wir unterschiedliche Messwerte als Grundlagenbescheid für die Feststellung der Kraftfahrzeugsteuer. Was hier nun geregelt wurde, ist vernünftig und richtig, denn durch die Einführung des § 18 Abs. 5 wurde nur der dynamische Verweis herausgenommen und auf den spätmöglichen Termin umgestellt.

Für die Rechtssicherheit, für die einheitliche Anwendung des Gesetzes und für eine einheitliche Ermittlung der Steuerbemessungsgrundlage und demzufolge der Steuer ist das positiv zu bewerten.



Der vorliegende Gesetzentwurf ist also sinnvoll und sollte so umgesetzt werden.

Gestatten Sie mir noch zwei Bemerkungen zu einem Punkt, der vielleicht auch in der Presse etwas unglücklich war: Im Referentenentwurf wurden noch Zahlen genannt, die andeuteten, dass durch das Gesetz möglicherweise eine Steuererbelastung entstehen könnte.

Es geht nicht um die Steuererbelastung, sondern um die Frage, ob durch dieses Gesetz der kausale Effekt dazu bewirkt wird. Das ist zu verneinen, denn es ist schon ein dynamischer Verweis enthalten. Das heißt, dass sich später sehr wohl Steuerbelastungen durch eine veränderte Bemessungstechnik verändern können. Das wird jedoch nicht durch diesen Gesetzentwurf bewirkt. Insofern waren vielleicht die Zahlen, die ursprünglich im Referentenentwurf enthalten waren, etwas missverständlich, denn die werden ganz normal durch das bestehende Gesetz eingepreist. Das sollte man vielleicht noch einmal anmerken, ohne in Abrede zu stellen, dass sich das Steueraufkommen auch ändern könnte.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass das Vorgehene sinnvoll ist und auch in dieser Form, was das Steuerrecht angeht, so umgesetzt werden sollte. Vielen Dank.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Dewes, bitte.

Sv **Dieter Dewes** (BDZ – Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft): Ich kann mich den Worten von Herrn Prof. Dr. Hechtner nur anschließen. Die Vorteile liegen natürlich in der Stichtagsregelung, die sehr spät aufsetzt. Nun herrscht Rechtssicherheit.

Mit dem Stichtag besteht Planungssicherheit, denn diese Werte sind mehr oder weniger eindeutig. Und dadurch, dass es nur um eine Bemessungsgrundlage geht, ist vor bzw. nach dem Stichtag die Gleichmäßigkeit der Besteuerung gewährleistet. Insofern kann man nichts dabei finden.

Als wir die Stellungnahme schrieben, fiel uns auf, dass man gesagt hatte, es entstehen Steuerminder-einnahmen. Das zog sich wie ein roter Faden hindurch. Wenn man das dann aber mit Leuten aus dem Steuerbereich bespricht, sagen diese, dass es sich dabei lediglich um eine Annahme handelt. Unabhängig ob NEFZ oder WLTP gibt es immer eine konsistente Bemessungsgrundlage. Das ist keine unterschiedliche Besteuerung, sondern es richtet sich nach diesen Werten. Deshalb ist an dieser Stelle nichts zu beanstanden.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist Herr Dr. Murmann.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Da Sie schon darauf hingewiesen haben, dass die Regelung mit dem Stichtag sinnvoll ist, möchte ich an meine erste Frage anknüpfen und noch einmal den Verband der Automobilindustrie und den Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller fragen.

Sie gehen davon aus, dass es zu bis zu 20 Prozent höheren Werten kommen kann. Können Sie bitte noch einmal erläutern, wie Sie dazu kommen? Liegt das an dem Verfahren, das jetzt auch die Ausstattung der Fahrzeuge berücksichtigt, oder wie ist das zu erklären? Es gibt auch Vorschläge, diese Werte gleich von Anfang an mit einem Abschlag zu belegen. Warum sollte das sinnvoll sein? Bitte erklären Sie, was aus Ihrer Sicht dafür oder dagegen spricht.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Dr. Koers, bitte.

Sv **Dr. Martin Koers** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Bei den um 20 Prozent höheren Werten handelt es sich um einen Durchschnittswert. Ich hatte eben erläutert, dass die Industrie gemeinsam mit der Kommission schon seit Jahren an der Einführung des WLTP arbeitet. Das Ergebnis der Messverfahren zeigte, dass die CO₂-Werte im Durchschnitt um 20 Prozent höher als im heutigen NEFZ liegen werden.



Wie gesagt, ursprünglich war der NEFZ auch nie dafür gedacht, CO₂ zu messen. Das ist im Laufe der Zeit entstanden, weil CO₂ eine immer größere Bedeutung zugekommen ist. Der WLTP versucht, bestimmte, im NEFZ vom Gesetzgeber erlaubte Toleranzbereiche, die natürlich im Wettbewerb auch von Automobilherstellern entsprechend genutzt wurden, zu minimieren. Man muss sich das wie bei einem Schwimmsportler vorstellen, der in einem Wettkampf ins Wasser springt, sich natürlich alle Haare abrasiert und versucht, möglichst glatt ins Wasser zu gleiten, um die letzte Millisekunde herauszuholen. So haben auch Automobilhersteller versucht, ihre Fahrzeuge innerhalb des gesetzlichen Rahmens in den entsprechenden Testverfahren zu optimieren. Wir verurteilen zutiefst, dass es dort auch Fehlschläge gab, aber das ist ein völlig anderes Thema. Man kann aber nicht sagen, dass in den entsprechenden Testverfahren generell betrogen wird, nur weil in diesem Bereich Fehler gemacht wurden.

Im NEFZ waren die Flexibilitäten und Bandbreiten beim Testen wesentlich größer, als sie zukünftig im WLTP sein werden. Wir als Automobilindustrie begrüßen das ausdrücklich. Wir sind für klare, strikte Messungsvorgaben, damit alle möglichen Bandbreiten eliminiert werden. Das wurde getan. Deshalb hat der WLTP im Durchschnitt 20 Prozent höhere CO₂-Werte.

Wir sagen, dass der Grund für die Einführung einer CO₂-basierten Kfz-Steuer eine Lenkungswirkung war. Es geht in der Kfz-Steuer nicht um den absoluten Verbrauch eines Fahrzeugs. Das ist Thema der Mineralölsteuer. Wenn ein Autofahrer beispielsweise an der Ampel einen „Kavalierstart“ macht, muss er häufiger tanken, weil mehr Kraftstoff verbraucht wird. Dieser Mehrverbrauch wird über die Mineralölsteuer abgedeckt. Je häufiger das Fahrzeug zur Tankstelle muss, desto mehr Kraftstoff wird benötigt, desto höher ist die Steuer, die dieser Kunde zahlt.

Eine CO₂-basierte Kfz-Steuer ist eingeführt worden, um eine Lenkungsfunktion zu geben. Ist der Ford Fiesta effizienter als beispielsweise der VW Polo oder der Opel Corsa? Dieser Effizienzvergleich ändert sich nicht, ganz gleich, ob ich das Fahrzeug im

NEFZ oder im WLTP messe. Deshalb dürfen wir bei der Umstellung von NEFZ auf WLTP nicht den Fehler machen, unterschiedliche Dinge, die wir mit einer Besteuerung bezwecken, miteinander zu vermischen. Wenn es beispielsweise darum geht, eine Kfz-Steuer weiter zu ökologisieren, ist das ein gesondertes Thema. Das darf aber nicht mit der WLTP-NEFZ-Diskussion vermischt werden. Hier geht es um eine technokratische Umstellung. Man hat heute in Celsius gemessen, man misst zukünftig in Fahrenheit, die Wärme draußen bleibt die gleiche. Wir messen heute in NEFZ, wir messen zukünftig in WLTP, der CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs hat sich aber real nicht verändert. Und nur darum geht es in der Kfz-Steuer. Vielen Dank.

Sve **Dr. Monika Wünnemann** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Ich möchte noch etwas zum Thema „Steueraufkommen“ sagen. Wir haben natürlich auch sehr begrüßt, dass die Umstellung erst zum 1. September 2018 erfolgen wird. Dadurch wird Rechtssicherheit gewährt und es gibt eine angemessene Übergangszeit, in der die neuen Werte noch nicht gelten.

Obwohl hier keine aktive Steuererhöhung durch Anhebung des Steuertarifs vorgenommen wurde, sehen wir es dennoch als „Steuererhöhung durch die Hintertür“, die nach dem Koalitionsvertrag ausdrücklich unterbleiben sollte. Aus Sicht der Automobilindustrie möchte ich darauf hinweisen, dass wir es nicht für sachgerecht halten, durch diesen dynamischen Verweis Steuermehreinnahmen zu erzielen, die in nicht unbedeutender Höhe in dem Referentenentwurf angegeben wurden.

Deshalb haben wir auch die Einführung eines Abschlagsfaktors vorgeschlagen – eine pauschale Korrektur über den Steuertarif, um diese rein technische Umstellung angemessen auf den Verbraucher zu überführen und über diese einfach umsetzbare Abschlagsmöglichkeit einen Ausgleich herzustellen. Das ist aus unserer Sicht sachgerecht, damit hier nicht einfach durch die Hintertür Steuermehreinnahmen erfolgen.



Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Wir haben nicht beschlossen, keine Steuererhöhungen zu bekommen. Herr Schnurrer, bitte.

Sv **Alexander Schnurrer** (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK)): Die technischen Dinge hat Herr Dr. Koers schon ausführlich ausgeführt. Auch wir haben festgestellt, dass sich diese 20 Prozent bei den Messungen ergeben haben. Wir gehen auch davon aus, dass dies durch die Messverfahren bedingt ist.

Aber wir legen auch großen Wert darauf, dass die Effizienz der Fahrzeuge die gleiche bleibt. Die Fahrzeuge sind nach wie vor identisch. Deshalb fordern wir auch diesen Abschlag.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Pitterle.

Abg. **Richard Pitterle** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Meine Fragen gehen an Frau Saar von der Deutschen Umwelthilfe. Mit dem Gesetzentwurf soll geregelt werden, dass für die Kraftfahrzeugsteuer ab dem 1. September 2018 realitätsnähere CO₂-Werte anzuwenden sind. Diese resultieren aus der neuen weltweit harmonisierten Testprozedur zur Ermittlung der Abgabemission leichter Kraftfahrzeuge, also WLTP. Für wie realitätsnah halten Sie das neue Messverfahren WLTP?

Zweitens: Besteht nach Ihrer Ansicht trotz Einführung des neuen Messverfahrens weiterhin Ergänzungs- bzw. Korrekturbedarf bei der Erfassung von Kfz-Emissionen?

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Frau Saar, bitte.

Sve **Dorothee Saar** (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Vielen Dank für die Einladung und für die Gelegenheit, hier sprechen zu können. Ich möchte da anknüpfen, wo Herr Dr. Koers aufgehört hat.

Tatsächlich ist die Kfz-Steuer mit dem Bezug zu den CO₂-Emissionen ein Lenkungsinstrument.

Deshalb sind wir froh, dass wir mit der Umstellung auf den neuen Testzyklus realistischen CO₂-Angaben im Pkw-Bereich einen Schritt näher gekommen sind, und dadurch eine bessere Möglichkeit haben, Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen entsprechend günstiger zu behandeln.

Das neue Verfahren ist realitätsnäher und schließt gewisse Schlupflöcher. Es ist aber nach wie vor ein Laborverfahren. Deshalb muss es aus unserer Sicht durch Straßenmessungen ergänzt werden. Auch diese werden derzeit verhandelt. Der Fokus liegt dabei bislang auf der Messung von Stickoxidemissionen. Aber auch hier werden CO₂-Messungen hinzukommen.

Bei der Bemessung der Kfz-Steuer muss am Ende das Messergebnis zugrunde gelegt werden – ohne irgendwelche Korrekturverfahren. Ansonsten würde man den Vorteil, den man durch dieses neue, realistischere Verfahren genießt, gleich wieder zunichtemachen.

Seit ungefähr 2009 ist die Lücke zwischen den im NEFZ ermittelten Angaben und den realen Verbräuchen angewachsen. Mittlerweile beträgt diese Lücke nach Angaben von Forschungsinstituten mehr als 40 Prozent. 2009 ist zugleich das Jahr, in dem die CO₂-basierte Kfz-Steuer eingeführt wurde. Da sind sicherlich Zusammenhänge zu vermuten.

Das neue Messverfahren WLTP ist realistischer, aber es bedarf noch zusätzlicher Messungen, die die Emissionen im realen Betrieb erfassen. Dankeschön.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Die nächste Fragestellerin für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft und eine Frage an Herrn Lottsiepen.

Herr Klusmann, es wurde gerade schon erwähnt, dass wir uns noch immer im Testbetrieb bewegen



und dass es mit dieser Umstellung noch immer nicht darum geht, dass die Real Drive Emissions die Grundlage für die Besteuerungen sind.

Deshalb noch einmal meine Frage: Inwieweit gehen Sie davon aus, dass wir bei diesem Testverfahren reale Werte bekommen? Halten Sie die genannten Schätzungen von 20 Prozent für realistisch? Inwieweit würde ein Vergleich zwischen dem bisherigen Verfahren und den Real Drive Emissions zu anderen Werten führen?

Meine Frage an Herrn Lottsiepen: Von der Automobilindustrie wurde schon zweimal angemerkt, dass man von einer Aufkommenserhöhung ausgeht, auch wenn das in dem Referentenentwurf nicht mehr enthalten ist. Bitte geben Sie uns Ihre Einschätzung zur Frage der Aufkommenserhöhung und zu den im Referentenentwurf ursprünglich formulierten 435 Millionen Euro.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Herr Klusmann, bitte.

Sv **Björn Klusmann** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Vielen Dank für die Frage. Ich kann mich dem anschließen, was Frau Saar bereits ausführte. Die vorgesehene Umstellung auf den WLTP ist natürlich ein Fortschritt. Die Werte werden dadurch weniger falsch sein als bisher. Wir bewegen uns aber nicht im Rahmen der Genauigkeit, die notwendig wäre. Diese Genauigkeit wäre nur mit Real Drive Emissions, also Straßentestverfahren, erreichbar. Man wird also bei der Anwendung dieser Verfahren in Zukunft weniger falsche, aber immer noch falsche Werte haben. Das heißt, die Kfz-Steuer wird die bereits angesprochene ökologische Lenkungswirkung auch weiterhin nicht in dem Maße entfalten können, wie es erforderlich wäre.

Die ökologische Lenkungswirkung ist das eine – ich möchte aber einmal auf die fiskalische Wirkung eingehen. Die bereits genannten Werte kann ich so bestätigen, auch unsere Studie zu dem Thema Kfz-Steuer bestätigt das. 2001 gab es zwischen den gemessenen und den im damaligen Prüfzyklus festgestellten Werten noch Abweichungen von acht

Prozent. Dieser Wert ist bis 2015 auf 42 Prozent angewachsen. Das heißt, die Realität auf der Straße bewirkt 42 Prozent höhere Emissionen, als in dem aktuell gültigen Prüfzyklus ermittelt werden. In Zukunft wird das geringer sein, und Sie haben etwa 20 Prozent mehr Einnahmen.

Ich will aber auf diese hinter uns liegende Phase eingehen, um noch einmal zu verdeutlichen, wie groß die fiskalische Dimension ist. In den Jahren 2010 bis 2015 wurde aufgrund dieser Abweichungen der Messwerte zu den realen Emissionen 3,3 Milliarden Euro Kfz-Steuer zu wenig eingenommen. Man kann natürlich argumentieren, dass sich der relative Vergleich zwischen den Fahrzeugen durch die Umstellung dieses Systems nicht ändert. Aus fiskalischer Perspektive ist der Unterschied aber schon erheblich. Auch aus Verbraucherperspektive spielt der Unterschied eine Rolle, denn ich als Verbraucher will natürlich vorher genau wissen, wie dieses Fahrzeug einzuschätzen ist.

Der Staat hat also 3,3 Milliarden Euro zu wenig eingenommen, weil die Angaben abweichend von den realen Emissionen waren. Insofern ist es ein positiver Schritt, den wir vor uns sehen, aber es ist bei Weitem noch nicht hinreichend, wenn wir über 42 Prozent Abweichung und ungefähr 20 Prozent Mehreinnahmen reden. Daran kann man schon ablesen, dass wir noch weit von der Realität entfernt sein werden. Wir glauben, dass das so nicht weit genug geht. Wir müssen auf die Real Drive Emissions gehen und dann auch die gesamte Steuerarchitektur mit in den Blick nehmen. Wenn wir die realen CO₂-Ausstöße haben, müssen wir noch einmal grundsätzlich über dieses Instrument nachdenken. Wir glauben, dass man sich das zusammen mit der Energiesteuer anschauen muss.

Wenn man wirklich zu den realen Emissionen kommen will, ist es aus unserer Sicht nicht zielführend, auch noch den Hubraum als Bemessungsgrundlage zu haben. Wir haben ein CO₂-Mindeziel, kein Hubraum-Minderungsziel. Das scheint insofern, auch mit Blick auf die Elektromobilität nicht der richtige Weg zu sein.

Vorsitzende **Ingrid Arndt-Brauer**: Vielen Dank. Herr Lottsiepen, bitte.



Sv **Gerd Lottsiepen** (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Frau Arndt-Brauer, sehr geehrte Damen und Herren, gerne nehme ich für den VCD Stellung. Ich bin zunächst gefragt worden, ob wir es hier mit einer Steuererhöhung zu tun haben? Aus unserer Sicht ist das nicht der Fall. Es ist vielmehr eine Anpassung an die Realität, die längst überfällig ist. Wenn jetzt der CO₂-Wert nach WLTP festgesetzt wird, ist das ein allererster Schritt. Das reicht aber längst noch nicht aus. Herr Klusmann und Frau Saar haben ausführlich geschildert, dass in den letzten Jahren erhebliche Steuereinnahmen entgangen sind, weil der zu besteuerte Wert weit unter dem realen Wert liegt. Die Differenz beträgt etwa 40 Prozent, was Steuereinnahmen in Höhe von 3,3 Milliarden Euro ausmacht.

Ich möchte einen zweiten Aspekt ansprechen. Es wurde bereits die Zeitspanne von 2009, als die Kfz-Steuer reformiert wurde, bis heute angesprochen. Im Jahr 2009 haben wir nicht bei null angefangen. Damals gab es bereits „Mondwerte“, da die realen Werte ungefähr 20 Prozent höher waren. Seitdem sind laut KBA und VDA die NEFZ-Emissionen, nach denen besteuert wird und welche noch eine Zeitlang weiter gelten, um 18 Prozent gesunken. Jetzt bejammern sie, dass nach dem WLTP eine Erhöhung um 20 Prozent eintritt. Wenn man aber 2009 betrachtet und die genannten 18 Prozent addiert, dann ist man ganz nah bei den 20 Prozent. Ich traue der Autoindustrie zu, dass man bis zum 01.09.2018 garantiert über 20 Prozent weniger NEFZ-Ausstoß nach diesem Verfahren messen wird. Ich will jetzt nicht darauf eingehen, dass da einiges nicht mit rechten Dingen zugeht. Das bedeutet, dass jeder Autofahrer, der im September 2018 einen Neuwagen kauft und dadurch zum Beispiel ein Fahrzeug aus dem Jahr 2009 ersetzt, ein gleichwertiges Fahrzeug erwerben kann und trotzdem auch nach dieser Reform weniger Steuern zahlt. Wer einen PKW kauft, der besonders energieeffizient ist, zahlt deutlich weniger Kfz-Steuer als bisher und wer ein Elektroauto kauft, ist sogar für zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Nur am Rande sei hier erwähnt, dass die Kfz-Steuer heute niedriger als in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts ist.

