

25.06.96**Empfehlungen
der Ausschüsse****Fz - U - VP - Wi**zu **Punkt**der 699. Sitzung des Bundesrates am 5. Juli 1996

Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - KraftStÄndG 1997)

Der federführende **Finanzausschuß (Fz)**,
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**,
der **Ausschuß für Verkehr und Post (VP)** und
der **Wirtschaftsausschuß (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Fz 1. Zu Artikel 1 Nr. 1 a - neu - (§ 3 Nr. 1 KraftStG)

In Artikel 1 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1 a eingefügt:

"1a. § 3 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

- "1. Fahrzeugen, die nach § 18 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, nach § 18 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung keiner Betriebserlaubnis bedürfen und nach § 18 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung kein amtliches Kennzeichen führen müssen;"

Ausgeliefert am 25. JUNI 1996

(noch Ziffer 1)

Begründung:

Nach § 3 Nr. 1 des geltenden Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind Kraftfahrzeuge von der Steuer befreit, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind. Nach den Erfahrungen der Finanzverwaltung haben die Verkehrsbehörden in den vergangenen Jahren häufig und ohne Abstimmung mit den Finanzbehörden in einem über den Sinn der Regelung hinausgehenden Maße Ausnahmegenehmigungen von der Zulassungspflicht erteilt. Die obersten Finanzbehörden der Länder haben bereits in Verwaltungsanweisungen die Auffassung vertreten, daß Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO unbeachtlich sind, wenn die Halter der Fahrzeuge durch gleichzeitig erteilte Auflagen zur Einhaltung von Vorschriften verpflichtet werden, die für das Zulassungsverfahren charakteristisch sind. Die vorgeschlagene Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes schränkt - teilweise im Sinne einer Klarstellung - die Befreiung nach § 3 Nr. 1 KraftStG auf die im Katalog des § 18 Abs. 2 StVZO genannten Fahrzeuge ein, die nicht nach § 18 Abs. 3 und 4 StVZO betriebserlaubnispflichtig und kennzeichnungspflichtig sind. Nur auf diese Weise wird gewährleistet, daß wirtschaftlich und verkehrsrechtlich gleichartige Tatbestände auch steuerlich gleichbehandelt werden.

U

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3b Satz 1 und nach Satz 1 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 3b wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 werden nach den Wörtern "entsprechen und" das Wort "zunächst" eingefügt.
- b) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

"Die in Satz 1 für die steuerliche Einstufung anzuwendenden Grenzwerte und Prüfvorschriften gelten bis zu der Übernahme der fortgeschriebenen Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung."

Begründung:

Die Festlegung der "Euro-III"-Anforderungen wird in 1997, somit kurz nach Inkrafttreten des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes erwartet.

Die für die Steuerbefreiung vorgesehenen Grenzwerte und Prüfvorschriften sind mit der Übernahme der EU-Richtlinie "Euro-III" in nationales Recht durch die EU-einheitlichen Regelungen zu ersetzen. Die vorgesehene Regelung dient damit der Rechtssicherheit und der Verwaltungsvereinfachung.

Fz
U

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3b Satz 2 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 3b Satz 2 nach den Wörtern "erreicht hat" folgender Halbsatz einzufügen:

"; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieses Betrages berücksichtigt".

Begründung:

Durch die Änderung soll klargestellt werden, daß - wie bisher bei befristeten Steuerbefreiungen - vorübergehende Stilllegungen die Dauer der Steuerbefreiung nicht verlängern.

U
VP

4. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3b Satz 3 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 3 b Satz 3 am Ende nach den Wörtern "90 g/km nicht übersteigen" folgender Halbsatz einzufügen:

"; bei Personenkraftwagen, die vor dem 01. Januar 2000 zugelassen werden und deren Kohlendioxidemissionen 120 g/km nicht übersteigen, endet die Steuerbefreiung, sobald die Steuerersparnis den Betrag von 500 DM erreicht hat"

Begründung:

[nur VP]

Die im Gesetzentwurf vorgesehene ausschließliche Begünstigung des "3-l-Autos" führt dazu, daß die Entwicklung verbrauchsgünstiger Personenkraftwagen nur in einem [schmalen] Marktsegment gefördert wird. Um die Entwicklung verbrauchsärmerer Fahrzeuge auf breiterer Front zu fördern, ist auch eine [abgestufte] Steuerersparnis für das "5-l-Auto" vorzusehen.

