

10.10.95

Antrag

der Länder

**Baden-Württemberg, Bayern
und Niedersachsen**

**Entschließung des Bundesrates zur Änderung der Kraftfahrzeug-
steuer für Pkw**

DER NIEDERSÄCHSISCHE
MINISTERPRÄSIDENT

Hannover, den 10. Oktober 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. h.c. Johannes Rau

Sehr geehrter Herr Prsident,

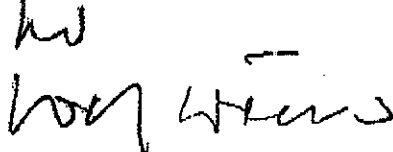
die Landesregierungen der Länder Baden-Württemberg, Bayern und Nieder-
sachsen haben beschlossen, gemeinsam dem Bundesrat den in der Anlage
beigefügten Antrag für eine

Entschließung des Bundesrates zur Änderung der
Kraftfahrzeugsteuer für Pkw

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, zugleich im Namen der Länder Baden-Württemberg und Bayern, den
Antrag gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die
Tagesordnung der 689. Sitzung des Bundesrates am 13. Oktober 1995 zu setzen.

Mit freundlichen Gren



Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Änderung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw

Der Bundesrat beschließt:

Der Bundesrat erachtet es als vordringlich, daß nunmehr die kraftfahrzeugsteuerlichen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen von Pkw geschaffen werden. Er befürwortet deshalb eine stärkere steuerliche Spreizung zugunsten von verbrauchs- und emissionsarmen Pkw. Das derzeitige Besteuerungssystem bietet keine ausreichend wirksamen Anreize zur beschleunigten Markteinführung von schadstoff- und verbrauchsärmeren Fahrzeugen.

Nach Auffassung des Bundesrates sollte sich die Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw an folgenden Kriterien orientieren:

- Schaffung von deutlichen Anreizen für schadstoffärmere Fahrzeuge,
- umweltgerechte Belastung von Fahrzeugen, insbesondere Altfahrzeugen, die nicht der EURO-II-Norm entsprechen,
- Transparenz und Überschaubarkeit für den Bürger,
- aufkommensneutrale Auswirkung für die Länder.

Insbesondere kommt es darauf an, der Dieseltechnologie die gleichen Chancen einzuräumen, sich am Markt zu etablieren, wie der Benzintechnologie. Dazu gehört, Diesel-Pkw, die der EURO-II-Norm entsprechen, kraftfahrzeugsteuerlich zu entlasten.

Die inhaltliche Ausgestaltung des künftigen Besteuerungskonzepts für Pkw sollte nach Auffassung des Bundesrates insbesondere folgende Merkmale aufweisen:

- gezielte Absenkung des Steuertarifs für umweltverträglichere Benzin- und Dieselfahrzeuge,
- im Rahmen der Steuerabsenkung für umweltverträglichere Diesel-Pkw ist auch eine konsequente Anpassung (Reduzierung) des sog. kraftfahrzeugsteuerlichen Mineralölsteuerausgleichs (angehobene Kraftfahrzeugsteuer als Ausgleich für die niedrigere Mineralölsteuerbelastung) an die aktuellen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchswerte von fortschrittlichen Diesel-Pkw der neueren Generation geboten,
- differenzierte Steueranhebung für Pkw, die nicht dem sog. EURO-II-Emissionsstandard entsprechen, unter Anknüpfung an die jeweilige Schadstoffminderungsstufe. Bei nicht schadstoff-reduzierten Altfahrzeugen ist es sachgerecht, die Steueranhebung auch an dem schon bisher maßgebenden Erstzulassungstichtag 01.01.1986 zu orientieren und für nach diesem Stichtag erstmals zugelassene Fahrzeuge eine höhere Steuerbelastung vorzusehen.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, umgehend einen Gesetzentwurf vorzulegen, der diesen Vorgaben entspricht.

Begründung:

Die öffentliche Diskussion des Treibhauseffektes und die auf der Weltklimakonferenz in Rio 1992 abgegebene Selbstverpflichtung der Bundesregierung, zur Bekämpfung des Treibhauseffektes die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005 um 25 % zu senken, hat gezeigt, daß die Innovation beim Auto bei der Verminderung des Energieverbrauchs ansetzen muß.

Auch die deutsche Automobilindustrie hat im März 1995 zugesagt, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch der von ihr hergestellten und in Deutschland abgesetzten Pkw/Kombi bis zum Jahre 2005 um 25 %, gemessen am Stand von 1990, zu senken.