Wie kann man da von einer Steuererhöhung sprechen und verlangen, dass dieser Satz gesenkt wer-

de? Der VCD sagt eindeutig, dass dieser Satz nicht gesenkt werden darf. Wir regen eine grundlegende Kfz-Steuerreform im Rahmen einer ökologischen Finanzreform an. Sie werden nicht umhinkommen, in den nächsten Jahren über diesen Satz zu diskutieren und neu zu entscheiden, da die Steuereinnahmen deutlich sinken werden. Dafür sind mehrere Faktoren verantwortlich. Da ist einmal das Elektroauto zu nennen. Wenn die Ziele der Bundesregierung und der Autoindustrie im Wesentlichen erreicht werden, wird es 2020 beziehungsweise spätestens 2025 500.000 neu zugelassene Elektrofahrzeuge geben. Für batterieelektrische Fahrzeuge sind keine Steuern zu entrichten. Bei Plug-in-Hybriden ist eine niedrigere Steuer zu entrichten. Bei 500.000 Fahrzeugen, multipliziert mit einer durchschnittlichen Steuer von 100 Euro, kommt es im Ergebnis pro Jahr durch diese Neuzulassungen zu Steuermindereinnahmen in Höhe von 50 Millionen Euro. Überdies sinkt durch den Abgasskandal die Zulassung von Dieselfahrzeugen, welche viel höher als Benziner besteuert sind. Dies kann mit der unterschiedlichen Mineralölsteuer begründet werden. Auch gehen wir davon aus, dass die CO₂-Grenzwert-Gesetzgebung der EU weiter gehen wird. Wir werden im Jahr 2025 circa 70 Gramm CO₂ nach WLTP haben, heute sind es nach NEFZ 127 Gramm. Da kann man sich ausrechnen, wie stark die Steuereinnahmen des Staates sinken werden.

Vorsitzende: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Schwarz.

Abg. **Andreas Schwarz** (SPD): Recht herzlichen Dank. Ich hätte eine Frage an Herrn Knobloch. Im Gesetzentwurf steht, dass es haushalterisch keine Auswirkungen gibt. Gleichzeitig merkt man aber, dass das Verfahren doch Verschiebungen mit sich bringen kann. Ist das heute schon realistisch einschätzbar, und welche Auswirkungen hat das auf die Kfz-Steuer?

Meine nächste Frage richtet sich an Herrn Dewes. Der Zoll ist immer das „Mädchen für alles“ und bekommt von uns viele Aufgaben übertragen. Welche Erwartungen haben Sie an den Gesetzentwurf und wie beurteilen Sie vor allem die Aussage, dass



für die Verwaltung, sprich für Sie, kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht?

Vorsitzende: Herr Knobloch, bitte.

Sv **Matthias Knobloch** (Auto Club Europa e. V. (ACE)): Danke für die Frage und die Gelegenheit zur Diskussion. Ich muss die Frage differenziert beantworten. Es gibt auf der einen Seite, wie auch von den Kolleginnen und Kollegen vom VDA und VDIK erwähnt, eine pauschale Erhöhung in Höhe von 20 Prozent. Das heißt für viele Menschen, dass zu diesem Stichtag plötzlich eine Erhöhung auf sie zukommen wird. Es hilft gar nichts zu sagen, wir müssen es so machen. Es geht eben auch – entgegen der Auffassung der Kolleginnen und Kollegen vom VDA – darum, dass wir den Menschen das Thema Klimaschutz verkaufen. Diese ganze Diskussion um den NEFZ als reiner Vergleichswert, der mit der Realität nichts zu tun hat, wird beim Endverbraucher nicht ankommen. Dafür braucht man realistische Annahmen.

Zur Frage der Abschätzung und ob es tatsächlich 20 Prozent geben wird oder nicht: Erstens haben wir noch einige Zeit bis dahin und zweitens wäre beispielsweise ein Abschlag auch nicht besonders sinnvoll. Es gibt Hersteller, die haben beim NEFZ alles ausgenutzt, und es gibt Hersteller, die waren diesbezüglich relativ zurückhaltend. Erste Tests zeigen, dass es Fahrzeuge geben wird, für die nach dem Stichtag nicht mehr Steuern gezahlt werden müssen. Es wird andere Fahrzeuge geben, für welche drastisch mehr zu zahlen sein wird. Da stellt sich die Frage, wessen Schuld das ist. Das ist die Schuld der Hersteller, die das vorher auf dem Prüfstand „verbockt“ haben. Wenn man jetzt den Weg eines pauschalen Abschlages geht, bestraft man diejenigen Hersteller, die jetzt schon sauber gearbeitet haben, und die anderen werden plötzlich belohnt.

Folglich wird es eine Steuererhöhung geben, die aber sehr ungleichmäßig sein wird. Es wird von Fahrzeug zu Fahrzeug und von Hersteller zu Hersteller eine Veränderung geben, die generell erstmal ein Steuermehraufkommen herbeiführen wird. Dieses wird nach und nach zurückgehen.

Ferner sollte man nicht von sozialer Härte sprechen, denn die Kfz-Steuer ist in Deutschland sowieso sehr gering. Wir haben eine geringere Lenkungswirkung. Insoweit ist zu unterscheiden: Die Kfz-Steuer hat eine Lenkungswirkung hin zur Anschaffung von Fahrzeugen, die Mineralölsteuer hat eine Lenkungswirkung beim Verbrauch von Fahrzeugen. Die generell relativ geringe Kfz-Steuer wird partiell ansteigen. Es wird ein Steuermehraufkommen geben. Aber im Sinne der „Klimasteuerehrlichkeit“ müssen wir letztendlich damit leben, auch wenn es nicht das Ziel dieser Umstellung sein sollte, Steuermehreinnahmen zu erreichen. Sie werden kommen, und ich denke, das müssen wir dann auch verkaufen können.

Vorsitzende: Herr Dewes, bitte.

Sv **Dieter Dewes** (BDZ – Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft): Vielen Dank, Herr Schwarz. Eine Stichtagsregelung bringt Rechtssicherheit, und dafür muss man in Kauf nehmen, dass eine unterschiedliche Besteuerung vor und nach dem Stichtag von einem zum anderen Modell gegeben ist. Das ist so und ändert nichts daran, dass ab dem Zeitpunkt eine absolute Rechtssicherheit für alle Fahrzeuge besteht.

Zur Frage des Aufwands kann gesagt werden, dass in dem Fall tatsächlich kein großer Erfüllungsaufwand zu sehen ist. Unabhängig von WLTP oder NEFZ werden die CO₂-Werte für erstmals zugelassene Personenkraftwagen dem Zoll von den Zulassungsstellen übermittelt und damit die Bemessungsgrundlage festgelegt.

Jetzt zur These, dass da eine Vielzahl von Anfragen auf den Zoll zukommt. Das trifft für die Kraftfahrzeugsteuer aus anderen Gründen zu. Hier war es in der Vergangenheit so und wird auch zukünftig so sein, dass es eher beim Verkäufer liegt, diese Fragen zu beantworten, und nicht an demjenigen, der die Steuer festsetzt. Es ist gewöhnlich so, dass man einen PKW kauft, egal ob Diesel oder Benziner, mit einem bestimmten CO₂-Ausstoß, und danach richtet sich die Besteuerung. Wir rechnen mit sehr wenigen Anfragen und gehen davon aus, dass das, was hier im Gesetzentwurf steht, keinen spürbaren



Erfüllungsaufwand für die Verwaltung auslösen wird.

Vorsitzende: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die CDU/CSU-Fraktion ist Herr Dr. Murmann.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Ich würde gerne auf die Lenkungswirkung zurückkommen und eine Frage an den VDA stellen. Wenn ich zukünftig ein Auto mit anderen Ausstattungsmerkmalen kaufe, die eine höhere Steuerwirkung nach sich ziehen, muss man dann nicht davon ausgehen, dass da eine Lenkungswirkung bei der Entscheidung eintritt? Inwieweit ist diese Annahme denn schon in ihre Studien eingeflossen?

Die zweite Frage richtet sich an den Internationalen Kraftfahrzeugverband. Soweit ich das verstanden hab, weiß man heute noch nicht, wie genau das Verfahren aussehen wird. Es wurde gesagt, auf der Straße ist das eigentlich immer deutlich anders. Es liegt natürlich auch extrem am Fahrer, wie viel CO₂ ausgestoßen wird. Können Sie bitte erläutern, wie dieses WLTP-Verfahren angewandt wird und vielleicht auch welchen zusätzlichen Aufwand das erzeugt? Letztendlich müssen die Automobilhersteller wahrscheinlich deutlich mehr Prüfzyklen durchlaufen, was ich auch als sinnvoll erachte. Für mich stellt sich die Frage, wie viel realistischer ist denn das dann wirklich? Ein anderer Fahrer gibt mehr oder weniger Gas oder macht Kick-Starts, was sich sicherlich auf den Verbrauch und damit die Mineralölsteuer auswirkt. Aber wenn ich einen anderen Zyklus habe, muss sich das doch auch auf die Zulassung oder das WLTP-Verfahren auswirken. Wie funktioniert das? Vielleicht können Sie das noch mal erklären.

Vorsitzende: Herr Dr. Koers, bitte

Sv **Dr. Martin Koers** (Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)): Zu Beginn möchte ich anmerken, dass es sich hier um eine Kaufsteuer und nicht um eine Verbrauchssteuer handelt. Das wird immer durcheinander gebracht. Die Verbrauchssteuer wird abgedeckt über die Tankstellenrechnung. Je ineffizienter ein Fahrzeug hinsichtlich des Verbrauchs ist, umso mehr Mineralölsteuer

wird gezahlt. Hier geht es um eine Kaufsteuer, das heißt, wie effizient ist das Fahrzeug, beispielsweise wie effizient ist der Ford Fiesta im Vergleich zum VW Polo. Im NEFZ gibt es einen Wert für ein Fahrzeug. Das Vorteilhafte am WLTP ist, dass die Sonderausstattungen, die sich ein Kunde für das Fahrzeug konfiguriert, mitberücksichtigt werden. Wenn Sie sich zukünftig am Rechner ein Fahrzeug konfigurieren und beispielsweise eine Dachreling, schwere Boxen oder eine ganz besonders schwere Lederausstattung haben möchten, wird sich ihr CO₂-Wert verändern. Das ist heute nicht so, denn die Sonderausstattung beeinflusst den CO₂-Wert des Fahrzeugs nicht, sondern es gibt einen zertifizierten CO₂-Wert. Der WLTP hat hingegen für jedes Fahrzeug unter Berücksichtigung der spezifischen Sonderausstattung einen entsprechenden CO₂-Wert.

Das begrüßen wir auch, aber trotzdem sollte es eine pauschale Korrektur geben. Dadurch würde ein Fahrzeug, das eine extrem hohe Sonderausstattung hat, weniger begünstigt, als ein Fahrzeug, das keine Sonderausstattung hat. Das ist auch richtig so, weil dann die Lenkungswirkung so eintritt, dass das Fahrzeug mit einer hohen Sonderausstattung im Vergleich zu einem Fahrzeug mit einer niedrigen Sonderausstattung eine höhere Kfz-Steuer zahlen wird. Vor dem Hintergrund ist der pauschale Korrekturfaktor im Sinne der Lenkungswirkung für den Kauf darin zu sehen, dass der Käufer von einem Fahrzeug mit hoher Sonderausstattung strenger als ein Käufer von einem Fahrzeug mit einer geringen Sonderausstattung herangezogen wird.

Ich hoffe, dass damit verdeutlicht wurde, dass die Sonderausstattung im WLTP eine Rolle spielt, im NEFZ hingegen nicht. Durch einen pauschalen Abschlagsfaktor wird die Sonderausstattung besonders berücksichtigt, um eine Lenkungsfunktion beim Kauf zu erzielen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Schnurrer, bitte.

Sv **Alexander Schnurrer** (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK)): Wie Sie schon selbst festgestellt haben und auch Herr Dr. Koers gerade ausgeführt hat, ist auf Grund



der verschiedenen Sonderausstattungen, die miteinfließen müssen, der Messaufwand deutlich erhöht. Wir gehen jetzt schon von Engpässen aus, denn bis zum 31.08.2018 müssen alle Fahrzeuge, die jetzt schon im Handel sind und die danach verkauft werden sollen, noch mal nachgemessen werden, weil sie nur noch zugelassen werden können, wenn sie einen WLTP-Wert haben.

Natürlich spielt auch der persönliche Fahrstil des Fahrers eine sehr große Rolle. Auch der WLTP-Wert ist nach wie vor ein Laborwert, sodass die persönlichen Fahreigenschaften oder Fahrvorlieben der einzelnen Autofahrer gar nicht einfließen, auch wenn der WLTP jetzt deutlich dichter dran sein sollte. Insgesamt wird der Messaufwand deutlich größer sein, als er bisher gewesen ist.

Vorsitzende: Vielen Dank. Nächster Fragesteller ist Herr Dr. Murmann.

Abg. **Dr. Philipp Murmann** (CDU/CSU): Ich möchte dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller eine Frage zu dem CO₂-Kompass der EU-Kommission stellen. Können Sie uns erläutern, was die Vor- oder Nachteile von diesem Kompassverfahren sind? Hat das auch Auswirkungen auf die Besteuerung? Hätten wir damit mehr oder weniger Einnahmen, wenn man so eine Umrechnung durchführen würde? Diese Frage richtet sich auch an den ACE.

Vorsitzende: Herr Schnurrer, bitte.

Sv **Alexander Schnurrer** (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK)): Das Kompassmodul wird gerade aktuell entwickelt, um die WLTP-Werte, die sich aufgrund der WLTP-Messungen ergeben, in NEFZ-Werte umzurechnen. Die NEFZ-Werte werden bis Ende 2020 noch benötigt, um zu messen, ob das Klimaziel eingehalten worden ist. Die Entwicklung dieses Systems ist von der EU-Kommission begleitet worden. Das ist kein pauschaler Abschlag, sondern es wird für jedes Fahrzeug ein individueller NEFZ-Wert aufgrund dieses Moduls errechnet.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Knobloch, bitte.

Sv **Matthias Knobloch** (Auto Club Europa e. V. (ACE)): Das könnte ich nur genauso erklären wie mein Vorredner.

Vorsitzende: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die SPD-Fraktion ist Herr Schwarz.

Abg. **Andreas Schwarz** (SPD): Recht herzlichen Dank. Ich hätte eine Frage an Herrn Knobloch. Aus dem Bundesrat gibt es eine Forderung nach einem Förderprogramm zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes in Innenstädten. Welche Maßnahmen wären aus Ihrer Sicht erforderlich, um den Schadstoffausstoß vor allem in durch Stickoxide belasteten Innenstädten zu reduzieren?

Vorsitzende: Herr Knobloch, bitte.

Sv **Matthias Knobloch** (Auto Club Europa e. V. (ACE)): Es gibt da verschiedenste Probleme. Es gibt einerseits die Neufahrzeuge und andererseits die Bestandsfahrzeuge. Bei den Neufahrzeugen muss klar sein, dass realistische Messwerte anzusetzen sind. Wenn ein Fahrzeug heute die Messwerte nicht einhält - WLTP ist das eine, RDE (Real Driving Emissions) ist das andere -, gehört dieses Fahrzeug nicht auf die Straße, sondern zurück zum Hersteller und muss nachgebessert werden. Wir können es uns unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes in den Städten nicht mehr erlauben, noch länger zu warten. An das Thema Neufahrzeuge ist wirklich sehr radikal heranzugehen. Ich nehme ungern das Wort „Zulassungsverbot“ in den Mund, aber tendenziell möchte mir jemand mal erklären, warum ein Fahrzeug, das nachweislich die Werte nicht erreicht, heutzutage noch in der Innenstadt fahren darf. Dafür ist schwierig zu argumentieren.

Nächstes Thema ist die Frage, was machen wir mit den Menschen, die ältere Fahrzeuge im Sinne von zwei bis drei Jahre alten Fahrzeugen haben, und wie kann man dafür Übergangslösungen finden. Als Verband haben wir auch einen sozialen Anspruch. Es ist vollkommen klar, dass man bei allen



möglichen Nachrüstoptionen mit Sicherheit die Fahrzeuge nicht so sauber hinbekommen könnte, wie es in den Städten jetzt notwendig wäre. Müssen wir da nicht einen gewissen Kompromiss eingehen und ganz dringend genau prüfen, was denn letztendlich machbar ist? VW hat uns gezeigt, dass mit relativ geringen Maßnahmen einiges bei der Schadstoffreduzierung geändert werden kann. Wir wissen, dass wir bei älteren Fahrzeugen nicht auf den Euro-6-Wert kommen. Wir müssen aber letztendlich ein Verfahren einrichten - ich nenne das Ganze mal Task Force Schadstoffe -, bei dem sich die Hersteller zusammensetzen und erörtern, was denn möglich ist. Jede Reduzierung bei Bestandsfahrzeugen führt dazu, dass die Luft in den Städten besser wird. Das ist eine Frage, die sich Politik und die Hersteller relativ schnell stellen müssen: Wie könnte im Prinzip ein mögliches Nachrüstverfahren oder Verbesserungsverfahren aussehen? Aus der Sicht der Menschen, die in den Städten leben, müssen wir relativ schnell eine Verbesserung erreichen und dazu kann Euro 6 alleine nicht das Ausschlaggebende sein, weil man damit sämtliche Bestandsfahrzeuge außen vor lässt.

Vorsitzende: Vielen Dank. Nächster Fragesteller für die Fraktion DIE LINKE. ist Herr Pitterle.

Abg. **Richard Pitterle** (DIE LINKE.): Dankeschön. Ich möchte meine nächste Frage an Frau Saar von der Deutschen Umwelthilfe und an Herrn Klusmann vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft stellen.

Frau Saar, Sie haben vorhin gesagt, dass durch die Umstellung auf das WLTP-Messverfahren einige Steuerschlupflöcher geschlossen werden. Welche wurden denn nicht geschlossen und wie beurteilen Sie die Betrugsanfälligkeit bei dem neuen Messverfahren. Diese Frage ist dann auch an Herrn Klusmann gerichtet.

Vorsitzende: Frau Saar, bitte.

Sve **Dorothee Saar** (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Vielen Dank. Welche Schlupflöcher sind nicht geschlossen? Die Fahrzyklen, die in den unterschiedlichen Testverfahren vorgesehen werden, unter-

scheiden sich darin, dass der alte Zyklus nur eine sehr langsame Beschleunigung auf eine vergleichsweise geringe Höchstgeschwindigkeit hatte. Das ist jetzt ein bisschen abgemildert, das heißt die Höchstgeschwindigkeit, die im Labor simuliert wird, ist höher. Es gibt mehr Einschränkungen hinsichtlich der vorgeschriebenen Labortemperatur. Diese liegt jetzt nicht mehr zwischen 20 und 30 Grad, sondern das Temperaturfenster ist enger gefasst worden. Das mag einem jetzt komisch vorkommen, aber das kann man natürlich in Zusammenhang damit bringen, dass man weiß, dass bei den Abgasemissionstests sowie bei den CO₂-Erhebungen tatsächlich auch Kriterien eine Rolle gespielt haben, die genau auf diese Frage eingehen, das heißt Dauer des Fahrzyklus oder auch Labortemperatur. Es sind sicherlich jetzt realistischere Vorgaben gegeben. Es bleibt aber ein Test, und auch das RDE-Verfahren bleibt ein Test. Auch bei den Straßenmessungen beim RDE wird es eine genormte Straßenmessung geben, die extremes Fahrverhalten wie Kavaliertart oder vier Kisten Selter im Kofferraum und Ähnliches nicht abdecken wird. Diesen Puffer wird man immer haben.

Was nach wie vor offen ist, ist die sogenannte Zykluskennung, das heißt die Möglichkeit der Fahrzeuge, das Testverfahren durch eine bestimmte Softwaremanipulation zu erkennen und nach dieser Erkennung in ein besonders effizientes Fahrverhalten zu wechseln. Vielleicht ein Beispiel dafür: Das kann dadurch eintreten, dass das Fahrzeug erkennt, dass es sich fortbewegt, die Räder werden gedreht, aber das GPS zeigt keine räumliche Veränderung an. Es sitzt ein Fahrer im Auto, aber der Gurt ist nicht fixiert. Oder auch wie es bei Porsche kürzlich durch die Presse ging, das Fahrzeug wird bewegt, aber die Lenkradsäule bewegt sich nicht. Das sind alles Möglichkeiten, die wohl nicht zur Praxis gehören, aber auf jeden Fall vorgekommen sind und das verfälscht natürlich die Werte. Genau deswegen brauchen wir zusätzliche Straßenmessungen und unabhängige Kontrollen, die auch mal den Zyklus rückwärts fahren oder dabei die Fahrertür auflassen oder irgendwelche anderen Überraschungen mit sich bringen, sodass die Erkennbarkeit der Prüfsituation aufgebrochen wird. So ist das auch in den USA der Fall. Dankeschön.



Vorsitzende: Herr Klusmann, bitte.

Sv **Blörn Klusmann** (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)): Bezüglich der technischen Unterschiede zwischen den beiden Prüfzyklen kann ich jetzt keine weitergehenden Angaben machen. Das von Frau Saar Gesagte können wir bestätigen.

