

07.06.96

Fz - U - VP - Wi

Antrag

des Landes Niedersachsen

**Entschließung des Bundesrates zur Änderung der Kraftfahr-
zeugsteuer für Pkw**

WILLI WAIKE
MINISTER
LEITER DER
NIEDERSÄCHSISCHEN STAATSKANZLEI

Hannover, den 5. Juni 1996

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Edmund Stoiber

Sehr geehrter Herr Prsident,

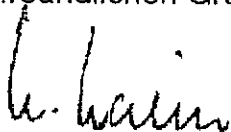
die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den in
der Anlage beigefügten Antrag für eine

Entschließung des Bundesrates zur Änderung der
Kraftfahrzeugsteuer für Pkw

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, den Antrag gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des
Bundesrates den zuständigen Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Gren



Entscheidung des Bundesrates zur Änderung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw

Der Bundesrat möge beschließen:

„Die inhaltliche Ausgestaltung des Besteuerungskonzeptes für Pkws soll in Ergänzung und Konkretisierung des Bundesratsbeschlusses vom 24. November 1995 und abweichend vom Entwurf der Bundesregierung folgende grundlegende Merkmale aufweisen:

- Ausschließliche Orientierung an umweltrelevanten Emissionen (Abgase, Partikel und Kohlendioxid).
- Einstufung des jeweiligen Pkw-Typs gem. den EU-Richtlinien für Abgasemissionen; Zuordnung eines jeweiligen Sockelbetrages, der auch die geringere Mineralölbesteuerung des Dieselmotors berücksichtigt.
- Für Pkw-Typen mit einer CO₂-Emission von mehr als 120 g/km wird ein progressiv steigender CO₂-Zuschlag erhoben, der mit dem jeweiligen Sockelbetrag zum Endbetrag der Kraftfahrzeugsteuer addiert wird.
- Für Pkw-Typen mit bis zu 120 g/km CO₂-Emissionen sind Abschläge vorzusehen, die so zu gestalten sind, daß das sog. „3-Liter-Auto“ Kfz-steuerfrei wird.

Der Bundesrat hält es für notwendig, die emissionsabhängige Kraftfahrzeugsteuer auch zur Förderung einer verbrauchsarmen Pkw-Flotte auszugestalten, um die CO₂-Minderungsziele im Verkehrsbereich zu erreichen.“

Begründung:

Der am 24. November 1995 gefaßte Bundesratsbeschuß (BR-Drs. 652/95 - Beschuß-) hat die Bundesregierung aufgefordert, die kraftfahrzeugsteuerlichen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen von Pkws zu schaffen und kurzfristig die Benachteiligung der abgasarmen Diesel-Pkws im bestehenden Steuersystem aufzuheben.

Der Entwurf der Bundesregierung enthält zwar Verbesserungen für abgasarme Diesel-Pkw, an der Hubraumbesteuerung wird aber festgehalten und insbesondere fehlen tatsächliche Anreize für verbrauchsarme Fahrzeuge.

Für die angekündigte Kfz-Steuerreform sollen die im Antrag genannten grundlegenden neuen Kriterien für ein Emissionsmodell gelten, welches - entgegen dem Entwurf der Bundesregierung - insbesondere die Reduzierung des CO₂-Verbrauchs der ganzen Fahrzeugflotte fördert. Damit würde auch der Strategie der EU-Kommission zur Minderung der CO₂-Emissionen von Pkws entsprochen, deren Umsetzung der Bundesrat bei der jährlichen Kfz-Steuer durch Umstellung auf ökologische Kriterien gefordert hat (BR-Drs. 158/96).

Die Einführung einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer, einschl. CO₂-Komponente, ist eine wirksame marktwirtschaftliche Maßnahme zur Reduktion der Abgasemissionen im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs und industriepolitisch nützlich. Die Abgasreduktion mittels Förderung umweltfreundlicher Automobiltechnik ist ökologisch geboten und für den Automobilstandort Deutschland wettbewerbspolitisch von Vorteil.

Um abgas- und verbrauchsarme Automobiltechnik wirksam zu fördern, ist die Einbindung von Abgas- und Verbrauchskomponenten in die für den Verkauf von Fahrzeugen entscheidende Steuer notwendig. Die Kfz-Steuer wirkt am ehesten auf die Entwicklung und den Kauf von Automobiltechnik.

