

10.05.05

Fz - U - Vk

Gesetzesantrag
des Landes Rheinland-Pfalz

**Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung partikelarmer
Personenkraftwagen****A. Problem und Ziel**

Die europäische Feinstaubrichtlinie 99/30/EG der Europäischen Union zwingt zur Verminderung der Feinstaubbelastung, zu der auch die Rußpartikelemissionen von Personenkraftwagen mit Diesel-Motoren beitragen. Auch wenn ihr Anteil an der Gesamtbelastung gering ist, müssen auch hier Verbesserungen erfolgen. Nur die Bündelung von Einzelmaßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft wird letztlich zum Erfolg führen.

Die Partikelbelastung kann dadurch effizient reduziert werden, dass insbesondere Fahrzeuge mit hohem Partikelaustritt mit einer Technik zur Partikelreduzierung ausgerüstet werden. Vordringlich ist daher die Nachrüstung von Altfahrzeugen. Die Ermäßigung des Steuersatzes für nachgerüstete Fahrzeuge, verbunden mit einer maßvollen Anhebung des Steuersatzes für nicht nachgerüstete Fahrzeuge bietet hierzu ein geeignetes Instrument.

B. Lösung

Nach der vorgeschlagenen Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bleiben die bisherigen Steuersätze von Neufahrzeugen unverändert, soweit der Partikelgrenzwert von 5 mg/km eingehalten wird. Nachgerüstete Fahrzeuge werden begünstigt besteuert, während nicht nachgerüstete Fahrzeuge einem erhöhten Tarif unterworfen werden. Durch die Verteilung der so ausgestalteten Förderung auf 4 Jahre wird die Förderung für die Haushalte der Länder weitgehend aufkommensneutral gestaltet und damit auch finanzierbar. Die degressiv wirkende Förderung bewirkt einen Anreiz zu einer möglichst frühen Nachrüstung.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Bis zum Kalenderjahr 2009 werden die öffentlichen Haushalte durch Mindereinnahmen in Höhe von 30 Mio. € belastet, die aus der Absenkung des Steuersatzes für Personenkraftwagen mit Diesel-Motoren und der Anhebung des Tarifs für die nicht nachgerüsteten Fahrzeuge resultieren. Danach wird sich ein jährliches Mehraufkommen von 120 Mio. € ergeben.

2. Vollzugaufwand

Im Bereich der Automation wird durch die Umstellung auf die geänderten Tarife ein geringer Mehraufwand anfallen, der jedoch gegenwärtig nicht quantifizierbar ist.

E. Sonstige Kosten

Keine.

10.05.05

Fz - U - Vk

Gesetzesantrag
des Landes Rheinland-Pfalz

**Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung partikelarmer
Personenkraftwagen**

Der Ministerpräsident
des Landes Rheinland-Pfalz

Mainz, den 10. Mai 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

hiermit leite ich Ihnen namens des Landes Rheinland-Pfalz den mit Vorblatt und Begründung beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung
partikelarmer Personenkraftwagen

mit dem Antrag zu, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß Art. 76 Abs. 1 GG zu beschließen.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den zuständigen Ausschüsse zuzuweisen.

Weiterhin bitte ich gem. § 23 Abs. 3 in Verbindung mit § 15 Abs.1 der Geschäftsordnung, die Vorlage auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 27. Mai 2005 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Kurt Beck

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung partikelarmer Personenkraftwagen

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 2002

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3310), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe „§ 9a (weggefallen)“ durch die Angabe „ § 9a Förderung der Nachrüstung“ ersetzt.

2. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a Förderung der Nachrüstung

(1) Die Jahressteuer nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 für Personenkraftwagen, die durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden, ermäßigt sich vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2009 für je 100 Kubikzentimeter oder einen Teil davon um 6 EUR, wenn das Fahrzeug vor dem 1. Januar 2006 erstmals zum Verkehr zugelassen wurde und nachträglich technisch so verbessert worden ist, dass nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Partikelemission um mindestens 30 v. H. reduziert wurde.

(2) Die Jahressteuer nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 für Personenkraftwagen, die durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und deren Partikelemission 0,005 g/km übersteigt, erhöht sich für je 100 Kubikzentimeter oder einen Teil davon

1. vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2007 um 1,50 EUR und

2. ab dem 1. Januar 2008 um weitere 1,50 EUR,

sofern die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht vorliegen.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2006 in Kraft.

Begründung**I. Allgemeines**

Das Gesetz verfolgt den Ansatz, die von Diesel-Pkw ausgehenden Rußpartikelemissionen in größtmöglichem Umfang zu reduzieren. Der höchste ökologische Effekt wird durch die Nachrüstung von Altfahrzeugen erzielt. Die anteilige Minderung der Rußemission von Altfahrzeugen entlastet die Umwelt um ein Vielfaches mehr als eine vergleichbare anteilige Minderung bei Fahrzeugen, die bereits dem neuesten technischen Stand entsprechen. Das Gesetz verbindet eine möglichst effektive ökologische Lenkung mit nur geringen steuerlichen Eingriffen.

