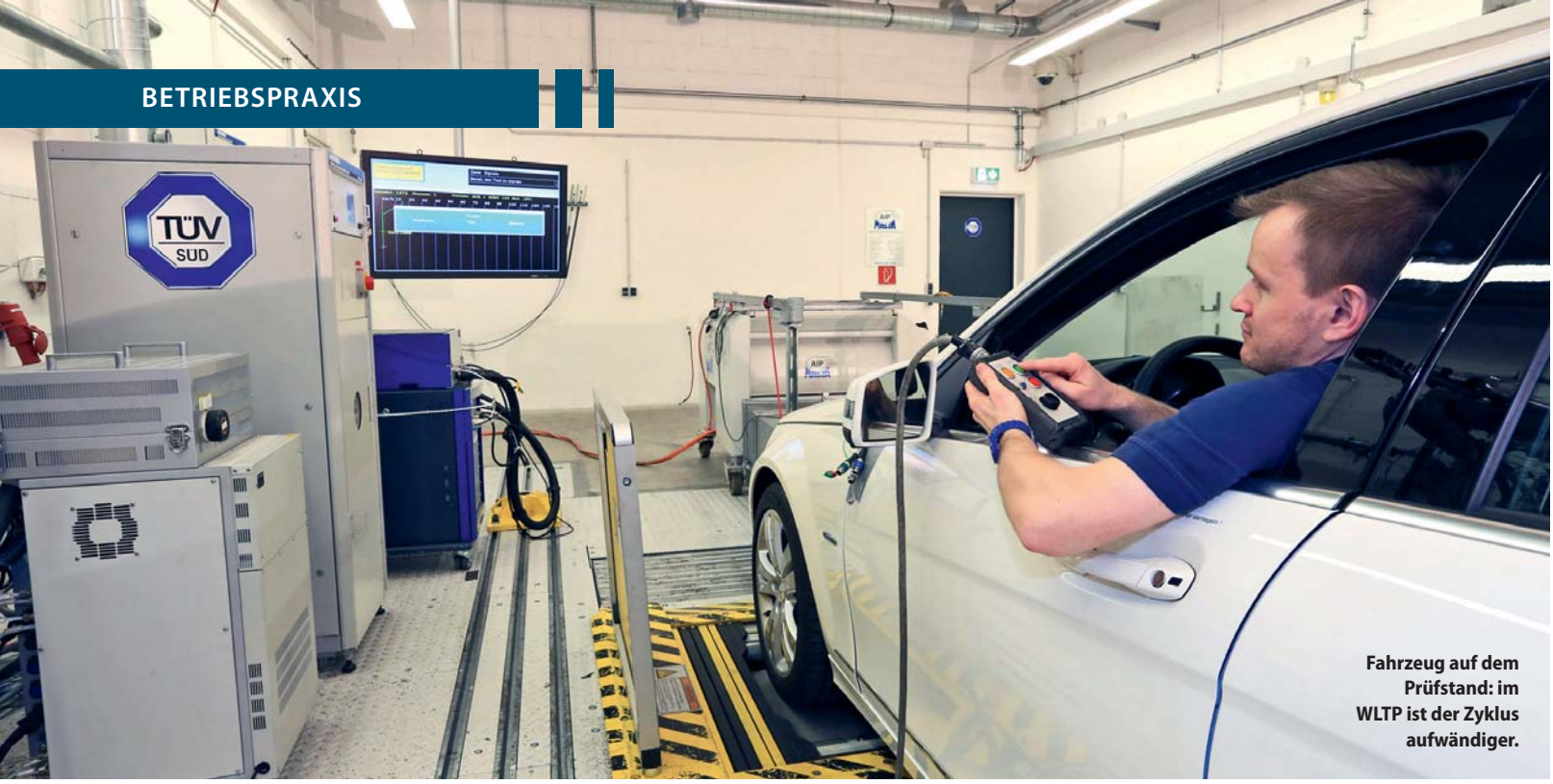


Fahrzeug auf dem Prüfstand: im WLTP ist der Zyklus aufwändiger.

