

(A) Dass die Bundesregierung der Forderung des Bundesrates nicht folgt, zusätzlich ein Förderprogramm für Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes in durch Stickoxide belasteten Innenstädten aufzulegen, ist für uns nachvollziehbar. Diese Forderung ist nur ein weiterer Versuch, immer neue Programme finanziell einseitig beim Bund abzuladen, und zwar völlig unabhängig von der tatsächlichen Zuständigkeit und Verantwortung. Abgesehen davon, dass hier erneut einseitig auf einen einzigen Abgaswert abgehoben wird. Wir können schon erwarten, dass die Länder und Kommunen die vorhandenen Möglichkeiten nutzen, um ihren Beitrag zu leisten. Die Behauptung, dass den Ländern und Kommunen keine ausreichenden Möglichkeiten zur Senkung der Luftschadstoffe zur Verfügung stehen, ist nicht nachvollziehbar. Abgesehen davon bestehen bereits Programme zur Elektromobilität und zu Carsharing. Deshalb stimmen wir dem Gesetzentwurf in der vorliegenden Fassung zu.

Dr. Philipp Murmann (CDU/CSU): Wir beraten heute nun abschließend die Änderung des sechsten Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Mit diesem Gesetz legen wir den Grundstein für die Einführung eines neuen Messverfahrens zur Ermittlung von Emissionswerten bei Autos.

Durch die Einführung des WLTP-Verfahrens – das steht für Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure – werden wir zukünftig verbesserte, und das heißt realitätsnähere, CO₂-Emissionswerte im Zuge der Ermittlung von Abgasemissionen erhalten.

(B) Das neue WLTP-Verfahren löst das bisher geltende NEFZ-Verfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ab. Im Gegensatz zum NEFZ-Verfahren, bei dem die Emissionswerte der Autos unter reinen „Laborbedingungen“ ermittelt werden, wird das WLTP-Verfahren unter realitätsnahen Bedingungen die Emissionswerte messen. Wobei diese Realitätsnähe natürlich differenziert zu betrachten ist, da der tatsächliche CO₂-Ausstoß im Alltag auch immer vom persönlichen Fahrverhalten und den jeweiligen Streckenbedingungen abhängt.

Realitätsnähe heißt hier, dass so, wie ein Auto im Straßenverkehr durchschnittlich genutzt wird, auch der Emissionsausstoß gemessen wird. Kein erhöhter Reifendruck, keine abgebauten Außenspiegel zur Reduzierung des Luftwiderstandes, kein leerer Tank, keine ausgebaute Klimaanlage.

Ab dem 1. September 2018 ist für jedes zugelassene Auto die Abgasmessung mit dem neuen WLTP-Verfahren verpflichtend. Die Anhörung hat deutlich gemacht, dass diese Stichtagsregelung allen Betroffenen Planungssicherheit bietet, zwangsläufig aber eine unterschiedliche Besteuerung der Fahrzeuge mit sich bringt. Alle anderen Autos auf unseren Straßen, die vor diesem Stichtag zugelassen wurden, haben aber natürlich Bestandsschutz!

Was wir im Zuge des neuen Messverfahrens ändern, ist aber nicht die Steuerbemessungsgrundlage, sondern die Zulassungsbestimmungen. Haben wir bisher nur „typenbezogen“ zugelassen, so werden wir in Zukunft „autobezogen“ zulassen. Demnach wird es nicht mehr nur eine Rolle spielen, ob man einen Golf, eine S-Klasse oder einen Corsa fährt, sondern welche konkreten Beson-

(C) derheiten das Fahrzeug aufweist. Mit oder ohne Klimaanlage? Schmale oder breite Reifen? Wie viele Airbags? Wie viel Hubraum?

In der Konsequenz heißt das: Nicht nur der Prüfzyklus wird kleinteiliger, auch die Zulassung von Fahrzeugen wird differenzierter. Diese Differenzierung spiegelt auch die immense Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Autos wider, die auf deutschen Straßen unterwegs sind. Innerhalb eines Autotyps wird es aber wohl zur Bildung von „Familien“ kommen, denn eine vollständig individuelle, autobezogene Zulassungsmessung würde den Aufwand extrem in die Höhe treiben.

Nach dem ersten großen Aufschrei sollte also nun auch dem Letzten klar geworden sein, dass wir nicht an der Steuerschraube drehen, sondern ausschließlich die Erfassung der Bemessungsgrundlage für die Steuererhebung ändern.

