

09.12.96**Empfehlungen
der Ausschüsse****Fz - U**zu **Punkt** der 707. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 1996

Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen
bei der Besteuerung von Personenkraftwagen
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - KraftStÄndG 1997)

A

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem
Bundesrat,

zu dem Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77
Abs. 2 des Grundgesetzes aus den folgenden Gründen einberufen wird:

Zum Gesetz allgemein

1. Dem Gesetzesbeschluß fehlen dynamische Lenkungsinstrumente zur generellen Minderung des Kraftstoffverbrauchs. Die Anreize zur Kraftstoff- bzw. CO₂-Minderung reichen bei weitem nicht aus, zumal sich die Besteuerung nach wie vor am Hubraum orientiert.
2. Ein weiterer gravierender Mangel ist der Verzicht auf eine eindeutige Prioritätensetzung in dem Sinne, daß jeweils nur die beste auf dem Markt verfügbare Technologie begünstigt wird. So sind die Zeiträume der steuerlichen Begünstigung zur Einführung einer schadstoffmindernden Technologie zu lang. Die steuerliche Begünstigung von Fahrzeugen, die der Euro-2-Norm entsprechen, bewirkt ab dem 1. Januar 1997 nur noch Mitnahmeeffekte, weil die Norm dann ohnehin einzuhalten ist.
3. Des weiteren enthält der Gesetzesbeschluß überhaupt keine ökologisch ausgerichtete Konzeption zur Besteuerung von Krafträdern und kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht.

Ausgeliefert am 10. DEZ. 1996

4. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 3b Abs. 1 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 3b Abs. 1 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Die in Satz 1 für die steuerliche Einstufung anzuwendenden Grenzwerte und Prüfvorschriften gelten bis zur Übernahme der fortgeschriebenen Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung."

Als Folge

ist in § 3b Abs. 1 Satz 1 die Verweisung "vorbehaltlich des Satzes 2" durch die Verweisung "vorbehaltlich des Satzes 3" zu ersetzen.

Begründung:

Die Festlegung der "Euro-3"- und der "Euro-4"-Anforderungen wird in 1997, somit kurz nach Inkrafttreten des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes erwartet.

Die für die Steuerbefreiung vorgesehenen Grenzwerte und Prüfvorschriften sind mit der Übernahme der fortgeschriebenen EU-Richtlinie in nationales Recht durch die EU-einheitlichen Regelungen zu ersetzen. Die vorgesehene Regelung dient damit der Rechtssicherheit und der Verwaltungsvereinfachung sowie der EU-rechtlichen Absicherung.

5. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 3b Abs. 2 Satz 2 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 3b Abs. 2 der erste Halbsatz von Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Steuerbefreiung endet, sobald die Steuerersparnis auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a in den Fällen des Buchstaben a den Betrag von 1 000 DM und in den Fällen des Buchstaben b den Betrag von 500 DM erreicht hat;"

Begründung:

Eine Steuerbefreiung, deren Betrag vom Hubraum, dem Tag der Erstzulassung und der bis zu einem bestimmten Termin erreichten Summe abhängt, benachteiligt die vielfach mit geringem Hubraum ausgestatteten und aus ökologischer Sicht günstigen Kompakt-Pkw. Damit der verfassungsmäßige Grundsatz der Gleichbehandlung nicht verletzt ist, wird die Steuerbefreiung für alle Pkw, die die verbrauchsseitigen Kriterien erfüllen, derart gestaltet, daß jeweils der volle Betrag erreicht wird.

6. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 3b Abs. 3 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 3b Abs. 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Sind die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nach Absatz 1 und nach Absatz 2 erfüllt, wird dem Fahrzeughalter die Summe der Steuerbefreiungen gewährt."

Begründung:

Die Anreize zum Kauf verbrauchsgünstiger Pkw kommen nur dann zur Wirkung, wenn diese zusätzlich zu den Anreizen zum Kauf schadstoffärmerer Pkw gewährt werden. Eine Verrechnung mit der Steuerbefreiung aufgrund geringer Schadstoffemissionen schwächt dagegen die verbrauchsseitigen Lenkungselemente. Angesichts der unbefriedigenden Entwicklung der Kohlendioxidemissionen des Pkw-Verkehrs sind die verbrauchsseitigen Anreize gezielt zu verstärken.

Dadurch wird das Erreichen der klimapolitischen Ziele der Klimarahmenkonvention, der nationalen Selbstverpflichtung der Bundesregierung und der freiwilligen Selbstverpflichtung der Automobilindustrie unterstützt.

7. Zu Artikel 2 Nr. 5 (Anhang Nummer 2.5.2 BImSchG)

In Artikel 2 Nr. 5 ist im Anhang die Nummer 2.5.2 zu streichen.

Als Folge

ist in Nummer 2.5 die Bezeichnung "2.5.1" zu streichen und das Wort "oder" durch einen Punkt zu ersetzen.