Eine Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen, insbesondere der CO₂-Emissionen, wird nur bei einer raschen Entwicklung und Verbreitung verbrauchsarmer Fahrzeuge möglich sein. Dazu müssen die kraftfahrzeugsteuerlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Hierzu bedarf es einer raschen Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw. Das derzeitige Besteuerungssystem bietet keine wirksamen Anreize zur beschleunigten Markteinführung von schadstoff- und verbrauchsärmern Fahrzeugen. Insbesondere werden derzeit die durch niedrige Mineralölbesteuerung und geringen Kraftstoffverbrauch gerechtfertigten finanziellen Vorteile des Diesel-Pkw gegenüber dem Benziner durch eine entsprechend höhere Kraftfahrzeugsteuer aufgehoben. Nach heutigen Erkenntnissen kann ein für den täglichen Einsatz taugliches "Drei-Liter-Auto" aber nur mit der Technologie des Dieselmotors erreicht werden.

Es kommt darauf an, dem Diesel-Pkw die gleichen Chancen, sich am Markt zu entfalten, einzuräumen, wie dem Pkw mit Otto-Motor. Hinzu kommt, daß die europäische Automobilindustrie bei Dieseltechnologien weltweit führend ist und dieser strategische Vorteil gesichert und ausgebaut werden muß.

Unter diesen Gesichtspunkten ist insbesondere der sog. kraftfahrzeugsteuerliche Mineralölsteuerausgleich für umweltverträglichere Diesel-Pkw korrekturbedürftig. Im Rahmen der Berechnung des kraftfahrzeugsteuerlichen Ausgleichsbetrags in Höhe von insgesamt 23,90 DM/100 ccm Hubraum wurde bislang ein durchschnittlicher Dieseldiesekraftstoffverbrauch von 7,5 l/100 km bzw. 7,7 l/100 km zugrunde gelegt. Dieser Durchschnittswert entspricht nicht mehr den aktuellen Verhältnissen. Bereits beim Modelljahr 1993 ergab sich für Diesel-Pkw ein durchschnittlicher Verbrauchswert von 6,335 l/100 km. Es ist davon auszugehen, daß der Durchschnittswert des Kraftstoffverbrauchs aufgrund der technischen Weiterentwicklung, insbesondere bei sog. EURO-II-Dieselfahrzeugen, künftig

652/95

auf ca. 6 l/100 km sinken wird. Dies hat eine entsprechende Verringerung des sog. kraftfahrzeugsteuerlichen Mineralölsteuer- ausgleichs zur Folge, so daß die Steuerentlastung für umweltver- träglichere Diesel-Pkw insoweit höher ausfallen muß als die Entlastung für entsprechende Benzin-Pkw.

Die Kraftfahrzeugsteuer für schadstoffarme Diesel-Pkw, die den ab 01.01.1996 geltenden EURO-II-Abgasnormen entsprechen, sollte deshalb kurzfristig von derzeit 37,10 DM/100 ccm Hubraum auf etwa 30,-- DM/100 ccm Hubraum abgesenkt werden.

24.11.95

Beschluß
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur Änderung
der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw

Der Bundesrat hat in seiner 691. Sitzung am 24. November 1995 die aus der Anlage
ersichtliche Entschließung gefaßt.

Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Änderung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw

Der Bundesrat erachtet es als vordringlich, daß nunmehr die kraftfahrzeugsteuerlichen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen von Pkw geschaffen werden. Er befürwortet deshalb eine stärkere steuerliche Spreizung zugunsten von verbrauchs- und emissionsarmen Pkw. Das derzeitige Besteuerungssystem bietet keine ausreichend wirksamen Anreize zur beschleunigten Markteinführung von schadstoff- und verbrauchsärmeren Fahrzeugen.

Nach Auffassung des Bundesrates sollte sich die Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw an folgenden Kriterien orientieren:

- Schaffung von deutlichen Anreizen für schadstoffärmere Fahrzeuge,
- umweltgerechte Belastung von Fahrzeugen, insbesondere Altfahrzeugen, die nicht der EURO-II-Norm entsprechen,
- Transparenz und Überschaubarkeit für den Bürger,
- aufkommensneutrale Auswirkung für die Länder.

Insbesondere kommt es darauf an, der Dieseltechnologie die gleichen Chancen einzuräumen, sich am Markt zu etablieren, wie der Benzintechnologie. Dazu gehört, Diesel-Pkw, die der EURO-II-Norm entsprechen, kraftfahrzeugsteuerlich zu entlasten.