Wi 5. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3 b KraftStG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Anreize für eine frühzeitige Einführung von Euro-III-Fahrzeugen und sogenannter 3- und 5-l-Autos zu verstärken und gleichzeitig die Ungleichbehandlung klein- und großvolumiger Fahrzeuge zu beseitigen. Dies könnte dadurch erreicht werden, daß die im einzufügenden § 3b vorgesehene Befristung der Steuerbefreiung aufgehoben und deren Höhe in Abhängigkeit vom Datum der Erstzulassung degressiv gestaffelt wird.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die vorgesehene Steuerbefreiung für Euro-III-Fahrzeuge und 3- und 5 Liter-Autos in Höhe von maximal 1.000,00 DM kann im Hinblick auf den Stand der technischen Entwicklung durch die Begrenzung des Zeitraumes (31.12.2002) voraussichtlich nur von großvolumigen Fahrzeugen, und hier insbesondere von Diesel-Pkw, ausgeschöpft werden, so daß kleinvolumige Fahrzeuge, und hier insbesondere Pkw mit Ottomotor, deutlich benachteiligt sind. Diese Ungleichbehandlung ist nicht gerechtfertigt und vermindert den Anreiz zum möglichst frühzeitigen Bau und Kauf solcher Fahrzeuge.

Eine Abhilfe könnte dadurch geschaffen werden, daß durch Streichung des Termins alle Fahrzeughalter den vollen Steuerbefreiungsbetrag ausschöpfen können.

Die Steuerbefreiung sollte zudem vorrangig den Fahrzeugherstellern und -haltern zugute kommen, die frühzeitig ein Euro-III- oder ein 3- und 5-Liter-Fahrzeug anbieten bzw. fahren. Es ist daher angebracht, die Höhe der Steuerbefreiung nach dem Erstzulassungsdatum degressiv zu staffeln, indem z. B. die Steuerbefreiung 1 oder 2 Jahre vor der obligatorischen Einführung der Euro-III-Fahrzeuge halbiert wird.

Sollte vor Ausschöpfung der vollen Steuerbefreiungsbeträge die Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer umgelegt werden, müßte dann eine Regelung für die Fälle getroffen werden, in denen die Steuerbefreiung noch nicht voll ausgeschöpft ist. Hierbei wäre zu berücksichtigen, daß kleinvolumige Fahrzeuge aufgrund des relativ geringen Verbrauchs von der Mineralölsteuererhöhung deutlich weniger betroffen sind als großvolumige Fahrzeuge.

U 6. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a KraftStG)

VP

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist in § 9 Abs. 1 Nr. 2 der Buchstabe a zu streichen.

Bei
Annahme
entfällt []
in Ziffer 7.

Begründung:

Ab 01. Januar 1997 müssen alle neu zugelassenen Pkw die "Euro-II-Grenzwerte" einhalten. Zwar wird mit der Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für diese Fahrzeuge der Kauf dieser Fahrzeuge tendenziell gefördert, weitgehend dürfte es sich hierbei aber um Mitnahmeeffekte handeln.

Für die Förderung des "3-l-Autos" ist eine Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer entbehrlich, da im Ergebnis bereits über Artikel 1 Nr. 2 (§ 3 b) eine zumindest weitgehende Steuerbefreiung bis zum 31. Dezember 2002 für diese Kraftfahrzeuge erreicht wird und damit ein weiterer steuerlicher Anreiz zum Kauf dieser Fahrzeuge kaum geschaffen würde.

<nur VP>

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

In Artikel 1 Nr. 5 Buchst. a werden in § 9 Abs. 1 Nr. 2 die Buchstaben a, b und c durch folgende Buchstaben a, a1, b und c ersetzt:

durch Fremdzün-
dungsMotoren an-
getrieben werden
und

durch Selbstzün-
dungsMotoren an-
getrieben werden
und

[]
entfällt bei
Annahme
von Ziffer 6

- [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 Kraftfahr-

(noch Ziffer 7)

zeugen 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]

- a1) 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

- b) 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

- 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

21,60 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.

(noch Ziffer 7)

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 von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf 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 1.1.2001 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 Gesetzentwurf der Bundesregierung ist nicht aufkommensneutral ausgestaltet.

