

17.01.84

Gesetzesantrag

des Landes Baden-Württemberg

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Zielsetzung

Durch eine Begünstigung abgasarmer Pkw's bei der Kraftfahrzeugsteuer soll für Pkw-Käufer ein Anreiz geschaffen werden, diese umweltfreundlichen, in Anschaffung und Haltung aber teureren Pkw's zu erwerben. Außerdem soll erreicht werden, daß hoch emittierende Altfahrzeuge vorzeitig stillgelegt werden.

B. Lösung

Die begünstigten Pkw's werden in der Zeit vom 1. Juli 1984 bis 31. Dezember 1988 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. 1989 und 1990 werden diese Fahrzeuge mit dem halben Steuersatz und ab 1991 wieder mit dem heutigen Steuersatz besteuert. Für die nicht begünstigten Pkw's ist die Steuer ab 1. Januar 1986 auf 20,-- DM und ab 1. Januar 1991 auf 25,-- DM je 100 cm³ Hubraum zu erhöhen.

C. Alternativen

Abweichende Steuersatzänderungen zu anderen Zeitpunkten.

...

D. Kosten

Durch die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes entstehen bei den Ländern folgende Steuer-
mindereinnahmen:

- Mio DM -

1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
- 21	- 106	+ 2331	+ 589	- 147	+ 42	- 429	+ 2006	+ 901	+ 501

Gesetzesantrag

des Landes Baden-Württemberg

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung
des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG
- Nr. 6814 -

Stuttgart, den 16. Januar 1984

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

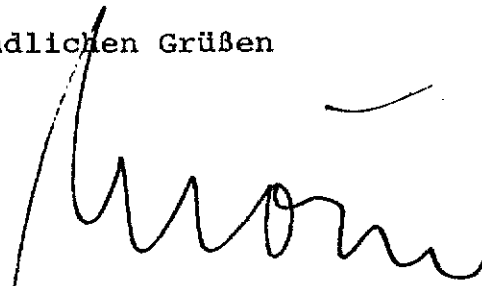
die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat beschlossen,
dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigelegten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraft-
fahrzeugsteuergesetzes

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen
Bundestag nach Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes zu be-
schließen.

Ich bitte, gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung den Gesetz-
entwurf auf die Tagesordnung der nächsten Plenarsitzung des
Bundesrates am 3. Februar 1984 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Horn', is written over the closing text.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom (BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

1. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

"2. Personenkraftwagen, die durch
Hubkolbenmotoren angetrieben
werden - 14,40 -
ab 1. Januar 1986: 20,--
ab 1. Januar 1991: 25,--".

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2 a eingefügt:

"(2a) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 sind Personenkraftwagen, die die in Anlage 1 zu diesem Gesetz näher bezeichneten Anforderungen erfüllen, in der Zeit vom 1. Juli 1984 bis 31. Dezember 1988 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Für Personenkraftwagen, die durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden und die die in Anlage 1 zu diesem Gesetz näher bezeichneten Anforderungen erfüllen, ermäßigt sich abweichend von Absatz 1 Nr. 2 die Jahressteuer je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon ab 1. Januar 1989 auf 7,20 DM und ab 1. Januar 1991 auf 14,40 DM".

2. Dem Gesetz wird folgende Anlage 1 beigelegt:

"Anlage 1: Anforderungen an das Emissionsverhalten besonders umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge"

1. Anwendungsbereich

Diese Anlage gilt für Personenkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 400 kg sowie einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h.

2. Vorschriften und Prüfungen

2.1 Die Fahrzeuge sind den Prüfungen nach Anhang 1 und 2 zu unterziehen.

2.2 Emissionsgrenzwerte

Die Emissionen der Kraftfahrzeuge dürfen im Testzyklus nach Anhang 2 folgende Werte nicht überschreiten:

2.2.1 Kohlenwasserstoffe:

0,26 g pro Fahrtkilometer,

2.2.2 Kohlenmonoxide:

2,11 g pro Fahrtkilometer,

2.2.3 Stickoxide:

0,62 g pro Fahrtkilometer,

2.2.4 Partikelemission (bei Fahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor):

0,38 g pro Fahrtkilometer,

2.2.5 Kraftstoffverdunstung:

2 g pro Test nach Anhang 2.