Die inhaltliche Ausgestaltung des künftigen Besteuerungskonzepts für Pkw sollte nach Auffassung des Bundesrates insbesondere folgende Merkmale aufweisen:

- gezielte Absenkung des Steuertarifs für umweltverträglichere Benzin- und Dieselfahrzeuge,
- im Rahmen der Steuerabsenkung für umweltverträglichere Diesel-Pkw ist auch eine konsequente Anpassung (Reduzierung) des sog. kraftfahrzeugsteuerlichen Mineralölsteuerausgleichs (angehobene Kraftfahrzeugsteuer als Ausgleich für die niedrigere Mineralölsteuerbelastung) an die aktuellen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchswerte von fortschrittlichen Diesel-Pkw der neueren Generation geboten,
- differenzierte Steueranhebung für Pkw, die nicht dem sog. EURO-II-Emissionsstandard entsprechen, unter Anknüpfung an die jeweilige Schadstoffminderungsstufe. Bei nicht schadstoffreduzierten Altfahrzeugen ist es sachgerecht, die Steueranhebung auch an dem schon bisher maßgebenden Erstzulassungstichtag 01.01.1986 zu orientieren und für nach diesem Stichtag erstmals zugelassene Fahrzeuge eine höhere Steuerbelastung vorzusehen.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, umgehend einen Gesetzentwurf vorzulegen, der diesen Vorgaben entspricht.

Begründung:

Die öffentliche Diskussion des Treibhauseffektes und die auf der Weltklimakonferenz in Rio 1992 abgegebene Selbstverpflichtung der Bundesregierung, zur Bekämpfung des Treibhauseffektes die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005 um 25 % zu senken, hat gezeigt, daß die Innovation beim Auto bei der Verminderung des Energieverbrauchs ansetzen muß.

Auch die deutsche Automobilindustrie hat im März 1995 zugesagt, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch der von ihr hergestellten und in Deutschland abgesetzten Pkw/Kombi bis zum Jahre 2005 um 25 %, gemessen am Stand von 1990, zu senken.

Eine Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen, insbesondere der CO₂-Emissionen, wird nur bei einer raschen Entwicklung und Verbreitung verbrauchsarmer Fahrzeuge möglich sein. Dazu müssen die kraftfahrzeugsteuerlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Hierzu bedarf es einer raschen Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw. Das derzeitige Besteuerungssystem bietet keine wirksamen Anreize zur beschleunigten Markteinführung von schadstoff- und verbrauchsärmeren Fahrzeugen. Insbesondere werden derzeit die durch niedrige Mineralölbesteuerung und geringen Kraftstoffverbrauch gerechtfertigten finanziellen Vorteile des Diesel-Pkw gegenüber dem Benziner durch eine entsprechend höhere Kraftfahrzeugsteuer aufgehoben. Nach heutigen Erkenntnissen kann ein für den täglichen Einsatz taugliches "Drei-Liter-Auto" aber nur mit der Technologie des Dieselmotors erreicht werden.

Es kommt darauf an, dem Diesel-Pkw die gleichen Chancen, sich am Markt zu entfalten, einzuräumen wie dem Pkw mit Otto-Motor. Hinzu kommt, daß die europäische Automobilindustrie bei Dieseltechnologien weltweit führend ist und dieser strategische Vorteil gesichert und ausgebaut werden muß.

Unter diesen Gesichtspunkten ist insbesondere der sog. kraftfahrzeugsteuerliche Mineralölsteuerausgleich für umweltverträglichere Diesel-Pkw korrekturbedürftig. Im Rahmen der Berechnung des kraftfahrzeugsteuerlichen Ausgleichsbetrags in Höhe von insgesamt 23,90 DM/100 ccm Hubraum wurde bislang ein durchschnittlicher Dieseldieselmotorkraftstoffverbrauch von 7,5 l/100 km bzw. 7,7 l/100 km zugrunde gelegt. Dieser Durchschnittswert entspricht nicht mehr den aktuellen Verhältnissen. Bereits beim Modelljahr 1993 ergab sich für Diesel-Pkw ein durchschnittlicher Verbrauchswert von 6,336 l/100 km. Es ist davon auszugehen, daß der Durchschnittswert des Kraftstoffverbrauchs aufgrund der technischen Weiterentwicklung, insbesondere bei sog. EURO-II-Dieselfahrzeugen, künftig

auf ca. 6 l/100 km sinken wird. Dies hat eine entsprechende Verringerung des sog. kraftfahrzeugsteuerlichen Mineralölsteuerausgleichs zur Folge, so daß die Steuerentlastung für umweltverträglichere Diesel-Pkw insoweit höher ausfallen muß als die Entlastung für entsprechende Benzin-Pkw.

Die Kraftfahrzeugsteuer für schadstoffarme Diesel-Pkw, die den ab 01.01.1996 geltenden EURO-II-Abgasnormen entsprechen, sollte deshalb kurzfristig von derzeit 37,10 DM/100 ccm Hubraum auf etwa 30,-- DM/100 ccm Hubraum abgesenkt werden.