

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/13038 –

Auswirkungen der höheren Kfz-Besteuerung durch Einführung des WLTP-Verfahrens für Neuzulassungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. September 2018 sind die Messungen und Angaben über den Verbrauch durch Kfz durch ein neues Verfahren realistischer geworden. Gleichzeitig hat sich allerdings die Steuerlast sowohl für Fahrzeuge, die die gleichen Emissionen und Verbrauchswerte aufweisen, aufgrund der neuen Messergebnisse und obwohl sich real nichts verändert hat, teils deutlich erhöht.

Durch die Umstellung der Messverfahren zur Bestimmung von Emission und Verbrauch vom Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf den WLTP-Testzyklus (WLTP = Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) sind nach Ansicht der Fragesteller die Prüfbedingungen und damit die Testergebnisse für Kfz realistischer geworden. Höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, unterschiedliche Außentemperaturen und wechselnde Fahrprofile gewährleisten wirklichkeitsnahe Ergebnisse. Aus dem neuen Testzyklus resultieren daher in der Regel höhere Emissions- und Verbrauchswerte als bei den vorherigen Tests nach NEFZ.

Da die Kfz-Steuer sich seit Juli 2009 auch an den CO₂-Emissionen bemisst, und Messungen nach dem WLTP-Testzyklus höhere Messwerte ergeben, steigt die steuerliche Belastung für viele Fahrzeughalter. Laut dem ADAC kommt es zu, teils deutlichen, Zusatzbelastungen bei Fahrzeugen, die nach dem Stichtag 1. September 2019 neu zugelassen wurden (www.adac.de/_mmm/pdf/TO27339%20-%20Tabelle%20Internet%20_326388.pdf). Das ARD-Wirtschaftsmagazin „Plusminus“ berichtet sogar von Fahrzeugen mit über 240 Prozent höheren Kfz-Steuern als vergleichbare Fahrzeugmodelle (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/videos/kfz-steuer-video-100.html). Trotz der Aussage der Bundesregierung im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD „Wir werden die Steuerbelastung der Bürger nicht erhöhen.“, ergeben sich nach Ansicht der Fragesteller durch die De-facto Erhöhung der Kfz-Steuer eine Mehrbelastung der Bürger und deutliche Mehreinnahmen für die Bundesregierung.

1. Wie hoch waren die Einnahmen durch die Kfz-Steuer jeweils in den Jahren 2017 und 2018?

Das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer betrug in den Jahren 2017 und 2018 rd. 8.947,7 Mio. Euro und rd. 9.047,0 Mio. Euro.

2. Um wie viel höher waren die Einnahmen durch die Kfz-Steuer im Jahr 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Einführung des WLTP-Verfahrens für Neuzulassungen (bitte prozentual sowie in absoluten Zahlen angegeben)?
3. Mit welchen Mehreinnahmen bzw. welcher Einnahmedifferenz im Verhältnis zu einer Fortführung des NEFZ-Verfahrens rechnet die Bundesregierung durch die Einführung des WLTP-Verfahrens bei der Kfz-Steuer im Jahr 2019 sowie jeweils innerhalb der folgenden zehn Jahre (bitte nach Jahren sowie prozentual, wie auch in absoluten Zahlen aufschlüsseln)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zur Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw heranzuziehenden CO₂-Prüfwerte stellen die Zulassungsbehörden verbindlich fest und übermitteln diese an den Zoll. Es handelt sich um Grundlagenbescheide. Im automatisierten Massenverfahren der Kraftfahrzeugsteuer wird daher jeweils nur der steuerlich relevante CO₂-Wert erfasst. Dies ist für erstzugelassene Pkw seit dem 1. September 2018 regelmäßig der CO₂-Prüfwert nach WLTP. Der aus diesem Wert für einen neuen Pkw korreliert rückgerechnete Wert entsprechend NEFZ ist für die Besteuerung ohne Belang.

Die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer von Januar bis Juli 2019 betragen rd. 5.896 Mio. Euro (+ 3,9 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum). Die Steuerschätzung für 2019 geht von insgesamt rd. 9.150 Mio. Euro aus (+ 1,1 Prozent gegenüber 2018). Die Zusammensetzung der Mehreinnahmen ist nicht bekannt.