Schon für die in der Begründung zum Gesetzentwurf aufgeführten Jahre 1997 bis 2000 ergibt sich eine "Unterdeckung" von 350 Mio DM. In den Jahren 2001 und 2002 ergeben sich nach dem Gesetzentwurf Mindereinnahmen von ca. 2,5 bis 3 Mrd. DM pro Jahr. Der Gesetzentwurf erfüllt daher nicht die Forderung des Bundesrats nach Aufkommensneutralität (BR-Beschluß vom 24.11.1995, BR-Drucksache 652/95 (Beschluß)).

Einnahmeausfälle 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 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 49-fache (Benzin) bzw. auf das 6,2-fache (Diesel) anstieg.

Es wird davon ausgegangen, daß eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer zum 1.1.2003, wie von der Bundesregierung in der Begründung zu ihrem Gesetzentwurf ausgeführt, nicht erfolgen wird.

(noch Ziffer 7)

Somit ist die Aufkommensneutralität über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren sicherzustellen. Für eine Absenkung des Steuersatzes für "Euro 2"-Fahrzeuge wird deshalb kein Raum gesehen.

VP 8. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist in § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b am Ende nach den Wörtern "nicht gilt" folgender Absatz einzufügen:

"für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren,
die der Richtlinie 94/12/EG entsprechen
(ABl. EG Nr. L 100, S. 42) und mindestens
die dort genannten Schadstoffgrenzwerte
einhalten

30,20 DM"

Begründung:

Mit dieser Änderung soll die im Gesetzentwurf für moderne, verbrauchsarme Dieselfahrzeuge vorgesehene Rückführung des Mineralölsteuerausgleichs von 23,90 DM je angefangene 100 ccm auf 17,00 DM umgesetzt werden.

U 9. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe d und e KraftStG)

Bei
Annahme
entfallen
Ziffern 10
und 11.

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a sind in § 9 Abs. 1 Nr. 2 die Buchstaben d und e durch folgenden neuen Buchstaben d zu ersetzen:

"d) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben b oder c erfüllen:

ab dem 1. Januar 1997	23,20 DM	47,10 DM
ab dem 1. Januar 1998	43,20 DM	67,10 DM
ab dem 1. Januar 1999	73,20 DM	97,10 DM.

Als Folge

ist Nummer 5 Buchstabe c (§ 9 Abs. 7) zu streichen.

Begründung:

Nach Auffassung des Bundesrates ist es vorrangiges Ziel des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes, daß Personenkraftwagen mit hohem Schadstoffausstoß aus dem Verkehr genommen oder nachgerüstet werden. Dazu ist die im Gesetzentwurf vorgesehene einmalige Steuererhöhung von 20,00 DM je 100 ccm nicht ausreichend.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene steuerliche Staffelung begründet ein zunehmendes finanzielles Interesse, diese Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen oder nachzurüsten. Andererseits gibt sie den Bürgern im Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes die Möglichkeit, sich auf die neue Steuerlast einzustellen, ohne daß sie bereits in diesem Jahr mit einer sprunghaften Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer belastet werden.

Nach der Entwicklung der Abgasreinigungstechnik ist das Niveau der Euro-I-Norm als Mindeststandard anzusehen, so daß eine Zusammenfassung der Altfahrzeuge, die diesem Niveau nicht genügen, gerechtfertigt ist.

Nach Auswertung der Unfallstatistik tragen gerade Altfahrzeuge wegen technischer Mängel erheblich zum Unfallgeschehen bei, was wesentlich die Unfallfolgekosten beeinflusst.

VP

10. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstaben d und e KraftStG)

entfällt bei
Annahme
von Ziffer 9

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a sind in § 9 Abs. 1 Nr. 2 die Buchstaben d und e durch folgenden neuen Buchstaben d zu ersetzen:

Bei An-
nahme von
Ziffer 10
entfällt
Ziffer 11.

"d) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben b oder c erfüllen

	Fremdzündungsmotoren	Selbstzündungsmotoren
ab 01. Januar 1997	23,20 DM	47,10 DM
ab 01. Januar 1998	43,20 DM	67,10 DM
ab 01. Januar 1999	53,20 DM	77,10 DM"

Als Folge

ist Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe c wie folgt zu fassen:

"c) Absatz 7 wird gestrichen."

