

Antrag

des Freistaates Bayern

Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der
Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 -
KraftStÄndG 1997)

Punkt 22 der 699. Sitzung des Bundesrates am 5. Juli 1996

Der Bundesrat möge beschließen:

**Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchst. a und c (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 7
KraftStG)**

Artikel 1 Nummer 5 wird wie folgt geändert:

a) In Buchst. a wird § 9 Abs. 1 Nr. 2 wie folgt gefaßt:

**"2. Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren für je 100
Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon, wenn
sie**

Ausgeliefert am 04. JULI 1996

...

	durch FremdZündungs- motoren an- getrieben werden und	durch SelbstZündungs- motoren an- getrieben werden und
a) als schadstoffarm anerkannt sind, der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus die in § 3 b Satz 1 bezeichneten Grenzwerte einhalten oder wenn die Kohlendioxidauslassungen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen		
aa) bis zum 31. Dezember 2003	10,00 DM	27,00 DM
bb) ab 1. Januar 2004	13,20 DM	30,20 DM
b) als schadstoffarm anerkannt sind und der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen		
aa) bis zum 31. Dezember 2003	12,00 DM	29,00 DM
bb) ab 1. Januar 2004	14,40 DM	31,40 DM
c) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40 e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBI I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1993 (BGBI I S. 930), nicht gilt		
aa) bis zum 31. Dezember 2000	13,20 DM	37,10 DM
bb) ab 1. Januar 2001	21,60 DM	45,50 DM
d) nicht als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40 c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht gilt		
aa) bis zum 31. Dezember 2000	21,60 DM	45,50 DM
bb) ab 1. Januar 2001	30,00 DM	53,90 DM

	durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und
e) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt oder als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt sind, soweit sie vor dem 1. Oktober 1986 erstmalig zum Verkehr zugelassen und vor dem 1. Januar 1988 als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt wurden, und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40 a in Verbindung mit § 40 e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt	33,20 DM	57,10 DM
f) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben a bis e erfüllen,		
aa) bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 1986	38,80 DM	62,70 DM
bb) bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1985	41,40 DM	65,50 DM;"

b) In Buchst. c wird in § 9 Abs. 7 das Zitat "Buchstaben a bis d" durch das Zitat "Buchstaben a bis e" ersetzt.

Begründung:

Zu Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG)

Mit dem vorliegenden Antrag sollen sowohl die ökologischen Wirkungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes verstärkt als auch die Steuereinnahmen der Länder gesichert werden.

1. Verstärkung der ökologischen Wirkungen

Die Kraftfahrzeugsteuer ist in besonderer Weise geeignet, die Verwendung schadstoffreduzierter Fahrzeuge zu beeinflussen. Sie muß deshalb so ausgestattet werden, daß möglichst nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird. Diesem Ziel entspricht der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf nur unzulänglich, weil er für Fahrzeuge der Norm "Euro 1", für die bei Ozonalarm ein Fahrverbot nicht gilt, eine Weitergewährung der bisherigen Begünstigung über den 01.01.2001 hinaus vorsieht, obwohl voraussichtlich dann bereits die Norm "Euro 3" Gültigkeit besitzt und die Fahrzeuge jedenfalls dann nicht mehr der besten verfügbaren Technologie entsprechen. Spätestens dann sollten diese Fahrzeuge nicht mehr durch einen ermäßigten Steuersatz gefördert werden (s.o. Buchst. c).

...

391/3/96

- 4 -

Ab dem genannten Zeitpunkt ist auch eine Erhöhung des Steuersatzes für nicht schadstoffarme Fahrzeuge, für die bei Ozonalarm ein Fahrverbot nicht gilt, vorzunehmen, um den bisherigen Abstand wieder herzustellen (s.o. Buchst. d).

2. Sicherung des Steueraufkommens der Länder

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ist nicht aufkommensneutral ausgestaltet.

Schon für die in der Begründung zum Gesetzentwurf aufgeführten Jahre 1997 bis 2000 ergibt sich eine "Unterdeckung" von 350 Mio DM. In den Jahren 2001 und 2002 ergeben sich nach dem Gesetzentwurf Mindereinnahmen von ca. 2,5 bis 3 Mrd. DM pro Jahr. Der Gesetzentwurf erfüllt daher nicht die Forderung des Bundesrates nach Aufkommensneutralität (BR-Beschluß vom 24.11.1995, BR-Drucksache 652/95 (Beschluß)).

Einnahmeausfälle dieser Größenordnung zu Lasten der Länder sind nicht hinnehmbar. Sie würden die durch die Finanzverfassung vorgegebene Verteilung des Steueraufkommens weiter zugunsten des Bundes verschieben, zumal durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer politischer Spielraum für eine Erhöhung der dem Bund bisher allein zustehenden Mineralölsteuer gewonnen würde. Damit würde sich ein langfristig bereits vorhandener Trend kurzfristig massiv verstärken; denn während die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw von 18,-- DM/100 ccm im Jahre 1950 auf 13,20 DM/100 ccm für G-Kat-Pkw seit 1985 sank, stieg die Mineralölsteuer von 2 Pf/l in 1950 auf 98 Pf/l in 1994 bei Benzin und von 10 Pf/l in 1950 auf 62 Pf/l in 1994 bei Dieselmotorkraftstoff.

Demnach sank die Ländersteuer seit 1950 nominal um 27 v.H., während die Bundessteuer auf das 49fache (Benzin) bzw. auf das 6,2fache (Diesel) anstieg.

Es wird davon ausgegangen, daß eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer zum 01.01.2003, wie von der Bundesregierung in der Begründung zu ihrem Gesetzentwurf ausgeführt, nicht erfolgen wird. Somit ist die Aufkommensneutralität über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren sicherzustellen. Für eine Absenkung des Steuersatzes für "Euro 2"-Fahrzeuge unter 12,--/29,-- DM wird deshalb kein Raum gesehen. Sie ist auch ökologisch nicht geboten, denn bisher hat sich ein ermäßigter Steuersatz in dieser Größenordnung als ausreichender Anreiz für den bevorzugten Erwerb schadstoff-

...

reduzierter Fahrzeuge erwiesen. Die vorgeschlagene Absenkung des Steuersatzes für "Euro 2-Pkw" entspricht dem Beschluß des Bundesrates vom 24.11.1995, Drs. 652/95. Ab dem 01.01.2004 wird eine geringfügige Erhöhung auch der Steuersätze für "Euro 2"- und "Euro 3"-Fahrzeuge zur Sicherung des Steueraufkommens für erforderlich gehalten.

Zu Buchstabe b (§ 9 Abs. 7 KraftStG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderung zu Buchstabe a.