3.1 Bestätigung der Erfüllung der Anforderungen an besonders umweltfreundliche Kraftfahrzeuge

Nach Durchführung der Abgasprüfung ist dem Antragsteller eine Bestätigung der Einhaltung der Abgasreinigungsanforderungen auszustellen. Der Fahrzeughersteller gibt für jedes serienmäßig gefertigte Fahrzeug, das mit

einem geprüften Fahrzeugtyp hinsichtlich des Abgasverhaltens übereinstimmt, eine Bestätigung der Übereinstimmung der Fertigung mit. Die Bestätigung ist bei der Zulassung des Fahrzeugs vorzulegen.

3.2 Prüfung der Konformität der Fertigung

Zur Prüfung der Übereinstimmung der reihenweise gefertigten Fahrzeuge mit den genehmigten Typen können aus der laufenden Fertigung oder dem Versandlager stichprobenweise Fahrzeuge entnommen und auf ihre Übereinstimmung mit dem geprüften Typ untersucht werden. Im übrigen findet § 20 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Anwendung.

4. Anerkennung von Prüfungen in anderen Staaten

Gleichwertige Prüfungen, denen ein Fahrzeugtyp in einem anderen Staat unterzogen wurde, werden anerkannt, wenn der Hersteller oder sein Beauftragter im Betriebserlaubnisverfahren durch Vorlage der Genehmigung die Prüfung nachweist und der amtlich anerkannte Sachverständige die Übereinstimmung feststellt.

Gleichwertige Prüfungen in diesem Sinne sind zum Beispiel Prüfungen nach US Federal Register 86.084 mit dem Testverfahren FTP 75.

Anhang 1

Angaben über Hauptmerkmale des Motors und die Durchführung der Prüfungen

In den Prüfunterlagen und Bestätigungen sind die technischen Angaben wie in Anhang 1 der ECE-Regelung Nr. 15, Änderungsserie 04 zu machen. Auf Abgasreinigungsanlagen oder Antrieb durch Elektromotoren ist unter Nr. 2 besonders hinzuweisen.

Anhang 2

Messungen

Die Abgasmessungen werden im kontinuierlichen Fahrprogramm nach Bild 1 durchgeführt.

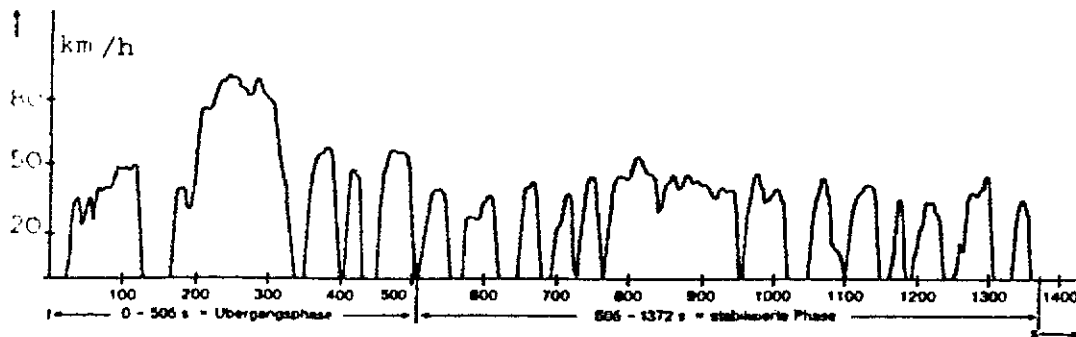


Bild 1:

Abgasmeßzyklus (City-Abgastestzyklus FTP 75)

Entsprechend Bild 1 ist wie folgt zu messen:

Abschnitt 1 Übergangsphase 0 - 505 Sekunden

Abschnitt 2 stabilisierte Phase 505 - 1 372 Sekunden

anschließend 10 Minuten Standzeit

(Kühlgebläse aus, Motorhaube geschlossen)

Abschnitt 3 Heißtest 1 373 - 1 877 Sekunden

Der Geschwindigkeitsverlauf in Abschnitt 3 ist wie bei der Übergangsphase nach Abschnitt 1.