Fotos: TÜV SÜD

KFZ-STEUER

Aufregung um neuen Prüfzyklus

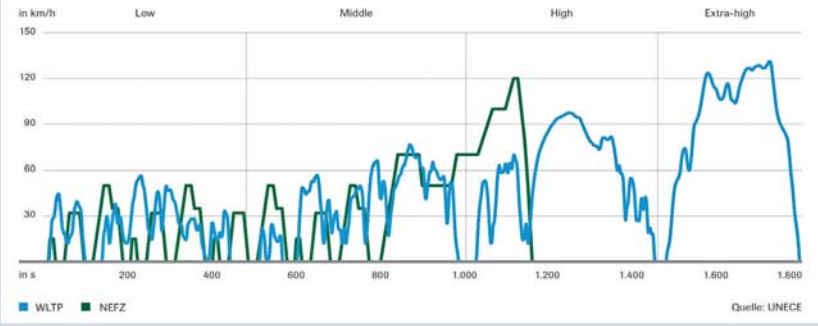
Seit 1. September 2018 wird die Kraftfahrzeugsteuer anhand der CO_2-Abgaswerte berechnet, die im neuen Fahrzyklus WLTP gemessen wurden. Das hat Auswirkungen auf die Ausstattung von Flottenfahrzeugen.

Bereits seit 1. September 2017 ist in der Europäischen Union der neue Fahrzyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) als Grundlage für die Typgenehmigung neuer Pkw und leichter Nutzfahrzeuge verpflichtend. Im zweiten Schritt müssen seit 1. September 2018 jetzt auch alle neu zugelassenen Pkw sowie leichte Nutzfahrzeuge ihren Verbrauch nach WLTP ausweisen.

Das stellt unter anderem auch die deutschen Pkw-Hersteller derzeit vor enorme Probleme, die ihre gesamte Modellpalette auf WLTP umstellen müssen. Lange Lieferzeiten für einige Modelle und Lieferengpässe sind derzeit die Regel. VW wie auch andere Hersteller schaffen es derzeit nicht, alle Fahrzeuge nach dem neuen Abgastest WLTP zertifizieren zu lassen. Bei VW werden daher nach früheren Angaben konzernweit voraussichtlich 200.000 bis 250.000 Autos verspätet gebaut und geliefert.

Neben der hohen Komplexität der Anträge sei laut VDA (Verband der Automobilindustrie) die kurze Vorlaufzeit der WLTP-Genehmigungen für alle Pkw-Neuzulassungen ein Grund für den aktuellen

VERGLEICH NEFZ UND WLTP



WLTP

- WLTP definiert 3 Fahrzeugklassen entsprechend dem Leistungsgewicht Pmr (Motorleistung/Leergewicht in W/kg), für die mehrere Messzyklen festgelegt wurden.
- Die Dauer der Teil-Zyklen ist in den 3 Klassen identisch, sie unterscheiden sich in Beschleunigung und Geschwindigkeit.
- Im Testverfahren sind zahlreiche Bedingungen definiert, dazu zählen unter anderem Schaltvorgänge, Gesamtfahrzeugmasse (einschließlich Zusatzausstattung), Umgebungstemperatur sowie Reifenauswahl und -druck.

NEFZ

- Erster Teil (Phase 1): Repräsentiert innerstädtischen Fahrbetrieb, Fahrzeug wird kalt gestartet und anschließend im Stop-and-Go-Betrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gefahren.
  Zweiter Teil (Phase 2): Repräsentiert außerstädtischen Fahrbetrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.
- Testdauer: 1.180 Sekunden (ca. 20 Minuten)
- Streckenlänge: ca. 11 km (Phase 1 ca. 4 km, Phase 2 ca. 7 km)
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 33,6 km/h (ohne Leerlaufphasen 44,0 km/h)

Quelle: ADAC

Genehmigungsstau. WLTP-Genehmigungen seien erst seit einigen Monaten möglich, teilte der Verband im Juni mit. Erst zum 27. Juli 2017 wurden die Ausführungsbestimmungen und, damit verbunden, die vorzeitige Einführung eines Partikelfilters bei nahezu allen direkt-einspritzenden Benzinern von der EU beschlossen.

