

18.12.96

Antrag

des Landes Mecklenburg-Vorpommern

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

Punkt 8 der 707. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 1996

Der Bundesrat möge beschließen, zu dem Gesetz aus folgendem Grund die Einberufung des Vermittlungsausschusses zu verlangen:

Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a werden in § 9 Abs. 1 Nr. 2 die Buchstaben a, b und c durch folgende Buchstaben a, a1, b und c ersetzt:

Ausgeliefert am 18. DEZ. 1996

...

	durch Fremdzün- dungsmotoren an- getrieben werden und	durch Selbstzün- dungsmotoren 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 § 3b 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
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	37,10 DM
bb) ab 01. Januar 2004	14,40 DM	37,10 DM

...

- b) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c 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 § 40c 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

Mit dem Vorschlag sollen sowohl die ökologischen Wirkungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes verstärkt werden 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 ausgestaltet werden, daß möglichst nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird. Diesem Ziel entspricht der Gesetzesbeschluß nur unzulänglich, weil er für Fahrzeuge der Norm "Euro 1", für die bei Ozonalarm ein Fahrverbot nicht gilt, eine Weitergewährung der bisherigen Vergünstigung 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. b). 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. c).

2. Sicherung des Steueraufkommens der Länder

Der Gesetzesbeschluß ist nicht aufkommensneutral ausgestaltet. Schon für die in der Begründung zum Gesetzentwurf aufgeführten Jahre 1997 bis 2000 ergibt sich nach dem Gesetzesbeschluß eine "Unterdeckung" von ca. 1,2 Mrd DM. In den Jahren 2001 und 2002 ergeben sich Mindereinnahmen von ca. 2,5 bis 3 Mrd. DM pro Jahr. Der Gesetzesbeschluß erfüllt daher nicht die Forderung des Bundesrates nach Aufkommensneutralität (Beschluß vom 24.11.1995, Drs. 652/95).

Einnahmeausfälle dieser Größenordnung zu Lasten der Länder sind nicht hinnehmbar. Sie würden die durch die Finanzverfassung vorgegebene Verteilung des Steueraufkommens weiter zu Gunsten 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 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 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 2"-Fahrzeuge wird deshalb kein Raum gesehen.