

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Anja Hajduk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/5253 –**

### **Entwicklung und Möglichkeiten der Kraftfahrzeugsteuer und die Auswirkungen des WLTP-Messverfahrens**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. Juli 2009 wird die Kraftfahrzeugsteuer in Deutschland anhand des Hubraums und der ausgestoßenen Kohlendioxidemissionen berechnet. Dabei wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines neu zugelassenen Pkw seit dem 1. September 2018 nicht mehr auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), sondern mittels der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. Das WLTP-Messverfahren bildet im Vergleich zur NEFZ-Messung realitätsnähere und damit höhere CO<sub>2</sub>-Emissionswerte ab. In der Folge bringt das neue Messverfahren Veränderungen sowohl bei der Höhe der Kfz-Steuer für neu zugelassene Pkw als auch bei den Einnahmen durch die Kfz-Steuer mit sich.

Die realitätsnäheren, höheren CO<sub>2</sub>-Werte von Pkw verdeutlichen, dass es in Deutschland schwierig wird, die Treibhausgase bis 2030 um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Dieses Ziel rückt insbesondere vor dem Hintergrund der tendenziell steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich in weite Ferne (vgl. [www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2017-emissionen-gehen-leicht-zurueck](http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2017-emissionen-gehen-leicht-zurueck)). Es braucht also geeignete Instrumente, um Verbraucherinnen und Verbraucher zum Kauf von emissionsarmen Pkw zu bewegen, beispielsweise durch eine Reform der Kfz-Steuer.

1. Wie haben sich die Zahlen der neu zugelassenen Pkw und der insgesamt zugelassenen Pkw in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte zusätzlich nach Kraftstoffarten, nach Pkw-Segmenten und nach Jahren aufschlüsseln und bitte zusätzlich in Prozent angeben)?

Die Angaben hinsichtlich der Neuzulassungszahlen und der Bestandszahlen sind auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht unter dem Produktlink FZ (Fahrzeugzulassungen) 13 und 14:

[www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz14\\_n\\_uebersicht.html?nn=1146130](http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz14_n_uebersicht.html?nn=1146130)

[www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz13\\_b\\_uebersicht.html?nn=1146130](http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz13_b_uebersicht.html?nn=1146130)

Im Jahr 2009 wurden etwa 3,81 Millionen Fahrzeuge neu zugelassen (68,5 Prozent Ottomotor, 30,7 Prozent Dieselmotor). 2017 erhielten 3,44 Millionen Fahrzeuge eine Neuzulassung (57,7 Prozent Ottomotor, 38,8 Prozent Dieselmotor).

Insgesamt waren 2009 ca. 41,3 Millionen Fahrzeuge zugelassen (74,1 Prozent Ottomotor, 24,9 Prozent Dieselmotor). Im Jahr 2017 waren etwa 46,5 Millionen Fahrzeuge zugelassen (65,5 Prozent Ottomotor, 32,8 Prozent Dieselmotor).

2. Welche fünf Fahrzeugmodelle wurden seit 2009 am meisten neu zugelassen (bitte die jeweilige Stückzahl pro Jahr angeben)?

Am häufigsten wurden seit 2009 die Fahrzeugmodelle Mercedes C-Klasse, Opel Astra, VW Golf/Jetta, VW Passat und VW Polo erstzugelassen. Die Zahlen zu den Neuzulassungen sind auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes unter dem Produktlink FZ 4 abrufbar:

[www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz4\\_n\\_uebersicht.html?nn=1146130](http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz4_n_uebersicht.html?nn=1146130).

- a) Wie viel CO<sub>2</sub> haben die Fahrzeugmodelle jeweils durchschnittlich ausgestoßen (bitte in g CO<sub>2</sub>/km und pro Jahr angeben)?

Die CO<sub>2</sub>-Prüfwerte haben sich dabei im Durchschnitt von 149 auf 119 g/km verringert. Zum realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeugmodelle liegen keine Daten vor.