Ich will noch auf eine Konsequenz hinweisen, die sich aus dem Festhalten an diesem grundsätzlichen Ansatz ergibt. Es ist vorhin schon einmal die Gesundheitsthematik angesprochen worden sowie die besondere Bedeutung der NOx-Werte und ich möchte die fiskalische Dimension ergänzen. Da ist es eben ganz entscheidend, wie präzise die Testverfahren sind, da beim Einhalten oder beim vermeintlichen Einhalten der Euro 6-Norm eine besondere Kfz-Steuerbefreiung gilt. Wir müssen feststellen, dass aufgrund der unzutreffenden NOx-Werte wegen der Abweichungen zwischen realen Emissionen und den Laborwerten sehr vielen Fahrzeugen diese Befreiung zu Unrecht gewährt worden ist. Allein die NOx-Thematik macht Einnahmeausfälle von 10 bis 18 Millionen Euro aus. Das ist deshalb noch relevanter, weil es hier um einen präzisen Grenzwert geht und nicht um eine Bandbreite, die dann als Bemessungsgrundlage herangezogen wird. Dieser Problematik entgeht man auch nicht durch die, wie gesagt, begrüßenswerte Umstellung dieses Verfahrens.

Vorsitzende: Vielen Dank. Letzte Fragestellerin für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Frau Paus.

Abg. **Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank. Ich habe noch mal eine Frage an Herr Lottsiepen. Was halten Sie von der einheitlichen Umstellung zu diesem einen Stichtag. Hier wurde es ja allgemein begrüßt, was ist Ihre Auffassung dazu?

Und ich hätte noch mal eine Rückfrage an Frau Saar von der DUH. Der VDA hat relativ klar formuliert, dass das neue Verfahren eigentlich nur eine allgemeine Erhöhung um 20 Prozent ist. Der ACE hat formuliert, dass er das ein bisschen anders einschätzt. Der VDA hatte dann noch mal

nachgelegt und gesagt, dass es zwar eine gewisse Differenzierung zwischen den Typen gibt, aber die Grundaussage bleibe, dass es eine pauschale Erhöhung um 20 Prozent sei. Das unterstellt ja, dass das, was im letzten Jahr unter dem Begriff „Schummelsoftware“ ablief, entweder nicht stattgefunden hat oder das jetzt bei dem WLTP-Verfahren genauso geschummelt wird wie bei dem NEFZ-Verfahren. Die DUH hatte sich selber sehr viel Mühe gegeben, noch einmal zu prüfen, wie realistisch das ist. Das FÖS hatte darauf hingewiesen, dass sich zwischen NEFZ und RDE über die Jahre große Unterschiede entwickelt haben. Meine konkrete Frage ist, wie schätzen Sie das ein? Denken Sie, diese 20 Prozent sind der richtige Wert? Gehen Sie auch davon aus, dass es 20 Prozent sind, oder was ist Ihre Einschätzung, zu welchen Veränderungen der WLTP führen wird? Gibt es da große Unterschiede?

Vorsitzende: Herr Lottsiepen, bitte.

Sv **Gerd Lottsiepen** (Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)): Ich möchte vorab noch einen Punkt ergänzen. Weder beim WLTP noch beim NEFZ wird zum Beispiel die Klimaanlage mitgemessen. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, weil diese für fünf bis zehn Prozent des Verbrauchs eines Kraftfahrzeugs verantwortlich ist. Beide Messverfahren sind an dem Punkt überhaupt nicht realistisch.

Jetzt zur Frage von Frau Paus zur Stichtagsregelung. Es ist völlig nachzuvollziehen, dass die Finanzverwaltungen einen einheitlichen Stichtag wollen. Das soll jetzt der 01.09.2018 sein. Ein Stichtag ist aber nicht zwingend, man könnte es auch anders machen. Ich habe mal versucht nachzurechnen, was denn dabei rauskäme, und ich bin auf einen Betrag von unter zehn Millionen Euro gekommen, die dort mehr eingenommen werden könnten. Aber die Datenlage ist unübersichtlich und vor allen Dingen kriegen Sie die Zahl von Fahrzeugen, die aufgrund eines neuen Typzulassungsverfahrens innerhalb eines Jahres neu zugelassen sind, nirgendwo heraus. Wir haben, als es damals um das Kältemittel und eine geänderte Gesetzgebung ging, gelernt, wie kreativ die Autoindustrie Fahrzeuge mit Hilfe von alten Typzulassungen zugelassen hat. Zum Beispiel der Golf VII, das meistverkaufte Auto in Deutschland, hat keine



eigene Typzulassung, sondern ist aufgrund von älteren Typzulassungen zugelassen worden. Porsche hat sich auf eine Typenzulassung von Audi berufen und danach das Fahrzeug zugelassen. Deshalb glaube ich, dass bei zwei Stichtagen die Autoindustrie wieder kreativ werden wird und diese theoretischen Mehreinnahmen wahrscheinlich nicht realisiert werden können. Deshalb ist es wahrscheinlich das Beste, bei dem Vorschlag zu bleiben. Aber wie gesagt, man kann auch anders entscheiden.

Vorsitzende: Frau Saar, bitte.

Sve **Dorothee Saar** (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Es gibt ADAC-Messungen, die die gleichen Fahrzeuge im WLTP und im NEFZ gemessen haben, und die zum Teil Abweichungen zwischen 15 und 20 Prozent ergaben. Es gab aber auch Fahrzeuge, wo die Ergebnisse mehr oder weniger gleich waren. Nach meinem Kenntnisstand ist 20 Prozent ziemlich hochgegriffen. Wir setzen intern einen deutlich geringeren Wert an, wenn wir Überlegungen bezüglich der Weiterentwicklung der CO₂-Gesetzgebung, des Flottengrenzwertes oder der Umstellung auf das neue Verfahren anstellen. Auch aus diesem Grund scheint mir eine Art pauschaler Abschlag, noch dazu in dieser Größenordnung, als nicht besonders zielführend, wenn es um realistischere Angaben für ein Steuerbemessungsverfahren geht, das eine gewisse Lenkungswirkung erzielen soll.

Ich möchte noch mal darauf hinweisen, dass es nicht darum geht, Fahrzeughalter mit ihren bestehenden Fahrzeugen neu zu besteuern. Wenn es zum Neukauf eines Fahrzeuges kommt, dann trifft man diese Entscheidung ganz bewusst. Wir werden ja immer wieder darauf hingewiesen, dass unsere Forderungen an die Hersteller nach effizienteren Fahrzeugen auch damit einhergehen müssen, dass die Kunden diese kaufen. Nach meiner Auffassung könnte eine realistischere Kfz-Besteuerung auf Grundlage der realen CO₂-Angaben genau zu diesem Effekt beitragen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Wir sind am Ende dieser Anhörung. Ich darf mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken. Ich wünsche noch einen erfolgreichen Tag. Vielen Dank.

Schluss der Sitzung: 13:03 Uhr

Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vorsitzende



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 CO₂-Ausstoß sein und nicht realitätsferne Messwerte. Dies ergibt sich direkt aus den Klimazielen der Bundesregierung, die eine absolute Senkung der CO₂-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 CO₂-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.

Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeug- steuergesetzes“

Der BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft nimmt zur Vorbereitung der Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ – BT-Drucksache 18/11234 am 20. März 2017 wie folgt Stellung.

Zu E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Entwurf geht davon aus, dass durch das Gesetz kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht.

Die CO₂-Werte nach WLTP für erstmals zugelassene Personenkraftwagen werden von den Zulassungsbehörden übermittelt. Anhand dieser Daten erfolgt die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer.

Da die Bestandsfahrzeuge von der Anwendung der der CO₂-Werte nach WLTP als Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer nicht betroffen sind, und Käufer von neu zuzulassenden Pkw über die CO₂-Werte nach WLTP informiert sein werden, ist aus Sicht des BDZ nicht mit umfangreichen Anfragen und Rechtsbehelfsverfahren zu rechnen.

Zu Artikel 2 Nr. 6 – § 18 Absatz 5 Kraftfahrzeugsteuergesetz

Der Entwurf eines Sechsten Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes beinhaltetete in der zur Anhörung der Verbände am 16.1.2017 09:31 per E-Mail übersandten Fassung in Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe b auch noch eine Neufassung des § 18 Absatz 12 KraftStG wie folgt:

„Absatz 12 wird wie folgt gefasst:

„(12) Führen die Feststellungen der Zulassungsbehörden hinsichtlich der Fahrzeugklassen und Aufbauarten für Entrichtungszeiträume beginnend vor dem 1. September 2018 zu einer niedrigeren Steuer als unter Berücksichtigung des § 2 Absatz 2a in der

Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



am 1. Juli 2010 geltenden Fassung, ist weiterhin § 9 Absatz 1 Nummer 2 anzuwenden. Absatz 5 gilt entsprechend.“

Im Besonderen Teil der Begründung des Gesetzentwurfs wurde hierzu ausgeführt:

„Die Neufassung der Vorschrift ist eine Rechtsfolge aus § 18 Absatz 5 für erstmalige Fahrzeugzulassungen im Zeitraum von voraussichtlich Mai 2017 bis August 2018. Für Fahrzeuge der Klasse N1 gelten hinsichtlich der CO₂-Werte längere verkehrsrechtliche Übergangsregelungen, die bis zum Jahr 2020 die Verwendung der alten CO₂-Werte nach NEFZ erlauben.

Regelungsgegenstand des § 18 Absatz 12 sind Fahrzeuge der Klasse N1, die gebaut und geeignet sind, wahlweise überwiegend der Personen- oder Güterbeförderung zu dienen (z. B. Kastenwagen, Vans, Pickups und Geländewagen weit überwiegend verwendet in der Wirtschaft und von größeren Familien). Nach vom Verkehrsrecht abweichenden Kriterien ist für diese Fahrzeuge ggf. in personellen Verfahren (einschließlich Fahrzeugvorführung) zu beurteilen, ob sie überwiegend der Personenbeförderung dienen können. Ist dies der Fall, kommen die Steuersätze für Personenkraftwagen zur Anwendung, obgleich nach § 2 Absatz 2 die verkehrsrechtliche Beurteilung von Fahrzeugklasse und Aufbauart für die Kraftfahrzeugsteuer bindend sind (Grundlagenbescheid). Dies ist widersprüchlich und führt regelmäßig zu Konflikten mit den Steuerpflichtigen, da die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung im Ergebnis von der Einstufung des Fahrzeugs laut Zulassungsbescheinigung abweicht. Eine ursprünglich beabsichtigte ökologische Lenkung wird nicht erreicht. Die Regelung wird ab 1. September 2018 nicht fortgeführt.“

In der Ressortabstimmung zum Gesetzentwurf wandte sich das BMUB dagegen, weil die Regelung nach dieser Änderung im Verlaufe des Jahres 2019 faktisch ausgelaufen wäre. Sie beinhalte ein „umweltpolitisches Signal“, auf das trotz des zugegeben hohen Aufwandes für die Zollverwaltung sowie großer Streit anfälligkeit und überwiegend nachvollziehbaren Unmutes der Steuerpflichtigen nicht verzichtet werden könne. Das BMUB blockierte damit zum wiederholten Mal eine spürbare Vereinfachung.

Folgendes erläuternd zum Hintergrund des § 18 Absatz 12 KraftStG:

Sachverhalt (Beispielfall)

Ein Bauunternehmer hat Ende 2015 ein neu gekauftes Kfz der Marke Ford, Modell RANGER, zugelassen. Die verkehrsrechtliche Einstufung des Ford und der Eintrag in den Zulassungspapieren erfolgte in die Fahrzeugklasse N₁ (leichte Nutzfahrzeuge). Besteuert wird er jedoch wie ein Pkw; bei der Versicherung läuft er allerdings als Lkw. Der Bauunternehmer hat sodann Einspruch eingelegt und das Fahrzeug beim Hauptzollamt vorgeführt.

Das Fahrzeug wird für Transporte und als Zugfahrzeug für Anhänger mit einer Last von bis zu 3,5 t eingesetzt. Weiterhin wird das Fahrzeug als Beförderungsmittel für Mitar-

Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



beiter zu Baustellen und zurück genutzt sowie für die Belieferung von Baustellen und Kunden mit Kleinmengen von Material.

Der Bauunternehmer bemängelt, dass seitens der Versicherung das Fahrzeug als Lkw eingestuft und seitens der Finanzbehörde wie ein Pkw behandelt wird. In beiden Fällen kommt der jeweilige Höchstbetrag zur Anwendung. Weiterhin sieht er sich mit einem Fahrverbot mit Anhänger an Sonn- und Feiertagen, an denen das Fahrzeug auch als Lkw eingestuft bleibt, benachteiligt.

Bewertung

Für bestimmte Kfz der verkehrsrechtlichen Fahrzeugklasse N₁ und vergleichbarer nationaler Fahrzeugarten (sog. leichte Nutzfahrzeuge) gilt trotz der aus Vereinfachungsgründen seit 12.12.2012 geregelten Übernahme dieser Klassifizierung für das Kraftfahrzeugsteuerrecht eine gesonderte Regelung, die im Ergebnis zur früher geltenden Besteuerung wie für Pkw führt. Es handelt sich um § 18 Absatz 12 KraftStG, der mit dem VerkehrStÄndG vom 5.12.2012 (BGBl. I S. 2431) angefügt wurde. Betroffen sind kombiniert nutzbare Fahrzeuge, die nach Verkehrsrecht wahlweise überwiegend für die Personen- oder Güterbeförderung genehmigt sind und regelmäßig z. B. von Handwerksbetrieben und größeren Familien verwendet werden. Darunter befinden sich auch Geländewagen und Pickups mit Doppelkabine. Repräsentativ für diese Fahrzeuggruppe sind jedoch vielseitig einsetzbare Kastenwagen und Hochdachkombis.

Nach den in der bisherigen Erfahrungszeit durch die Zollverwaltung gesammelten Erkenntnissen hat die Sonderregelung des § 18 Absatz 12 eine konsequente und damit umfassende Steuervereinfachung verhindert. Sie verursacht im Gegenteil unverhältnismäßigen Erfüllungsaufwand für die Steuerpflichtigen und die Verwaltung, wenn es z. B. zur Fahrzeugvorführung im Hauptzollamt zwecks Vermessung kommt und CO₂-Werte für das Kfz durch örtliche Zulassungsbehörden rein theoretisch berechnet werden müssen. Zudem wird die Gleichmäßigkeit der Besteuerung aufgrund von Abgrenzungsproblemen beeinträchtigt. In der Folge liegt eine unverändert hohe Streitanzahl vor. Dies wirkte sich auch auf die bis Mitte 2014 vollzogene Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung durch den Bund negativ aus. Diese Auswirkungen traten ein, weil das umweltpolitisch befürchtete Signal vermieden werden sollte, emissionsstärkere Kfz entsprechend der Systematik des Kraftfahrzeugsteuerrechts nach ihrer verkehrsrechtlichen Fahrzeugklasse nur gewichtsbezogen und in der Folge geringer als schwere Pkw zu besteuern.

Aus steuerrechtlicher Sicht ist die Sonderregelung des § 18 Absatz 12 mit dem geltenden System der Kraftfahrzeugsteuerbemessung unvereinbar. Die mit dem VerkehrStÄndG vom 5.12.2012 beabsichtigte positive Wirkung einer konsequenten Steuervereinfachung durch Übernahme der verkehrsrechtlichen Fahrzeugklassifizierungen für die Kraftfahrzeugsteuer konnte nicht eintreten.

Angestrebt werden sollte, dass die Steuerpflichtigen künftig die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Belastung bereits bei der Fahrzeugbeschaffung gesichert berücksichtigen können, weil sie sich im Ergebnis wie bei anderen Fahrzeugen ohne Umwege anhand der in den Zulassungsbescheinigungen jeweils ersichtlichen Fahrzeugklasse ergibt.

Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



Eine umweltpolitisch erwünschte steuerliche Höherbelastung emissionsstärkerer Nutzfahrzeuge tritt bereits durch die Energiesteuer ein, da sie in der Regel einen höheren Kraftstoffverbrauch aufweisen.

Dieter Dewes
Bundesvorsitzender



FÖS e.V. • Schwedenstr. 15a • 13357 Berlin

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Paul-Löbe-Haus
11011 Berlin

Kontakt

Forum Ökologisch-Soziale
Marktwirtschaft
Geschäftsstelle Berlin

+49 (0)30 76 23 991 -30
foes@foes.de

Berlin, 16. März 2017

Vorstand

Kai Schlegelmilch
(Vorsitz)
Prof. Dr. Felix Ekardt
(Stellv. Vorsitz)
Dr. Tobias Ernst (Stellv. Vorsitz)
Florian Prange
(Schatzmeister)
Dr. Botho Kickhöfer
Markus Knigge
Helen Lückge
Bettina Meyer
Eike Meyer
Uwe Nestle

Geschäftsführung

Björn Klusmann
Swantje Fiedler (Stellv.)
Alexander Mahler (Stellv.)

Beirat

Bundesminister a. D. Hans Eichel
(Vorsitz)
Dr. Anselm Görres
(FÖS-Ehrenvorsitzender)
Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Prof. Dr. H.-C. Binswanger
Dr. Karl-Heinz Daehre
Dr. Henner Ehringhaus
Sven Giegold, MdEP
Josef Göppel, MdB
Dr. Peter H. Grassmann
Ulrich Kelber, MdB
Rüdiger Kruse, MdB
Damian Ludewig
Jürgen Maier
Prof. Dr. Dirk Messner
Prof. Dr. Wolfgang Methling
Prof. Dr. Bernd Meyer
Lisa Paus, MdB
Prof. Dr. Dr. F.-J. Radermacher
Max Schön
Mag. Dr. Stephan Schulmeister
PD Dr. Ulrich Thielemann
Dr. Michael Thöne
Prof. Dr. E. U. von Weizsäcker
Prof. Dr. Angelika Zahrnt

**Betreff: Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
„Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Kraftfahrzeugsteuergesetzes“
- BT Drucksache 18/11234**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,
sehr geehrte Mitglieder des Finanzausschusses,

vielen Dank für die Einladung zur öffentlichen Anhörung und der Möglichkeit zur Stellungnahme. Unsere Position zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes entnehmen Sie bitte unserer beiliegenden Kurzanalyse, „Falsche Emissionswerte und ihre Auswirkungen auf die Kfz-Steuer“ (FÖS 2016).

Gerne stehe ich Ihnen als Sachverständiger im Finanzausschuss für Fragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Björn Klusmann
Geschäftsführer

KURZANALYSE

Falsche Emissionswerte und ihre Auswirkungen auf die Kfz-Steuer

Quantifizierung der Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer in Folge falscher CO₂- und NO_x-Angaben bei Pkw in Deutschland

Alexander Mahler, Matthias Runkel

ZUSAMMENFASSUNG

Die auf dem Prüfstand im Labor gemessenen Typprüfwerte zum Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO₂) und Stickstoffoxiden (NO_x) von Pkw wichen in den vergangenen Jahren immer gravierender von tatsächlich auf der Straße festgestellten Emissionen ab. Dies hat Auswirkungen auf Verbraucher_innen, Wettbewerb, Politik, Umwelt, Klima und Gesundheit.

Weniger beachtet sind die Auswirkungen auf die Kraftfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer) aufgrund der verfälschten Bemessungsgrundlage sowie zu Unrecht gewährter Steuerbefreiungen, die im Rahmen dieser Studie quantifiziert werden. Allein die Mindereinnahmen aufgrund nicht dem Realverbrauch auf der Straße entsprechender CO₂-Angaben in den Herstellerbescheinigungen werden für den Zeitraum 2010 bis 2015 auf rund 3,3 Mrd. Euro geschätzt. Es ist davon auszugehen, dass dieser Betrag in den kommenden Jahren deutlich und beschleunigt zunehmen wird, falls keine Gegenmaßnahmen eingeleitet werden sollten. Die Mindereinnahmen durch Steuerbefreiungen, die vermeintlich schadstoffarmen Fahrzeugen der Klasse Euro 6 aufgrund unzutreffender NO_x-Werte zu Unrecht gewährt wurden, belaufen sich auf etwa 10 bis 18 Mio. Euro.