Steuererhöhungen werden weitgehend vermieden. Bei Neufahrzeugen bleiben die bisherigen Steuersätze unverändert, soweit sie dem Partikelgrenzwert von 5mg/km entsprechen. Nachgerüstete Altfahrzeuge werden günstiger besteuert, während nicht nachgerüstete einem erhöhten Tarif unterworfen werden. Durch die Verteilung der so ausgestalteten Förderung auf 4 Jahre wird die Förderung für die Haushalte der Länder weitgehend aufkommensneutral gestaltet und damit auch finanzierbar. Die degressiv wirkende Förderung bewirkt einen Anreiz zu einer möglichst frühen Nachrüstung.

Neufahrzeuge werden nicht in die steuerliche Förderung einbezogen; die Marktverhältnisse werden dafür sorgen, dass in näherer Zukunft nur noch Neufahrzeuge in den Verkehr kommen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Eine steuerliche Begünstigung würde nur zu Mitnahmeeffekten führen und damit Mittel binden, die für die Nachrüstung sinnvoller zu verwenden sind.

Die Nachrüstung von Fahrzeugen, die nach dem 31. Dezember 2005 erstmalig zugelassen werden, wird nicht gefördert. Dadurch wird erreicht, dass ab dem 1. Januar 2006 nur noch Fahrzeuge mit entsprechender Rußpartikelreduktionstechnik auf den Markt gebracht werden. Der Förderungszeitraum endet am 31. Dezember 2009, da ab 2010 die Euro-5-Norm und damit auch der Partikelgrenzwert von 5 mg/km obligatorisch sein wird.

Die Förderung begünstigt keine bestimmte Technik; entscheidend ist nur das Ergebnis. Der zu fördernde Grad der Rußpartikelminderung von 30 v. H. erklärt sich aus der technischen Realisierbarkeit und der Finanzierbarkeit für die Halter. Die Reduzierung der Partikelemission um 30 v. H. bei einem Euro-1-Fahrzeug entlastet die Umwelt um 60 mg Ruß pro gefahrenem Kilometer; die Differenz zwischen dem Partikelgrenzwert nach Euro-4 und Euro-5, beträgt demgegenüber „nur“ noch 20 mg pro km. Die maximale Förderung für ein

durchschnittliches Fahrzeug mit 2.000 ccm Hubraum beträgt 630 € im Förderungszeitraum 2006 bis 2009. Sie setzt sich zusammen aus Steuerermäßigung nach § 9a Abs. 1 und der durch Nachrüstung vermiedenen höheren Besteuerung nach § 9a Abs. 2. Nach den bisherigen Erfahrungen werden die Hersteller sich auf diesen Betrag einstellen und entsprechende Nachrüstsätze anbieten.

Bis zum Jahr 2009 wird die Belastung der öffentlichen Haushalte 30 Mio. € betragen. Durch die in 2010 noch vorhandenen nicht nachgerüsteten Fahrzeuge ergibt sich danach ein haushaltsmäßiger Ausgleich.

II. Einzelbegründung

Zu Artikel 1

Zu § 9a Abs. 1

§ 9a Abs. 1 betrifft Fahrzeuge, die vor dem 01. Januar 2006 erstmals zugelassen worden sind und mit einer Rußpartikelreduktionstechnik nachgerüstet werden. Hierbei kann die Nachrüstung auch vor dem 01. Januar 2006 erfolgen. Der verminderte Steuersatz gilt jedoch erst ab dem Jahr 2006.

Der geltende Steuersatz dieser Fahrzeuge wird für die Jahre 2006 bis 2009 um 6 € je angefangene 100 ccm gesenkt. Für ein Fahrzeug, das zu Beginn des Jahres 2006 oder vorher nachgerüstet wird und über einen Hubraum von 2.000 ccm verfügt, errechnet sich hieraus ein steuerlicher Vorteil von jährlich 120 €, d.h. von insgesamt 480 € im Förderungszeitraum.

Zu § 9a Abs. 2

Fahrzeuge, die den Partikelgrenzwert von 0,005 g/km einhalten, werden nach den weiterhin gültigen Tarifen des § 9 Abs. 1 Nr. 2 besteuert. Für andere Fahrzeuge erhöht sich der Tarif, wenn sie nicht nachgerüstet werden. Für ein Fahrzeug, das nicht nachgerüstet wird und über einen Hubraum von 2.000 ccm verfügt, errechnet sich hieraus ein steuerlicher Nachteil von 30 € im Jahr 2007 und von 60 € in jedem Folgejahr. Bis zum 31. Dezember 2009 werden diese Fahrzeuge um insgesamt 150 € höher belastet.

Zu Artikel 2

Durch das Inkrafttreten zum 1. Januar 2006 können sich die Industrie und die Verbraucher rechtzeitig auf die Förderung einstellen und entsprechend disponieren.