Mit einer CO₂-Komponente und dem Wegfall der Hubraumbesteuerung wird die Kfz-Steuer umweltpolitisch optimiert und Anreize für technologische Innovationen leisten.

Während die Schadstoffemissionen Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff, Stickoxide, Schwefeldioxid und Ruß durch ordnungsrechtliche Bestimmungen (EU-Normen) sich bis zum Jahr 2005 durchschnittlich halbieren, wird beim wesentlichen Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂) ein erheblicher Anstieg durch den Pkw-Verkehr prognostiziert.

Ziel einer geänderten ökologisch orientierten Kfz-Steuer kann es deshalb nicht nur sein, den durch EU-Normen eingeleiteten Prozeß der Schadstoffreduktion zu beschleunigen, sondern insbesondere auch den CO₂-Ausstoß wirksam zu vermindern.

Die Hubraum-Besteuerung steht dieser technologischen Innovation schon lange im Wege. So hat bereits der Sachverständigenrat für Umweltfragen 1973 die Abschaffung des Hubraums bei der Kfz-Steuer verlangt.

Die Hubraumbesteuerung benachteiligt u.a. auch die Dieseltechnologie, weil hier für gleiche Leistung ein höherer Hubraum benötigt wird und dennoch der Energieverbrauch geringer als beim Benzinmotor ist.

Die zukünftige Kfz-Steuer sollte sich ausschließlich daran orientieren, wieviel Abgas und Kohlendioxid ein Fahrzeug emittiert.

Jeder Kraftfahrzeug-Typ soll entsprechend seines Abgasniveaus mit einem „**Sockel-Steuerbetrag**“ belegt werden, zu dem ein von der Menge an ausgestoßenem Kohlendioxid abhängiger Zuschlag addiert oder von dem ein Abschlag subtrahiert wird.

Für die Autoabgase (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide, Partikel) orientiert sich der Beurteilungsrahmen konkret an den spezifischen EU-Richtlinien, in denen die Grenzwerte festgelegt sind.

Fahrzeuge, die die bisher weitgehendste Abgasnorm einhalten, werden mit dem günstigsten Sockelsteuerbetrag belegt. Die im Jahr 1997 zu beschließende und ab 2001 geltende EURO-III-Norm für Abgasgrenzwerte ist hierbei zu berücksichtigen.

Fahrzeuge mit vergleichsweise hohem Abgas- und Verbrauchsniveau sind mit entsprechend höheren Steuersätzen zu belegen.

Der progressiv steigende CO₂-Zuschlag soll ab 120 g CO₂ je Kilometer (Verbrauchswerte nach EU-Richtlinie 93/116/EG) einsetzen, da ab diesem Wert ein höherer Verbrauch als 5 l/100 km (Benziner) vorliegt. Die Progression der CO₂-Zuschläge ist so zu gestalten, daß Fahrzeuge mit überdurchschnittlichem Verbrauch entsprechend belastet werden.

Für Fahrzeuge, die weniger als 120 g/km CO₂ emittieren, sind CO₂-Abschläge vorzusehen. Dadurch werden sogenannte Fünf-Liter-Autos steuerlich gefördert. Die Steuerabschläge sind so zu gestalten, daß ab 80 g CO₂ und weniger, eine Kfz-Steuer-Befreiung für Fahrzeuge mit dem günstigsten Sockelbetrag eintritt. Damit wäre das sogenannte 3-Liter-Auto (Diesel und Benziner) von der Kfz-Steuer befreit. Lediglich für Diesel-Pkw wäre noch die Differenz aufgrund der geringeren Mineralölsteuerbelastung als Sockelbetrag zu zahlen.

Die Kfz-Umweltsteuer ist unter dem Gesichtspunkt einer mittelfristigen Aufkommensneutralität zu entwickeln. Durch die gewünschte Lenkungswirkung sind in einer ersten Phase mehr Einnahmen und in der nachfolgenden Phase Mindereinnahmen gegenüber den mittelfristig geplanten/geschätzten Steueraufkommen für die Länder vorzusehen. Nach Ablauf der zweiten Phase ist das Gesetz im Hinblick auf die umweltpolitischen und finanziellen Auswirkungen zu überprüfen. Zu diesem Zweck ist eine Revisionsklausel vorzusehen.