

Antrag
des Landes Niedersachsen

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 anstelle der Ausschlußempfehlungen in Ziff. 7 und 8 wie folgt beschließen:

	durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbstzündungsmotoren angetrieben 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 Kohlendioxidemissionen, 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 31. Dezember 2003	10,00 DM	27,00 DM
bb:	ab 01. Januar 2004	13,20 DM	30,20 DM

Ausgeliefert am 04. JULI 1996

39115/96

- a1) 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

aa:	bis zum 31. Dezember 2003	13,20 DM	30,20 DM
bb:	ab 01. Januar 2004	14,40 DM	31,40 DM

- b) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40 c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I, S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I, S. 930), nicht gilt

aa:	bis zum 31. Dezember 2000	13,20 DM	37,10 DM
bb:	ab 01. Januar 2001	21,60 DM	45,50 DM

- c) 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 01. Januar 2001	30,00 DM	53,90 DM

Begründung:

Die Festlegung des Steuersatzes für schadstoffarme Dieselfahrzeuge, die die Euro-II-Norm erfüllen, auf 30,20 DM entspricht der Forderung des Bundesrates vom 24.11.1995 "Beschluß des Bundesrates zu einer Entschließung des Bundesrates zur Änderung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw" (BR-Drs. 652/95). Dort wurde ausgeführt, daß dem Diesel-Pkw die gleichen Chancen, sich am Markt zu entfalten, einzuräumen sind wie dem Pkw mit Otto-Motor. Unter diesen Gesichtspunkten ist der sog. kraftfahrzeugsteuerliche Mineralölsteuerausgleich für umweltverträgliche Diesel-Pkw korrekturbedürftig. Im Rahmen der Berechnung des kraftfahrzeugsteuerlichen Ausgleichsbetrages in Höhe von insgesamt 23,90 DM pro 100 ccm Hubraum wurde bislang ein durchschnittlicher Dieseldraftstoffverbrauch von 7,5 l pro 100 km bzw. 7,7 l pro 100 km zugrunde gelegt. Dieser Durchschnittswert entspricht nicht mehr den aktuellen Verhältnissen. Bereits beim Modelljahr 1993 ergab sich für diese Pkw ein durchschnittlicher Verbrauchswert von 6,336 l pro 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 pro 100 km sinken wird. Dies hat eine entsprechende Verringerung des sog. kraftfahrzeugsteuerlichen Mineralölsteuerausgleiches zur Folge.

...

Die Kraftfahrzeugsteuer für schadstoffarme Diesel-Pkw, die der ab 01.01.1996 geltenden Euro-II-Abgasnorm entsprechen, sollte deshalb auf 30,20 DM pro 100 ccm Hubraum abgesenkt werden.

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

1. Verstärkung durch ökologische Wirkungen

Die Kraftfahrzeugsteuer ist in besonderer Weise geeignet, die Verwendung schadstoffreduzierter Fahrzeuge zu beeinflussen. Sie muß deshalb so ausgestaltet 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 I, 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 III 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.

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-Drs. 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 18,00 DM/100 im Jahre 1950 auf 13,20 DM/100 ccm für G-Kat-Pkw seit 1985 sank, stieg die Mineralölsteuer von 0,02 DM/l in 1950 auf 0,98 DM/l in 1994 bei Benzin und von 0,10 DM/l in 1950 auf 0,62 DM/l in 1994 bei Dieselmotorkraftstoff.

Demnach sank die Ländersteuer seit 1950 nominal um 27 v. H. während die Bundessteuer auf das 49-fache (Benzin) bzw. auf das 6,2-fache (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-III-Fahrzeuge wird deshalb kein Raum gesehen.