Die Abgasemissionen der drei Testabschnitte werden in drei getrennten Beuteln gesammelt und mit folgenden Bewertungsfaktoren multipliziert zum Gesamtergebnis aufsummiert:

1. Abschnitt (Übergangsphase) 0,43
2. Abschnitt (stabilisierte Phase) 1,0
3. Abschnitt (Heißtest) 0,57."

Artikel 2

Übergangsregelung

- (1) Erhöht sich ab 1. Januar 1986 oder ab 1. Januar 1991 der Steuersatz nach Artikel 1 Nr. 1 dieses Gesetzes, so ist für den Entrichtungszeitraum, der vor dem Zeitpunkt der Erhöhung des Steuersatzes begonnen hat und danach endet, eine ergänzende Steuerfestsetzung vorzunehmen. Dabei ist für jeden Tag vom Zeitpunkt der Erhöhung des Steuersatzes bis zum Ende dieses Entrichtungszeitraums ein Dreihundertsechzigstel des Betrages festzusetzen, um den sich die Jahressteuer erhöht hat. Für die Zeit ab Beginn des nächsten Entrichtungszeitraums ist die Steuer neu festzusetzen. Die ergänzende Steuerfestsetzung nach Satz 1 ist mit der Neufestsetzung nach Satz 3 zu verbinden. Die nach Satz 1 ergänzend festgesetzte Steuer wird zusammen mit der nach Satz 3 neu festgesetzten Steuer fällig.
- (2) Endet die Steuerpflicht vor Beginn des nächsten Entrichtungszeitraums nach der Erhöhung des Steuersatzes, so ist die ergänzende Steuerfestsetzung nach Absatz 1 Satz 1 mit der Steuerfestsetzung nach § 12 Abs. 2 Nr. 3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zu verbinden. Die ergänzend festgestellte Steuer wird in diesen Fällen zwei Wochen nach Bekanntgabe des Bescheids fällig.

Artikel 3

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

B e g r ü n d u n g

Allgemeine Begründung

1. Nach dem Beschluß des Bundeskabinetts vom 20.7.1983 sollen zum 1.1.1986 in der Bundesrepublik die gesetzlichen Grundlagen zur Einführung bleifreien Benzins geschaffen werden. Gleichzeitig ist ab diesem Zeitpunkt eine drastische Senkung der Abgasemissionen beabsichtigt, die nach dem Stand der Technik bei Ottomotoren den Einbau von Katalysatoren erfordert, künftig aber möglicherweise auch durch andere Abgasreinigungsmaßnahmen erreicht werden kann.
2. Der Bundesrat hat am 10.6.1983 beschlossen, den Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes (Drucksache 213/83) beim Deutschen Bundestag einzubringen. Der dem Bundestag inzwischen vorliegende Gesetzentwurf (Drucksache 10/339) sieht eine Steuersenkung für unverbleites Benzin vor, so daß dieses nicht teurer als verbleites Benzin am Markt angeboten werden kann.
3. Dem Käufer eines Pkw's mit besonders niedrigen Schadstoffemissionen entstehen jedoch zusätzlich bei Anschaffung und Haltung eines derartigen Fahrzeugs ins Gewicht fallende Mehrkosten. Der vorliegende Gesetzentwurf will im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer mit steuerlichen Vergünstigungen einen Teil dieser im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen entstehenden Mehrkosten ausgleichen. Er will darüber hinaus in der Zeit ab 1986 und verstärkt ab 1991 durch eine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer einen Anreiz zur vorzeitigen Stilllegung der dann noch vorhandenen hoch-emittierenden Altfahrzeuge schaffen.
4. Um diese Ziele zu erreichen, sieht der Gesetzentwurf vor, daß für Pkw's, die bestimmte Abgasgrenzwerte nicht überschreiten, in der Zeit vom 1.7.1984 bis 31.12.1988

keine Kraftfahrzeugsteuer erhoben wird. In den Jahren 1989 und 1990 wird die Kraftfahrzeugsteuer für diese Pkw's auf die Hälfte des heute geltenden Satzes ermäßigt.

Die Kraftfahrzeugsteuer für die übrigen Pkw's wird ab 1.1.1986 auf 20,-- DM und ab 1.1.1991 auf 25,-- DM je 100 cm³ Hubraum erhöht. Beide Erhöhungen sollen eine beschleunigte Stilllegung von Altfahrzeugen bewirken. Die Erhöhung vom 1.1.1986 ist darüber hinaus zur Sicherung des Steueraufkommens erforderlich.

