

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft

Verwendung der Einnahmen aus der zusätzlichen Kraftfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer) für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter und Förderung der Partikelfilternachrüstung

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch waren vom 1. April 2007 bis 30. Juni 2009 die Einnahmen des Landes aus der zusätzlichen Kfz-Steuer in Höhe von 1,20 Euro/cm³ für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro-5-Partikelgrenze erfüllen („Diesel-Strafsteuer“), gegliedert nach Landkreisen?
2. In welcher Form und in welchem Gesamtbetrag – ggf. unter Darstellung etwaiger verbliebener Restmittel – sind die für die Förderung der Partikelfilternachrüstung vorgesehenen Mittel tatsächlich aus dem Landesetat an die Fahrzeugbesitzer in Baden-Württemberg, aufgelistet nach Landkreisen, zurückgeflossen?
3. Wäre sie bereit, aus etwaigen noch zur Verfügung stehenden Mitteln ein gesondertes Landesprogramm für die Partikelfilternachrüstung – ggf. mit Rückwirkung – aufzulegen, um es den Haltern entsprechender Fahrzeuge zu ermöglichen, sogenannte Umweltzonen rechtmäßig zu befahren?
4. Wie hoch waren vom 1. Juli 2009 bis 31. März 2011 die Einnahmen des Bundes aus der zusätzlichen Kfz-Steuer in Höhe von 1,20 Euro/cm³ für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro-5-Partikelgrenze erfüllen („Diesel-Strafsteuer“), bezogen auf Baden-Württemberg, gegliedert nach Landkreisen?
5. In welcher Form und in welchem Gesamtbetrag – ggf. unter Darstellung etwaiger verbliebener Restmittel – sind die für die Förderung der Partikelfilternachrüstung vorgesehenen Mittel tatsächlich aus dem Bundesetat an die Fahrzeughalter in Baden-Württemberg, aufgelistet nach Landkreisen, zurückgeflossen?
6. Würde sie sich gegenüber dem Bund für ein erneutes Förderprogramm zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern – beispielsweise über eine Bundesratsinitiative – einsetzen?

Eingegangen: 12. 09. 2011 / Ausgegeben: 13. 10. 2011

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. Plant sie eine Verschärfung und weitere Ausweitung der Umweltzonen im Land und wie beabsichtigt sie, die Einhaltung der Auflagen tatsächlich zu überprüfen?
8. Wie hat sich seit 2007, aufgeteilt nach Landkreisen, der Bestand an Pkw und anderen Fahrzeugen mit Dieselmotoren ohne Partikelfilter, mit nachgerüsteten Partikelfiltern und mit serienmäßig eingebauten Partikelfiltern, gegliedert nach Partikelminderungsstufen, entwickelt?
9. Besteht nach ihrer Auffassung ein nachweisbarer Zusammenhang zwischen dem Vorhandensein einer Umweltzone im Wohnbereich eines Kfz-Halters oder in dessen naher Nachbarschaft und der Nachrüstungsbereitschaft hinsichtlich eines Rußpartikelfilters?

12.09.2011

Haußmann FDP/DVP

Begründung

Die Verringerung des Ausstoßes von Rußpartikeln aus Dieselfahrzeugen ist eine wichtige Zielsetzung. Deshalb gab es in der Vergangenheit Anreizprogramme zum Nachrüsten von Fahrzeugen mit entsprechenden Filtern sowie einen Zuschlag auf die Kfz-Steuer, wenn ein Fahrzeug die relevanten Partikelgrenzwerte nicht erfüllt („Diesel-Strafsteuer“). Zum 1. Juli 2009 ist nach dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106 b, 107, 108) vom 19. März 2009 (BGBl. I S. 606) die Ertrags- und Verwaltungshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern auf den Bund übergegangen.

Die Kleine Anfrage soll das Verhältnis zwischen Aufkommen an „Diesel-Strafsteuer“ und Mitteleinsatz für Nachrüstanreize darstellen. Ferner stellt sich die Frage, ob die Landesregierung Verschärfungen und Ausweitungen bei den Umweltzonen plant und wie sie eine effektive Kontrolle der Auflagen sicherstellen wird sowie ob ggf. eine Neuauflage von Anreizprogrammen als zielführend erachtet wird.