INHALT

1	Einleitung: Die Problematik falscher Typprüfwerte	2
2	Ursachen und Dimension der Überschreitungen im realen Betrieb	2
3	Quantifizierung der Steuerausfälle aufgrund falscher CO ₂ -Werte	5
3.1	Daten und Methodik	5
3.2	Ergebnisse.....	7
4	Kfz-Steuerbefreiung von Euro-6-Diesel-Pkw	9
5	Fazit	10
	Literatur	11

1 Einleitung: Die Problematik falscher Typprüfwerte

Die Tatsache, dass Emissionen von Pkw (z. B. CO₂- und damit auch Verbrauchs- sowie NO_x- und Feinstaubwerte) im Realbetrieb von den im Testverfahren auf dem Prüfstand festgestellten Typprüfwerten abweichen, ist inzwischen allgemein bekannt. Geringe Abweichungen lassen sich nicht komplett vermeiden. Extreme Überschreitungen der Grenzwerte sind aus verschiedenen Gründen höchst bedenklich (siehe z. B. ICCT (2015a)):

- Verbraucher_innen werden durch unrealistische Verbrauchswerte getäuscht und in ihren Kaufentscheidungen beeinflusst. Die laufenden Kosten des Kraftstoffverbrauchs werden unterschätzt, umweltrelevante Fahrzeugeigenschaften geschönt. Verlässliche Herstellerangaben sind unverzichtbar, um Verbraucher_innen ein selbstbestimmtes Kaufverhalten zu ermöglichen.
- Falsche Angaben zu Emissionswerten untergraben die politischen Bemühungen der Bundesregierung bzw. der Gesellschaft insgesamt zum Schutz von Umwelt, Klima und Gesundheit; die durch CO₂-Grenzwerte und Abgasnorm geforderten technologischen Fortschritte werden umgangen.
- Gesundheits- und Umweltkosten des Pkw-Verkehrs werden verschleiert (insb. NO_x bei Diesel).
- Hersteller mit realistischeren Emissionsangaben erleiden einen Wettbewerbsnachteil ggü. Herstellern mit höheren Abweichungen.

Zudem haben nicht der Realität entsprechende Angaben **Auswirkungen auf die Höhe der Kfz-Steuer** und damit eine fiskalische Dimension: Zu niedrige Angaben zum CO₂-Ausstoß haben eine inkorrekte Bemessungsgrundlage der Steuer zur Folge und führten in den vergangenen Jahren zu Steuerausfällen in Milliardenhöhe.

Hinzu kamen in den Jahren 2011 bis 2013 gewährte **Kfz-Steuerbefreiungen für Diesel-Pkw** der Schadstoffklasse Euro 6. Wie sich inzwischen zeigt, liegen die tatsächlichen NO_x-Emissionen vieler dieser Fahrzeuge deutlich über den Euro 6-Grenzwerten. Dadurch wurden Steuervorteile in Millionenhöhe für Fahrzeuge gewährt, die die Anforderungen der Schadstoffklasse im Realbetrieb nicht einhalten. Das Ziel der Steuerbefreiung, den Kauf besonders schadstoffreduzierter Fahrzeuge zu begünstigen, wurde untergraben.

Eine möglichst genaue **Quantifizierung dieser Steuerausfälle** und der auf Basis falscher Grundannahmen gewährten Steuervergünstigungen ist Ziel dieser Studie. Die Abschätzung der Ausfälle für die auf CO₂ und Hubraum basierten Kfz-Steuer für Diesel- und Benzin-Pkw erfolgt über die Berechnung des Steueraufkommens in zwei Szenarien. Im ersten Szenario werden die Kfz-Steuereinnahmen für Pkw unter Verwendung der offiziellen Typprüfwerte für CO₂ berechnet. Im zweiten Szenario sind CO₂-Werte, die den realen Ausstoß im Betrieb widerspiegeln, Bemessungsgrundlage der Steuer. Es werden also nicht nur die teils illegalen Methoden der Hersteller zur Optimierung der Emissionen unter Testbedingungen, sondern auch die Unzulänglichkeiten der Typprüfwerte insgesamt berücksichtigt. Die Kurzanalyse beschränkt sich auf eine umweltökonomische Abschätzung der fiskalischen Dimension. Eine juristische Bewertung wird nicht vorgenommen.

2 Ursachen und Dimension der Überschreitungen im realen Betrieb

Ursachen

Für die Abweichungen von Emissionswerten im Realbetrieb gegenüber Typprüfwerten benennen Transport & Environment (2013) (T&E) drei Hauptgründe:

Erstens ist das aktuelle **Testverfahren nicht repräsentativ** für die tatsächliche Beanspruchung auf der Straße (siehe auch ICCT 2015b). Das Fahrverhalten sowie die äußeren Bedingungen (u.a. in Bezug auf Beschleunigung, Schaltverhalten, Geschwindigkeit und Bremsvorgänge sowie der motorfreundlichen Umgebungstemperatur) sind auf dem Prüfstand wenig realistisch. Auch sind laut T&E viele Technologien im Labor sehr viel kraftstoffsparender als im Realbetrieb. So steht das Fahrzeug im „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) beispielsweise ca. 20 % der Zeit, so dass der Vorteil einer Start-Stopp-Automatik besonders hoch ausfällt. Darüber hinaus werden die Fahrzeuge für den Test optimiert und sind ebenfalls

nicht repräsentativ. Unter anderem werden rollwiderstandsoptimierte, schmalere Reifen verwendet und über den empfohlenen Druck hinaus aufgepumpt; Teile des Fahrzeugs werden zugunsten der Aerodynamik abgeklebt; das Beladungsgewicht wird durch Entfernung nicht erforderlicher Teile minimiert (Deutsche Umwelthilfe 2013).

Zweitens werden **Pkw immer aufwendiger ausgestattet**, z. B. mit Klimaanlage, Navigations- und Mediasystemen oder Sitzheizungen. Diese und andere verbrauchssteigernde Systeme werden auf dem Prüfstand aber nicht eingeschaltet. Bei Verwendung im Realbetrieb sind Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß entsprechend signifikant höher als angegeben.

Drittens: Das **Testverfahren leidet unter Gesetzeslücken, laschen Vorschriften und Interpretationsfreiräumen**, welche die Automobilhersteller zunehmend auszunutzen wissen. Die Hersteller haben gelernt, die Fahrzeuge den Bedingungen im Labor mit teils legalen, teils illegalen und häufig fragwürdigen Methoden anzupassen. Viele moderne Fahrzeuge „wissen“ dank Zykluserkennung, ob sie auf dem Prüfstand oder der Straße sind und können die Motorsteuerung so anpassen, dass die Emissionen auf dem Prüfstand möglichst niedrig sind. Die rechtliche Grenze des Zulässigen ist dabei oft unklar. So haben beispielsweise Mitsubishi, Suzuki und Volkswagen die Anwendung illegaler Methoden zugegeben (Deutschlandfunk 2016; Wirtschaftswoche 2016). Unter anderem wurden Reifen übermäßig aufgepumpt, um den Rollwiderstand zu reduzieren oder Motorenöle manipuliert. In vielen Fällen ist die juristische Bewertung aber unklar und eine Verfolgung und Sanktionierung von Vergehen entsprechende schwierig.

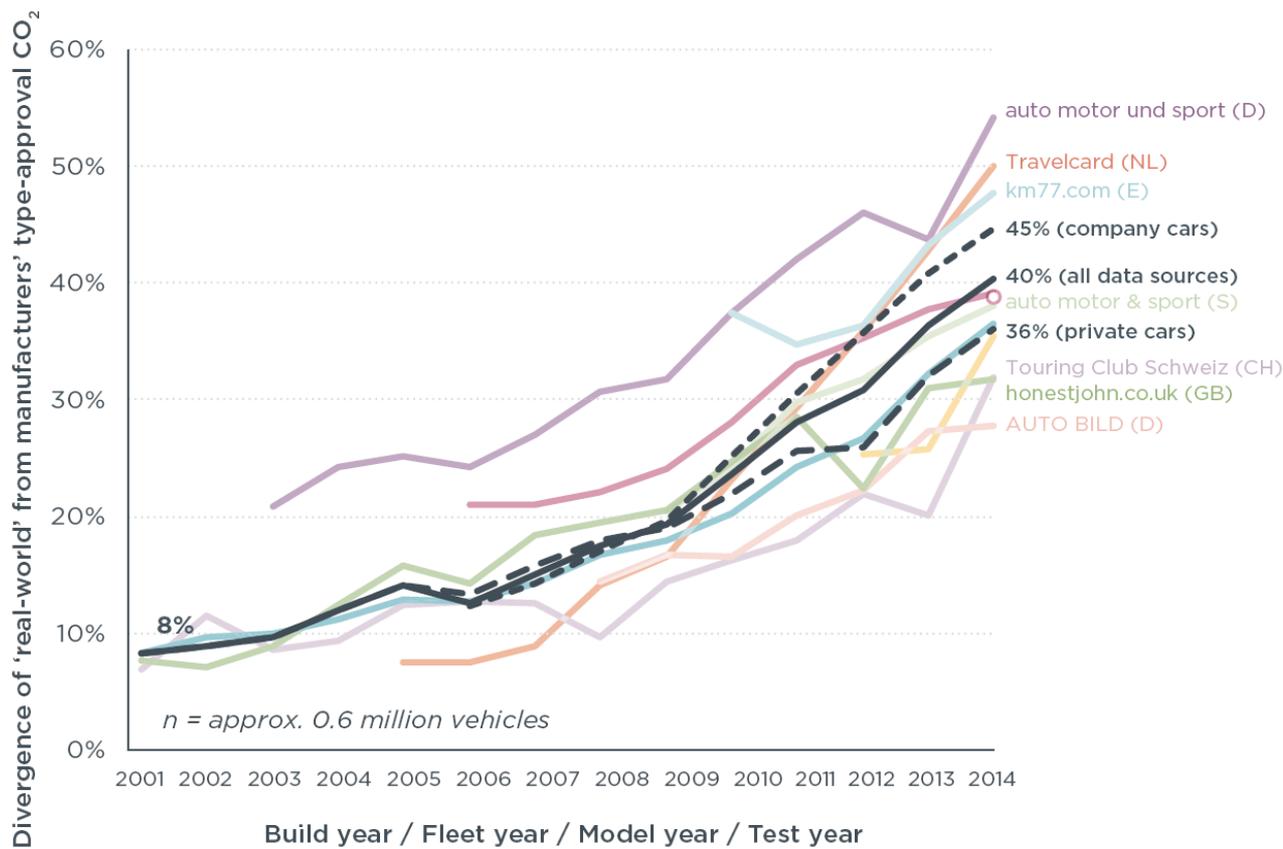
Dimension

Das Ausmaß der Abweichungen der Messwerte im realen Betrieb von den Typprüfwerten wurde mittlerweile in einer Vielzahl an Studien und Untersuchungen analysiert. Hierzu zählen insbesondere die Arbeiten des ICCT (2014, 2015), die Daten zu insgesamt 570.000 Fahrzeugen (durchschnittlich 50.000 pro Neuzulassungsjahr) von verschiedenen Plattformen und Portalen (z. B. Flottenmanagement, Leasingunternehmen, Verbraucher_innen, Vergleichstests) aus Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz und Spanien ausgewertet haben. Die Ergebnisse sind in Abbildung 1 zusammengefasst. Es zeigt sich, dass im Jahr 2001 die durchschnittliche Überschreitung der im Betrieb festgestellten CO₂-Emissionen gegenüber den Typprüfwerten der Fahrzeugtests auf dem Prüfstand noch bei rund 8 % lag. Über die Jahre hinweg hat diese Diskrepanz stark zugenommen und ein nicht mehr tolerierbares Niveau weit überschritten. In 2014 lagen die Überschreitungen bereits bei durchschnittlich 40 %. Dadurch wird das Ziel der europäischen Flottengrenzwerte für Pkw CO₂-Emissionen zu senken konterkariert.

Teil der Datengrundlage des ICCT sind unter anderem die Messergebnisse des Unternehmens Emissions Analytics, einem britischen Spezialisten für Abgastests. Das Unternehmen hat seit 2011 über 800 europäische Fahrzeuge (insgesamt über 1.200) der Schadstoffklassen Euro 5 und 6 getestet und eine Überschreitung der CO₂-Werte auf der Straße von durchschnittlich 30 % festgestellt (Emissions Analytics 2016a). Diese Ergebnisse wurden unter anderem auch in einer Anhörung vor dem Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlaments zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (EMIS) (Emissions Analytics 2016b) sowie dem Verkehrsausschuss des Unterhauses des Parlaments des Vereinigten Königreichs (House of Commons 2016) vorgestellt.

Regierungsberichte im Rahmen des Abgasskandals zeichnen ein ähnliches Bild. Im Auftrag des französischen Umweltministeriums (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer 2016) wurden 86 Fahrzeuge (davon 39 der Schadstoffklasse Euro 5 und 46 der Klasse Euro 6) bezüglich ihrer CO₂- und NO_x-Werte untersucht. Dabei wurde der NEFZ mit leichten Modifizierungen – um Abschaltvorrichtungen zu erkennen – sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße gefahren. Auf der Straße lagen die gemessenen CO₂-Werte im Durchschnitt aller Fahrzeuge 29 % über den Typprüfwerten. Die Abweichung liegt dabei für Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 mit 34 % deutlich über denen der älteren Fahrzeuge der Klasse Euro 5 (24 %). Die Messungen unterstützen damit in der Tendenz die Ergebnisse des ICCT (ICCT 2015a) sowohl in ihrer Höhe als auch in der zeitlichen Entwicklung.

Abbildung 1: Abbildung des (ICCT 2015a) zur Abweichung der tatsächlichen CO₂-Werte gegenüber den Typprüfwerten



Quelle: ICCT (2015a)

Ein Termin für die Veröffentlichung der Messergebnisse des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bezüglich der CO₂-Emissionen ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt. Klar ist jedoch, dass auch hier deutliche Überschreitungen festgestellt wurden und aktuell vertiefend geprüft werden.

In einem Feldversuch im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (Schmidt/Georges 2015) mit 17 Fahrzeugen wurden bereits im Zeitraum 2010 bis 2011 erhebliche Überschreitungen der CO₂- und Verbrauchswerte aufgedeckt. Während Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 den Herstellerangaben noch entsprachen oder diese sogar unterboten, überschritten vier von fünf Euro 5-Fahrzeugen diese deutlich (zwischen 7,7 und 12,9 %). Die Messungen wurden dabei im NEFZ auf dem Rollenprüfstand ohne Modifizierung durchgeführt und sollten die Bedingungen der Typgenehmigung abbilden. Auf der Straße, unter realistischeren Betriebsbedingungen wurden im Rahmen des Feldversuchs keine Tests vorgenommen.

In einer Zusammenarbeit zwischen der PSA Group (Peugeot, Citroën und DS) sowie den Organisationen Transport & Environment und France Nature Environment wurden zuletzt 30 Fahrzeuge der drei Fahrzeughersteller bezüglich ihres tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr getestet (Transport & Environment 2016). Die Messungen wurden gemäß des RDE-Verfahrens (Real Driving Emissions) der Europäischen Union im regulären Straßenverkehr mit portablen Emissionsmessgeräten (portable emissions measurement system, kurz PEMS) durchgeführt und von Bureau Veritas, einem Unternehmen im Bereich Konformitätsprüfung und Zertifizierung, verifiziert. Die Ergebnisse zeigen, dass der tatsächliche Kraftstoffverbrauch der 30 Fahrzeuge zwischen 31 % und 67 % (durchschnittlich 46 %) über den von den Herstellern angegebenen Werten liegen. Weil Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß direkt proportional miteinander zusammenhängen, gelten die Ergebnisse auch für letzteres.

3 Quantifizierung der Steuerausfälle aufgrund falscher CO₂-Werte

3.1 Daten und Methodik

Um die Höhe der Ausfälle bei der Kfz-Steuer aufgrund der im Realbetrieb deutlich abweichenden Emissionswerte zu quantifizieren, werden in einem Modell die theoretischen Kfz-Steuereinnahmen zunächst mit den CO₂-Typprüfwerten und dann mit den tatsächlich gemessenen Emissionswerten als Steuerbemessungsgrundlage quantifiziert. Die Differenz beider Berechnungen ist eine Abschätzung der Steuerausfälle aufgrund der unzulänglichen Laborwerte gegenüber den Werten im Straßenbetrieb. Es werden also nicht nur fragwürdige Optimierungsmethoden der Hersteller berücksichtigt, sondern alle Unzulänglichkeiten des Prüfverfahrens gegenüber dem Realbetrieb.

Grundlage für die Berechnungen bilden die Neuzulassungsdaten für Pkw der Europäischen Umweltagentur (EEA 2016) für den Zeitraum 2010 bis 2015. Enthalten sind alle Fahrzeuge der Klassen M1 und M1G. Das umfasst Pkw mit bis zu 8 Sitzplätzen (plus Fahrersitz), Geländewagen sowie Wohnmobile.

Die Kfz-Steuer wurde zum 1. Juli 2009 grundlegend reformiert. Zum einen wurde die Ertragshoheit von den Ländern auf den Bund übertragen. Zum anderen wurde eine CO₂-Komponente in die Berechnung der Steuer für Pkw eingeführt. Für Pkw, die seit dem 1.7.2009 neu zugelassen wurden, bemisst sich die Steuer nun nach Hubraum und CO₂-Ausstoß. Für ältere Pkw berechnet sich die Höhe der Steuer weiterhin nach Hubraum, differenziert nach Schadstoffklasse und Motor (Diesel oder Otto).

Für die Zwecke dieser Studie ist lediglich die Betrachtung der neuen CO₂-Komponente relevant, da nur die Abweichungen der CO₂-Werte betrachtet werden. Die CO₂-Komponente bemisst sich mit 2 Euro je g CO₂/km oberhalb der zum Datum der Erstzulassung gültigen Freigrenze. Diese Freigrenze betrug bis zum 31. Dezember 2011 120 g CO₂/km, danach bis zum Ende des Jahres 2013 110 g CO₂/km und seither 95 g CO₂/km. Maßgeblich für die Feststellung der zu zahlenden Kfz-Steuer sind dabei die auf dem Prüfstand festgestellten Emissionswerte im Rahmen des NEFZ.

Die Neuzulassungsdaten der EEA geben Auskunft über wesentliche Spezifikationen und Fahrzeugeigenschaften jeder Neuzulassung seit dem 1. Januar 2010. Sie erlauben es daher mit den Angaben zu Hubraum und CO₂-Ausstoß die theoretischen Kfz-Steuereinnahmen aller seit 2010 zugelassenen Pkw in Deutschland mittels Bottom-up-Ansatz zu berechnen. Ältere Fahrzeuge (Erstzulassung bis 30. Juni 2009) werden nicht berücksichtigt, da sich die Kfz-Steuer für sie noch ohne CO₂-Komponente berechnet. Für Neuzulassungen des zweiten Halbjahres 2009 liegen keine Daten der EEA vor. Rund 1,7 Mio. Fahrzeuge werden somit in den Berechnungen vernachlässigt, was die ermittelten Steuermindereinnahmen der Studie verringert.

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Erdgas, Flüssiggas, Elektro, Hybrid) werden in den Berechnungen ebenfalls nicht berücksichtigt. Zum einen existiert keine ausreichende Datengrundlage zu eventuellen systematischen Abweichungen der Messergebnisse.¹ Zum anderen ist der Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben am deutschen Fahrzeugbestand mit 1,6 % (KBA 2016a) noch sehr gering und für die Kfz-Steuereinnahmen kaum von Bedeutung.

Die wichtigsten Kennzahlen des Datensatzes wurden in Tabelle 1 aggregiert zusammengefasst. Die Anzahl der neuzugelassenen Pkw stieg im Zeitraum zwischen 2010 bis 2015 von 2,87 auf 3,18 Millionen. Der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuzulassungen nahm deutlich zu – von 41,7 % auf 47,7 %. Gleichzeitig sank der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der Neuzulassungsjahrgänge gemäß Typprüfung von 151,1 auf 128,4 g CO₂/km. Vor allem alternative Antriebe (unter ‚Sonstige‘ zusammengefasst) legten diesbezüglich zu. Aufgrund der geringen Neuzulassungszahlen fallen sie aber kaum ins Gewicht.

¹ Vereinzelt Gutachten deuten jedoch auf hohe Überschreitungen bei Plug-In Hybriden hin (siehe z. B. Kadijk et al. 2015). Der sehr hohe elektrische Fahranteil auf dem Prüfstand ist ein Grund für niedrige theoretische Emissionswerte, die im realen Fahrbetrieb oft nicht erreicht werden können (ICCT 2015b).