Begründung:

Nach Auffassung des Bundesrates ist es vorrangiges Ziel des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes, daß Personenkraftwagen mit hohem Schadstoffausstoß aus dem Verkehr genommen oder nachgerüstet werden. Dazu ist die im Gesetzentwurf vorgesehene einmalige Steuererhöhung von 20,00 DM je 100 ccm nicht ausreichend.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene steuerliche Staffelung begründet ein zunehmendes finanzielles Interesse, diese Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen oder nachzurüsten. Andererseits gibt sie den Bürgern im Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes die Möglichkeit, sich auf die neue Steuerlast einzustellen, ohne daß sie bereits in diesem Jahr mit einer sprunghaften Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer belastet werden. Nach der Entwicklung der Abgasreinigungstechnik ist das Niveau der Euro-I-Norm als Mindeststandard anzusehen, so daß eine grundsätzliche Zusammenfassung der Altfahrzeuge, die diesem Niveau nicht genügen, gerechtfertigt ist.

Fz 11. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchst. a und c (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 7 KraftStG)
Artikel 3 Nr. 1 Buchst. a Doppelbuchst. cc 1 - neu - und dd (§ 5 Abs. 2
KraftStDV)

entfällt bei
Annahme
von Ziffer 9
oder 10

a) Artikel 1 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. e wie folgt gefaßt:

"e) nicht die Voraussetzungen
für die Anwendung der Steuersätze
nach Buchstaben a bis d erfüllen

41,60 DM

65,50 DM"

bb) Buchstabe c wird wie folgt gefaßt:

"c) Absatz 7 wird gestrichen."

b) Artikel 3 Nr. 1 Buchst. a wird wie folgt geändert:

aa) Nach Doppelbuchstabe cc wird folgender Doppelbuchstabe cc1
eingefügt:

"cc1) Buchstabe j und k werden gestrichen."

bb) Doppelbuchstabe dd wird wie folgt gefaßt:

"dd) Am Ende wird folgender Buchstabe l angefügt:

"l) ..." (wie Regierungsentwurf)""

Begründung:

zu a)

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung differenziert nach wie vor bei den Steuersätzen für nicht schadstoffgeminderte Pkw nach dem Erstzulassungsdatum. Unterschiedliche Steuersätze je nach dem Erstzulassungsdatum, ob vor dem 01.01.1986 (= 18,80 DM/100 cm³) oder nach dem 31.12.1985 (= 21,60 DM/100 cm³) bzw. vor dem 01.01.1991 oder nach dem 31.12.1990 in den neuen Bundesländern, sind bei der Schaffung der entsprechenden Vorschriften als gerechtfertigt angesehen worden, weil die Käufer damals beim Erwerb schadstoffarmer Pkw vor dem jeweiligen Stichtag noch nicht die Wahlmöglichkeiten hatten wie danach. Dieser Gesichtspunkt spielt 12 Jahre bzw. 7 Jahre nach dem Inkrafttreten der Vorschriften keine Rolle mehr. In nur wenigen Fällen wird bei den für den niedrigeren Steuersatz

(noch Ziffer 11)

von 18,80 DM/100 cm³ in Betracht kommenden Pkw heute noch unverändert derselbe Halter gegeben sein, für den der niedrigere Steuersatz seinerzeit bestimmt war.

Der der Regelung zugrundeliegende Vertrauensschutzgedanke verliert angesichts der jetzt vorgesehenen deutlichen Anhebung der Steuersätze für nicht schadstoffgeminderte Pkw um 20 DM/100 cm³ endgültig jede Berechtigung.

Eine Vereinheitlichung der Steuersätze bedeutet mit Blick auf die neuen Länder zudem eine erhebliche Verwaltungsvereinfachung, da nicht mehr wegen der zur Anwendung des niedrigeren Steuersatzes notwendigen ununterbrochenen Zulassung in den neuen Ländern die Legende der dafür in Betracht kommenden Pkw über die gesamte Restlebensdauer dieser Fahrzeuge ab 01.01.1992 verfolgt werden muß. Zu diesem Zweck erforderliche Datenerfassungs- und Anzeigepflichten der Zulassungsbehörden entfielen damit.