- b) Wie hoch war die durchschnittliche Kfz-Steuer für diese Fahrzeugmodelle jeweils (bitte pro Jahr angeben)?

Die durchschnittliche tarifliche Jahressteuer wurde gewichtet berechnet anhand der volumenstärksten Versionen des jeweiligen Modells und Jahres.

Durchschnittliche Kraftfahrzeugsteuer in Euro					
Jahr	Fahrzeugmodelle				
	Mercedes C-Klasse	Opel Astra	VW Golf/Jetta	VW Passat	VW Polo
2009	213	108	116	225	69
2010	213	98	110	225	62
2011	186	108	109	182	61
2012	201	123	126	212	71
2013	199	128	107	214	67
2014	196	149	129	243	72
2015	203	148	128	217	65
2016	206	117	117	221	61
2017	211	114	120	211	58

3. Wie hat sich der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines neu zugelassenen Pkw in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte zusätzlich nach neu zugelassenen Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor und nach Pkw-Segmenten aufschlüsseln und bitte in g CO<sub>2</sub>/km und pro Jahr angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1, Produktlink FZ 14, verwiesen.

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Prüfwerte aller neuzugelassenen Fahrzeuge haben sich von 177 auf 128 g/km reduziert.

4. Wie hat sich der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines neu zugelassenen Pkw in den beiden Monaten August und September 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte zusätzlich nach neu zugelassenen Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor und nach Pkw-Segmenten aufschlüsseln und bitte pro Monat angeben)?

Die Daten für die Monate August und September 2018 sind auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes unter dem Produktlink FZ 8 abrufbar:

[www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2018\\_monatlich/FZ8/fz8\\_201808\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2018_monatlich/FZ8/fz8_201808_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=6) [www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2018\\_monatlich/FZ8/fz8\\_201809\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2018_monatlich/FZ8/fz8_201809_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

5. Wie hat sich die Anzahl der neu zugelassenen Pkw in bestimmten CO<sub>2</sub>-Schritten seit 2009 entwickelt (bitte zusätzlich nach neu zugelassenen Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor und nach Pkw-Segmenten aufschlüsseln und bitte in den Schritten < 50 g CO<sub>2</sub>/km, 51 bis 95 g CO<sub>2</sub>/km, 96 bis 130 g CO<sub>2</sub>/km, 131 bis 185 g CO<sub>2</sub>/km und >185 CO<sub>2</sub>/km und bitte pro Jahr und zusätzlich in Prozent angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1, Produktlink FZ 14, verwiesen.

6. Wie hat sich der Hubraum der in Deutschland neu zugelassenen Pkw seit 2009 durchschnittlich entwickelt (bitte zusätzlich nach neu zugelassenen Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor und nach Pkw-Segmenten aufschlüsseln und bitte in ccm und pro Jahr angeben)?

Angaben hierzu sind auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht unter dem Produktlink:

[www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Motorisierung/motorisierung\\_node.html](http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Motorisierung/motorisierung_node.html).

7. Wie hat sich die Anzahl der in Deutschland neu zugelassenen Pkw seit 2009 in bestimmten Hubraum-Schritten entwickelt (bitte zusätzlich nach neu zugelassenen Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor aufschlüsseln und bitte in den Schritten < 1 399 ccm, 1 400 bis 1 799 ccm, 1 800 bis 1 999 ccm und > 2 000 ccm und bitte pro Jahr und in Prozent angeben)?

Die Angaben sind auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlicht unter dem Produktlink FZ 22:

[www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz22\\_n\\_uebersicht.html?nn=1146130](http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz22_n_uebersicht.html?nn=1146130).

Der Anteil von Fahrzeugen bis 1 399 ccm ist von 45,0 Prozent (2009) auf 37,4 Prozent (2017) gesunken.

Der Anteil von Fahrzeugen von 1 400 ccm bis 1 799 ccm ist von 21,8 Prozent (2009) auf 20,3 Prozent (2017) gesunken.