Tabelle 1: Zusammenfassung wichtiger Kennzahlen

Jahr	Anzahl Neuzulassungen	Anteil	Ø CO ₂ -Ausstoß (Typprüfwert)
2010	2.873.269		151,1
Diesel	1.197.666	41,7%	152,6
Benzin	1.664.562	57,9%	150,1
Sonstige	11.041	0,4%	146,6
2011	2.932.608		145,6
Diesel	1.375.331	46,9%	146,4
Benzin	1.544.917	52,7%	145,0
Sonstige	12.360	0,4%	131,5
2012	3.063.186		141,5
Diesel	1.466.774	47,9%	142,6
Benzin	1.575.602	51,4%	140,9
Sonstige	20.810	0,7%	112,2
2013	2.930.677		136,1
Diesel	1.381.532	47,1%	137,9
Benzin	1.528.053	52,1%	135,2
Sonstige	21.092	0,7%	79,0
2014	3.013.691		132,5
Diesel	1.429.027	47,4%	134,4
Benzin	1.557.364	51,7%	132,0
Sonstige	27.300	0,9%	64,7
2015	3.178.448		128,4
Diesel	1.514.911	47,7%	129,4
Benzin	1.630.171	51,3%	129,1
Sonstige	33.366	1,0%	47,9
Gesamt	17.991.879		139,0

Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage der Daten des EEA (2016)

In einer zweiten Berechnung werden die im Datensatz der EEA angegebenen CO₂-Werte gemäß den Ergebnissen des ICCT (2015a) angepasst, um einen realistischeren CO₂-Wert für den Betrieb auf der Straße zu erhalten. Mit diesen neuen Werten werden die theoretischen Kfz-Steuereinnahmen erneut berechnet. Die Differenz beider Berechnungen ist eine Abschätzung der Steuermindereinnahmen aufgrund von falschen bzw. nicht sachgemäßen Messwerten.

Die Ergebnisse des ICCT (vgl. Abbildung 1, S. 4) basieren auf einer breiten Datenmenge (rund 570.000 Fahrzeuge) und sind daher als repräsentativ einzustufen. Die Ergebnisse stimmen mit den Ergebnissen weiterer Studien und offiziellen Untersuchungen weitestgehend überein. Im Gegensatz zu den anderen in Kapitel 2 beschriebenen Untersuchungen bieten die Daten des ICCT die für die Berechnungen nötige zeitliche Auflösung und Breite an betrachteten Fahrzeugen.

Bei der Anpassung der CO₂-Werte wird berücksichtigt, dass Abweichungen zwischen im Labor festgestellten Typprüfwerten und tatsächlichem Ausstoß auf der Straße nicht vollständig vermeidbar sind. Es werden pauschal 10 Prozentpunkte von den vom ICCT ermittelten Werten (vgl. Abbildung 1, S. 4) als Toleranz abgezogen, um der fehlenden Reproduzierbarkeit des Straßenverkehrs und individuellen Fahrverhaltens im Labor gerecht zu werden. Der Abzug erscheint aus mehreren Gründen plausibel und in der Höhe angemessen. Die Daten des ICCT zeigen, dass Abweichungen von bis zu 10 % auch schon zu Beginn des Jahrtausends die Norm darstellten. Darüber hinaus werden aufgrund eines Urteils des Bundesgerichtshofs vom

18. Juni 1997 (VIII ZR 52/96) häufig 10 % als tolerierbare Grenze für Abweichungen beim tatsächlich gemessenen Kraftstoffverbrauch von den Herstellerangaben angesehen. Da Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß direkt proportional zusammenhängen, ist dieser Wert auch auf den CO₂-Ausstoß übertragbar. Auf dem Prüfstand selbst sind Abweichungen von bis zu 4 % zulässig (Schmidt/Georges 2015).

Für die Jahre 2010 bis 2014 wird somit von Überschreitungen von 15,5 %, 19,0 %, 22,0 %, 26,5 % und 30,0 % ausgegangen. Für das Jahr 2015 nehmen wir aufgrund des weiter zunehmenden Euro 6-Anteils in den Neuzulassungen (26 % in 2014, 72 % in 2015 laut (KBA 2016b) eine Trendfortschreibung an und gehen daher von 33,6 % aus.

Es wird ebenfalls berücksichtigt, dass ein Teil aller Neuzulassungen (NZ) noch im gleichen Jahr oder in den Jahren darauf abgemeldet (und wieder angemeldet) werden kann und für einige Zeiträume keine Kfz-Steuer für diese Fahrzeuge zu zahlen ist. Die öffentlich zugänglichen Daten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA 2016c) geben Aufschluss darüber. Tabelle 2 zeigt, dass 91,4 % aller Neuzulassungen des Jahres 2010 auch zum 1. Januar 2011 noch immer im Bestand vorhanden waren. Im Bestand 2016 existieren immerhin noch 87,2 % aller Neuzulassungen des Jahres 2010 (KBA 2016c). Die berechneten jährlichen Kfz-Steuereinnahmen werden gemäß diesen Werten vermindert.

Tabelle 2: Anteil der Neuzulassungen (NZ) der Jahrgänge 2010 bis 2015 am Bestand der Jahre 2011 bis 2016 (jeweils zum 1. Januar)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
NZ-Jahrgang						
2010	91,4%	92,3%	93,5%	89,0%	84,2%	87,2%
2011	.	91,1%	93,1%	94,7%	89,9%	89,2%
2012	.	.	90,7%	93,2%	94,9%	89,7%
2013	.	.	.	91,0%	92,9%	94,5%
2014	.	.	.	.	91,0%	93,4%
2015	.	.	.	.	.	90,8%

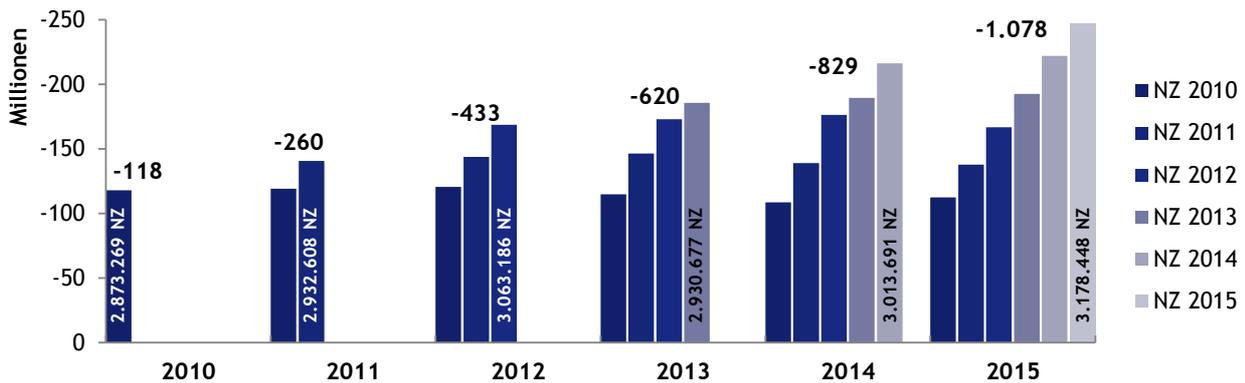
Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage (KBA 2016c)

3.2 Ergebnisse

Die Mindereinnahmen der Kfz-Steuer aufgrund geschönter CO₂-Werte nehmen jedes Jahr mit jedem neuen Neuzulassungsjahrgang deutlich zu und betragen **im Zeitraum 2010 bis 2015 kumuliert 3,3 Mrd. Euro**. Davon fielen allein im Jahr 2015 rund 1,08 Mrd. Euro an (vgl. Abbildung 2, Abbildung 3 und Tabelle 3). Gemessen am Gesamtaufkommen der Kfz-Steuer (8,8 Mrd. Euro in 2015) sind das über 12 %.

Abbildung 2 verdeutlicht, dass in Zukunft mit erheblich höheren und weiter steigenden Ausfällen zu rechnen ist, sollten die Rahmenbedingungen der Typprüfverfahren nicht angepasst werden. Zum einen steigt die Diskrepanz zwischen Typprüfwerten und dem tatsächlichen CO₂-Ausstoß tendenziell weiter an (ICCT 2015b). Zum anderen nimmt die Anzahl der betroffenen Kfz-steuerpflichtigen Fahrzeuge mit jedem Neuzulassungsjahrgang zu.

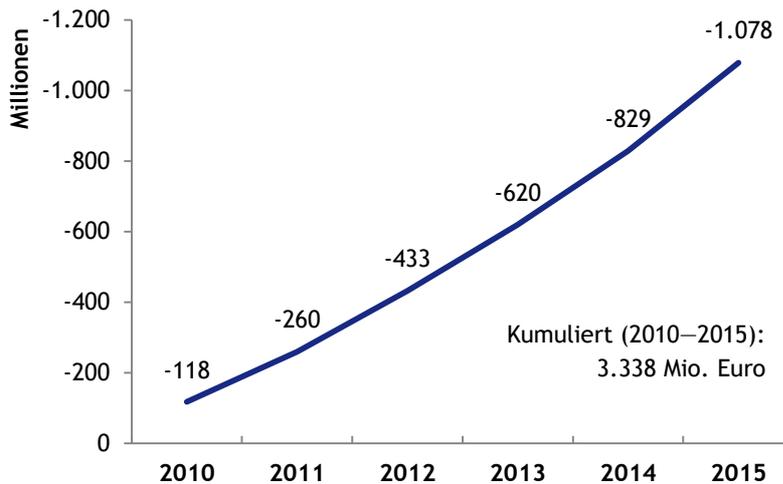
Abbildung 2: Steuerausfälle bei der Kfz-Steuer nach Neuzulassungsjahrgängen und Jahr, in Mio. Euro



Quelle: eigene Berechnungen mit Daten von (EEA 2016; ICCT 2015a; KBA 2016c)

Die in Abbildung 2 nach Neuzulassungsjahrgängen differenzierten Werte sind in der folgenden Abbildung 3 pro Jahr summiert dargestellt. Die Linie folgt einem sich beschleunigenden Trend, da der absolute Zuwachs an Steuerausfällen aufgrund der zuvor erwähnten Entwicklungen jährlich zunimmt. Über den Zeitraum von 2010 bis 2015 betragen die Kfz-Steuerausfälle kumuliert 3.338 Mio. Euro.

Abbildung 3: Jährliche Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer, in Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 3 gibt die in Abbildung 2 und Abbildung 3 graphisch dargestellten Werte numerisch wieder. So betrug beispielsweise in 2011 die Differenz der theoretischen Kfz-Steuereinnahmen auf Grundlage der Typprüfwerte gegenüber den Berechnungen mit realistischeren CO₂-Werten 259,7 Mio. Euro. Davon entfielen 140,7 Mio. Euro auf die Neuzulassungen des Jahres 2011 und 119 Mio. Euro auf das Jahr 2010.

Die Steuerausfälle des jeweils aktuellsten Neuzulassungsjahrgangs stiegen jährlich: von 117 Mio. Euro in 2010 auf 247,1 Mio. Euro in 2015. Einerseits ist dies auf die rasant steigende Diskrepanz zwischen Typprüfwerten und tatsächlichem CO₂-Ausstoß zurückzuführen (vgl. Abbildung 1, S. 4). Andererseits legten im selben Zeitraum auch die Neuzulassungszahlen deutlich zu (+10,6 %, vgl. Tabelle 1, S. 6).

Tabelle 3: Mindereinnahmen der Kfz-Steuer nach Jahr und Neuzulassungsjahrgang, in Mio. Euro

		2010	2011	2012	2013	2014	2015
NZ-Jahrgang	2010	-117,9	-119,0	-120,6	-114,8	-108,6	-112,5
	2011	.	-140,7	-143,7	-146,3	-138,9	-137,7
	2012	.	.	-168,5	-173,0	-176,2	-166,6
	2013	.	.	.	-185,5	-189,4	-192,5
	2014	.	.	.	.	-216,3	-222,0
	2015	.	.	.	.	.	-247,1
Summe p.a.		-117,9	-259,7	-432,8	-619,6	-829,3	-1.078,5
kumuliert		-117,9	-377,6	-810,4	-1.430,1	-2.259,3	-3.337,8

Quelle: eigene Berechnungen mit Daten von EEA (2016), ICCT (2015a) und KBA (2016b)

4 Kfz-Steuerbefreiung von Euro-6-Diesel-Pkw

Neben den hohen Steuerausfällen aufgrund geschönter CO₂-Werte haben auch unzutreffende Angaben zum NO_x-Ausstoß zu Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer geführt. Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro 6 erhielten von 2011 bis 2013 eine Kfz-Steuerbefreiung in Höhe von insgesamt 150 Euro (BMF 2013). Viele der Fahrzeuge wären unter Berücksichtigung des tatsächlichen NO_x-Ausstoßes nicht förderwürdig gewesen.

Laut Kraftfahrtbundesamt (KBA 2016b) wurden in den Jahren 2011, 2012 und 2013 insgesamt 126.642 Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro 6 neuzugelassen. Bei einer Förderhöhe von 150 Euro je Fahrzeug entspricht dies einem theoretischen Fördervolumen von insgesamt rund 19 Mio. Euro (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Anzahl der Neuzulassungen (NZ) von Diesel-Pkw und Fördervolumen, 2011 bis 2013

	2011	2012	2013	Summe
Anzahl NZ Diesel-Pkw (gesamt)	3.173.634	3.082.504	2.952.431	
Anzahl NZ Diesel-Pkw (Euro 6)	9.363	28.816	88.463	126.642
Fördervolumen (in Euro)	1.404.450	4.322.400	13.269.450	18.996.300

Quelle: KBA (2016)

Ein Großteil der finanziell geförderten Fahrzeuge hält den Euro 6-Grenzwert für NO_x von 80 mg/km auf der Straße nicht ein. In den Überprüfungen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ (BMVi 2016) konnten von 30 geprüften Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro 6 zwar alle Fahrzeuge auf dem Prüfstand den Grenzwert (gemäß NEFZ) einhalten. Bei der Messung auf der Straße (ebenfalls NEFZ) wiesen jedoch 23 Fahrzeuge erhöhte Messwerte auf. Bei 21 Fahrzeugen (70 %) wurden Werte von über 100 mg/km gemessen. Im Durchschnitt wurde der Grenzwert um das 4,6-fache überschritten. Bei RDE-Fahrten, also gemäß dem zukünftigen EU-Prüfverfahren, fielen die Ergebnisse noch deutlich schlechter aus.

Die Testergebnisse einer Untersuchungskommission im Auftrag des französischen Umweltministeriums (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer 2016) ergeben ein ähnliches Bild. Unter den 85 geprüften Diesel-Pkw befanden sich 45 der Schadstoffklasse Euro 6. Bereits bei leichten Abwandlungen des Testzyklus (NEFZ) auf dem Rollenprüfstand konnten mehr als 40 % der Euro 6-Fahrzeuge den Grenzwert nicht mehr einhalten. Bei NEFZ-Fahrten auf der Straße überschritten etwa 95 % der Fahrzeuge 80 mg/km und immer noch 90 % einen Wert von 100 mg/km.

Das britische Verkehrsministerium ließ 38 Dieselfahrzeuge, darunter 19 der Schadstoffklasse Euro 6, bezüglich ihrer NO_x-Emissionen im Labor und auf der Straße testen (Great Britain/Department for Transport 2016). Bei einer Straßenfahrt, ähnlich dem RDE-Zyklus, konnte kein Fahrzeug der Klasse Euro 6 den

Grenzwert von 80 mg/km einhalten. Durchschnittlich wurde der Wert sowohl von Euro 5 als auch Euro 6 um mehr als das Sechsfache überschritten.

Man kann unterstellen, dass die Testergebnisse der britischen, deutschen und französischen Untersuchungen (weitgehend) repräsentativ für die gesamte Flotte an Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro 6 sind. Weit mehr als die Hälfte des Fördervolumens wäre damit zu Unrecht gewährt worden. Die Schadenshöhe bewegt sich in diesem Fall in einem Rahmen von mindestens **10 bis etwa 18 Mio. Euro**. Eine genauere Bezifferung ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Testergebnisse nicht sinnvoll.

5 Fazit

Auf dem Prüfstand festgestellte Typprüfwerte zum CO₂-Ausstoß von Pkw weichen erheblich von den tatsächlichen Werten im Realbetrieb auf der Straße ab. Innerhalb von nur zehn Jahren vervierfachte sich die Diskrepanz von durchschnittlich rund 10 % auf 40 %. In Einzelfällen wurden Überschreitungen von bis zu 67 % festgestellt. Ähnliches gilt für NO_x-Typprüfwerte von Diesel-Pkw. Die große Mehrheit aller nachgeprüften Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5 und 6 überschreitet die vorgegeben Grenzwerte um ein Vielfaches: In den offiziellen Untersuchungen in Deutschland, Frankreich und Großbritannien wurden die Grenzwerte durchschnittlich um das 4,5- bis 6-fache überschritten. In einigen Extremfällen lag der Multiplikator bei über 15.

Neben den Auswirkungen auf Verbraucher_innen, Wettbewerb, Politik, Umwelt, Klima und Gesundheit führen die falschen Angaben in Deutschland zu erheblichen Mindereinnahmen in der Kfz-Steuer. Für den Zeitraum 2010 bis 2015 wurden diese im Rahmen dieser Studie mit rund 3,3 Mrd. Euro beziffert. Allein im Jahr 2015 betrug der Fehlbetrag aufgrund zu niedrig angegebener CO₂-Werte 1,08 Mrd. Euro. Das entspricht in etwa 12 % des jährlichen Gesamtaufkommens der Steuer. Ohne Gegenmaßnahmen werden diese Ausfälle zukünftig noch schneller ansteigen als in den letzten Jahren. Einerseits nahm die Diskrepanz zwischen Typprüfwerten und tatsächlichem CO₂-Ausstoß in den vergangenen Jahren konstant zu. Andererseits steigen auch die Neuzulassungszahlen tendenziell, so dass im Pkw-Bestand ein immer größerer Anteil an Fahrzeugen betroffen ist.

Falsche NO_x-Werte führten darüber hinaus in den Jahren 2011 bis 2013 zu Mindereinnahmen in Höhe von rund 10 bis 18 Mio. Euro. Ein Großteil der in diesem Zeitraum finanziell geförderten Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro 6 hielt den geltenden Grenzwert im Realbetrieb nicht ein. Die einmalige Kfz-Steuerbefreiung von 150 Euro je Fahrzeug war daher in vielen Fällen vermutlich nicht gerechtfertigt. Das ist kritisch, weil gerade der Ausstoß von Stickoxiden in einer Bilanzierung der externen Kosten einen erheblichen Nachteil der Dieseltechnologie gegenüber Fahrzeugen mit Ottomotoren oder alternativen Antrieben darstellt (FÖS/IKEM 2016). In diesem Zusammenhang muss vor allem auch die Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren mit einem Gesamtvolumen von 7,8 Mrd. Euro pro Jahr genannt werden (Umweltbundesamt 2016).

Die durchgeführte Quantifizierung der Steuerausfälle ist keine Abschätzung juristischer Ansprüche auf mögliche Nachbesteuerung. Ein Großteil der Steuerausfälle ist auf derzeit legale Tricks zurückzuführen, die lediglich die Unzulänglichkeiten des Prüfverfahrens ausnutzen. Juristische Konsequenzen (z. B. Nachbesteuerung) müssten daher im Einzelfall geprüft werden. Tatsächlich sind die Unzulänglichkeiten der angewandten Testverfahren seit längerem bekannt. Die Steuerausfälle sind also auch auf Untätigkeit seitens der Regierung und ihrer Behörden zurückzuführen.

Hinsichtlich der Ziele der Bundesregierung in den Bereichen Klima, Umwelt und Gesundheit ist eine reale Senkung des Ausstoßes von CO₂ und NO_x notwendig. Die dazu eingesetzten Instrumente (Kfz-Steuer, Flottengrenzwerte, Abgasnorm) bedürfen realistische Emissionswerte, die ein realitätsnahes Testverfahren sowie bessere Kontrollmechanismen und Sanktionierung voraussetzen.