Der Vorschlag sieht daher eine Vereinheitlichung der Steuersätze auf dem höheren Niveau von 41,60 DM (Benziner) und 65,50 DM (Diesel) vor.

zu b) aa)

Bei der Streichung des bisherigen § 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchst. j KraftStDV handelt es sich um eine Folgeänderung zu der Änderung unter Buchst. a Doppelbuchst. bb.

Die Regelung in § 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchst. k KraftStDV ist durch Zeitablauf gegenstandslos und kann daher aufgehoben werden.

Fz 12. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 10 KraftStG)

Artikel 1 Nummer 6 wird wie folgt gefaßt:

"6. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort "Anhänger" die Worte "im In- oder Ausland" und nach dem Wort "hinter" das Wort "inländischen" eingefügt.
- b) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:
"..." (wie RegE)
- c) In Absatz 4 werden nach den Worten "erhoben wird," die Worte "im In- oder Ausland" eingefügt."

Begründung:

Zu Buchstabe a (§ 10 Abs. 1)

Durch die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (Urteil vom 28. November 1995, BStBl. 1996 II S. 168) ist es entgegen der bisherigen Gesetzesauslegung durch einige Finanzgerichte und durch die Finanzverwaltung nicht mehr zulässig, die Nichterhebung der Kraftfahrzeugsteuer für Anhänger davon abhängig zu machen, daß die Anhänger auch im Ausland nur hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden, für die eine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Kraftfahrzeugsteuer erhoben wird. Die Änderung verdeutlicht, daß die Steuer nach § 10 Abs. 1 Satz 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nur dann nicht erhoben wird, wenn der Anhänger auch im Ausland nur hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt wird, für die eine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird. Ohne die Änderung würden die betroffenen Anhänger im Ergebnis überhaupt nicht besteuert, da weder eine gewisse Abgeltung durch Erhebung eines Anhängerzuschlags für das Zugfahrzeug erfolgt noch eine ausländische Steuer zu zahlen ist.

Zu Buchstabe c (§ 10 Abs. 4)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung zu Buchstabe a. Dadurch wird klargestellt, daß die Verwendung eines nach § 10 Abs. 1 Satz 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes begünstigten Anhängers hinter Kraftfahrzeugen, für die keine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird, auch im Ausland zur Steuerpflicht für den Anhänger führt.

Fz
U13. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 11 Abs. 4 Satz 1 KraftStG)

In Artikel 1 ist Nummer 7 wie folgt zu fassen:

'7. § 11 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) ... (wie Regierungsentwurf Buchstabe a) ...

bb) ... (wie Regierungsentwurf Buchstabe b) ...

cc) Am Ende der Nummer 2 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

"3. wenn ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugeteilt wird; für Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen ist die Festlegung eines einheitlichen Fälligkeitstages nicht zulässig."

b) Am Ende des Absatzes 4 wird folgender Satz angefügt:

"In den Fällen des Satzes 1 Nr. 3 beträgt die Steuer für jeden Tag des Berechnungszeitraumes ein Dreihundertfünfundsechzigstel der Jahressteuer; der 29. Februar wird in Schaltjahren nicht mitgerechnet." "

Begründung:

Durch die Änderung in der Nummer 3 des § 11 Abs. 4 Satz 1 soll ausgeschlossen werden, daß bei Saisonkennzeichen ein einheitlicher Fälligkeitstag mit anderen Fahrzeugen desselben Halters festgelegt wird. Dies würde zu Schwierigkeiten und Ungereimtheiten bei der Berechnung der Steuer führen, da bei Saisonkennzeichen grundsätzlich der Gültigkeitszeitraum des Kennzeichens als Entrichtungszeitraum anzusehen ist.

Durch die Regelung im neuen Satz 4 des § 11 Abs. 4 soll vermieden werden, daß bei Saisonkennzeichen für Schaltjahre wegen der tageweisen Berechnung eine abweichende Steuer festzusetzen ist.

U 14. Zum Gesetzentwurf im ganzen

Bei Annahme
von Ziffer 14
entfallen die
Ziffern 15
bis 20.

