

18.12.96

Antrag

der Länder Bayern, Thüringen

**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 beschließt die Anrufung des Vermittlungsausschusses zu dem Gesetz gemäß
Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes mit dem Ziel der Änderung des Artikels 1 (Änderung des
Kraftfahrzeugsteuergesetzes).

Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchst. a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG) 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 Fremd- zündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbst- zündungsmotoren angetrieben werden und
--	--	---

a) als schadstoffarm anerkannt sind,
der Richtlinie 70/220/EWG zur An-
gleichung der Rechtsvorschriften
der Mitgliedstaaten über Maßnahmen
gegen die Verunreinigung der Luft
durch Emissionen von Kraftfahrzeugen
(ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt ge-
ändert durch die Richtlinie 94/12/EG
(ABl. EG Nr. L 100 S. 42), ent-
sprechen und über die dort festgeleg-
ten Grenzwerte hinaus die in § 3 b
Satz 1 bezeichneten Grenzwerte ein-
halten oder wenn die Kohlendioxid-
emissionen, ermittelt nach der Richt-
linie 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),
80 g/km nicht übersteigen

aa) bis zum 31. Dezember 2003

10,00 DM

27,- DM

bb) ab 1. Januar 2004

13,20 DM

30,20 DM

a1) als schadstoffarm anerkannt sind,
der Richtlinie 70/220/EWG zur An-
gleichung der Rechtsvorschriften der
Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen
die Verunreinigung der Luft durch
Emissionen von Kraftfahrzeugen
(ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt ge-
ändert durch die Richtlinie 94/12/EG
(ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen

aa) bis zum 31. Dezember 2003	12,00 DM	29,00 DM
bb) ab 1. 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 1. 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	21,80 DM	45,50 DM
bb) ab 1. Januar 2001	30,00 DM	53,90 DM

Begründung:

Mit dem Vorschlag sollen sowohl die ökologischen Wirkungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes verstärkt 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 Begünstigung 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 eine "Unterdeckung" von ca. 385 Mio DM. In den Jahren 2001 und 2002 ergeben sich nach dem Gesetzesbeschluß Mindereinnahmen von ca. 2,5 bis 3 Mrd. DM pro Jahr. Der Gesetzesbeschluß erfüllt daher nicht die Forderung des Bundesrats nach Aufkommensneutralität (Beschluß vom 24.11.1995, Drs. 652/95).

Einnahmehausfälle in 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 ccm 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 48-fache (Benzin) bzw. auf das 6,2-fache (Diesel) anstieg.

Der Bundesrat lehnt eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer zum 01.01.2003, wie von der Bundesregierung angestrebt, ab. Somit ist die Aufkommensneutralität über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren sicherzustellen.

Im Rahmen der emissionsorientierten Staffelung der Steuersätze ist auch eine Absenkung der Steuersätze für sog. Euro 2-Pkw vorzusehen. Insbesondere für sog. Euro 2-Dieselfahrzeuge ist im Hinblick auf deren günstigen

Kraftstoffverbrauch und die dadurch bedingte Abschmelzung des sog. kraftfahrzeugsteuerlichen Mineralölsteuerausgleichs eine Ermäßigung des Steuertarifs geboten. Eine Absenkung der Steuersätze für sog. Euro 2-Pkw entspricht auch der Haltung des Bundesrates (Beschluß vom 24.11.1995, Drs. 652/95).