LITERATUR

- BMF (2013): Monatsbericht – Geschäftsstatistik Kraftfahrzeugsteuer. Abrufbar unter: <http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Monatsberichte/2013/03/Inhalte/Kapitel-4-Analysen/4-3-geschaeftsstatistik-kraftfahrzeugsteuer.html>. Letzter Zugriff am: 6.10.2016.
- BMVi (2016): Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“. Abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.html>. Letzter Zugriff am: 6.10.2016.
- Deutsche Umwelthilfe (2013): Die Tricks der Autohersteller. Abrufbar unter: http://www.duh.de/uploads/tx_duhdownloads/Hintergrund_MehrverbrauchPKW.pdf. Letzter Zugriff am: 19.10.2016.
- Deutschlandfunk (2016): Gefälschte Verbrauchswerte - Mitsubishi gesteht Manipulationen bei Kleinwagen. Abrufbar unter: http://www.deutschlandfunk.de/gefaelschte-verbrauchswerte-mitsubishi-gesteht.1818.de.html?dram:article_id=351902. Letzter Zugriff am: 27.10.2016.
- EEA (2016): Monitoring of CO2 emissions from passenger cars - Regulation 443/2009. Abrufbar unter: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-10>. Letzter Zugriff am: 6.10.2016.
- Emissions Analytics (2016a): EMIS enquiry: opening presentation. Abrufbar unter: <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upload/28080269-2952-4ea1-9e8a-eaefd0b36bf2/2016.06.20-Mr%20Molden,%20Emissions%20Analytics,%20Presentation.pdf>. Letzter Zugriff am: 13.10.2016.
- Emissions Analytics (2016b): EMIS hearing, 20 June 2016. Questions to Emissions Analytics. Abrufbar unter: http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/EMIS/DV/2016/06-20/EMIS_questions_EmissionsAnalytics_responses_EN.pdf. Letzter Zugriff am: 13.10.2016.
- FÖS, IKEM (2016): Umweltwirkungen von Diesel im Vergleich zu anderen Kraftstoffen. Bewertung der externen Kosten der Dieseltechnologie im Vergleich zu anderen Kraftstoffen und Antrieben. Abrufbar unter: www.foes.de/pdf/2016_05_Umweltwirkung%20Diesel.pdf. Letzter Zugriff am: 29.6.2016.
- Great Britain, Department for Transport (2016): Vehicle emissions testing programme. Abrufbar unter: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/548148/vehicle-emissions-testing-programme-web.pdf. Letzter Zugriff am: 31.10.2016.
- House of Commons (2016): Volkswagen emissions scandal and vehicle type approval. Third Report of Session 2016-17. Abrufbar unter: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201617/cmselect/cmtrans/69/69.pdf>. Letzter Zugriff am: 13.10.2016.
- ICCT (2014): From Laboratory to Road. A 2014 update of official and “real-world” fuel consumption and CO2 values for passenger cars in Europe. Abrufbar unter: http://www.theicct.org/sites/default/files/ICCT_LaboratoryToRoad_2014_Report_German.pdf. Letzter Zugriff am: 23.3.2016.
- ICCT (2015a): From Laboratory to Road. A 2015 update of official and “real-world” fuel consumption and CO2 values for passenger cars in Europe. Abrufbar unter: http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_LaboratoryToRoad_2015_Report_English.pdf. Letzter Zugriff am: 29.4.2016.
- ICCT (2015b): Quantifying the impact of real-world driving on total CO2 emissions from UK cars and vans. Abrufbar unter: <https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2015/09/Impact-of-real-world-driving-emissions-for-UK-cars-and-vans.pdf>. Letzter Zugriff am: 14.10.2016.
- Kadijk, G., Buskermolen, E., Spreen, J. (2015): Emission performance of a diesel plug-in hybrid vehicle. In: TNO report. Nr. R10858 v1. Abrufbar unter:

<http://publications.tno.nl/publication/34617061/TXv24y/TNO-2015-R10858.pdf>. Letzter Zugriff am: 3.3.2016.

KBA (2016a): Bestand an Pkw am 1. Januar 2016 nach ausgewählten Kraftstoffarten. Abrufbar unter: http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2016_b_umwelt_dusl.html?nn=663524. Letzter Zugriff am: 6.10.2016.

KBA (2016b): Fahrzeugzulassungen (FZ) Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen Jahr 2015. Abrufbar unter: http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2015/fz14_2015_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3. Letzter Zugriff am: 6.10.2016.

KBA (2016c): Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Fahrzeugalter. Abrufbar unter: http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2016/fz15_2016_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=2. Letzter Zugriff am: 6.10.2016.

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (2016): Rapport final de la commission indépendante mise en place par la Ministre Ségolène Royal après la révélation de l'affaire Volkswagen. Contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 mené sur 86 véhicules. Abrufbar unter: http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Commission_independante.pdf. Letzter Zugriff am: 6.10.2016.

Schmidt, H., Georges, M. (2015): Abgasverhalten von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen: Feldüberwachung. Bremen.

Transport & Environment (2013): Mind the Gap! Why official car fuel economy figures don't match up to reality. Abrufbar unter: [mind the gap 2013](http://www.transportenvironment.org/press/mind-the-gap-2013). Letzter Zugriff am: 19.10.2016.

Transport & Environment (2016): Real-world fuel consumption data for 30 Peugeot, Citroën and DS cars published. Abrufbar unter: <https://www.transportenvironment.org/press/real-world-fuel-consumption-data-30-peugeot-citro%C3%ABn-and-ds-cars-published>. Letzter Zugriff am: 13.10.2016.

Umweltbundesamt (2016): Schwerpunkte 2016. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/schwerpunkte-2016>. Letzter Zugriff am: 8.11.2016.

Wirtschaftswoche (2016): CO2-Abgastests - Ein noch größerer Skandal bahnt sich an. Abrufbar unter: <http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/co2-abgastests-ein-noch-groesserer-skandal-bahnt-sich-an/13619984.html>. Letzter Zugriff am: 27.10.2016.

Stellungnahme zu dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (BT-Drucks. 18/11234)

Prof. Dr. Frank Hechtner (Freie Universität Berlin)

1. Zu dem Gesetzentwurf

Wesentlicher Regelungsgehalt des Gesetzentwurfes ist es, eine einheitliche Ermittlung der Kohlenstoffdioxidemission hinsichtlich der Bemessung der KraftSt sicherzustellen. Die EU-Kommission verfolgt derzeit das Ziel, die Verordnung 715/2007 dahingehend zu verändern, dass für die Bestimmung der Auspuffemissionen einschließlich Prüfzyklen auf das neue Messverfahren Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) umgestellt wird. Diese Änderung hat unmittelbare Auswirkung auf die Bestimmung der KraftSt, da nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b KraftStG die Bemessungsgrundlage in Teilen auch von der Schadstoffemission und dem Ausstoß von Kohlenstoffdioxid CO₂ abhängt. Die Bestimmung des CO₂-Wertes erfolgt grundsätzlich nach der Einordnung der Zulassungsbehörden, so dass die Zulassungsbescheinigung Grundlagenbescheid für die Festsetzung der KraftSt ist. Im Zuge der Steuererhebung – auch anhand der Kohlenstoffdioxidemission – wird somit die fachliche Beurteilung über die Emissionshöhe von den zuständigen Behörden übernommen.

Nach dem bisherigen Entwurf der EU-Kommission einer Änderungsverordnung (Artikel 15, Übergangsbestimmungen) ist davon auszugehen, dass Hersteller Übergangsvorschriften in Anspruch nehmen können, wonach bereits vor einer verbindlichen Anwendung für erstmalige Zulassungen ab dem 01.09.2018 das neue WLTP-Verfahren angewandt werden kann. Dies wiederum würde dazu führen, dass diese Anwendung des neuen WLTP-Verfahrens vor dem 01.09.2018 bereits Auswirkungen auf die Bestimmung der KraftSt hätte, da in § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b KraftStG bereits gegenwärtig ein dynamischer Verweis auf die jeweils aktuelle Fassung der Verordnung enthalten ist. Im Ergebnis entstünde damit eine heterogene Anwendung der beiden Verfahren WLTP und NEFZ im Zuge der KraftSt-Erhebung. Überdies stünde die Bemessungsgrundlage für die KraftSt zugleich innerhalb des Übergangszeitraums teilweise „im Belieben“ der Hersteller.

Zur Lösung dieser Problematik sieht § 18 Abs. 5 KraftStG vor, dass hinsichtlich der Anwendung von § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b KraftStG bei erstmaliger Zulassung vor dem 01.09.2018 auf die bisherige Fassung der Verordnung 715/2007 abgestellt wird, mithin also der dynamische Verweis auf die jeweils aktuelle Fassung der Verordnung nicht mehr enthalten ist. Damit wird bis zum 01.09.2018 noch auf das bisherige NEFZ-Verfahren abgestellt.

Dieses Vorgehen erscheint sachgerecht und sollte in dieser Form auch umgesetzt werden. Es wird hiermit sichergestellt, dass die Erhebung der KraftSt auf einem einheitlichen Verfahren hinsichtlich der Feststellung der Bemessungsgrundlage beruht und damit im Ergebnis die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sichergestellt wird. Im Übrigen besteht für erstmalige Zulassungen vor dem 01.09.2018 hinsichtlich der Anwendung des Messverfahrens damit zugleich auch ein Vertrauensschutz.

2. Zu den fiskalischen Effekten

Nach dem Gesetzentwurf sind keine haushalterischen Auswirkungen aus dem Gesetz zu erwarten. Demgegenüber fand sich im Referentenentwurf noch die Angabe einer vollen Jahreswirkung von 85 Mio. €, im Jahr 2022 von 435 Mio. €. Da bereits die aktuelle Fassung des KraftStG jeweils dynamisch auf die aktuelle Fassung der jeweiligen Verordnung verweist (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b KraftStG), können sich aus dem vorliegenden Gesetz keine haushalterischen Effekte ergeben, die ausschließlich diesem kausal zuzurechnen sind.

Inwieweit zukünftig sich das Steueraufkommen aus der KraftSt infolge der veränderten Messmethode verändern wird, hängt maßgeblich davon ab, ob die neue Messmethode tendenziell zu höheren Kohlendioxidemissionen je Kilometer führt. Diesbezüglich liegen derzeit m.E. keine empirischen Erkenntnisse vor. Da das neue Verfahren WLTP einen deutlich abweichenden Zyklus von dem bisherigen Verfahren NEFZ darstellt, insbesondere Teile der Sonderausstattung, eine längere Fahrstrecke und höhere Geschwindigkeiten berücksichtigt werden, kann allerdings auch nicht ausgeschlossen werden, dass die typisierende Kohlendioxidemissionen je Kilometer zukünftig gegenüber dem Verfahren NEFZ für einen und denselben Personenkraftwagen steigt. Allerdings ist auch nicht auszuschließen, dass Fallkonstellationen vorliegen, in denen nach dem neuen Verfahren eine geringere Emission gemessen wird. Beides wiederum kann sich in einer veränderten KraftSt niederschlagen.

Durch das Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze wurde eine Umstellung der Bemessungsgrundlage der KraftSt von Hubraum und Schadstoffemissionen auf den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid bewirkt. Der erkennbare Wille des Gesetzgebers war es somit, dass sich der (realitätsgerechte) Ausstoß von Kohlenstoffdioxid auch auf die Bemessung der KraftSt als ökologische Komponente auswirkt und damit auch Anreizwirkungen entfaltet.¹

Vor diesem Hintergrund ist es vor allem eine politische Frage, inwieweit es bei einer messtechnischen Veränderung der festgestellten Emissionswerte einer Neuregelung der Tarifstruktur für die KraftSt bedarf. Diesbezüglich ist auch zu diskutieren, welche Implikationen hinsichtlich der Steuerbelastung zu ziehen sind, wenn das Verfahren WLTP gegenüber dem Verfahren NEFZ nun einen Fahrzyklus zu Grunde legt, welcher (wohl) deutlich realitätsgerechter ist. Dem Gesetzentwurf zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze kann jedenfalls nicht entnommen werden, inwieweit der Gesetzgeber für bestimmte Fahrzeugtypen eine bestimmte absolute Belastungshöhe festlegen wollte. Vor diesem Hintergrund sollte überlegt werden, inwieweit ein Jahr nach verpflichtender Einführung des Verfahrens WLTP evaluiert wird, wie das neue Messverfahren das Aufkommen aus der KraftSt als auch die Individualbelastung beeinflusst hat.

Berlin, den 16.03.2017

Prof. Dr. Frank Hechtner

¹ Der Gesetzesbegründung ist zu entnehmen, dass sich die ökologische Komponente nach dem von den Zulassungsbehörden festgestellten CO₂-Wert des Fahrzeugs, soweit er eine bestimmte Basismenge überschreitet, berechnet, wobei ein linearer Tarif angewendet wird (vgl. BT-Drucks. 16/11742, S. 10). Demzufolge geht der Gesetzgeber wohl davon aus, dass sich der konkrete Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (Emission) durch den von den Zulassungsbehörden festgestellten CO₂-Wert des Fahrzeugs approximieren lässt.

Klaus Bräunig
Geschäftsführer

 Verband der
Automobilindustrie e.V. (VDA)

 Behrenstraße 35
10117 Berlin

 T +49 30 897 842 - 103
F +49 30 897 842 - 602

 braeunig@vda.de
www.vda.de
Twitter@VDA_online

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) | Postfach 8 04 62 | 10004 Berlin

Frau Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vors. des Ausschusses für Finanzen
im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ (BT-Drs. 18/11234)

 Datum
14.03.2017

 Seite
1/3

Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Frau Arndt-Brauer,

für die Einladung zu der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Bundestages am 20. März 2017 zu dem Gesetzentwurf eines „Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ danken wir Ihnen. An der öffentlichen Anhörung nehmen wir gerne teil und übersenden hiermit gerne unsere Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf.

Die Umstellung auf das neue Messverfahren WLTP zur Ermittlung der offiziellen CO₂-Emissionen von Pkw führt rein technisch bedingt zu einer Erhöhung der CO₂-Werte um rd. 20 % je Fahrzeug und damit mittelbar zu einer rein rechnerisch höheren Kraftfahrzeugsteuer. In dem vorliegenden Referentenentwurf werden daraus steuerliche Mehreinnahmen von insg. 435 Mio. Euro bis zum Jahr 2022 als Konsequenz angegeben, die auf der WLTP-Umstellung beruhen. Eine rein technische Umstellung des Messverfahrens wird damit auf dem Rücken der Verbraucher ausgetragen. Dies lehnen wir ab.

Die hiermit erfolgende Steuerhöhung steht im Widerspruch zur Vorgabe des Koalitionsvertrages 2013, in dieser Legislaturperiode keine Steuererhöhungen vorzunehmen. Daher fordern wir dringend eine entsprechende Korrektur im Rahmen des Steuertarifs nach § 9 KraftStG ab dem Zeitpunkt der Besteuerung nach WLTP-CO₂-Werten.

Zu Art. 2 Nr. 6 (§ 18 Abs. 5 KraftStG-neu)

Die Übergangsvorschrift regelt durch Verweis auf den Rechtsstand vor dem Inkrafttreten der im Mai 2017 erwarteten Änderungsverordnung nach Artikel 14 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 715/2007, dass für alle erstmals zugelassenen Personenkraftwagen vor der verkehrsrechtlich bestimmten Verbindlichkeit der

 Commerzbank AG
IBAN DE69 5008 0000 0097 1893 00
BIC DRESDEFFXXX

 Deutsche Bank AG
IBAN DE33 5007 0010 0096 5335 00
BIC DEUTDEFFXXX

 Bankhaus Löbbecke
IBAN DE29 1003 0500 1000 6100 66
BIC LOEBDEBBXXX

 USt-IdNr. DE114108668
Steuer-Nr. 27/622/51460 FA Berlin

CO₂-Werte nach WLTP als Bemessungsgrundlage der jeweils nach den maßgeblichen Vorschriften der EU gemessene oder korreliert ermittelte CO₂-Wert nach NEFZ anzuwenden ist. Diese Übergangsregelung begrüßen wir, da hierdurch Rechts- und Planungssicherheit sowie insbesondere die Gleichmäßigkeit der Besteuerung geschaffen werden.

Datum
14.03.2017

Seite
2/3

Zu Art. 2 Nr. 6 (§ 18 Abs. 12 KraftStG-neu)

Umstellung auf WLTP zu Stichtag am 1.9.2018

Die einheitliche Umstellung auf WLTP für alle neu zugelassenen Fahrzeuge zum einem Stichtag halten wir für sinnvoll, da erst dann für alle Neufahrzeuge WLTP-Werte zur Verfügung stehen. Es ist allerdings zu überlegen, ob dies nicht auf einer kalenderjährlichen Basis erfolgen sollte (Stichtag 1.1.2019). Dieser Termin wird von der EU als Umstellungszeitpunkt für das PKW-Label vorgeschlagen und von anderen EU-Ländern auch für die Steuerumstellung angestrebt, so dass eine Harmonisierung gegeben wäre. Es wäre dem Kunden nur schwer vermittelbar, weshalb er für einen anderen CO₂-Wert Steuern bezahlen muss, als in der Kundeninformation angegeben wird.

Vor dem frühestmöglichen Zeitpunkt 1.9.2018 sind Neufahrzeuge mit WLTP-Werten sowie Neufahrzeuge ausschließlich mit NEFZ-Werten parallel im Angebot. In diesem Fall wäre zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen eine zusätzliche Differenzierung zwischen diesen beiden Neufahrzeugkategorien erforderlich. Da im WLTP Sonderausstattungen im CO₂-Wert berücksichtigt sind, im NEFZ hingegen nicht, würde eine frühere Umstellung zu einer hohen Intransparenz aus Kundensicht und einer Ungleichbehandlung führen. Die EU-Kommission hat diese Problematik ebenfalls bereits erkannt und eine einheitliche Umstellung der Label aller Neufahrzeuge sowie der Kundeninformation zum Stichtag 1.1.2019 empfohlen.

Eine Umstellung auf WLTP zu einem Stichtag muss allerdings in Form einer gesonderten Regelung berücksichtigen, dass bis zum 31.8.2019 noch Fahrzeuge der „auslaufenden Serie“ zugelassen werden dürfen, die ausschließlich NEFZ-CO₂-Werte haben. Um die Umstellung auf WLTP ab dem Stichtag sicherzustellen, muss der Verweis auf die heutige Regularie 692/2008 durch einen Verweis auf die künftige WLTP-Regularie 2017/xxx ersetzt werden.

Folgen für die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer

Durch die geänderten Bedingungen im Zuge der WLTP-Einführung werden die offiziellen WLTP-CO₂-Werte im Vergleich zum heutigen Verfahren im Schnitt etwa 20 % höher liegen und damit zunächst rein rechnerisch zu einem deutlichen Anstieg der Kraftfahrzeugsteuer führen. Dieser Anstieg, der sich aus dem zu ändernden (dynamischen) Verweis in § 9 Abs. 1 Nr. 2b KraftStG auf die jeweils geltende EU-Verordnung ergibt, entsteht ausschließlich aus dem neuen Messverfahren und nicht aus technischen Unterschieden an den Fahrzeugen. Da sich aus der technischen Umstellung von NEFZ auf WLTP allein die „Umweltverträglichkeit“ eines Fahrzeugmodells nicht ändert, ist schon deshalb eine höhere Kfz-Steuerbelastung nicht zu rechtfertigen.

Die WLTP-Einführung darf deshalb nicht dazu führen, dass ein durchschnittlich ausgestattetes Fahrzeug stärker besteuert und damit die Mehrheit der Fahrzeugkäufer finanziell stärker belastet wird, obwohl die Fahrzeuge technisch absolut identisch sind. Dem Kunden würde hiermit der Eindruck vermittelt, dass die Effizienz dieser Fahrzeuge gesunken ist. Die Entscheidung zum Kauf eines Neufahrzeuges würde negativ beeinflusst werden, obwohl Neufahrzeuge sowohl hinsichtlich ihrer Energieeffizienz als auch hinsichtlich weiterer Kriterien zur Umweltbeeinflussung den im Feld befindlichen Fahrzeugen überlegen sind. Die Regierungen in den Niederlanden und in Großbritannien, die sich als erste in Europa zur Überführung ihrer Systeme geäußert haben, setzen sich für die Einführung des WLTP ebenfalls das Ziel, dass diese Umstellung Fahrzeugkäufer im Mittel nicht stärker belasten darf bzw. die Steuerreinnahmen konstant bleiben sollen – d.h. die WLTP-Umstellung aufkommensneutral erfolgt.