Weil hier oft Fakten durcheinandergeraten, möchte ich noch einmal folgende Punkte klarstellen:

Erstens. Der vorliegende Gesetzentwurf regelt ausschließlich die Einführung eines neuen Messverfahrens im Verkehrsrecht. Die konkrete technische Ausgestaltung des Messverfahrens wird hingegen über eine unmittelbar wirkende EU-Verordnung ins deutsche Recht implementiert. Die Verordnung kommt aller Voraussicht nach im Mai 2017. Ab dann gilt prinzipiell auch die Anwendung des WLTP-Verfahrens bei Neufahrzeugen. Diese Verordnung beschreibt dann genau, wie der Testzyklus auszusehen hat. Wir als Gesetzgeber haben auf die Ausgestaltung des Testzyklus keinen Einfluss. Eine Einschätzung, wie das Messverfahren in der Praxis konkret aussehen wird, konnte auch bei der Anhörung keiner der Sachverständigen vornehmen.

(D) Um bei Käufern und Herstellern Planungs- und Rechtssicherheit zu schaffen und die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen, ist der Stichtag zur Anwendung des neuen Messverfahrens zur Ermittlung der CO₂-Werte für die Besteuerung aber erst der 1. September 2018. Klarzustellen ist: Bestandsfahrzeuge bleiben unangetastet!

Zweitens. Anhand früherer Tests mit Fahrzeugen unter realitätsnahen Bedingungen geht man davon aus, dass es zu einem 20 Prozent höheren CO₂-Ausstoß beim WLTP-Verfahren kommen wird. Im Vorhinein können jedoch weder Aussagen über erwartete CO₂-Werte gemacht, noch kann die dadurch zu erwartende Höhe der Kfz-Steuer prognostiziert werden. Studien, die schon jetzt konkrete Zahlen nennen, sehe ich skeptisch. Denn wir wissen de facto weder genau, wie die Autoindustrie auf dieses Messverfahren reagieren wird – zum Beispiel durch veränderte Antriebskonzepte –, noch, für welches Auto sich der Käufer am Ende entscheidet – ob für oder gegen ein CO₂-armes Fahrzeug mit mehr oder weniger Ausstattung. Klar ist nur: Wir setzen mit diesem Gesetz einen ganz klaren Anreiz, sich für ein emissionsarmes Fahrzeug zu entscheiden und dadurch selbst zu entscheiden, welche Steuerlast man tragen kann oder will.

Drittens. Das vorliegende Gesetz bringt ausdrücklich keine Steuererhöhung mit sich. Was sich ändert, ist aus-

- (A) schließlich die Erfassung der Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer. Und auf die, so habe ich es ausgeführt, haben wir keinen Einfluss.

Eine realitätsnähere Ermittlung des Emissionsausstoßes ist in unser aller Interesse und wird auf EU-Ebene im Übrigen auch nicht erst seit dem VW-Abgasskandal forciert. Die deutschen Kraftfahrzeugehersteller stellen sich schon seit Jahren auf ein neues Messverfahren ein und haben die internationale Standardisierung mit vorangetrieben.

Abschließend möchte ich festhalten:

A: Unser Ziel, mit der Kfz-Steuer eine Lenkungswirkung zu erreichen und kleinere und emissionsarme Fahrzeuge zu bevorzugen, wird mit dem neuen Messverfahren weiter verstärkt.

B: Wie sich das Aufkommen der Kfz-Steuer tatsächlich entwickelt, haben Sie in der Hand – die Käufer neuer Fahrzeuge, je nachdem, wofür Sie sich entscheiden. Sie haben die Freiheit und damit auch die Verantwortung.

C: Unser wirtschaftspolitisches Leitziel gilt weiter: Deutschland soll ein attraktiver Standort für moderne Fahrzeugtechnologien bleiben – für die Fahrer ebenso wie für die Autohersteller und ihre Technologiezulieferer. Dafür werden wir uns auch weiter einsetzen!

Sie können dem Gesetzentwurf also mit Freude zustimmen.

- (B) **Arno Klare (SPD):** Das Gesetz vollzieht einen im Grunde lapidaren Schritt: Es wird ein steuerrechtlicher Stichtag festgesetzt, ab dem Neufahrzeuge nach dem neuen Fahrzyklus WLTP eingestuft werden. WLTP steht übersetzt für „weltweit harmonisiertes Testverfahren für leichte Nutzfahrzeuge“; damit sind Pkw gemeint. Was so einfach erscheint, ist aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht ein Meilenstein.