Tatsächlich müssen im WLTP im Unterschied zum alten Prüfzyklus NEFZ verschiedene Ausstattungsstufen, Karosserievarianten und Reifen getestet werden. Dadurch erhöht sich der Prüfaufwand deutlich (*siehe Kasten*).

Auswirkung auf Kfz-Steuer

Der 1. September 2018 ist auch der Stichtag für Änderungen bei der Berechnung der Kfz-Steuer. So sieht das „Sechste Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 6. Juni 2017“ vor, dass mit Erstzulassung ab 1. September 2018 der CO_2-Wert nach WLTP bei der Berechnung der Kfz-Steuer zu Grunde gelegt wird. Da der WLTP-Messwert in der Regel höher ist als der NEFZ-Wert des gleichen Modells, wird die Kfz-Steuer bei Erstzulassung eines Fahrzeuges ab 1. September 2018 höher sein als für Fahrzeuge des gleichen Modells, die vor diesem Stichtag zugelassen wurden. Der VDA sieht darin eine versteckte Steuererhöhung. Das Bundesfinanzministerium will in den nächsten zwölf Monaten den Einfluss auf die Kfz-Steuereinnahmen erst noch prüfen. Laut einer Beispielrechnung des VDA steigt die Abgabe für einen Benziner mit 1,4-Liter-Motor von derzeit 92 Euro auf 134 Euro. Die Steuer für einen Benziner mit zwei Liter Hubraum steigt um 39 Prozent, ein Dieselauto mit 1,6-Liter-Motor verteuert sich im Schnitt um 18 Prozent.

Das wird Auswirkungen auf die Bestellung von Firmenwagen haben, weil einige Ausstattungsvarianten herausfallen (*siehe Interview*). Im Aftersales muss dies aber niemanden beunruhigen: nachträgliche Veränderungen am Fahrzeug, die den Verbrauch beeinflussen, haben keine Auswirkungen auf die Kfz-Steuer. *Dietmar Winkler*

KURZFASSUNG

Durch den neuen Prüfzyklus WLTP erhöht sich die Kraftfahrzeugsteuer bei Neuzulassungen. Im Aftersales bleibt alles wie bisher: Veränderungen an bereits zugelassenen Fahrzeugen haben keine Auswirkung auf die Kfz-Steuer.

KURZINTERVIEW

Philip Puls, Leiter der Technischen Prüfstelle für den Kfz-Verkehr in Bayern bei TÜV SÜD Auto Service GmbH, zu den Auswirkungen des WLTP auf den Aftersales

Philip Puls, Leiter der Technischen Prüfstelle für den Kfz-Verkehr in Bayern

asp: Hat die Verbrauchsmessung nach WLTP für Neuzulassungen ab 1. September 2018 eine direkte Auswirkung für Werkstätten?
P. Puls: Nein, zunächst nicht. Außer natürlich für neu angeschaffte Fahrzeuge, die die Werkstatt selbst betreibt. Wenn sich der Betreiber ein neues Fahrzeug zulegt und dieses erstmals nach dem Stichtag 1. September 2018 zugelassen wird, muss das Fahrzeug den geltenden Vorgaben entsprechen. In der Regel wird es sich also um ein typgenehmigtes Fahrzeug nach WLTP handeln. Dieses hat eine andere Kfz-Steuer als vor dem Stichtag.