Datum
14.03.2017

Seite
3/3

Vorschlag zur Einführung eines Abschlagsfaktors

Die technische Umstellung auf das neue Messverfahren unter der Prämisse „für den Verbraucher im Mittel aufkommensneutral“ sollte durch eine Korrektur im Rahmen des Steuertarifs nach § 9 KraftStG erfolgen. Die Berücksichtigung der numerisch höheren CO₂-Werte in der Kraftfahrzeugsteuer könnte in der Verrechnung der WLTP-CO₂-Werte über einen Abschlagsfaktor einfach umgesetzt werden, der den numerischen Anstieg der Werte vom NEFZ zum WLTP abbildet. Das Ergebnis würde dann als Bemessungsgrundlage herangezogen. Der Umrechnungsfaktor berücksichtigt sämtliche Effekte, die in Summe vermeiden, dass ein Fahrzeug mit einer aus heutiger Sicht durchschnittlichen Ausstattungsquote durch die NEFZ-WLTP-„Währungsreform“ höher besteuert wird. Höhere und niedrigere Ausstattungsquoten führen zu unterschiedlich hoher CO₂-Steuer, womit ein Hauptaspekt der WLTP-Einführung auch im Steuersystem berücksichtigt wird.

Als Anlage übersenden wir ein Positionspapier des VDA zur „Umstellung von CO₂-basierten Steuer-/Incentive-Systemen auf WLTP“, in dem die Hintergründe und Details unseres Vorschlags erläutert sind.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE


Klaus Bräunig
Geschäftsführer

Anlage



Dr. Monika Wünnemann
Leiterin der Abteilung Steuern und Zölle

zur Umstellung von CO₂-basierten Steuer-/Incentive-Systemen auf WLTP

I.	Ausgangssituation	1
II.	Erforderliche Anpassung #1 -Zeitpunkt der Umstellung	1
III.	Erforderliche Anpassung #2 - Referenzen auf den „offiziellen CO ₂ -/Verbrauchs-Wert“	2
IV.	Erforderliche Anpassung #3 - „Währungsreform“ bei der Steuer-/Incentiveberechnung	3
V.	Exkurs: WLTP-Einführung führt in gestuften Systemen zu unerwünschten Effekten	4

I. Ausgangssituation

Die **Einführung des WLTP** als zukünftiges Messverfahren zur Ermittlung der offiziellen CO₂-Emissionen von Pkw (M₁) wurde durch die EU-Mitgliedsstaaten am 14.6.2016 beschlossen. Mit einer Veröffentlichung im EU-Amtsblatt ist für Mai 2017 zu rechnen. Demnach wird der WLTP **sukzessive ab 2017 eingeführt**. Bereits im Juni 2017 können voraussichtlich die ersten nach WLTP zertifizierten Fahrzeuge zugelassen werden. Ab dem 1.9.2017 sind neue Typgenehmigungen für Fahrzeugemissionen verpflichtend nach WLTP auszustellen. Ein Jahr später, **zum 1.9.2018, müssen dann alle erstmals in der EU zugelassenen Pkw** (mit Ausnahme der sogenannten auslaufenden Serie) **nach WLTP zertifiziert sein**, d.h. für die Zulassung WLTP-CO₂-Werte in den Fahrzeugdokumenten (CoC) aufweisen. In diesen WLTP-Dokumenten werden bis **zum Ende des Jahres 2020 zusätzlich NEFZ-CO₂-Werte** aufgeführt, die für die Flottenzielüberprüfung notwendig sind und aus rechnerischen Überleitungen oder Zusatztests entstehen.

Die Regelungen zur Fahrzeugbesteuerung und -incentivierung werden durch die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten erlassen. Ein Großteil dieser Regelungen basiert heute auf dem CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge, wobei die „offiziellen CO₂-Werte“ als Bemessungsgrundlage zur Berechnung der Steuerhöhe bzw. der Berechtigung für Incentives dienen. Da in der Vergangenheit der NEFZ das einzige standardisierte Messverfahren zur Ermittlung dieser Werte war, bedurfte es keiner weiteren Präzisierung dieser Angaben. Dies ändert sich jedoch mit Einführung des WLTP. Die notwendigen Anpassungen der Steuer- und Incentive-Systeme müssen durch die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten vorgenommen werden.

II. Erforderliche Anpassung #1 - Zeitpunkt der Umstellung

Als **Zeitpunkt zur Umstellung** der Besteuerungs- und Incentive-Grundlagen auf WLTP sollte **frühestens der 1. September 2018** gewählt werden. Vor diesem Zeitpunkt sind Neufahrzeuge mit WLTP-Werten sowie Neufahrzeuge ausschließlich mit NEFZ-Werten parallel im Angebot. Damit wäre zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen eine zusätzliche Differenzierung zwischen diesen beiden Neufahrzeugkategorien erforderlich. Da im WLTP Sonderausstattungen im CO₂-Wert mit erfasst sind, im NEFZ hingegen nicht, würde eine **frühere Umstellung** zu einer **hohen Intransparenz aus Kundensicht und einer Ungleichbehandlung** führen.

Die **EU KOM** hat diese Problematik im Zuge der Diskussion um die Umstellung des Pkw-Labels sowie weiterer Kundeninformationssysteme ebenfalls bereits erkannt und eine einheitliche Umstellung dieser Systeme zum **Stichtag 1.1.2019 empfohlen**. Eine Orientierung daran erscheint aus heutiger Sicht auch für die Umstellung von Steuern und Incentives **sinnvoll** auch vor dem Hintergrund, dass z.B. in Deutschland die jährlich zu entrichtende Kfz-Steuer mit auf dem Label ausgewiesen wird. Die Niederlande haben ebenfalls eine Umstellung ihrer Steuertabellen zu diesem Datum angekündigt. Für Fahrzeuge der auslaufenden Serie bis zum 31.8.2019 kann eine abweichende Regelung getroffen werden. Fahrzeuge, die zum Umstellungszeitpunkt bereits im Markt sind, sollten keiner Steueränderung unterliegen, d.h. mit den bestehenden Werten im bisherigen System bewertet werden (Bestandsschutz).

III. Erforderliche Anpassung #2 - Referenzen auf den „offiziellen CO₂-/Verbrauchs-Wert“

In den derzeit relevanten gesetzlichen Anforderungen für die Fahrzeugbesteuerung und -incentivierung wird unter Verweis auf die entsprechenden EU-Regularien die Verwendung der „offiziellen CO₂-Werte“ für die Besteuerung gefordert. Dies sind heute die NEFZ-Werte, die auch in den CoC-Dokumenten der Fahrzeuge zu finden sind. **Ab dem Zeitpunkt der WLTP-Zertifizierung** haben Fahrzeuge in den dann gültigen CoC-Dokumenten jedoch mindestens bis Ende 2020 **zwei Tabellen mit CO₂- und Verbrauchswerten – eine mit NEFZ- und eine mit WLTP-Werten**. **Der einfache Verweis auf die entsprechende Regularie ist dann nicht mehr eindeutig**. Die nationalen Regelungen zur Besteuerung sowie weitere Regularien für die Incentivierung sind daher entsprechend anzupassen. Dabei ist jedoch je nach Umstellungszeitpunkt zu berücksichtigen, dass ggf. sowohl Neufahrzeuge angeboten werden, die bereits WLTP- und NEFZ-Werte haben als auch noch ausschließlich nach NEFZ zertifizierte Fahrzeuge.

Bis zum Zeitpunkt der Umstellung der Fahrzeugbesteuerung / -incentivierung für alle Neufahrzeuge auf WLTP sollten die NEFZ-Werte herangezogen werden. Da bereits im **Sommer 2017** die ersten nach WLTP-zertifizierten Fahrzeuge zugelassen werden können, müssen die jeweiligen gesetzlichen Regelungen auf nationaler Ebene aber **kurzfristig mit einem Zusatz** versehen werden, dass diese Fahrzeuge bis zum Umstellungszeitpunkt der Steuer-/Incentivesysteme auf WLTP **explizit nach den NEFZ-Werten** aus den dann vorliegenden CoC-Dokumenten gekennzeichnet werden.

In Deutschland verweist das Kfz-Steuerrecht bisher direkt auf die EU-Verordnung, die den NEFZ als Prüfverfahren vorschreibt. Spätestens zum 1.1.2021 sollten diese Verknüpfung bzw. das Steuersystem auf WLTP umgestellt sein, da dann keine Notwendigkeit mehr besteht, die NEFZ-Werte in den CoC-Dokumenten fortzuführen. Die notwendige Überarbeitung der Steuergesetzgebung sollte eindeutige Verweise auf die Einträge in den CoC-Dokumenten beinhalten.

IV. Erforderliche Anpassung #3 - Währungsreform“ bei der Steuer-/Incentiveberechnung

Durch die geänderten Bedingungen im Zuge der WLTP-Einführung werden die offiziellen **WLTP-CO₂-Werte** im Vergleich zum **heutigen** Verfahren **im Schnitt etwa 20% höher** liegen. Dieser Anstieg **entsteht** ausschließlich aus dem **neuen Messverfahren** und nicht aus technischen Unterschieden an den Fahrzeugen. Es ändert sich also lediglich der numerische CO₂-Wert, die Effizienz der Fahrzeuge bleibt aber identisch. Somit **ist dies bei der Berechnung von CO₂-basierten Steuern** (sowohl für einmalig anfallende Steuern als auch für jährlich anfallende Steuern) **sowie der Prüfung von Incentives zu berücksichtigen**. Die **WLTP-Einführung darf nicht dazu führen, dass ein durchschnittlich ausgestattetes Fahrzeug stärker besteuert und damit die Mehrheit der Fahrzeugkäufer finanziell stärker belastet wird, obwohl die Fahrzeuge technisch absolut identisch sind**.

Eine **Beibehaltung der heutigen Bemessungsgrundlagen** würde zu einem deutlichen Anstieg der CO₂-basierten Steuern oder zum Entfall von Förderungen führen und somit den Kunden den Eindruck vermitteln, dass die Effizienz dieser Fahrzeuge gesunken ist. Die **Entscheidung zum Kauf eines Neufahrzeuges würde negativ beeinflusst** werden, obwohl Neufahrzeuge sowohl hinsichtlich ihrer Energieeffizienz als auch hinsichtlich weiterer Kriterien zur Umweltbeeinflussung den im Feld befindlichen Fahrzeugen überlegen sind. Weiterhin werden Flottenkunden möglicherweise **zukünftig zum Kauf eines Fahrzeuges** gezwungen, welches ihren Anforderungen an die **Transportaufgabe nur eingeschränkt** gerecht werden kann.

Die Regierungen in den Niederlanden und in Großbritannien, die sich als erste in Europa zur Überführung ihrer Systeme geäußert haben, setzen sich für die Einführung des WLTP ebenfalls das Ziel, dass diese Umstellung Fahrzeugkäufer nicht stärker belasten darf bzw. die Steuererinnahmen konstant bleiben sollen – d.h. die WLTP-Umstellung **aufkommensneutral** erfolgt.

Der Umstellungsprozess sollte weiterhin das Ziel verfolgen, in **möglichst pragmatischer Form** das bestehende System zu überführen. Ein solcher, **einfach umsetzbarer** Ansatz zur Berücksichtigung der numerisch höheren CO₂-Werte in den Steuersystemen besteht in der **Verrechnung der WLTP-CO₂-Werte mit einem Abschlagsfaktor, der den numerischen Anstieg der Werte vom NEFZ zum WLTP abbildet (1,2)**. **Das Ergebnis wird dann wie heute als Bemessungsgrundlage herangezogen**. Der **Umrechnungsfaktor** berücksichtigt sämtliche Effekte, die in Summe vermeiden, dass ein Fahrzeug mit einer aus heutiger Sicht durchschnittlichen Ausstattungsquote durch die NEFZ-WLTP-„Währungsreform“ höher besteuert wird. **Er ergibt sich durch WLTP-Messungen für heutige nach NEFZ zertifizierte Fahrzeuge**. Zwischenzeitlich durch die EU eingeführte Verschärfungen der NEFZ-Randbedingungen dürfen hier nicht bereits verrechnet werden wie dies in anderen veröffentlichten Auswertungen teilweise geschieht.

In Staaten mit nicht-linearen, progressiven oder gestuften Steuersystemen ist die **Berücksichtigung der „NEFZ-WLTP-Währungsreform“ bereits bei den Eingangsgrößen** (d.h. bei den CO₂-Werten) unumgänglich, da ansonsten versteckte Steuererhöhungen für den Fahrzeugnutzer entstehen. In diesen Ländern mit stufenbasierten bzw. progressiven Steuersystemen ist zu diskutieren, ob die Umstellung auf ein lineares System nicht deutlich gerechter ist (siehe unten). **Das lineare System zur Kfz-Besteuerung in Deutschland könnte – unter Berücksichtigung der WLTP-Umrechnung – dabei als Vorbild für weitere Länder dienen**.

Sind Förderungen (z.B. in Form von monetären Kaufanreizen oder in Form eines Erlasses jährlich zu entrichtender Steuern) an bestimmte Grenzen im CO₂-Ausstoß geknüpft, kann auch hier die Umrechnung der WLTP- CO₂-Eingangsgröße Verwendung finden. In Deutschland betrifft dies die „95g-Grenze“, ab der das lineare Steuersystem beginnt.

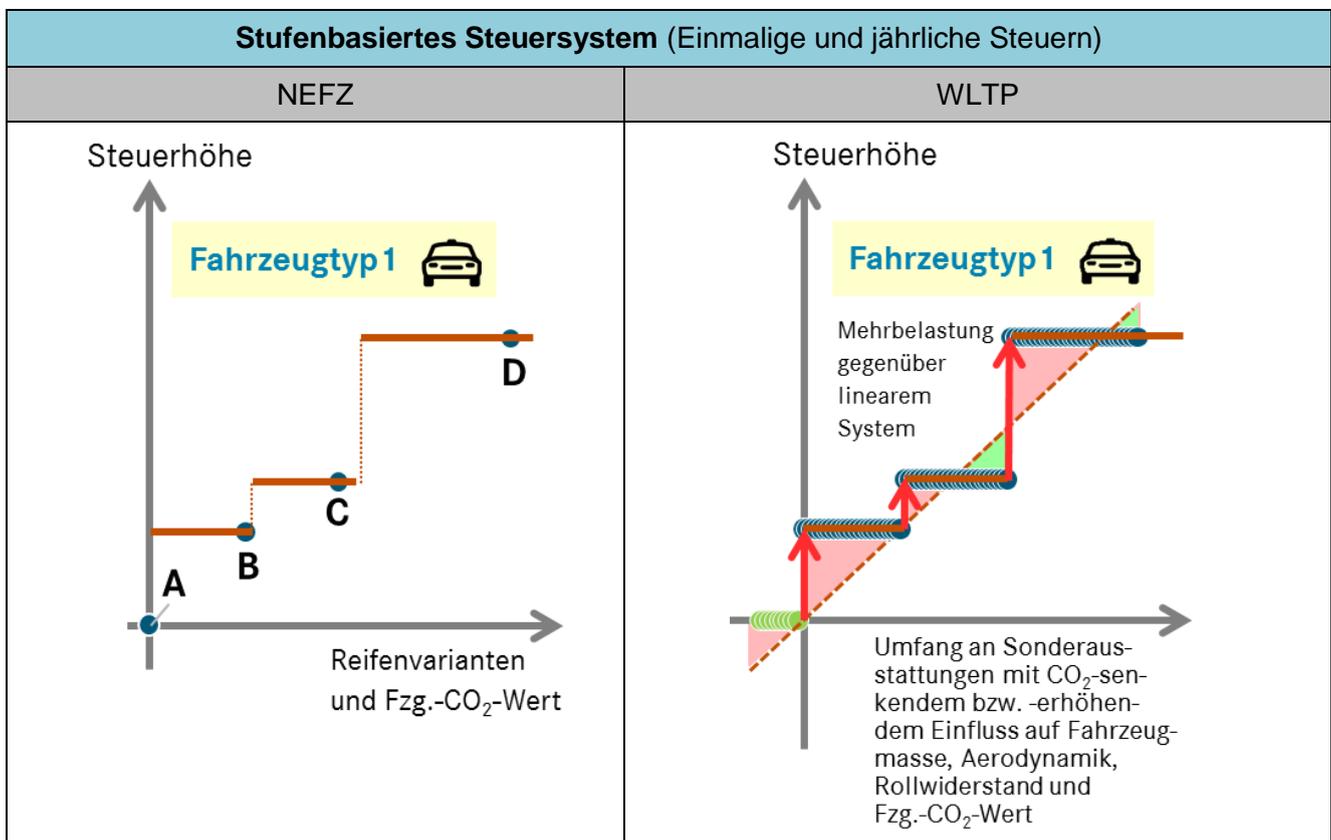
Ein wichtiger **Vorteil in der Umrechnung** mit einem pauschalen Faktor besteht darin, dass der **WLTP-Grundgedanke zur Berücksichtigung der Sonderausstattungen im CO₂-Wert eines Fahrzeuges auch Niederschlag in der Höhe der Kfz-Steuer und**

bei der Bewertung von Incentive-Grenzen findet. Ein sehr hoher Umfang an Sonderausstattungen, der über den durchschnittlichen Umfang hinausgeht, würde damit auch steuerseitig berücksichtigt. Demgegenüber führt die Auswahl CO₂-Ausstoß-senkender Technologien zu einem geringeren CO₂-Wert und damit auch zu einer steuerlichen Entlastung bzw. der Möglichkeit von Incentive-Maßnahmen zu profitieren.

V. Exkurs: WLTP-Einführung führt in gestuften Systemen zu unerwünschten Effekten

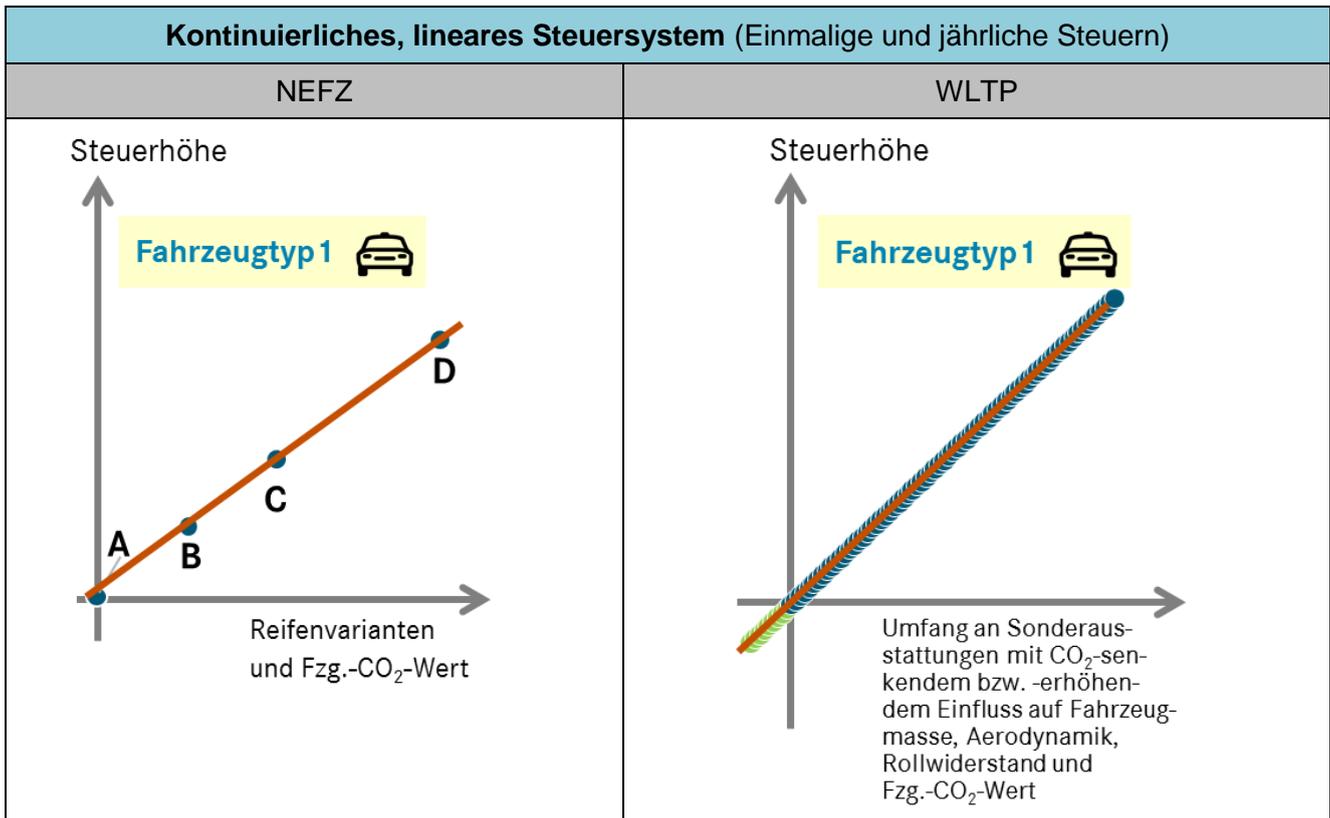
Im WLTP werden Sonderausstattungen mit CO₂-Einfluss aus Gewicht, Aerodynamik und Rollwiderstand im Fahrzeug-CO₂-Wert berücksichtigt. Einem Fahrzeugmodell, das heute einen einzelnen CO₂-Wert besitzt (bzw. einzelne CO₂-Werte bei mehreren Reifen-Räder-Kombinationen), wird daher in Zukunft abhängig von der gewählten Konfiguration eine große Bandbreite an CO₂-Werten zugeordnet.