Da die ab 1.1.1986 geltenden Abgaswerte noch nicht bekannt sind, werden diejenigen Pkw's begünstigt, die die zur Zeit gültigen US-Abgaswerte einhalten. Diese Werte sind in einer dem Kraftfahrzeugsteuergesetz neu beizufügenden Anlage festgelegt.

5. Bei der Ermittlung der Auswirkungen der vorgesehenen Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes auf das Steueraufkommen der einzelnen Haushaltsjahre wurde davon ausgegangen, daß im Jahr 1984 5 % und im Jahr 1985 15 % der neu zugelassenen Pkw's und ab 1.1.1986 alle neu zugelassenen Pkw's die in Anlage 1 des Gesetzentwurfs festgelegten verschärften Abgasgrenzwerte einhalten.

Folgende Mehr- oder Mindereinnahmen an Kraftfahrzeugsteuer sind in den einzelnen Jahren für die Haushalte der Bundesländer zu erwarten:

- Mio DM -

1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
- 21	- 106	+ 2331	+ 589	- 147	+ 42	- 429	+ 2006	+ 901	+ 510

EinzelbegründungI. Zu Art. 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)Zu Nummer 1 (§ 9 KraftStG)

1. Die Änderung des § 9 KraftStG sieht für Personen-kraftwagen - unabhängig von der Art ihres Antriebs (Ottomotoren, Dieselmotoren, Hubkolbenmotoren, Kreis-kolbenmotoren, Elektro-Pkw) - in der Zeit vom 1.7.1984 bis 31.12.1988 eine Freistellung von der Kraftfahrzeugsteuer vor, wenn bestimmte Abgasgrenzwerte, die in der Anlage 1 festgelegt sind, eingehalten werden. Eine Begünstigung umweltfreundlicher Lkw's bei der Kraftfahrzeugsteuer kommt nicht in Betracht, da sonst die Wettbewerbsbedingungen zwischen Bundesbahn und Güterkraftverkehr zum Nachteil der Bundesbahn verändert würden.

Die durch die Freistellung bei den einzelnen Pkw-Haltern eintretende Steuerersparnis steigt proportional mit der Größe des Hubraums des jeweiligen Pkw's an. Da die Abgasreinigung aber bei Pkw's mit größeren Hubräumen aufwendiger und damit teurer ist, ist eine mit dem Hubraum ansteigende Begünstigung auch gerechtfertigt.

Eine völlige Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für einen begrenzten Zeitraum verdient auch gegenüber der sonst denkbaren Alternative einer Begrenzung des Steuervorteils auf einen festen Betrag aus folgenden Gründen den Vorzug: Eine volle Befreiung der begünstigten Pkw's ist überschaubarer für den Bürger. Sie führt auch zu keiner unnötigen Komplizierung des Steuerrechts und ist für die Finanzämter sehr einfach zu vollziehen. Eine Begrenzung der Steuervergünstigung

auf einen bestimmten Betrag hat hingegen zur Folge, daß in einer Vielzahl von Steuerfällen relativ geringe Kraftfahrzeugsteuerbeträge festgesetzt und erhoben werden müßten. Dies wäre aus Gründen der Verwaltungsökonomie unzweckmäßig und belastet den einzelnen Steuerpflichtigen mit der Überweisung relativ geringfügiger Steuerbeträge.

Der Entwurf geht davon aus, daß sich etwa ab 1990 der Pkw-Bestand so umgeschichtet hat, daß die gleiche Anzahl von begünstigten und nicht begünstigten Pkw's zugelassen sein werden. Zur Sicherung des Kraftfahrzeugsteueraufkommens ist es daher erforderlich, die Steuervergünstigung schrittweise auslaufen zu lassen. Dies geschieht in zwei Stufen: Ab 1.1.1989 wird für die begünstigten Pkw's, die mit Hubkolbenmotoren angetrieben werden, der halbe Steuersatz (7,20 DM pro 100 cm³ Hubraum), ab 1.1.1991 wird für diese Fahrzeuge wieder der heutige Steuersatz erhoben. Halter von begünstigten gewichtsbesteuerten Personenkraftwagen (Pkw's mit Kreiskolbenmotoren) zahlen ab 1.1.1989 wieder die heutigen Sätze, die ohnehin günstiger sind als diejenigen, die für vergleichbare Pkw's mit Hubkolbenmotoren anzusetzen sind.