In der EU-Verordnung 715/2007 ist bei der Randnotiz 15 sowie im eigentlichen VO-Teil unter Artikel 14 Absatz 3 davon die Rede, dass die Testverfahren zur Feststellung der Verbrauchswerte – und damit der CO₂-Emissionen – in einem neuen Prüfstandsmessverfahren gemessen werden sollten. Seit zehn Jahren, das heißt meilenweit vor dem sogenannten VW-Skandal, begannen die Überlegungen zum neuen Verfahren. Der WLTP wurde seit 2008 auf der Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa entwickelt und als globale technische Regelung (GTR) Nr. 15 durch das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP. 29) im März 2014 angenommen. Später wurde er in EU-Europa zum neuen Testzyklus, der ab dem 1. September 2018 gilt. Insofern markiert dieses Datum sehr richtig auch den heute zu beschließenden Stichtag.

Der WLTP ist deutlich realitätsnäher als der alte Prüfzyklus NEFZ. Parallel zur Entwicklung des WLTP begannen – auch dies weit vor dem VW-Skandal – die Überlegungen, Fahrzeuge nicht nur auf der Rolle, also im Labor, sondern auch sozusagen live, also bei der Fahrt im Straßenverkehr, zu testen. Dieses Verfahren heißt RDE,

- (C) Real Driving Emissions. WLTP plus RDE ergeben zusammen ein realistisches Bild der Emissionen. Der Labortest dient der Ermittlung der steuerrelevanten Verbrauchsdaten. Diese zu ermitteln, geht rechtssicher nur in Labortests, weil diese allein standardisiert und reproduzierbar sind. RDE misst dann zusätzlich, ob die Emissionen auch im realen Betrieb auf der Straße unter definierten Limits bleiben. Alles in allem haben Verbraucher ab dem 1. September 2018 bei Autokauf wirklichkeitsnahe Verbrauchswerte und können über die Aussagen aus dem RDE-Test überdies ersehen, ob ihr Wagen die Werte einhält, die er verspricht.

Der heutige Beschluss ist also weit mehr als lediglich die notwendige Fixierung eines steuerrechtlich notwendigen Stichtags.

Andreas Schwarz (SPD): Mit dem heutigen Beschluss schließen wir ein Gesetzgebungsverfahren ab, dessen Umsetzung einer EU-Richtlinie geschuldet ist. Mit dem heutigen Beschluss implementieren wird das neue sogenannte WLPT-Verfahren, eine weltweit harmonisierte Testprozedur zur Ermittlung von Abgasemissionen, das realitätsnähere CO₂-Emissionswerte darstellen soll. Auch vor dem Hintergrund der Dieselaffären verschiedener Autokonzerne begrüßen wir dieses Gesetz.

Wir begrüßen, dass das neue Prüfverfahren bei uns erst ab dem 1. September 2018 für alle dann neu zugelassenen Fahrzeuge gelten soll und für alle anderen Fahrzeuge Bestandsschutz gilt. Ich betone: Die Zustimmung zu diesem Gesetzentwurf bedeutet keineswegs, dass nun alles geklärt ist und wir uns jetzt um nichts mehr kümmern müssen. Das Gegenteil ist der Fall. Denn die große Frage lautet: Wie entwickelt sich die Kfz-Steuer? Ich weiß, da machen sich manche Leute Sorgen.

Zur Kenntnis genommen haben wir Äußerungen des Bundesfinanzministeriums, wonach Auswirkungen auf die Steuereinnahmen nur schwer voraussagbar seien, zumal es ja auch noch einige Details beim Messverfahren zu klären gibt und die Verordnung wohl erst Ende Mai 2017 vorliegen wird.

Wir haben uns deshalb mit unserem Koalitionspartner darauf verständigt, dass wir vom Bundesfinanzministerium zwölf Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes eine Evaluierung erhalten. Das BMF wird die Auswirkungen des neuen Gesetzes prüfen und den Finanzausschuss des Deutschen Bundestages unterrichten.

Wir wollen wissen, wie sich durch die Neuberechnung die Kraftfahrzeugsteuerbeträge entwickeln und ob und vor allem in welcher Höhe sich eventuelle Mehrbelastungen für die Bürgerinnen und Bürger ergeben. Zunächst ändert sich durch das Gesetz lediglich die Bemessungsgrundlage. Ob es dadurch tatsächlich zu Steuererhöhungen kommt, ist also überhaupt noch nicht absehbar. Wir wollen uns als Gesetzgeber nach einem Jahr genau anschauen, wie sich der Fahrzeugbestand in der Bundesrepublik entwickelt und ob wir hier gegebenenfalls gegensteuern und Maßnahmen ergreifen müssen, damit die Beiträge nicht zu stark ansteigen.