

Deutscher Bundestag  
Finanzausschuss  
Ingrid Arndt-Brauer, MdB  
11011 Berlin

Per E-Mail: [finanzausschuss@bundestag.de](mailto:finanzausschuss@bundestag.de)  
[rene.probst@bundestag.de](mailto:rene.probst@bundestag.de)

Verkehrsclub Deutschland e.V.  
Wallstraße 58 · 10179 Berlin  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org) · [mail@vcd.org](mailto:mail@vcd.org)  
Fon 030.280351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen  
Durchwahl – 12  
[gerd.lottsiepen@vcd.org](mailto:gerd.lottsiepen@vcd.org)

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß berechnet. Parallel dazu, also seit 2009, ist laut Berechnungen des International Council on Clean Transportation (ICCT) bei neuzugelassenen Pkw die Differenz zwischen der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> anzuheben. Zweitens ist aus Gründen des Klimaschutzes eine stärkere Spreizung des Steuersatzes für CO<sub>2</sub> zielführend. Der VCD hatte - wie auch andere Umweltverbände - in der Diskussion um die Reform im Jahre 2009 je nach Höhe des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unterschiedliche Steuersätze pro Gramm CO<sub>2</sub> gefordert. Dadurch würden Pkw mit einem hohen CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-Grenzwertgesetzgebung der Europäischen Union wird fortgeschrieben. Durch schärfere Grenzwerte, die für den Klimaschutz unverzichtbar sind, wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und damit auch das Steueraufkommen sinken. Zunehmend werden Pkw unter die aktuelle Bemessungsgrenze für die „CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Messung bei Neufahrzeugen erfordert eine Anpassung im Kraftfahrzeugsteuergesetz. Darüber hinaus sollten der „Steuerschlupf“ durch geschönte CO<sub>2</sub>-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