Begründung:

Mit der Übergangsvorschrift in § 72 zu § 47 Abs. 3 StVZO wurden Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor ausnahmsweise auch dann als schadstoffarm anerkannt, wenn lediglich Emissionsgrenzwerte der Anlage XXIII für gasförmige Schadstoffkomponenten erfüllt waren. Angesichts der gesundheitlichen Relevanz der Rußbelastungen und des immissionsseitigen Minderungsbedarfs sind Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen aufgrund hoher Rußbelastungen für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, bei denen der Rußausstoß nicht begrenzt ist, nicht hinnehmbar.

B

8. Der **Finanzausschuß** empfiehlt dem Bundesrat,

dem Gesetz gemäß Artikel 80 Abs. 2, 84 Abs. 1 und 105 Abs. 3 des Grundgesetzes **n i c h t** zuzustimmen.

Begründung:

Es kann nicht hingenommen werden,

- daß die Bundesregierung die vom Bundesrat zur Verstärkung der ökologischen Wirkung und zur Sicherung des Steueraufkommens der Länder geforderte Änderung der Steuersätze nicht berücksichtigt hat und
- daß sie beabsichtigt, die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer zum 31.12.2002 festzuschreiben, ohne geeignete Vorschläge zur Kompensierung der Steuerausfälle der Länder zu machen,

weil dies für die Länder zu unvertretbaren Minderungen der Haushaltseinnahmen führen würde. Zudem besteht die Gefahr der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch einen EU-Mitgliedstaat - mit nicht absehbaren Folgen für die Finanzverwaltungen und die Haushalte der Länder - fort.

Die Steuersätze sind so auszugestalten, daß sich über einen längeren Zeitraum hin eine möglichst weitgehende Aufkommensneutralität ergibt. Dabei ist, wie bei früheren Maßnahmen zur Förderung schadstoffarmer PKW, ein Zeitraum anzunehmen, der der gewöhnlichen "Lebensdauer" eines PKW entspricht. Für diesen Zeitraum sind die Steuersätze möglichst von vornherein festzulegen und beizubehalten, um Haltern und insbesondere Erwerbern von PKW eine notwendige Planungssicherheit zu geben und Vertrauen in die Maßnahmen des Gesetzgebers zu schaffen. Diesem Erfordernis wäre nicht gedient, wenn - wie die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung (BT-Drucksache 13/5360) vorgeschlagen hat - die Steuersätze bereits im Jahr 2000 überprüft und dann gegebenenfalls durch eine erneute Gesetzesänderung angepaßt würden.

Die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Steuersätze gewährleisten die Aufkommensneutralität nicht einmal für vier Jahre. Bereits im fünften Jahr würden sich Mindereinnahmen für die Länder von (bundesweit) 2,5 Mrd. DM ergeben, die sich bis zum Jahr 2006 auf insgesamt 16 Mrd. DM summieren würden. Dabei bleibt sogar unberücksichtigt, daß § 3 b gegebenenfalls an die künftigen gemeinsamen Vorschriften der EU gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen angepaßt werden muß. Das könnte zu weiteren Steuerausfällen bei den Ländern führen.

Im ursprünglichen Gesetzentwurf hatte die Bundesregierung in der Begründung ihre Absicht angedeutet, bis zum 31.12.2002 einen Beschluß über die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer zu fassen.

Der Bundesrat hat in seinem Beschluß vom 05.07.1996 (BR-Drucksache 391/96 (Beschluß), BT-Drucksache 13/5360) eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer mit ausführlicher Begründung nachdrücklich abgelehnt. Er hat insbesondere darauf hingewiesen, daß einer Umlegung allenfalls unter der Voraussetzung nähergetreten werden kann, daß den Ländern zur Sicherstellung der Aufkommensneutralität eine grundgesetzlich abgesicherte Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer (Schaffung einer Gemeinschaftssteuer) eingeräumt wird.

In dem neu in das Gesetz aufgenommenen Artikel 6 ist gleichwohl das Außerkrafttreten des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung zum 31.12.2002 und damit der Wegfall der Kraftfahrzeugsteuer vorgesehen, ohne daß Lösungsmöglichkeiten für die vom Bundesrat dargestellten Probleme aufgezeigt werden.

Die Maßnahme würde zu einer Minderung der Haushaltseinnahmen der Länder ab dem Jahr 2003 in Höhe von jährlich mindestens 14 Mrd. DM führen und kann schon deshalb nicht hingenommen werden.

C

9. **Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender EntschlieÙung:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend den Entwurf eines Gesetzes zur Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer vorzulegen und mit den Ländern abzustimmen. Das Gesetz soll nach Außerkrafttreten des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wirksam werden und muß folgende Regelungen enthalten:

1. Die Länder erhalten eine volle Kompensation für das wegfallende Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer.
2. Für Schwerbehinderte ist ein voller Ausgleich für die wegfallende Begünstigung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer zu gewähren.
3. Es sind Regelungen zur Vermeidung besonderer Härten für Berufspendler im ländlichen Raum vorzusehen.