Bundesrat **Drucksache** 558/3/90

20.09.90

Antrag

des Landes Baden-Württemberg

zum

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor

Punkt 14 der 619. Sitzung des Bundesrates am 21. September 1990

Der Bundesrat möge beschließen:

Zu Artikel 1 Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Artikel 1 ist wie folgt zu fassen:

"Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBL. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 25. Juni 1990 (BGBL. II S. 518), wird wie folgt geändert:

1. § 3 e wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

Ausgeliefert am 20. SEP. 1990

Alleinvertrieb Verlag Dr. Hans Heger Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

"(2) Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, die

a) in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis 31. Juli 1992 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind und die den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßen-Verkehrszulassungs-Ordnung oder bei weniger als 1400 Kubikzentimeter Hubraum den durch die Richtlinie 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) geänderten Vorschriften des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG entsprechen und außerdem einen gemäß den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßen-Verkehrszulassungs-Ordnung ermittelten Partikelgrenzwert von 0,10 g/km einhalten, werden ab dem 1. September 1990 oder ab dem späteren Tag der ersten Zulassung abweichend von § 9 Abs. 1 Nr. 2 a mit einer Jahressteuer von 18,80 DM für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon besteuert

oder

b) in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis 31. Dezember 1995 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind und die den unter a) bezeichneten Vorschriften für die Begrenzung gasförmiger Emissionen entsprechen, jedoch einen gemäß den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßen-Verkehrszulassungs-Ordnung ermittelten Partikelgrenzwert von 0,05 g/km einhalten, werden am 1. September 1990 oder ab dem späteren Tag der ersten Zulassung zeitlich befristet von der Steuer befreit. Die Steuerbefreiung endet unabhängig von einer vorübergehenden Stillegung

für Personenkraftwagen mit Hubraum

bis 1.000 ccm nach 1 Jahr 10 Monaten,
über 1.000 bis zu 1.100 ccm nach 1 Jahr 8 Monaten,
über 1.100 bis zu 1.200 ccm nach 1 Jahr 7 Monaten,
über 1.200 bis zu 1.300 ccm nach 1 Jahr 5 Monaten,
über 1.300 bis zu 1.400 ccm nach 1 Jahr 4 Monaten,
über 1.400 bis zu 1.500 ccm nach 1 Jahr 3 Monaten,

über 1.500 bis zu 1.600 ccm nach 1 Jahr 2 Monaten,
über 1.600 bis zu 1.700 ccm nach 1 Jahr 1 Monaten,
über 1.700 bis zu 1.900 ccm nach 1 Jahr,
über 1.900 bis zu 2.100 ccm nach 11 Monaten,
über 2.100 bis zu 2.400 ccm nach 10 Monaten,
über 2.400 bis zu 2.700 ccm nach 9 Monaten,
über 2.700 bis zu 3.100 ccm nach 8 Monaten,
über 3.100 bis zu 3.600 ccm nach 7 Monaten,
über 3.600 ccm nach 6 Monaten."

2. § 9 Abs. 1 Ziff. 2 a wird wie folgt geändert:

An den Text zu Ziffer a wird nach den Worten "bedingt schadstoffarm Stufe C sind" nach einem Semikolon angefügt:

"vorbehaltlich des § 3 e Absatz 2 a,"

Begründung:

Ziel einer wirksamen Förderung besonders schadstoffarmer Diesel-Pkw muß - auch im Blick auf den Beschluß des Bundesrats vom 20. Oktober 1989 (DS 440/89) - sein, einen realistischen Anreiz aufgrund anspruchsvoller Zielvorgaben und verläßlicher Rahmenbedingungen und Förderungsregelungen zur Weiterentwicklung der Technik zu geben. Dem trägt die im bisherigen Gesetzentwurf vorgesehene Fassung mit einem Grenzwert von 0,08 g/km nicht ausreichend

534/3/90

Rechnung. Dieser Wert ist einerseits im Vergleich zur Kalifornien-Norm relativ hoch, andererseits aber zu niedrig, um beim augenblicklichen Stand der Technik, auch wegen der kurzen Förderungsdauer, einen wirksamen Anreiz zu bieten.

Mit dem im vorliegenden Antrag vorgeschlagenen 2-Stufen-Konzept werden diese Nachteile vermieden: Das 2-Stufen-Konzept verfolgt insbesondere folgende Ziele:

1. Diesel-Pkw, die in ihrem Emissionsverhalten deutlich besser liegen als derzeit für die Gewährung des niedrigsten Steuersatzes (DM 21,60/100 Kubikzentimeter Hubraum) erforderlich, sollen steuerlich durch einen ermäßigten Steuersatz - nicht aber durch eine Befreiung - begünstigt werden. Voraussetzung hierfür ist die Einhaltung der gasförmigen Grenzwerte der Anlage XXIII und die Einhaltung einer um 20 % verschärften Partikelnorm der Anlage XXIII. Damit würde eine deutliche Verbesserung gegenüber dem

derzeit bei vielen Diesel-Fahrzeugen noch vorhandenen Emissionsniveau erreicht werden.

2. Mit der Förderung der Kalifornien-Norm in der 2. Stufe wird ein Anreiz für die Entwicklung und den Einsatz hochwirksamer Dieseltechnologien gegeben. Die Kalifornien-Norm ist derzeit zwar noch nicht einhaltbar. Es kann jedoch damit gerechnet werden, daß durch die beantragte Förderungsregelung die Automobilindustrie unverzüglich ihre Bemühungen verstärken wird, die Dieseltechnologie weiter zu entwickeln, so daß der Kalifornien-Wert bereits in absehbarer Zeit erreicht werden kann. Als sachgerecht erscheint unter diesem Aspekt ein Förderungszeitraum bis Ende 1995.