Der Bundesrat hält es für geboten, auch bei der Besteuerung von Krafträdern und Lkw die Emissionen stärker zu berücksichtigen. Krafträder und Lkw verursachen erhebliche Schadstoff- und Lärmemissionen. Ohne eine fortschrittliche Emissionsbegrenzung von Krafträdern werden die Erfolge bei der Einführung von schadstoffarmen Pkw aufgehoben. Die Emission von 60 000 Motorrädern entsprechen gegenwärtig den Emissionen von 700 000 Katalysator-Pkw. Die Lkw tragen gerade in Ballungsräumen wesentlich zur Luft- und Lärmbelastung in Straßenschluchten bei und reichern die Vorläufersubstanzen zur Ozonbildung an. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, auch für die Krafträder und Lkw die Kraftfahrzeugsteuer zu novellieren.

Fz
VP
Wi

15. Der Bundesrat hält es für systemgerecht, auch bei der Besteuerung von Krafträdern emissionsbezogene Besteuerungsmerkmale einzuführen. Auf diesem Fahrzeugsektor kann ein aufkommensneutral ausgestaltetes Besteuerungskonzept, das für schadstoffarme Fahrzeuge eine ermäßigte Besteuerung und für nicht schadstoffreduzierte Fahrzeuge eine Anhebung der Steuer vorsieht, zu einer wirksamen Verminderung der Umweltbelastungen beitragen.

- Fz Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 17.
16. Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von Krafträdern zu schaffen. Dabei ist die Aufkommensneutralität für einen Zeitraum von zehn Jahren sicherzustellen.
- VP Wi
17. Die Bundesregierung wird gebeten, dieses Anliegen im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu verfolgen.
- Fz VP
Wi
18. Der Bundesrat hält es aus ökologischen und steuersystematischen Gründen für erforderlich, auch bei der Besteuerung von kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht emissionsbezogene Besteuerungsmerkmale einzuführen. Die unterschiedliche Besteuerung dieser Fahrzeuge im Verhältnis zu anderen Fahrzeugarten ist sachlich nicht gerechtfertigt und führt zu nicht vertretbaren Verzerrungen. Auf diesem Fahrzeugsektor kann ein aufkommensneutral gestaltetes Besteuerungskonzept, das für schadstoffarme Fahrzeuge eine ermäßigte Besteuerung und für nicht schadstoffreduzierte Fahrzeuge eine Anhebung der Steuer vorsieht, zu einer wirksamen Verminderung der Umweltbelastungen beitragen.
- Fz Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 20.
19. Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zu schaffen. Dabei ist die Aufkommensneutralität für einen Zeitraum von zehn Jahren sicherzustellen.
- VP Wi
20. Die Bundesregierung wird gebeten, dieses Anliegen im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu verfolgen.

U
VP

21. Der Bundesrat bittet, zur Rechtssicherheit und zur besseren Klassifizierung der betroffenen Fahrzeuge die Fahrzeugarten entsprechend ihrer Zulassung gemäß StVZO oder der jeweiligen EG-Richtlinie zu benennen.

VP

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 23.

22. Damit den Ländern in den nächsten sechs Jahren bis zum Ablauf der befristeten Steuerbefreiungen keine Einnahmeausfälle entstehen, ist die Einnahmeentwicklung jährlich zu überprüfen und sind, falls ein Rückgang der Gesamtsteuereinnahmen für diesen Zeitraum zu befürchten ist, die Steuersätze entsprechend zu erhöhen.

U

23. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den nächsten sechs Jahren die Einnahmeentwicklung jährlich zu überprüfen und falls ein Rückgang der Gesamtsteuereinnahmen für diesen Zeitraum zu befürchten ist, die Steuersätze entsprechend zu erhöhen.

Fz
VP
Wi

24. Der Bundesrat lehnt die in der Begründung zu dem Gesetzentwurf angedeutete Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer ab dem Jahr 2003 mit Nachdruck ab. Er hält in Übereinstimmung mit seinem Beschluß vom 24.11.1995, Drs. 652/95 (Beschluß), eine ökologisch fortentwickelte Kraftfahrzeugsteuer für das geeignetere marktwirtschaftliche Lenkungsinstrument zur Verringerung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen.

Fz 25. Der Bundesrat läßt sich in seiner Auffassung von folgenden Erwägungen leiten:

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 26.