Die Entwicklung der Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt verschiedenen Faktoren. So wirken sich insbesondere Veränderungen der Größe des Fahrzeugbestands und seiner Zusammensetzung aus. Das Steueraufkommen für Pkw wird z. B. durch neue Gewichtungen hinsichtlich der Antriebsarten und Fahrzeugsegmente, aktuell auch durch CO₂-Prüfwerte nach WLTP sowie durch Interaktionseffekte beeinflusst.

4. Wie hoch war der Anteil der Einnahmen der Kfz-Steuer, der jeweils in den Jahren 2017 und 2018 in den Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI) des Bundeshaushaltes floss?

Die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen keiner Zweckbindung und dienen der Deckung aller Ausgaben im Bundeshaushalt.

5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zu entrichtende Kfz-Steuer prozentual in den verschiedenen Fahrzeugklassen (Personenkraftwagen – Pkw – nach Segmenten und Modellreihen laut Kraftfahrt-Bundesamt – KBA) seit dem Stichtag 1. September 2018 entwickelt (bitte nach Segmenten und Modellreihen laut KBA aufschlüsseln)?
6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der spezifische Kfz-Steuersatz für die zehn am häufigsten zugelassenen Fahrzeugmodelle in den jeweiligen Fahrzeugklassen (Personenkraftwagen nach Segmenten und Modellreihen laut KBA) nach Einführung des WLTP-Verfahrens für Zulassungen prozentual sowie in absoluten Zahlen entwickelt (bitte nach den Kfz-Steuersätzen vor und nach dem 1. September 2018 aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen die erfragten Daten aus dem Besteuerungsverfahren für jährlich mehr als 3 Mio. neue Pkw und in den vorhandenen Kraftfahrzeugsteuerstatistiken nicht vor (vgl. Absatz 1 der Antwort zu den Fragen 2 und 3). Eine Auswertung aller Steuerfälle ist wegen der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Irrelevanz von Fahrzeugsegmenten und Modellen nicht möglich.

7. Sind die Berechnungen des ADAC in Bezug auf die höhere Kfz-Steuer aufgrund des WLTP-Verfahrens nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend?

Der ADAC weist für die in seiner Übersicht zu verschiedenen Modellen enthaltenen Daten einer konkreten Fahrzeugausführung auf eine Entnahme aus der jeweiligen Zulassungsbescheinigung Teil I hin. Die Kraftfahrzeugsteuer ist auf dieser Basis zutreffend berechnet worden.

8. Was ist die höchste der Bundesregierung bekannte Teuerungsrate bei der Kfz-Steuer durch die Einführung des WLTP-Verfahrens?

Der Bundesregierung ist nicht hinsichtlich jeder einzelnen Fahrzeugausführung bekannt, ob und wie sich die Einführung des WLTP auf die jeweilige Kraftfahrzeugsteuer ausgewirkt hat.

Auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die sozialen Auswirkungen der teilweise deutlich gestiegenen finanziellen Belastung durch die Kfz-Steuer aufgrund des WLTP-Verfahrens?
10. Welche Maßnahmen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung, um die erhöhte Belastung von Fahrzeughaltern durch die Kfz-Steuer aufgrund der Einführung des WLTP-Verfahrens zu kompensieren?
11. Plant die Bundesregierung, die, aufgrund des WLTP-Verfahrens, erhöhte Kfz-Steuer vollständig oder in Teilen für betroffene Fahrzeughalter zu kompensieren, und wenn ja, wie?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass die Umstellung auf das WLTP „soziale Auswirkungen“ hat und Kompensationsmaßnahmen erforderlich wären.

12. Plant die Bundesregierung eine Erhöhung, Änderung oder Anpassung der Kfz-Steuer im Hinblick auf die Reduktion der CO₂-Emissionen im Pkw-Bereich, und wenn ja, in welcher Form, in welchem Umfang, und wie weit sind Überlegungen oder Umsetzung bisher gediehen (bitte nach allen geplanten oder in der Umsetzung befindlichen Erhöhungen, Änderungen und Anpassungen der Kfz-Steuer auflisten)?
13. Welche der 53 Maßnahmen des Pakets für den Klimaschutz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.html) betreffen die Kfz-Steuer oder eine andere Steuer, die Pkw-Halter betrifft, und welche Kosten würden Kfz-Haltern in der Bundesrepublik Deutschland dadurch entstehen?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beratungen innerhalb der Bundesregierung sind hierzu noch nicht abgeschlossen.