Der Anteil von Fahrzeugen von 1 800 ccm bis 1 999 ccm ist von 21,5 Prozent (2009) auf 28,7 Prozent (2017) gesunken.

Der Anteil von Fahrzeugen über 1 999 ccm ist von 11,8 Prozent (2009) auf 12,9 Prozent (2017) gesunken.

8. Wie hat sich die Anzahl der in Deutschland neu zugelassenen Pkw seit 2009 in den Pkw-Segmenten entwickelt (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor aufschlüsseln und bitte pro Jahr und zusätzlich in Prozent angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Wie haben sich die Einnahmen der Kfz-Steuer seit 2009 in Deutschland entwickelt (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor, Ottomotor und nach Pkw-Segmenten aufschlüsseln und pro Jahr angeben)?

Die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer seit 2009 sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt. Eine Aufschlüsselung für Pkw mit Verbrennungsmotor ist entsprechend der gesetzlichen Systematik nur nach Fremdzündungs- und Selbstzündungsmotoren möglich. Der Aufteilung liegt die Geschäftsstatistik der Kraftfahrzeugsteuer zum 1. Juli des jeweiligen Kalenderjahres zu Grunde. Dieser Stichtag geht auf das Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 zurück. Pkw-Segmente haben kraftfahrzeugsteuerlich keinerlei Bedeutung und werden daher nicht erfasst.

Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer in Mio. Euro			
Jahr	insgesamt	darunter Pkw mit ...	
		Fremdzündungs- motoren	Selbstzündungs- motoren
2009	8.201	3.744	3.179
2010	8.488	3.709	3.383
2011	8.422	3.633	3.413
2012	8.443	3.508	3.539
2013	8.490	3.382	3.647
2014	8.501	3.134	3.608
2015	8.805	2.965	3.622
2016	8.952	3.026	3.862
2017	8.948	3.156	4.109

10. Wie hat sich die durchschnittliche Höhe der Kfz-Steuer für einen neu zugelassenen Pkw in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor und nach Pkw-Segmenten aufschlüsseln und pro Jahr angeben)?

Die kraftfahrzeugsteuerliche Datenbasis und Auswertungsmöglichkeiten gesondert für erstzugelassene Pkw wurden durch die Zollverwaltung neu entwickelt. Entsprechende statistische Auswertungen sind derzeit nur für Zeiträume ab Mitte 2018 validiert möglich.

11. Wie hat sich die durchschnittliche Höhe der Kfz-Steuer für einen neu zugelassenen Pkw in den beiden Monaten August und September 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte zusätzlich nach neu zugelassenen Pkw mit Dieselmotor und Ottomotor und nach den Pkw-Segmenten aufschlüsseln und bitte pro Monat angeben)?

Die einfach durchschnittliche tarifliche Jahressteuer bei Erstzulassung eines Pkw betrug im August 2018 für Selbstzünder 293 Euro und Fremdzünder 104 Euro sowie insgesamt 161 Euro. Im September 2018 waren es für Selbstzünder 352 Euro und Fremdzünder 137 Euro sowie insgesamt 196 Euro. Zur Aufschlüsselung und zu den Segmenten siehe Antwort zu Frage 9.

12. Wie viel Kfz-Steuer war nach Kenntnis der Bundesregierung für einen Pkw des Modells VW up! GTI mit Neuzulassung vor dem 1. September 2018 und wie viel Kfz-Steuer ist für den gleichen Pkw mit Neuzulassung nach dem 1. September 2018 zu zahlen, und auf welchen gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten basiert die Veränderung der Kfz-Steuer?

Die tarifliche Jahressteuer für das genannte Pkw-Modell beträgt je nach Version 50 bis 70 Euro bei erstmaliger Zulassung in der Zeit vom 1. Januar 2014 bis 31. August 2018 und aktuell 66 bis 104 Euro bei Erstzulassung nach dem 31. August 2018. Die Beträge basieren auf CO<sub>2</sub>-Prüfwerten von 110 bis 120 g/km und 118 bis 137 g/km.