Antwort

Mit Schreiben vom 5. Oktober 2011 Nr. 5-0404.4/57 beantwortet das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft in Abstimmung mit dem Innenministerium und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. *Wie hoch waren vom 1. April 2007 bis 30. Juni 2009 die Einnahmen des Landes aus der zusätzlichen Kfz-Steuer in Höhe von 1,20 Euro/cm³ für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro-5-Partikelgrenze erfüllen („Diesel-Strafsteuer“), gegliedert nach Landkreisen?*

Zu 1.:

Die Statistik zur Ermittlung der Auswirkungen des Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 24. März 2007 ist eine Stichtagsstatistik. D. h., zu einem bestimmten Stichtag kann zwar gesagt werden, wie viele Fahrzeuge zu welchem Zuschlagsvolumen führen würden, aber nicht, wann und ob

dieses Zuschlagsvolumen realisiert wurde; z. B. keine bzw. nur teilweise Realisierung im Falle eines Totalschadens.

Zu den bis 30. Juni 2009 erfassten Stichtagen ergab sich in Baden-Württemberg folgendes Zuschlagsvolumen (einschl. Zuschlagsvolumen bei den steuerermäßigten Fahrzeugen):

- 28. Februar 2008 = 19.740.929 Euro und
- 2. Juli 2008 = 23.553.977 Euro.

Eine landkreisbezogene Auflistung des Zuschlagsvolumens liegt nicht vor.

2. In welcher Form und in welchem Gesamtbetrag – ggf. unter Darstellung etwaiger verbliebener Restmittel – sind die für die Förderung der Partikelfilternachrüstung vorgesehenen Mittel tatsächlich aus dem Landesetat an die Fahrzeugbesitzer in Baden-Württemberg, aufgelistet nach Landkreisen, zurückgeflossen?

Zu 2.:

Wie bei Frage 1 ausgeführt, beruhen die vorhandenen statistischen Daten auf einer Stichtagsstatistik. Deshalb kann nur gesagt werden, wie viele Fahrzeuge bis zu dem jeweiligen Erhebungstichtag für eine Steuerbefreiung in Höhe von 330 Euro erfasst waren. Wann und in welchem Umfang diese Steuerbefreiung eingetreten ist, kann nicht belegt werden.

Zu den bis 30. Juni 2009 erfassten Stichtagen wurde die nachfolgende Anzahl an steuerbefreiten Fahrzeugen ermittelt:

- 31. Dezember 2007 = 52.688 und
- 2. Juli 2008 = 63.910.

Multipliziert man die Zahl der Fahrzeuge mit jeweils 330 Euro Steuerbefreiung, so errechnen sich zu den einzelnen Stichtagen folgende Volumen für Steuermindereinnahmen:

- 31. Dezember 2007 = 17.387.040 Euro und
- 2. Juli 2008 = 21.090.300 Euro.

Eine landkreisbezogene Auflistung der Steuermindereinnahmen liegt nicht vor.

Da es sich bei den Einnahmen des Landes aus der Kraftfahrzeugsteuer um allgemeine Deckungsmittel (mit Ausnahme des Kommunalanteils) gehandelt hat, sind keine Restmittel vorhanden.

3. Wäre sie bereit, aus etwaigen noch zur Verfügung stehenden Mitteln ein gesondertes Landesprogramm für die Partikelfilternachrüstung – ggf. mit Rückwirkung – aufzulegen, um es den Haltern entsprechender Fahrzeuge zu ermöglichen, sogenannte Umweltzonen rechtmäßig zu befahren?

Zu 3.:

Wie bereits bei Frage 2 ausgeführt, stehen keine Restmittel zur Verfügung.

4. *Wie hoch waren vom 1. Juli 2009 bis 31. März 2011 die Einnahmen des Bundes aus der zusätzlichen Kfz-Steuer in Höhe von 1,20 Euro/cm³ für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro-5-Partikelgrenze erfüllen („Diesel-Strafsteuer“), bezogen auf Baden-Württemberg, gegliedert nach Landkreisen?*

Zu 4.:

Zu den nachfolgend genannten Stichtagen ergab sich in Baden-Württemberg folgendes Zuschlagsvolumen (einschl. Zuschlagsvolumen bei den steuerermäßigten Fahrzeugen):

- 1. Juli 2009 = 21.351.169 Euro und
- 1. April 2011 = 4.265.626 Euro.

