

Antrag
des Landes
Nordrhein-Westfalen

**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 die Einberufung des
Vermittlungsausschusses gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus folgendem
Grund zu verlangen:

Ausgeliefert am 18. DEZ. 1996 ...

1. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchst. a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG)

Artikel 1 Nr. 5 Buchst. a wird wie folgt gefaßt:

"a) Absatz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

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

	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 § 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
b) 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 1. Januar 2004	14,40 DM	37,10 DM
c) 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 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 § 40c 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
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 § 40a in Verbindung mit § 40c 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	41,60 DM	65,50 DM;"

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

Art. 1 Nr. 5 Buchst. c wird wie folgt gefaßt:

"c) Absatz 7 wird gestrichen."

...

Begründung:

Der vorstehende Antrag entspricht dem Beschluß des Bundesrats vom 05.07.1996 - BR-Drucksache 391/96 (Beschluß) - .

Der Bundesrat hatte zur Verstärkung der ökologischen Wirkung und zur Sicherung des Steueraufkommens der Länder die oben dargestellten Änderungen der Steuersätze verlangt. Dieser Forderung des Bundesrats ist die Bundesregierung nicht nachgekommen.

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 von 10 Jahren 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 4 Jahre. Bereits im 5. Jahr würden sich Mindereinnahmen für die Länder von (bundesweit) 2,5 Mrd. DM ergeben, die sich bis zum Jahr 2006 auf insgesamt ca. 16 Mrd. DM summieren würden. Der Verlust von Haushaltseinnahmen dieser Größenordnung ist für die Länder nicht hinnehmbar.

Bei Anwendung der vom Bundesrat geforderten Steuersätze würde sich das Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer voraussichtlich wie folgt entwickeln:

Jahr	KraftSt-Aufkommen nach geltendem Recht	KraftSt-Aufkommen nach Gesetzentwurf	Differenz	davon durch Entlastungen	davon durch Mehrbelastungen
1997	12,94	15,69	2,75	-0,15	2,90
1998	12,86	14,23	1,37	-0,45	1,82
1999	12,79	12,72	-0,07	-1,11	1,04
2000	12,66	11,41	-1,25	-1,81	0,56
2001	12,47	13,19	0,72	-1,86	2,58
2002	12,07	11,98	-0,09	-2,01	1,92
2003	11,82	11,89	0,07	-1,32	1,39
2004	11,60	12,36	0,76	-0,38	1,14
2005	11,59	11,85	0,26	-0,43	0,69
2006	11,59	11,52	-0,07	-0,48	0,41
zusammen	122,39	126,84	4,45	-10,00	14,45

Ob die sich über den 10-Jahres-Zeitraum ergebenden Mehreinnahmen von ca. 4,5 Mrd. DM letztlich tatsächlich anfallen, hängt von den Unwägbarkeiten ab, die in der Entwicklung des Fahrzeugbestandes liegen. Außerdem ist zu erwarten, daß sich durch die inzwischen vorgesehene Änderung des § 3 b KraftStG weitere

902/7/96

Mindereinnahmen ergeben werden, die bei der vorstehenden Berechnung noch nicht berücksichtigt werden konnten, Wenn die Aufkommensneutralität der Maßnahme strikt eingehalten werden soll, könnte die Aufkommensentwicklung bis zum Jahr 2003 beobachtet und dann ggf. auf die zum 1. Januar 2004 vorgesehene Anhebung des Steuersatzes verzichtet werden. Dies könnte der Öffentlichkeit eher vermittelt werden, als die bereits für das Jahr 2000 vorgesehene Überprüfung und ggf. dann durchzuführende Erhöhung der Steuersätze.