13. Wie viel Kfz-Steuer war nach Kenntnis der Bundesregierung für einen Pkw des Modells VW Touareg 3.0 V6 TDI El. 4Motion Tip mit Neuzulassung vor dem 1. September 2018 und wie viel Kfz-Steuer ist für den gleichen Pkw mit Neuzulassung nach dem 1. September 2018 zu zahlen, und auf welchen gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten basiert die Veränderung der Kfz-Steuer?

Für einen VW Touareg beträgt die tarifliche Jahressteuer 459 Euro bei erstmaliger Zulassung in der Zeit vom 1. Januar 2014 bis 31. August 2018 mit dem CO<sub>2</sub>-Prüfwert von 182 g/km und aktuell meist 537 Euro bei Erstzulassung nach dem 31. August 2018 mit einem CO<sub>2</sub>-Prüfwert von 221 g/km als verbindliche Grundlage.

14. Welche Konsequenzen hat das WLTP-Messverfahren für die Förderung von Elektromobilität in Form des Umweltbonus?
- a) Welche Plug-in-Hybride (bitte Modellbezeichnung angeben), die anhand der nach dem NEFZ ermittelten CO<sub>2</sub>-Werte in die Liste förderfähiger Fahrzeuge aufgenommen wurden, können auf Grundlage des durch den WLTP gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes künftig nicht mehr gefördert werden, und warum?

Folgende Fahrzeuge sind ab Erstzulassung 1. September 2018 nicht mehr förderfähig, da der CO<sub>2</sub>-Prüfwert 50 g/km übersteigt:

- Volvo XC60 T8 Twin Engine AWD, Momentum, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 65 g/km;
- Volvo XC60 T8 Twin Engine AWD, R-Design, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 65 g/km;
- Volvo S90 T8 Twin Engine AWD, Momentum, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 54 g/km;
- Volvo S90 T8 Twin Engine AWD, R-Design, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 54 g/km;

- Volvo S90 T8 Twin Engine AWD, Inscription, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 54 g/km;
- Volvo V90 T8 Twin Engine AWD, Momentum, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 54 g/km;
- Volvo V90 T8 Twin Engine AWD, R-Design, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 54 g/km;
- Volvo V90 T8 Twin Engine AWD, Inscription, CO<sub>2</sub>-Prüfwert 54 g/km.

Auslaufende Modelle und Lagerfahrzeuge müssen nicht nach WLTP zertifiziert werden. Die Hersteller können für noch nicht zugelassene Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen beantragen, damit diese weiterhin erstzugelassen werden können. Fahrzeuge, die nach dem 1. September 2018 erstmals zugelassen werden und mit einer Ausnahmegenehmigung versehen sind, sind weiterhin förderfähig.

Für folgende Fahrzeuge haben die Hersteller keine Ausnahmegenehmigungen beantragt:

- Kia Optima Plug-In-Hybrid, Attract;
- Volvo V60 D6 Twin Engine (Plug-In-Hybrid), Momentum;
- Volvo V60 D6 Twin Engine (Plug-In-Hybrid), Summum;
- Volvo V60 D6 Twin Engine AWD, R-Design.

b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Veränderungen?

Fahrzeuge, deren CO<sub>2</sub>-Prüfwert nach WLTP mehr als 50 g/km beträgt, werden nur noch bei Erstzulassung bis 31. August 2018 gefördert.