Zum Stichtag 5. Juli 2010 wurden unplausible Ergebnisse ermittelt; wahrscheinlich wurde im Zuge des Übergangs der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund nicht der vollständige Datenbestand ausgewertet. Dies betrifft auch die Daten zur Beantwortung der Frage 5. Auf eine Wiederholung des Auswertungslaufes wurde verzichtet.

Eine landkreisbezogene Auflistung des Zuschlagsvolumens liegt nicht vor.

5. *In welcher Form und in welchem Gesamtbetrag – ggf. unter Darstellung etwaiger verbliebener Restmittel – sind die für die Förderung der Partikelfilternachschrüstung vorgesehenen Mittel tatsächlich aus dem Bundesetat an die Fahrzeughalter in Baden-Württemberg, aufgelistet nach Landkreisen, zurückgeflossen?*

Zu 5.:

Zu den unten genannten Stichtagen wurde die nachfolgende Anzahl an steuerbefreiten Fahrzeugen ermittelt:

- 1. Juli 2009 = 77.299 Euro und
- 1. April 2011 = 101.943 Euro.

Multipliziert man die Zahl der Fahrzeuge mit jeweils 330 Euro Steuerbefreiung, so errechnen sich zu den einzelnen Stichtagen folgende Volumen für Steuermindereinnahmen:

- 1. Juli 2009 = 25.508.670 Euro und
- 1. April 2011 = 33.641.190 Euro.

Eine landkreisbezogene Auflistung der Steuermindereinnahmen liegt nicht vor.

Darüber hinaus wurden nach einem Bericht des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle vom Mai 2011 in dem Zeitraum 1. August 2009 bis 31. Dezember 2010 in Baden-Württemberg 56.034 Nachrüstungen mit einem aus dem Bundeshaushalt finanzierten Sofortzuschuss in Höhe von 330 Euro gefördert. Dies entspricht einem Fördervolumen in Höhe von 18.491.220 Euro.

6. *Würde sie sich gegenüber dem Bund für ein erneutes Förderprogramm zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern – beispielsweise über eine Bundesratsinitiative – einsetzen?*

Zu 6.:

Die Gesetzgebung und die Ertragshoheit bei der Kraftfahrzeugsteuer stehen dem Bund zu. Der Übergang der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund wurde u. a. damit begründet, dass dadurch die Umsetzung eines ökologischen Gesamtkonzeptes zur Minderung der CO₂-Belastung und des Schadstoffausstoßes aus einem Guss durch den Bund möglich sei und eine Entflechtung der Bund-Länder-Finanz-

beziehungen erfolge. Die Auflegung eines erneuten Förderprogramms zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern ist damit in erster Linie Aufgabe des Bundes, zumal er auch für die Finanzierung gerade stehen müsste. Unabhängig davon unterstützt die Landesregierung Maßnahmen, die der Umwelt zu Gute kommen.

7. Plant sie eine Verschärfung und weitere Ausweitung der Umweltzonen im Land und wie beabsichtigt sie, die Einhaltung der Auflagen tatsächlich zu überprüfen?

Zu 7.:

Aufgrund eines Beschlusses des Verwaltungsgerichts Stuttgart wurde bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Stuttgart eine Verschärfung der Fahrverbote in der Umweltzone festgelegt: Seit dem 1. Juli 2010 dürfen nur noch Fahrzeuge mit gelber Plakette und ab dem 1. Januar 2012 nur noch mit Fahrzeuge mit einer grünen Plakette in der Umweltzone Stuttgart fahren. Für alle anderen bestehenden und neuen Umweltzonen soll durch Fortschreibung der Luftreinhaltepläne festgesetzt werden, dass vom 1. Januar 2013 an nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in den Umweltzonen zugelassen sind. Außerdem ist vorgesehen, entsprechend der Koalitionsvereinbarung in Abstimmung mit den Regierungspräsidien eine Regionalisierung der Luftreinhaltepläne mit großflächig abgegrenzten Umweltzonen zu prüfen.

