

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Hagen Reinhold, Dr. Stefan Ruppert, Frank Sitta, Judith Skudelny, Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Gerald Ullrich, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Höhere Kfz-Besteuerung ab September 2018 durch Einführung des WLTP-Verfahrens für Neuzulassungen

Die zu entrichtende Kraftfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer) bemisst sich in Deutschland seit dem Jahr 2009 bei Pkw sowohl nach dem Hubraum, als auch nach den spezifischen Kohlenstoffdioxidemissionen (CO₂). Die gültige CO₂-Freigrenze, bis zu der der CO₂-Ausstoß unberücksichtigt bleibt, liegt derzeit bei 95 g/km. Für jedes Gramm ausgestoßenes CO₂ oberhalb dieser Freigrenze werden zusätzliche zwei Euro Kfz-Steuer fällig. Durch diese steuerliche Besserstellung emissionsarmer Fahrzeuge soll ein zusätzlicher Anreiz für deren Erwerb geschaffen werden.

Um die CO₂-Emission von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor festzustellen, wird seit 1996 der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) angewandt. In diesem Verfahren werden die EU-Normwerte für Kraftstoffverbrauch und Emissionen gemessen. Die festgestellten Verbrauchs- und Emissionswerte weichen jedoch aufgrund realitätsferner Parameter teilweise erheblich von denen im realen Betrieb ab.

Mit Stichtag 1. September 2017 (Typenzulassung) und 1. September 2018 (Neuzulassung) wird für Kfz der NEFZ daher durch den realitätsnäheren WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ersetzt. Durch die neuen realitätsnäheren Prüfbedingungen fallen für vergleichbare Fahrzeuge damit auch die CO₂-Emissionswerte bei der Typen- und Neuzulassung im Ergebnis zum Teil weit höher aus, als nach dem alten Verfahren. Dadurch wird es auch zu einer höheren Steuerbelastung von Fahrzeughaltern kommen, obwohl sich die Verbrauchswerte und Emissionen der Fahrzeuge in der Praxis nicht geändert haben. Nach Schätzungen der Bundesregierung wird dies zu Mehreinnahmen des Bundes aus der Kfz-Steuer von über 400 Millionen Euro im Jahr 2022 führen (siehe Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen, Stand: 13. Januar 2017, Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Mehreinnahmen rechnet die Bundesregierung durch die Einführung des WLTP-Verfahrens bei der Kfz-Steuer innerhalb der nächsten zehn Jahre (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren)?
2. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zu entrichtende Kfz-Steuer prozentual in den verschiedenen Fahrzeugklassen (Personenkraftwagen nach Segmenten und Modellreihen laut KBA) nach dem Stichtag 1. September 2018 entwickeln (Bitte nach Segmenten und Modellreihen laut KBA aufschlüsseln)?
3. Wie wird sich nach Auffassung der Bundesregierung der spezifische Kfz-Steuersatz für die zehn am meisten zugelassenen Fahrzeugmodelle in den jeweiligen Fahrzeugklassen (Personenkraftwagen nach Segmenten und Modellreihen laut KBA) im Jahr 2018 nach Einführung des WLTP-Verfahrens für Zulassungen entwickeln (Bitte um Aufschlüsselung der Kfz-Steuersätze vor und nach 1. September 2018)?
4. Wie hat die Bundesregierung die Bemessung der Mehreinnahmen der Kfz-Steuer von mehr als 400 Millionen Euro im Jahr 2022 vorgenommen?
5. Wie hoch müsste nach Ansicht der Bundesregierung der auf die Einheit „Gramm CO₂ pro Kilometer“ bezogene Steuersatz der Kraftfahrzeugsteuer prozentual reduziert werden, damit das Steueraufkommen für Kfz in Deutschland insgesamt gleich bliebe?
6. Welche anderen Maßnahmen kommen nach Auffassung der Bundesregierung in Frage, um die Einführung des WLTP-Verfahrens aufkommensneutral auszugestalten?
7. Plant die Bundesregierung Ausnahmen für bereits jetzt am Markt verfügbare Fahrzeugmodelle, die nach dem 1. September 2018 zugelassen werden, und wenn ja, welche und für welche spezifischen Fahrzeuge?
8. Wie bewertet die Bundesregierung, dass bei Plug-in-Hybriden nach wie vor die indirekten Emissionen für den elektrisch gefahrenen Teil im Testzyklus nicht in die Emissions-Berechnung einbezogen werden, und plant die Bundesregierung dies entsprechend des deutschen Strommixes bei der Stromerzeugung künftig zu ändern?
9. Wie wird die Bundesregierung den Ausgleich der geplanten Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) durch die Reduzierung der Kfz-Steuer vornehmen?
10. Wird sich dieser Ausgleich für nach neuem Verfahren zugelassene Kfz nach dem NEFZ oder WLTP bemessen, wenn ein gleiches Kfz nach September 2019 zugelassen wird?
11. Wie plant die Bundesregierung künftig die Einteilung der Effizienzklassen im Handel, die davon abhängen, wie sehr die jeweiligen CO₂-Emissionen von einem für gleichschwere Fahrzeuge gültigen Referenzwert abweichen, wenn der Referenzwert noch auf dem alten NEFZ-Verfahren beruht, der WLTP-Zyklus nun aber höhere Normwerte hergibt, sich sein tatsächlicher Kraftstoffverbrauch aber nicht geändert hat?
12. Wie will die Bundesregierung erreichen, dass Kunden künftig noch die Effizienz der Fahrzeuge untereinander vergleichen können?
13. Wann wird die Bundesregierung diesbezüglich ein neues Effizienzlabel in Deutschland einführen, und wie will sie bis dahin die Kunden in Deutschland transparent informieren?

14. Wie und nach welchen genauen Werten soll dieses Effizienzlabel eingeteilt und bemessen werden?

Berlin, den 8. August 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

