

17.10.89

Antrag

des Landes Baden-Württemberg

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der
steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen

Punkt 22 der 605. Sitzung des Bundesrats am
20. Oktober 1989

Für den Fall der Nichtannahme der Nr. 12 in
Drucksache 440/1/89 (neu) wird beantragt:

Der Bundesrat möge beschließen:

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3g KraftStG)

§ 3g wird folgender neuer Absatz 7 angefügt:

"(7) Vor dem 1. Oktober 1988 erstmals zugelassene
Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2.000
cm³, die in der Zeit vom 1. Oktober 1988 bis 26. April
1989 nachträglich technisch so verbessert wurden, daß sie
als schadstoffarm anerkannt worden sind, erhalten eine be-
fristete Steuerbefreiung nach § 3b in der bis 31.12.1989
geltenden Fassung; an die Stelle des Stichtags 1. Oktober
1988 in § 3b tritt insoweit der 27. April 1989."

Ausgeliefert am 18. OKT. 1989

- 2 -

440/2/89

Begründung:

Der in § 3g Abs. 3 vorgesehene Stichtag (27. April 1989) stellt für den Förderbetrag für den nachträglichen Einbau eines Katalysators auf den Tag der Ankündigung dieser Förderung durch die Bundesregierung ab.

Diese Regelung ist unbefriedigend. Sie schließt diejenigen Halter auch von vor dem 01.10.1988 erstmals zugelassenen Fahrzeugen mit mehr als 2.000 cm³ von der Gewährung des Förderbetrags aus, die ihr Fahrzeug in der Zeit vom 1. Oktober 1988 bis 26. April 1989 - nicht zuletzt aufgrund der Öffentlichkeitsarbeit und Appelle der Bundesregierung sowie der Landesregierungen - mit einem geregelten Dreiweg-Katalysator nachgerüstet haben. Diese Benachteiligung wird auch dadurch nicht beseitigt, daß für solche Nachrüstmaßnahmen der ohnehin für alle schadstoffarmen und bedingt schadstoffarmen Fahrzeuge geltende ermäßigte Steuersatz eingeräumt wird.

Es ist deshalb sachgerecht, für diese umweltbewußten Kraftfahrer - wenn schon nicht den Förderbetrag - dann wenigstens die befristete Steuerbefreiung entsprechend § 3b zu gewähren, zumal diese Kraftfahrer trotz Nachrüstung mit geregeltem Katalysator sonst sogar schlechter behandelt würden als Pkw-Halter, die Fahrzeuge unter 2.000 cm³ nur mit einem ungeregelten Katalysator auf schadstoffarm nach der Euro-Norm der Mittelklasse umgerüstet haben und denen eine Steuerbefreiung nach § 3b gewährt wurde.

Die fiskalischen Auswirkungen der Einbeziehung sind gering. Betroffen sind schätzungsweise etwa 1200 mit geregeltem Katalysator nachgerüstete Altfahrzeuge. Gegenüber den vom Gesetzentwurf voraussichtlich berührten 2,2 Mio Fahrzeugen - davon 400.000 Nachrüstungen und 215.000 rückwirkende Begünstigungen in der Hubraumklasse unter 1400 cm³ - fallen diese Fälle finanziell nicht ins Gewicht.