Eine konsequente Durchsetzung der Umweltzonen durch Überwachung der Einhaltung der Fahrverbote ist erforderlich, damit die Wirksamkeit dieser Luftreinhaltemaßnahme nicht geschmälert wird. Die Landesregierung wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung von Fahrverboten treffen.

8. Wie hat sich seit 2007, aufgeteilt nach Landkreisen, der Bestand an Pkw und anderen Fahrzeugen mit Dieselmotoren ohne Partikelfilter; mit nachgerüsteten Partikelfiltern und mit serienmäßig eingebauten Partikelfiltern, gegliedert nach Partikelminderungsstufen, entwickelt?

Zu 8.:

Der Aufkommenstatistik über Kraftfahrzeugsteuer bei Personenkraftwagen (Pkw) in Baden-Württemberg können zu den nachfolgend aufgeführten Stichtagen die dargestellten steuerrelevanten Daten zu Fahrzeugen mit Dieselmotoren entnommen werden:

Emissionseinstufung nach Schadstoffgrenzwert	19. Juli 2007	2. Juli 2008	3. September 2009	5. Juli 2010
1. Diesel-Pkw-Bestand	1.462.926	1.513.705	1.557.561	1.629.175
<u>darunter:</u>				
2. Steuerfrei	53.009	60.410	144.968	68.388
3. Erstzulassung bis 30. Juni 2009	1.462.926	1.513.705	1.557.561	1.483.485
<u>davon:</u>				
4. Euro - 6			168	168
5. Euro - 5			38.115	39.028
6. Euro - 4	488.500	606.300	676.661	662.146
7. Euro - 3	575.053	562.348	542.033	518.122

Emissionseinstufung nach Schadstoffgrenzwert	19. Juli 2007	2. Juli 2008	3. September 2009	5. Juli 2010
8. Euro - 2	303.411	279.712	242.046	215.815
9. Euro - 1 und vergleichbare Pkw	75.021	50.497	32.984	26.104
10. Drei-Liter-Auto			14.690	13.373
11. Übrige	20.941	14.848	10.864	8.729
12. Erstzulassung ab 1. Juli 2009				145.690
<u>davon:</u>				
13. Steuerfrei				1.422
14. Steuerermäßigt				716
Kohlendioxidemission				
– über 300 g/km				
– 251 bis 300 g/km				
– 201 bis 250 g/km				39
– 161 bis 200 g/km				241
– 121 bis 160 g/km				360
– 111 bis 120 g/km				60
– 96 bis 110 g/km				15
– unter 96 g/km				1
15. Steuerpflichtig				143.552
Kohlendioxidemission				
– über 300 g/km				162
– 251 bis 300 g/km				1.577
– 201 bis 250 g/km				13.270
– 161 bis 200 g/km				39.831
– 121 bis 160 g/km				66.453
– 111 bis 120 g/km				15.344
– 96 bis 110 g/km				5.432
– unter 96 g/km				1.483

Der Statistik der Nutzfahrzeuge können die in der Anlage 1 zu den jeweiligen Stichtagen aufgeführten steuerrelevanten Daten entnommen werden.

Auflistungen nach Landkreisen liegen nicht vor. Eine rückwirkende Ermittlung ist nicht möglich; selbst für die Zukunft wäre eine landkreisbezogene Abgrenzung äußerst aufwändig, da Landkreis- und Finanzamtsgrenzen nicht immer identisch sind.

Aktuellere Daten liegen noch nicht vor.

Das Statistische Landesamt hat ermittelt, dass die Statistik des Fahrzeugbestandes des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zwar den Fahrzeugbestand kreisweise differenziert nach Emissionsklassen ausweist, die Angabe der Emissionsklasse jedoch keinen Rückschluss auf die Ausstattung der Fahrzeuge mit Partikelfiltern erlaubt. Bei nachgerüsteten Fahrzeugen erhält das KBA zwar die Information über die neue Emissionsklasse des Fahrzeugs, jedoch wird in dem immer zum 1. Januar eines Jahres veröffentlichten Fahrzeugbestand nur der Status quo des Stichtages betrachtet, d. h. der Wechsel der Emissionsklassen eines Fahrzeuges ist nicht nachvollziehbar.

9. Besteht nach ihrer Auffassung ein nachweisbarer Zusammenhang zwischen dem Vorhandensein einer Umweltzone im Wohnbereich eines Kfz-Halters oder in dessen naher Nachbarschaft und der Nachrüstungsbereitschaft hinsichtlich eines Rußpartikelfilters?

Zu 9.:

Für die Frage der Wirksamkeit von Umweltzonen ist nicht nur die Bereitschaft zur Nachrüstung zu berücksichtigen, sondern auch die Bereitschaft zur Ersatzbeschaffung eines Fahrzeugs mit Partikelfilter. Nach den der Landesregierung vorliegenden Zulassungszahlen zum Anteil der Fahrzeuge mit Partikelfilter ist ein Zusammenhang zwischen dem Wohnort der Kraftfahrzeug-Halter und der Bereitschaft zur Nachrüstung oder Ersatzbeschaffung eines Kraftfahrzeugs mit Partikelfilter erkennbar.

Dr. Nils Schmid

Minister für Finanzen und Wirtschaft

Ministerium für Finanzen und Wirtschaft
Baden-Württemberg

Anlage

Auswertung der Statistik der Nutzfahrzeuge

Fahrzeuge über 3.500 kg/Stichtag	13. August 2007	4. Juli 2008	1. Juli 2009	13. Juli 2010
1. Steuerpflichtige Lkw	80.494	84.735	82.422	81.212
<u>darunter:</u>				
1.1 Schadstoffklasse S2	21.118	20.062	17.354	64.851
1.2 Schadstoffklasse S1	5.522	5.262	4.550	3.959
1.3 Geräuschkategorie G1	35.797	42.501	46.068	82
2. Steuerfreie Lkw	3.947	4.027	3.974	3.820
<u>darunter:</u>				
2.1 Schadstoffklasse S2	424	436	423	1.363
2.2 Schadstoffklasse S1	133	143	131	113
2.3 Geräuschkategorie G1	588	726	842	6
3. Steuerpflichtige Zugkraftwagen	22.519	23.613	23.162	24.167
<u>darunter:</u>				
3.1 Schadstoffklasse S2	3.251	2.777	2.207	19.442
3.2 Schadstoffklasse S1	324	278	227	208
3.3 Geräuschkategorie G1	14.518	16.138	16.286	11
4. Steuerfreie Zugkraftwagen	124.450	125.926	127.689	129.416
<u>darunter:</u>				
4.1 Schadstoffklasse S2	3.625	5.595	7.773	10.608
4.2 Schadstoffklasse S1	285	285	275	261
4.3 Geräuschkategorie G1	492	569	669	54
5. Steuerpflichtige Busse	1.891	1.928	1.935	1.977
<u>darunter:</u>				
5.1 Schadstoffklasse S2	498	413	369	1.819
5.2 Schadstoffklasse S1	62	53	43	36
5.3 Geräuschkategorie G1	1.186	1.344	1.427	36
6. Steuerfreie Busse	6.417	6.458	6.474	6.527
<u>darunter:</u>				
6.1 Schadstoffklasse S2	2.178	2.007	1.775	5.779
6.2 Schadstoffklasse S1	222	189	163	134
6.3 Geräuschkategorie G1	3.238	3.641	3.993	174
7. Steuerpflichtige sonstige Fahrzeuge	7.633	2.579	2.507	2.698
<u>darunter:</u>				
7.1 Schadstoffklasse S2	1.529	489	457	1.455
7.2 Schadstoffklasse S1	663	172	149	141
7.3 Geräuschkategorie G1	2.449	615	698	9
8. Steuerfreie sonstige Fahrzeuge	6.116	6.153	6.318	6.585
<u>darunter:</u>				
8.1 Schadstoffklasse S2	466	443	443	2.223
8.2 Schadstoffklasse S1	99	81	85	79
8.3 Geräuschkategorie G1	995	1.176	1.454	27
9. Zusammen	253.467	255.419	254.481	256.402
<u>darunter:</u>				
9.1 Schadstoffklasse S2	33.089	32.222	30.801	107.540
9.2 Schadstoffklasse S1	7.310	6.463	5.623	4.931
9.3 Geräuschkategorie G1	59.263	66.710	71.437	399

Lkw20072010.xls