2. Zum Ausgleich der Steuerausfälle, die durch die Steuerbefreiung bzw. durch die Halbierung des Steuersatzes für begünstigte Pkw's eintreten, wird die Kraftfahrzeugsteuer für die hochemittierenden Pkw's ab 1.1.1986 auf 20,-- DM pro 100 cm³ Hubraum heraufgesetzt. Eine Anhebung der Steuersätze bereits zu einem früheren Zeitpunkt erscheint nicht erforderlich, da den relativ geringen Steuerausfällen in den Jahren 1984 und 1985 eine deutliche Aufkommenssteigerung im Jahr 1986 gegenüber steht.

Die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw's wurde durch das Verkehrsfinanzgesetz vom 6.4.1955 (BGBl. I S. 166) auf 14,40 DM pro 100 cm³ Hubraum festgesetzt. Diese Steuersätze gelten seitdem unverändert. Es erscheint daher vertretbar, für Zwecke des Umweltschutzes eine Erhöhung der nunmehr über 28 Jahre geltenden Steuersätze um rd. 39 % vorzunehmen. Der Halter eines Mittelklassefahrzeugs mit 1,6 Ltr. Hubraum wird hierdurch nur mit einem Steuermehrbetrag von rd. 90,-- DM jährlich belastet.

3. Die bei Haltung eines begünstigten Pkw's entstehende Kraftfahrzeugsteuerermäßigung beträgt pro Jahr ab 1.7.1984 für einen Pkw mit 1,6 Ltr. Hubraum rd. 230,-- DM, 1986 und 1987 320,-- DM, 1989 und 1990 rd. 205,-- DM und ab 1991 rd. 170,-- DM. Durch diese Steuerermäßigung wird ein spürbarer Anreiz zum Erwerb eines Pkw's mit besonders niedrigen Schadstoffemissionen geschaffen. Die vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen wirken auch einem ansonsten zu befürchtenden Nachfrageboom im Jahr 1985 und einem Produktionsrückgang im Jahr 1986 bei den deutschen Pkw-Herstellern entgegen und sind somit geeignet, Beschäftigungseinbrüche zu vermeiden.
4. Die weitere Erhöhung des Steuersatzes für nicht begünstigte Pkw's ab 1.1.1991 von 20,-- DM auf 25,-- DM je 100 cm³ Hubraum soll ab diesem Zeitpunkt einen zusätzlichen Anreiz bieten, hoch-emittierende Altfahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen.

...

Zu Nummer 2 (Anlage zum Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Dem Kraftfahrzeugsteuergesetz wird eine Anlage beigelegt, in der die Abgasgrenzwerte für diejenigen Pkw's festgelegt sind, die eine Steuerbefreiung oder Steuerermäßigung erhalten. Da die ab 1.1.1986 zu erwartenden Werte derzeit noch nicht bekannt sind, wurden die in den USA geltenden Grenzwerte aufgenommen. Pkw's mit US-Abgaszertifikat sind ohne weitere Prüfungen begünstigt.

II. Zu Art. 2 (Übergangsregelung)

Die Übergangsregelung in Art. 2 sieht vor, daß die Mehrsteuerbeträge, die sich für die Zeit vom Inkrafttreten einer Steuersatzänderung (1.1.1986 und 1.1.1991) bis zum Ende des jeweils laufenden Entrichtungszeitraums ergeben, in einem Ergänzungsbescheid festgesetzt werden und zusammen mit der erhöhten Jahressteuer für den nächsten Entrichtungszeitraum fällig werden. Die Finanzämter können daher die nachzufordernde Steuer und die im voraus zu entrichtende erhöhte Jahressteuer in einem Bescheid festsetzen und erheben.

III. Zu Art. 3 (Berlin-Klausel)

Art. 3 enthält die übliche Berlin-Klausel.

IV. Zu Art. 4 (Inkrafttreten)

Da die Zeitpunkte des Inkrafttretens der jeweiligen Steuersatzänderungen bereits in Art. 1 festgelegt wurden, kann das Gesetz am Tage nach seiner Verkündung in Kraft treten.