Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Anja Hajduk, Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Dr. Gerhard Schick, Kerstin Andreae, Katharina Dröge, Sven-Christian Kindler, Corinna Rüffer, Oliver Krischer, Matthias Gastel, Christian Kühn (Tübingen), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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

Seit dem 1. Juli 2009 wird die Kraftfahrzeugsteuer in Deutschland anhand des Hubraums und der ausgestoßenen Kohlendioxidemissionen berechnet. Dabei wird der CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich in weite Ferne (vgl. 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
2. Welche fünf Fahrzeugmodelle wurden seit 2009 am meisten neu zugelassen (bitte die jeweilige Stückzahl pro Jahr angeben)?
 - a) Wie viel CO₂ haben die Fahrzeugmodelle jeweils durchschnittlich ausgestoßen (bitte in g CO₂/km und pro Jahr angeben)?
 - b) Wie hoch war die durchschnittliche Kfz-Steuer für diese Fahrzeugmodelle jeweils (bitte pro Jahr angeben)?

3. Wie hat sich der durchschnittliche CO₂-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 CO₂/km und pro Jahr angeben)?
4. Wie hat sich der durchschnittliche CO₂-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)?
5. Wie hat sich die Anzahl der neu zugelassenen Pkw in bestimmten CO₂-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 CO₂/km, 51 bis 95 g CO₂/km, 96 bis 130 g CO₂/km, 131 bis 185 g CO₂/km und >185 CO₂/km und bitte pro Jahr und zusätzlich in Prozent angeben)?
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)?
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)?
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)?
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)?
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)?
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)?
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 CO₂-Emissionswerten basiert die Veränderung der Kfz-Steuer?
13. Wie viel Kfz-Steuer war nach Kenntnis der Bundesregierung für einen Pkw des Modells VW Touareg 3.0 V6 TDI EI. 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 CO₂-Emissionswerten basiert die Veränderung der Kfz-Steuer?

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 CO₂-Werte in die Liste förderfähiger Fahrzeuge aufgenommen wurden, können auf Grundlage des durch den WLTP gemessenen CO₂-Ausstoßes künftig nicht mehr gefördert werden, und warum?
 - b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Veränderungen?
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?
16. Strebt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der höheren Kfz-Steuererhebungen durch das WLTP-Verfahren eine aufkommensneutrale Ausgestaltung der Kfz-Steuer an?
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 CO₂/km für jedes weitere Gramm CO₂ ein einheitlicher Betrag von 2 Euro erhoben wird, und wie begründet die Bundesregierung ihre Einschätzung?
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?

Berlin, den 16. Oktober 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion