

Verordnung

der Bundesregierung

Verordnung zur Aufhebung von kraftfahrzeugsteuerlichen Sondervorschriften

A. Zielsetzung

Die durch die einstweilige Anordnung des Europäischen Gerichtshofes veranlaßte Aussetzung des Vollzugs des Gesetzes über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen und die vorhergehende Senkung der Kraftfahrzeugsteuertarife führen zu unge-rechtfertigten Belastungsveränderungen. Die damit verbundenen Einnah-meausfälle sollen teilweise rückgängig gemacht werden.

B. Lösung

Von der Ermächtigung des § 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG wird ab 1. März 1991 Gebrauch gemacht. Die §§ 9a und 10 Abs. 6 KraftStG werden aufgehoben.

C. Alternativen

Keine.

Bei Aufhebung des Straßenbenutzungsgebührengesetzes und völliger Wiederherstellung der vor dem 1. Juli 1990 geltenden Kraftfahrzeugsteuertarife würde dem anhängigen Rechtsstreit vor dem EuGH der Boden entzogen und die Klärung der grundsätzlichen Frage, welche Abgabenveränderungen im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften zum Ausgleich unterschiedlicher Wettbewerbsbedingungen zulässig sind, auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben.

D. Kosten

Keine.

Durch die Rückgängigmachung der zeitlich befristeten Absenkung der Kraftfahrzeugsteuerbelastung für schwere Lastfahrzeuge und des Anhängerzuschlags werden die vom Bund den Ländern zu zahlenden Ausgleichsleistungen gegenstandslos (für die alten Bundesländer für das erste Halbjahr 1991 ein Betrag von 352 Mio DM). Die Steuereinnahmen der neuen Bundesländer sowie des beigetretenen Teil Berlins erhöhen sich grob geschätzt 1991 etwa um 220 Mio DM (1992 = 280 Mio DM, 1993 = 300 Mio DM).

28.02.91

Fz - U - VP

Verordnung

der Bundesregierung

Verordnung zur Aufhebung von kraftfahrzeugsteuerlichen Sondervorschriften

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 28. Februar 1991

021 (43) - 522 16 - Kr 50/91

An den
Präsidenten des Bundesrates

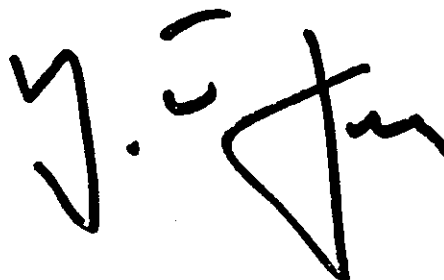
Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zur Aufhebung von kraftfahrzeug-
steuerlichen Sondervorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80
Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. E. ...', is located at the bottom right of the document.

Verordnung zur Aufhebung von
kraftfahrzeugsteuerlichen Sondervorschriften

Vom 1991

Auf Grund des § 15 Abs. 1 Nr. 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), der durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. April 1990 (BGBl. I S. 826) eingefügt worden ist, verordnet die Bundesregierung:

Artikel 1

§§ 9 a und 10 Abs. 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2906), werden aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. März 1991 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeines

Durch das "Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen" vom 30. April 1990 (BGBl. I S. 826) wurde eine ab 1. Juli 1990 zu erhebende Straßenbenutzungsgebühr eingeführt und gleichzeitig die Kraftfahrzeugsteuer gesenkt.

Nachdem der Europäische Gerichtshof der Bundesrepublik Deutschland vorläufig untersagt hatte, die Straßenbenutzungsgebühr für die in anderen EG-Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge zu erheben, hat die Bundesregierung durch Kabinettsbeschluß auch die Aussetzung der Gebühr für inländische Fahrzeuge und Fahrzeuge aus Drittländern bewirkt. Diese Kabinettsentscheidung ist durch das Gesetz vom 6. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2597) bestätigt worden. Die Gebühr wird danach bis zum 30. Juni 1991 nicht erhoben. Die Bundesregierung ist ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, daß die Gebühr über diesen Zeitraum hinaus nicht erhoben wird.

Die Länder, denen ein Anteil an der Straßenbenutzungsgebühr zustand, werden vom Bund für die Haushaltsmindereinnahmen entschädigt.

Nachdem durch das Gesetz vom 6. Dezember 1990 die Aussetzung der Straßenbenutzungsgebühr bestätigt worden ist, steht fest, daß sich für die Halter schwerer Lastfahrzeuge z.T. erhebliche Belastungsänderungen ergeben. Die Bundesregierung ist für diesen Fall durch § 15 Abs. 1 Nr. 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die ohnehin zeitlich befristeten Sondertarife in § 9 a und § 10 Abs. 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorzeitig aufzuheben.

Aus finanz-, umwelt- und verkehrspolitischen Gründen kann für die Dauer der Nichterhebung der Straßenbenutzungsgebühr nicht zugleich auch die Kraftfahrzeugsteuer abgesenkt bleiben. Die Aufhebung der abgesenkten Sondertarife ab 1. März 1991 entlastet den Bundeshaushalt um mindestens 352 Mio DM (Ausgleichszahlungen an Länder im 1. Halbjahr 1991) und erhöht zugleich das Steueraufkommen der neuen Bundesländer und des Landes Berlin 1991 grob geschätzt um etwa 220 Mio DM (1992 = 280 Mio DM, 1993 = 300 Mio DM).

Die Auswirkungen der Aufhebungs-Verordnung auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise, sind nicht quantifizierbar, zumal Frachttarife im Straßengüterverkehr überwiegend staatlich festgelegt sind. Die Belastungsänderungen aus der Anhebung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lastfahrzeuge auf das vor dem 1. Juli 1990 geltenden Niveau wird sich, wie auch die Steuersenkungen am 1. Juli 1990, kaum allgemein preislich auswirken. Die im Straßengüterverkehr geltenden zwingenden Mindest-/Höchsttarife wurden auch unter der höheren Steuer bis 1. Juli 1990 in der Mehrzahl der Fälle an der Untergrenze abgerechnet.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Im Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) sind die im Zusammenhang mit der Straßenbenutzungsgebühr eingeführten befristeten Sondertarife in § 9 a enthalten. Außerdem enthält § 10 Abs. 6 KraftStG eine ebenfalls zeitlich befristete Höchstgrenze für den sog. Anhängerzuschlag.

Mit der vorzeitigen Aufhebung dieser beiden Vorschriften wird der vor dem 1. Juli 1990 geltende Tarifzustand wieder hergestellt. Der Gesetzgeber hat der Bundesregierung in § 15 Abs. 1 Nr. 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes die Ermächtigung gegeben, die zeitlich befristeten Tarifänderungen vorzeitig aufzuheben, "wenn sich die Belastung mit sonstigen

Abgaben in wesentlichem Umfang ändert". Dieser Tatbestand ist erfüllt, solange die Straßenbenutzungsgebühr nicht erhoben wird.

Die betroffenen Kraftfahrzeughalter erhalten von Amts wegen neue Steuerbescheide. Ein auf Grund der Tarifänderung nachzufordernder Steuerbetrag wird erst mit der neu festgesetzten Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum fällig (§ 18 Abs. 1 KraftStG).

Zu Artikel 2

Die Aufhebung erfolgt mit Wirkung zum 1. März 1991. Zwar kann die Verordnung erst zu einem späteren Zeitpunkt verkündet werden. Nach dem Beschluß der Bundesregierung über die vorzeitige Aufhebung der abgesenkten Tarife vom 27. Februar 1991, der den beteiligten Wirtschaftsverbänden mitgeteilt und auch anderweitig veröffentlicht worden ist, ist das Vertrauen der Betroffenen auf den Fortbestand der Absenkung jedenfalls ab 27. Februar 1991 nicht mehr schutzbedürftig. Der Tatbestand einer verfassungsrechtlich unzulässigen rückwirkenden Abgabenbelastung liegt nicht vor, da die jetzige Belastungserhöhung bereits von dem ursprünglichen Gesetzesbeschluß erfaßt war.

Zur Schlußbestimmung

Die Verordnung bedarf gemäß § 15 Abs. 1 KraftStG der Zustimmung des Bundesrates.

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung zur Aufhebung von kraftfahrzeugsteuerlichen Sondervorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 629. Sitzung am 26. April 1991 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

Zu Artikel 1

In Artikel 1 sind die Worte

"werden aufgehoben"

durch die Worte

"sind nicht anzuwenden, solange die Straßenbenutzungsgebühr nach § 1 des Straßenbenutzungsgebührengesetzes vom 30. April 1990 (BGBl. I S. 826) nicht erhoben wird"

zu ersetzen.

Als Folge sind

in der Überschrift der Verordnung die Worte

"zur Aufhebung"

durch die Worte

"über die Nichtanwendung"

zu ersetzen.

Begründung:

§ 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG 1979, auf den die Verordnung gestützt wird, ermächtigt zur vorzeitigen Aufhebung der zeitlich befristeten Änderungen in den §§ 9a und 10 Abs. 6, wenn sich die Belastung mit sonstigen Abgaben in wesentlichem Umfang ändert. Nach Satz 2 der Vorschrift kann sich die Rechtsverordnung auf die Aufhebung von Teilen der Änderungen oder auf eine Anpassung einzelner Steuersätze beschränken, soweit dies zum Ausgleich geänderter Belastungen mit sonstigen Abgaben erforderlich ist. Insbesondere aus Satz 2 wird der Wille des Gesetzgebers deutlich, daß die Aufhebung der steuerlichen Entlastung proportional zum Umfang der Entlastung bei den sonstigen Abgaben sein muß. Dies gilt sowohl der Höhe nach als auch in zeitlicher Hinsicht.

Die Straßenbenutzungsgebühr wurde durch das Änderungsgesetz vom 06.12.1990 (BGBl. I S. 2597) nicht völlig abgeschafft. Ihre Erhebung wurde lediglich bis 30.06.1991 ausgesetzt. Durch Rechtsverordnung der Bundesregierung kann bestimmt werden, daß die Gebühr über den 30.06.1991 hinaus nicht erhoben wird, wenn bis dahin keine EG-Regelung getroffen wird, welche die Erhebung der Gebühr zuläßt, und der EuGH die Klage der EG-Kommission gegen die Bundesrepublik nicht abweist.

Im gegenwärtigen Zeitpunkt steht daher noch nicht fest, ob nach dem 30.06.1991 die Erhebung der Straßenbenutzungsgebühr ausgesetzt bleibt. Durch Verordnung auf der Grundlage von § 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG 1979 kann die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer nur für die Dauer der Nichterhebung der Straßenbenutzungsgebühr aufgehoben werden. Der Wortlaut der Aufhebungsvorschrift in Artikel 1 der Verordnung ist daher entsprechend einzuschränken.

Der Bundesrat hat ferner die folgende EntschlieÙung angenommen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich bei der Europäischen Gemeinschaft mit größtem Nachdruck für eine rasche, gerechte und umweltverträgliche Harmonisierung der fiskalischen Belastungen einzusetzen, damit die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen bei fortschreitender Liberalisierung des gemeinschaftlichen Verkehrs nicht vom Markt gedrängt werden.

Nachdem die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren am EuGH gescheitert war, hatte die Bundesregierung beschlossen, zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen die im Straßenbenutzungsgebührengesetz vorgesehene Kraftfahrzeugsteuersenkung vorübergehend zu belassen. Aus finanz-, umwelt- und verkehrspolitischen Gründen soll nun diese Kraftfahrzeugsteuersenkung zum 01.03.1991 rückgängig gemacht werden, ohne daß sich bereits eine Harmonisierung der fiskalischen Belastungen auf EG-Ebene abzeichnet. Die sich durch diese Maßnahme und zusätzlich durch die fast gleichzeitige Erhöhung der Mineralölsteuer wieder verschlechternde Wettbewerbsposition des deutschen Transportgewerbes macht dringende Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene erforderlich. Andernfalls besteht die Gefahr, daß die mit der Kraftfahrzeugsteuer verfolgten finanz-, umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen ins Leere gehen, wenn die Transportleistungen auf deutschen Straßen zunehmend mit im EG-Ausland zugelassenen Fahrzeugen erbracht werden.

2. Dabei darf es jedoch nicht zu Verzögerungen bei der Umgestaltung der Kfz-Steuer in eine schadstoffbezogene Steuer kommen.

3. Der Europäische Rat hat auf seiner Sitzung am 14./15. Dezember 1990 in Rom die EG-Wirtschafts- und Finanzminister beauftragt, eine Entscheidung zur fiskalischen Harmonisierung im Straßen-güterverkehr bis zum 30. Juni 1991 herbeizuführen. Bereits Ende November 1990 hat die Kommission den Entwurf einer Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt. Die Richtlinie würde der Bundesrepublik Deutschland die rechtliche Möglichkeit geben, eine Straßenbenutzungsgebühr für In- und Ausländer zu erheben.

Für den Fall, daß es bis zum 1. Januar 1992 nicht zu einer Einigung über die Wegekostenrichtlinie kommt, fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, mit den Ländern in Verhandlungen einzutreten, wie durch geeignete nationale Maßnahmen die zu Lasten des mittelständischen Verkehrsgewerbes bestehenden Wettbewerbsverzerrungen rasch und nachhaltig abgebaut werden können.

In die Verhandlungen einbezogen werden sollte die Prüfung systemkonformer finanzieller Erleichterungen, wie z.B. die Anrechnung im Ausland erbrachter Mautaufwendungen sowie Übergangsbeihilfen bei im gesamtgesellschaftlichen Interesse liegenden Investitionen des Verkehrsgewerbes.