Sollte es sich bei den beantragten Fahrzeugen um Lagerfahrzeuge oder auslaufende Modelle handeln, die nicht nach WLTP typgeprüft sind, ist der nach NEFZ gemessene CO<sub>2</sub>-Prüfwert (max. 50 g/km) weiterhin gültig. Plug-In-Hybride, die nach dem 31. August 2018 erstmals zugelassen wurden, sind weiterhin förderfähig, wenn eine Ausnahmegenehmigung des KBA vorliegt.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Steuererhöhungen einzelner Pkw-Modelle, die sich durch das WLTP-Verfahren seit 1. September 2018 für alle Pkw-Neuzulassungen ergeben, vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Bundesregierung, in dieser Legislaturperiode „keine Erhöhung der Steuerbelastung der Bürgerinnen und Bürger“ (Finanzplan des Bundes 2018 bis 2022, Bundestagsdrucksache 19/3401, <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/034/1903401.pdf>, S. 54) vorzunehmen?

Die ausschlaggebenden Gründe der Änderungen am standardisierten Prüfverfahren für das Emissionsverhalten von Pkw und allgemein negative Erfahrungen mit den Prüfwerten in der Vergangenheit verdeutlichen, dass es sich beim kraftfahrzeugsteuerlichen Wirksamwerden der nunmehr realitätsnäheren CO<sub>2</sub>-Prüfwerte des WLTP-Verfahrens nicht um eine nachgefragte „Erhöhung der Steuerbelastung“ handeln kann. Sachlich bewertet, kommen Folgerichtigkeit, Zielgenauigkeit und oft eingeforderte Steuergerechtigkeit zum Tragen. Die Tarife der Kraftfahrzeugsteuer wurden nicht geändert. Die Bundesregierung hält ein pauschales Gleichsetzen der konsequenterweise eintretenden Auswirkungen von verbesserten CO<sub>2</sub>-Prüfwerten auf die Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassene Pkw mit Steuererhöhungen für irreführend.

16. Strebt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der höheren Kfz-Steuer-einnahmen durch das WLTP-Verfahren eine aufkommensneutrale Ausgestaltung der Kfz-Steuer an?

Die Bundesregierung verweist auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/4061.

17. Inwiefern entfaltet die aktuelle Ausgestaltung der Kfz-Steuer nach Einschätzung der Bundesregierung eine Lenkungswirkung hin zum Kauf von emissionsarmen Pkw, wo doch nach der Freigrenze von 95 g CO<sub>2</sub>/km für jedes weitere Gramm CO<sub>2</sub> ein einheitlicher Betrag von 2 Euro erhoben wird, und wie begründet die Bundesregierung ihre Einschätzung?

Die Kraftfahrzeugsteuer wird für erstzugelassene Pkw seit dem 1. Juli 2009 nach dem spezifischen CO<sub>2</sub>-Prüfwert des Fahrzeugs, der im verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren ermittelt und in Grundlagenbescheiden für den Zoll verbindlich festgestellt wird, und nach dem Hubraum bemessen. Die erwähnte „Freigrenze“ wurde von ursprünglich 120 auf 95 g/km verringert.

Die CO<sub>2</sub>-orientierte Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer hat dazu beigetragen, auf die Anschaffung und Zulassung verbrauchsarm konzipierter Pkw hinzuwirken, die potenziell weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen. Dies zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Werte aller erstzugelassenen Pkw seit dem Jahr 2009. Andere Effekte haben der positiven Tendenz entgegengewirkt.

18. Sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit dafür, die Kfz-Steuer dahingehend weiter auszudifferenzieren, dass sie eine stärkere Lenkungswirkung hin zum Kauf von emissionsarmen Pkw entfaltet, beispielsweise durch die Einführung eines Bonus-Malus-Systems, um das Ziel der Verringerung der Treibhausgasemissionen um 40 bis 42 Prozent bis 2030 auch wirklich zu erreichen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer anhand der CO<sub>2</sub>-Prüfwerte nach WLTP bewirkt bereits ohne Änderung des Steuertarifs eine stärker fahrzeugbezogene Ausdifferenzierung der Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassen Pkw. Die Bundesregierung plant daher derzeit keine Änderungen am Kraftfahrzeugsteuergesetz.