asp: Die Kfz-Steuer nach WLTP erhöht sich also tendenziell?
P. Puls: Es ist richtig, dass sich die Kfz-Steuer erhöhen kann. Die CO_2-Werte nach dem WLTP-Prüfverfahren fallen meist höher aus als nach dem alten NEFZ-Standard. Die Kfz-Steuer hängt ab 1. September an dem individuellen CO_2-Wert des Fahrzeugs. Dieser wird durch die EU-Übereinstimmungserklärung (Certificate of Conformity) definiert beziehungsweise in Deutschland durch das Feld V7 in den Fahrzeugpapieren. Die Angabe der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer dient als Grundlage für die Berechnung der Kfz-Steuer.

asp: Wie individuell werden die Emissionen gemessen?
P. Puls: Die Ermittlung des CO_2-Prüfwertes nach WLTP ist im Vergleich zum NEFZ deutlich aufwändiger und zeitintensiver. Die Angabe des CO_2-Wertes berücksichtigt anders als im NEFZ die individuelle Ausstattung des Fahrzeugs – Mehrverbräuche durch Ausstattungsmerkmale müssen künftig berücksichtigt sein. In der Vergangenheit beschränkte sich die Prüfung auf Motor-Getriebe-Kombinationen und verschiedene Rädergruppen. Nach WLTP würde beispielsweise eine leistungsstarke Soundanlage oder entsprechendes Mehrgewicht durch andere Sonderausstattungen berücksichtigt werden. Es gibt künftig im Grunde kein zweites Fahrzeug, das denselben CO_2-Wert hat wie ein baugleiches anderes Fahrzeug – außer die beiden Fahrzeuge haben die komplett identische Ausstattung.

asp: Sind auch nachträgliche Veränderungen in der Werkstatt relevant für die Kfz-Steuer?
P. Puls: Nein. Nachträgliche Veränderungen am bereits zugelassenen Fahrzeug sind nicht relevant für die Besteuerung. Das ist auch gar nicht die Intention des Gesetzgebers. Der neue Messzyklus wurde eingeführt, weil er Verbräuche und Emissionen ermittelt, die realitätsnäher sind als der NEFZ. Der WLTP verhindert im Zusammenspiel mit RDE-Messungen den Einbau von nicht erlaubten Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen.
Der nach WLTP ermittelte Verbrauch ist näher am realen Verbrauch des Autos auf der Straße. Das liefert dem Käufer des Fahrzeugs im Sinne der Verbraucherinformation eine bessere Grundlage. Aber die Verbrauchswerte haben auch Relevanz für den Flottenverbrauch des Herstellers. Das Ziel der Europäischen Union ist ein Flottenverbrauch von 95 Gramm pro Kilometer bis 2021 über die gesamte Flotte eines Herstellers.

asp: Ist zu erwarten, dass Dienstwagen in einer CO_2-freundlichen Ausführung bestellt werden, um einen günstigen Steuersatz zu erzielen, und dann im Aftersales umgerüstet werden?
P. Puls: Wenn es um die nachträgliche Individualisierung des Fahrzeugs geht, sprechen wir vor allem von anderen Rädern und Reifen. Diese waren schon immer relevant auch für den Verbrauch, sind aber in der Nachrüstung unkritisch und haben keinen steuerlichen Effekt. Solche nachträglichen individuellen Veränderungen zu erfassen ist aber eben auch nicht das Ziel der EU-Vorgaben für das Monitoring der Flottenverbräuche der Hersteller. Im Übrigen sitzt der größte Einfluss auf den Verbrauch hinter dem Steuer – das ist der Fahrer selbst. Daher gilt: Sobald ein Fahrzeug zugelassen ist, kann es nachträglich individualisiert werden.

Fotos: TÜV SÜD

Reifenregale Reifencontainer
Reifenlagerhallen
MADE IN GERMANY
Die passende Lösung finden wir für Sie.
Preiswert. Flexibel. Sofort lieferbar.
aczent Lagertechnik
Tel. 05531·9913 8010 | www.aczent-lagertechnik.eu | 37603 Holzminden