In gestuften Systemen kann die Höhe der CO₂-Steuer für ein bestimmtes Fahrzeugmodell durch Auswahl einer einzelnen Sonderausstattung selbst bei minimaler CO₂-Wirkung (z.B. 1g) daher erheblich ansteigen. Als Beispiele sind hier die existierenden Steuersysteme in Frankreich oder Großbritannien zu nennen. Im heutigen NEFZ-System werden die bekannten Steuerstufen bereits im Entwicklungsprozess neuer Modelle berücksichtigt, so dass die negativen Effekte von gestuften Systemen abgefangen werden können. Durch die Einführung des WLTP entfällt die Möglichkeit, ein Fahrzeug entwicklungsseitig nach einem einheitlichen Zielwert auszulegen. Gleichzeitig kann bei der Optimierung von Sonderausstattungen im Hinblick auf den Anstieg des CO₂-Wertes eines Fahrzeuges im Vorfeld nicht verlässlich vorhergesagt werden, für welchen Umfang an Sonderausstattungen ein Kunde sich entscheidet. Der Kunde wird also während des Fahrzeugkonfigurationsprozesses mit erheblichen und für ihn nicht immer nachvollziehbaren Sprüngen der Besteuerung konfrontiert.

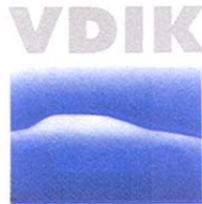


Die Einführung des WLTP legt die Verwendung bzw. Umstellung auf lineare Steuer- und Anreizsysteme nahe, da dieser Ansatz die Gerechtigkeit in der Besteuerung sämtlicher Kunden deutlich erhöht, gleichzeitig aber aufkommensneutral umsetzbar ist. Die mit Einführung des WLTP gewünschte Differenzierung der Fahrzeuge nach ihrer (CO₂-relevanten) Ausstattung wird durch lineare Steuersysteme unterstützt.

Gleichzeitig fördert ein linearer Ansatz stärker die Marktakzeptanz von CO₂-mindernden Ausstattungen, da auch geringfügige CO₂-Einsparungen die steuerliche Belastung des Neufahrzeugkäufers reduzieren. Das Steuersystem kann an dieser Stelle auf Kundenseite eine Anreizfunktion schaffen, unabhängig vom Abstand zu bestimmten und beliebig gewählten Stützstellen. Damit steigt auf Seiten der Fahrzeughersteller die Attraktivität, solche Technologien anzubieten.



Stand Dezember 2016



Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.
Die Geschäftsleitung

Frau Ingrid Arndt-Brauer, MdB
Vorsitzende des Finanzausschuss
im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bad Homburg, 16. März 2017

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer,

vielen Dank für die Einladung zu der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Bundestages am 20. März 2017. An der Anhörung nehmen wir gerne teil und übersenden Ihnen hiermit unsere Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf.

Durch die Umstellung des Messverfahrens vom bisher gültigen NEFZ-Verfahren auf das neue WLTP-Verfahren werden sich die gemessenen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge erhöhen, ohne dass die Fahrzeuge technisch verändert werden. Die Effizienz der Fahrzeuge bleibt ebenfalls unverändert. Erste Untersuchungen zeigen, dass mit einer durchschnittlichen Erhöhung um zwanzig Prozent zu rechnen ist. Dieser höhere CO₂-Ausstoß führt nach dem vorliegenden Gesetzentwurf damit auch zu einer Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für die betroffenen Fahrzeuge. Diese lehnen wir ab. Die Umstellung der Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer darf nicht zu einer Schlechterstellung neuer, technisch identischer Fahrzeuge führen. Bereits im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2013 wurden Steuererhöhungen in der laufenden Legislaturperiode ausgeschlossen. Die Umstellung der Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer auf die CO₂-Emissionen, die sich nach dem neuen WLTP-Messverfahren ergeben, muss aufkommensneutral erfolgen.

Eine nicht gerechtfertigte Mehrbelastung der Fahrzeughalter von nach dem Stichtag der Umstellung erstmals zugelassenen Fahrzeugen sollte verhindert werden. Zur Lösung dieser Problematik weisen wir darauf hin, dass bis 2021 im Rahmen des Monitorings der CO₂-Emissionen eine Umrechnung der nach dem WLTP-Verfahren gemessenen CO₂-Emissionen mittels des von der EU-Kommission autorisierten CO2MPAS-Moduls stattfindet. Bis dahin verfügt also jedes in Verkehr kommende Fahrzeug, für das der

Halter Kraftfahrzeugsteuer entrichten muss, auch über einen NEFZ-Wert für die CO₂-Emissionen.

Wir begrüßen die Umstellung der Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer nach den CO₂-Emissionen, die sich aus dem WLTP-Messverfahren ergeben, zu einem festen Stichtag. Dies sollte jedoch am gleichen Datum erfolgen, zu dem auch die CO₂-Emissionen im PKW-Label und in den Kundeninformationen gem. Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung mit den nach dem WLTP-Verfahren gemessenen Werten ausgewiesen werden. Eine Angabe von unterschiedlichen Werten wird bei den Fahrzeugkäufern zu Verwirrung führen.

Außerdem weisen wir darauf hin, dass aufgrund von Ausnahmegenehmigungen („Auslaufende Serie“) auch nach dem 31. August 2018 noch Fahrzeuge erstmals zum Verkehr zugelassen werden können, für die lediglich ein Wert der CO₂-Emissionen nach dem alten NEFZ-Verfahren zur Verfügung stehen wird. Für diese Fahrzeuge wäre eine Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem aktuellen Gesetzentwurf nicht möglich. Diese Fahrzeuge dürfen noch bis zum 31. August 2019 auch ohne WLTP-Wert erstmals zum Verkehr zugelassen werden. N1-Fahrzeuge der Klassen II und III (Pick-Up), die aufgrund § 18 Abs. 12 KraftStG ebenfalls wie PKW besteuert werden, dürfen noch bis zum 31. August 2019 auch ohne WLTP-Wert erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Auslaufende Serien dieser Fahrzeuge sogar noch bis zum 31. August 2020.

Mit freundlichen Grüßen

Verband der Internationalen
Kraftfahrzeughersteller e.V.



Dipl.-Ing. Bernd Mayer



Alexander Schnurrer



Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen
Durchwahl – 12
gerd.lottsiepen@vcd.org

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Ingrid Arndt-Brauer, MdB
11011 Berlin

Per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de
rene.probst@bundestag.de

Berlin, 17. März 2017

 Berlin Alexanderplatz 

 Jannowitzbrücke 

 Märkisches Museum U2 

 Märkisches Museum 147 

 Jannowitzbrücke

 Radparker: Hof, Tiefgarage

Stellungnahme des ökologischen Verkehrsclubs VCD

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes Drucksache 18/11234 - Stand: 20.02.2017

Sehr geehrte Frau Arndt-Brauer, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Gesetzentwurfs und die Möglichkeit in der Anhörung des Finanzausschusses am 20. März Stellung zu nehmen. Gerne senden wir Ihnen vorab die schriftliche Stellungnahme.

Es ist logisch und rechtlich geboten, die Kfz-Steuer, die teilweise nach dem CO₂-Ausstoß berechnet wird, spätestens ab dem 01.09.2018, nach dem im WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Test Procedure) ermittelten Wert zu erheben.

Allerdings ist darüber hinaus eine grundlegende Reform der Kraftfahrzeugsteuer notwendig. Sie wäre ein echter Beitrag zu einer nachhaltigen Politik. Eine solche Reform sollte auf die Klimaschutzziele der Bundesregierung abzielen, die u. a. im Klimaschutzplan 2050 formuliert wurden. Dies halten wir für zwingend notwendig – aus ökologischer aber auch aus steuerpolitischer Sicht.

Übergangszeit

Es ist nachvollziehbar, aber nicht zwangsläufig, dass aus Gründen des Bürokratieabbaus und mit dem Verweis auf die Gleichmäßigkeit der Besteuerung angestrebt wird, für alle Pkw-Neuzulassungen mit dem 01.09.2018 einen einheitlichen Stichtag festzulegen, ab dem der WLTP-Wert die Bemessungsgrundlage für die zu entrichtende Steuer bildet.

Voraussichtlich müssen alle Typprüfungen für neue Pkw Modelle, die neu auf den Markt kommen ab dem 01.09.2017 nach dem WLTP vorgenommen werden. Für diese Fahrzeuge soll für die Übergangszeit bis zum 31.08.2018 eine Wahlfreiheit bestehen, dass „der jeweils nach den maßgeblichen Vorschriften der EU gemessene oder korreliert ermittelte CO₂-Wert nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) anzuwenden ist“ [Begründung; B. Besonderer Teil; Zu Buchstabe a (§ 18 Absatz 5)].

Für alle anderen Fahrzeugmodelle, die vor dem 01.09.2017 die Typzulassung durchliefen, bleibt der NEFZ-Wert relevant.

Es ist wegen der sehr ungenauen Datenlage außerordentlich schwierig die Steuermehreinnahmen zu berechnen, die erzielt werden könnten, wenn die Kfz-Steuer auch in der Übergangszeit für die neuzugelassenen Fahrzeuge, die eine erstmalige Typzulassung ab dem 01.09.2017 erhalten, nach dem WLTP berechnet würden. Nach eigener Abschätzung liegt dieser Betrag im einstelligen Millionen-Euro-Bereich. Davon müsste dann der Erfüllungsaufwand abgezogen werden. Der bleibende Betrag ist sehr niedrig im Vergleich zu den Steuermindereinnahmen, die in den nächsten Jahren drohen, wenn die Kfz-Steuer nicht grundlegend angepasst bzw. reformiert wird. Darauf sollte sich der Gesetzgeber konzentrieren.

Sollte es beim Stichtag, den 01.09.2018 bleiben, so regt der VCD an, dass die Bundesregierung und die zuständigen Behörden sicherstellen, dass die Zwischenphase bis zum 01.09.2018 von Autoherstellern nicht genutzt wird, die Differenz zwischen den WLTP-Werten und den NEFZ-Werten künstlich zu vergrößern. Wären Pkw in der Vergangenheit im NEFZ konsequent ohne die Nutzung von Schlupflöchern gemessen worden und wären den Kunden und den Steuerbehörden „ehrliche“ Verbrauchs- und CO₂-Werte kommuniziert worden, dann lägen NEFZ- und WLTP-Werte heute nah beieinander. Dafür hätte es einer wirksamen Kontrolle bei der Typzulassung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrtbundesamt (KBA) bedurft.

Zu Beginn dieses Jahres, als der Referentenentwurf für das hier anstehende Gesetz diskutiert wurde, äußerten Autolobby-Verbände – allen voran der VDA – dass der Steuersatz von zwei Euro für ein Gramm CO₂/km (oberhalb der gültigen Bemessungsgrenze von 95 g/km) zu senken sei, weil ja der durchschnittliche WLTP-Wert aller neuzugelassenen Pkw deutlich über dem NEFZ-Wert liegen wird.

Der niedrige NEFZ-Wert erklärt sich aus der Nutzung von Schlupflöchern im Messverfahren und teilweise sogar, wie im Abgasskandal deutlich wurde, aus betrügerischem Vorgehen.

Bei der Berechnung der CO₂-Steuer nach dem etwas realistischeren WLTP handelt es sich nicht um eine Steuererhöhung, sondern bestenfalls um den ersten Schritt einer längst überfälligen Angleichung des Steuersatzes an die Realität.

Die Messung im WLTP-Zyklus ist ein Fortschritt im Vergleich zum „alten“ NEFZ, aber auch der WLTP ist eine Labormessung, die Schlupflöcher enthält und Manipulationsmöglichkeiten sowie die Zykluserkennung zulässt. Der Emissions- und Verbrauchstest sollte EU-rechtlich sobald wie möglich durch den RDE-Test (Real Driving Emissions) ersetzt werden und dann die Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer bilden.

Der VDA stellt der Autoindustrie ein Armutszeugnis aus, wenn er das realistischere Messverfahren WLTP begrüßt, aber gleichzeitig eine durchschnittliche Differenz von 20 Prozent zwischen WLTP und NEFZ konstatiert und dann wegen dieser Schummelwerte eine Steuersenkung für die realistischere Messung fordert. Damit sät der VDA deutliche Zweifel an seinen eigenen Aussagen in Bezug auf die Verbesserung der Energieeffizienz und der Senkung des CO₂-Ausstoßes in den letzten Jahren.

Fakt ist, dass bisher kaum verlässliche Daten über die Differenz zwischen NEFZ und WLTP veröffentlicht wurden. Richtig ist, dass der WLTP-Wert für fast alle Fahrzeuge höher liegt als der NEFZ-Wert. Aber es gibt auch Ausnahmen, vor allem große, schwere Fahrzeuge werden vereinzelt einen günstigeren WLTP- als NEFZ-Wert haben. Im Durchschnitt wird die Differenz deutlich niedriger sein als die vom VDA und VDIK angenommenen 20 Prozent.

Forderungen nach einer Senkung des Steuersatzes von zwei Euro pro Gramm CO₂ sind abzulehnen. Durch dieses hier diskutierte Gesetz ändert sich für die über 40 Millionen Bestandsfahrzeug nichts!

Jeder Autofahrer, der ab September 2018 einen neuen Pkw kauft und dadurch seinen bisherigen, mehrere Jahre alten Pkw ersetzt, hat die Möglichkeit, einen Pkw gleicher Größe und Leistung zu erwerben, für den eine niedrigere Kfz-Steuer als für sein Altfahrzeug fällig wird.

Wer einen Pkw erwirbt, der besonders energieeffizient ist, hat zukünftig eine deutlich niedrigere Kfz-Steuer zu entrichten. Wer bis 2020 ein batterieelektrisches Fahrzeug erwirbt, bleibt sogar mindestens zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit.

Nur am Rande sei hier erwähnt, dass die Kfz-Steuer für fast alle Pkw mit Ottomotor heute niedriger ausfällt als für die deutlich schlechter ausgestatteten und viel schwächer motorisierten Pkw in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts.

Am 1. Juli 2009 wurde die Kfz-Steuer reformiert. Ein Teil der Kfz-Steuer wird seitdem nach dem CO₂-Ausstoß berechnet. Parallel dazu, also seit 2009, ist laut Berechnungen des International Council on Clean Transportation (ICCT) bei neuzugelassenen Pkw die Differenz zwischen der CO₂-Emission im Realverkehr und dem im NEFZ gemessenen Wert um mehr als 20 Prozent angestiegen. Heute liegt die durchschnittliche Abweichung bei 42 Prozent. Durch die Differenz zwischen Realität und Laborwert entgingen dem Fiskus laut Berechnungen des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) allein für den Zeitraum 2010 bis 2015 Steuereinnahmen in Höhe von 3,3 Milliarden Euro.

Wegen dieser Steuerlücke gibt es erstens dringenden Grund den durchschnittlichen Steuersatz pro Gramm CO₂ anzuheben. Zweitens ist aus Gründen des Klimaschutzes eine stärkere Spreizung des Steuersatzes für CO₂ zielführend. Der VCD hatte - wie auch andere Umweltverbände - in der Diskussion um die Reform im Jahre 2009 je nach Höhe des CO₂-Ausstoßes unterschiedliche Steuersätze pro Gramm CO₂ gefordert. Dadurch würden Pkw mit einem hohen CO₂-Ausstoß deutlich höher belastet als heute, effiziente Fahrzeuge würden entlastet.

Kfz-Steuer: Sinkende Einnahmen drohen

Im Referentenentwurf zu diesem Gesetzgebungsverfahren vom 13.01.2017 wurden in der Tabelle auf Seite 8 Steuermehr- und mindereinnahmen aufgeführt. Diese Berechnungen wurden in den aktuellen Gesetzentwurf nicht mehr aufgenommen. Wir nehmen an, dass dies aus zwei Gründen geschah:

1. Die Berechnung des Steuersatzes nach WLTP ist nach EU-Recht zwangsläufig.
2. Es wurde erkannt, dass die prognostizierten Steuermehreinnahmen nicht erzielt werden. Der VCD hatte in seiner Stellungnahme vom 17.01.2017 darauf hingewiesen, dass die Einnahmen aus der Kfz-Steuer in den nächsten Jahren deutlich sinken werden, wenn nicht umgesteuert wird.

Folgende Fakten sprechen für einen erheblichen Rückgang der Einnahmen aus der Kfz-Steuer:

- Das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 eine Millionen Elektroautos auf die Straße zu bringen, impliziert bei dem geplanten Markthochlauf eine Neuzulassung von ca. 500.000 Elektroautos für das Jahr 2020. Dieses Ziel wird zwar kaum erreicht werden. Aber in den 2020er Jahren muss ein Markthochlauf stattfinden, wenn die Klimaziele der internationalen Staatengemeinschaft erreicht werden sollen und die deutsche Autoindustrie wettbewerbsfähig bleiben will. Volkswagen hat das Ziel gesetzt, bis 2025 den Anteil von E-Autos an der Gesamtproduktion auf 25 Prozent zu bringen. Batterieelektrische Autos sind aber von der Kfz-Steuer befreit. Der Steuersatz für Plug-In-Hybride ist sehr niedrig. Die Steuereinnahmen werden erheblich sinken.

Folgendes Beispiel soll das verdeutlichen:

Die Kfz-Steuer für einen „typischen“ VW Golf, Erstzulassung 2010, Benziner, 149 Gramm CO₂/km beträgt 86 Euro. Für den Diesel 1,6 TDI Bluemotion, gleiches Baujahr, sind 152 Euro fällig. Werden diese Fahrzeuge durch einen e-Golf ersetzt, sinkt die Kfz-Steuer auf null.

- Der Verkauf von Dieselfahrzeugen wird als Nachwirkung des Abgasskandals deutlich abnehmen. Bei kleineren Fahrzeugmodellen ist der Ausstieg der Autoindustrie aus dem Dieselantrieb abzusehen. Für Dieselfahrzeuge wird aber als Ausgleich für den niedrigeren Energiesteuersatz eine deutlich höhere Kfz-Steuer (Hubraumsteuer) fällig. (Selbstverständlich ist die Änderung der Energiesteuersätze für Diesel und Benzin gemäß Energiesteuerrichtlinie der EU eine richtige Forderung, hier aber nicht Thema.)

- Die CO₂-Grenzwertgesetzgebung der Europäischen Union wird fortgeschrieben. Durch schärfere Grenzwerte, die für den Klimaschutz unverzichtbar sind, wird der CO₂-Ausstoß und damit auch das Steueraufkommen sinken. Zunehmend werden Pkw unter die aktuelle Bemessungsgrenze für die „CO₂-Steuer“ von 95 g/km sinken. Der beschlossene Flottengrenzwert für 2020/21 liegt bei 95 g/km. Für 2025 soll dieser Wert erheblich verschärft werden.

Schlussbemerkung:

Die Umstellung der CO₂-Messung bei Neufahrzeugen erfordert eine Anpassung im Kraftfahrzeugsteuergesetz. Darüber hinaus sollten der „Steuerschlupf“ durch geschönte CO₂-Werte, drohende Steuermindereinnahmen, die Neuformulierung von Klimazielen seit der Steuerreform im Jahre 2009 sowie der bis heute ungenügende Beitrag des motorisierten Individualverkehrs zum Klimaschutz Anreiz sein, endlich eine grundlegende Reform der Kfz-Steuer in dem größeren Rahmen einer ökologischen Finanzreform anzugehen.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher