

KFZ-STEUER

Ein Blick aufs CO₂-Konto

Fahrzeugemissionen werden im Rahmen der Typzulassung künftig mit dem Testverfahren WLTP ermittelt. Für Kunden könnten Nachrüstlösungen interessanter werden als umfangreichere Sonderausstattungen ab Werk.

Der Fahrzyklus NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) wurde Anfang der 90er Jahre in Europa eingeführt. Für die Emissionsangabe eines Neuwagens wird beim NEFZ auf Basis der Karosserie-Motor-Getriebe-Kombination ein verbrauchsoptimiertes Fahrzeug als Repräsentant herangezogen. Andere Reifen oder gewichtserhöhende Sonderausstattungen finden keine Berücksichtigung in der Verbrauchsangabe, der Kunde bemerkt sie erst später an der Zapfsäule.

Ein Vorwurf allerdings wäre ungerichtet: Als der Standard geschaffen wurde, produzierte Volkswagen den Golf III, Opel den ersten Astra und Mercedes-Benz die erste C-Klasse. Zu diesem Zeitpunkt war die Liste der signifikant verbrauchverändernden Sonderausstattungen begrenzt, auch fehlten Rechenmodelle um diese Verbrauchsänderungen schnell zu berechnen.

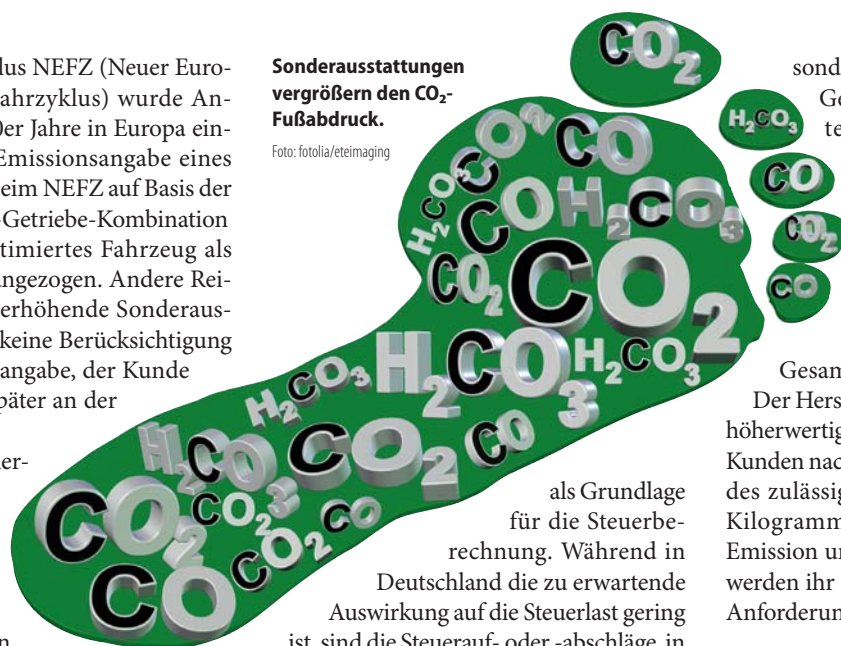
Verbrauchswerte werden simuliert

Mit dem neuen Zyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), der ab September 2017 für die Emissionsmessung im Rahmen der Typgenehmigung eingeführt wird, ändert sich dies nun. Für jedes Fahrzeug werden kundenauftragsspezifisch das Gewicht, der Rollwiderstand der montierten Reifen und der Aerodynamik-Wert ermittelt. Mit diesen Werten wird in Sekundenbruchteilen eine halbstündige Testfahrt simuliert. Bestellt ein Kunde zum Beispiel in der Sportausführung eines Fahrzeugs einen Spoiler, wird in der Simulation sowohl das Fahrzeuggewicht als auch der Aerodynamikwert erhöht.

Der simulierte Verbrauchswert wird im Angebot, Auftrag und in der Betriebserlaubnis verbindlich aufgeführt und dient

Sonderausstattungen vergrößern den CO₂-Fußabdruck.

Foto: fotolia/eteimaging



als Grundlage für die Steuerberechnung. Während in Deutschland die zu erwartende Auswirkung auf die Steuerlast gering ist, sind die Steuerauf- oder -abschläge in anderen europäischen Ländern beim Überschreiten von bestimmten Schwellenwerten deutlich spürbar. Allerdings werden Verbrauchsobergrenzen bei Dienstwagen auch in Deutschland zu einer vermehrten Aus- oder Abwahl von bestimmten Sonderausstattungen führen.

Grundlage für die Kfz-Steuer

Stattet ein Kunde sein Fahrzeug beim Kauf nur mit Winterreifen aus, verweist die Verbrauchsangabe das gesamte Fahrzeuggewicht auf die üblicherweise verbrauchssteigernden Winterreifen, statt auf die verbrauchsärmeren Sommerreifen. Ein nur 4-fach winterbereiftes Fahrzeug dürfte künftig auch im Winter nahezu unverkäuflich sein gegenüber einem identisch ausgestatteten Fahrzeug mit Sommerreifen oder mit 8-facher Bereifung.

Kunden im unteren und mittleren Segment könnten bei der Fahrzeugbestellung künftig deutlich seltener zu größeren und breiteren Reifen greifen, sondern stattdessen einen verbrauchseffizienten Reifen wählen. Bei der Emissions-Berechnung nach WLTP ist nicht nur das tatsächliche Fahrzeuggewicht verbrauchssteigernd,

sondern auch anteilig das zulässige Gesamtgewicht. Kunden könnten durch die damit übliche verbundene Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts gelegentlich von einer Anhängerkupplung ab Werk absehen, sich dafür aber einen Nachrüstsatz ohne Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts installieren lassen. Der Hersteller bietet hier eigentlich eine höherwertigere Lösung an, welche aber für Kunden nachteilig ist. Durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts um 100 Kilogramm, kann mit WLTP die CO₂-Emission um 0,5 g steigen. Die Hersteller werden ihr Produktportfolio daher an die Anforderungen von WLTP anpassen.

Fazit

WLTP als Grundlage für die Kfz-Steuer macht die Fahrzeugkonfiguration künftig nicht nur zu einer Optimierungsaufgabe zwischen Preis- und Leistung sondern bezieht auch die Komponente Emission mit ein. Jede im Kundenfahrzeug vorgesehene Sonderausstattung fließt nun in den individuellen Fahrzeugverbrauch ein. Automobilhersteller werden bei der Entwicklung ihrer Sonderausstattungen hinsichtlich der Emissionen optimieren. In der Übergangszeit werden After-Sales-Lösungen stärker in den Kundenfokus rücken.

Ulf Schneider |

AUTOR

Ulf Schneider ist bei NTT DATA als Lead Consultant im Bereich Digital Enterprise Projektleiter bei der Implementierung eines WLTP-Services. NTT DATA ist einer der führenden Anbieter im Business- und IT-Consulting. <http://digital-automotive.nttdata.de>



Foto: NTT Data