- a) Zwischen dem von der Mineralölsteuer erfaßten Kraftstoffverbrauch und den Schadstoffemissionen (Ausnahme: CO₂) besteht kaum eine Relation. Der Ausstoß von Schadstoffemissionen (ausgenommen CO₂) hängt vielmehr entscheidend von der eingesetzten Motortechnik und der Technologie zur Schadstoffreduktion ab. Eine stärker emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer knüpft an die maßgebenden Schadstoffkomponenten bzw. -grenzwerte an und kann so mittels einer adäquaten Steuerentlastung in umfassender und gezielter Weise einen Beitrag zur Entwicklung, Herstellung und zum Inverkehrbringen von umweltverträglicheren Fahrzeugen leisten. Ein derartiger Lenkungseffekt wäre mit einer ausschließlichen Mineralölbesteuerung, die lediglich den Kraftstoffverbrauch und damit primär den damit korrelierenden CO₂-Ausstoß erfaßt, nicht zu erzielen. Ein Kraftfahrzeugsteuerkonzept, das gezielt nach ökologischen Kriterien differenziert, ist damit der Mineralölbesteuerung insoweit deutlich überlegen.

Unter Anknüpfung an diese ökologischen Zusammenhänge weist die Kommission der Europäischen Gemeinschaften sowohl

- in dem am 22.12.1995 Übermittelten Grünbuch: "Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union" (vgl. Bundesrats-Drs. 161/96)

als auch

- in der am 22.12.1995 vorgelegten Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament: "Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs" (vgl. Bundesrats-Drs. 158/96)

...

(noch Ziffer 25)

zu Recht auf die zentrale Funktion einer nach der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge gestaffelten Kraftfahrzeugsteuer hin. In der genannten Mitteilung hat die Kommission folgerichtig u.a. wegen Bedenken hinsichtlich der Wirksamkeit die Option ausgeklammert, "ausschließlich auf Mineralölsteuern als politische Maßnahme zu setzen".

Eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer würde damit auch die auf europäischer Ebene angelaufenen Bestrebungen zur nachhaltigen Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen mittels fiskalischer Maßnahmen konterkarieren. Die Verwirklichung einer entsprechenden Maßnahme im nationalen Alleingang hätte zudem aufgrund der isolierten Vorgehensweise insgesamt nur relativ geringe ökologische Wirkung und wäre im Hinblick auf die damit verbundenen Wettbewerbsverzerrungen nicht vertretbar.

- b) EU-rechtlich ist eine vollständige Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer im Hinblick auf die harmonisierungsbedingte Regelung über die Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze für schwere Nutzfahrzeuge nicht möglich.

Eine teilweise Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer - unter Beibehaltung einer Teilkraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge - brächte jedoch keine durchgreifende Steuer- bzw. Verwaltungsvereinfachung.

- c) Eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer würde insgesamt zu gravierenden Nachteilen für den ländlichen Raum führen. Insbesondere ergäbe sich eine überproportionale Belastung der Bewohner in strukturschwachen Regionen, die nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen sind.

- d) Eine einseitige Erhöhung der deutschen Mineralölsteuer würde die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft erheblich beeinträchtigen. Insbesondere für im Binnenverkehr eingesetzte schwere

(noch Ziffer 25)

Güterfahrzeuge mit hoher Fahrleistung käme es zu einer beträchtlichen Zusatzbelastung. Dies würde angesichts der weitgehenden Deregulierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte zu einer nicht vertretbaren Benachteiligung des deutschen Verkehrsgewerbes gegenüber ausländischen Konkurrenzunternehmen führen.

e) Eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer würde zu zahlreichen weiteren Nachteilen bzw. kaum lösbaren Schwierigkeiten führen. Hinzuweisen ist insbesondere auf folgende Gesichtspunkte:

- mögliche regressive Verteilungseffekte
(Überdurchschnittliche Entlastung in der hubraumstärkeren Fahrzeugoberklasse bzw. bei Diesel-Pkw);
- Zielkonflikt zwischen einer steuerlichen Gleichbehandlung von Pkw mit Otto- und Dieselmotoren und der Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für das deutsche Güterkraftgewerbe;
- nicht akzeptable Privilegierung von Zweit- und Drittwagenbesitzern;
- Frage nach der Kompensation bei Personengruppen bzw. Fahrzeugen, die bislang von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Beispiele:
 - Schwerbehinderte
 - land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge,
 - Fahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei und des Zollgrenzdienstes,
 - staatliche Wegebaufahrzeuge,
 - Fahrzeuge der Feuerwehr, der Rettungsdienste und des Katastrophenschutzes,
 - Huckepackverkehr, kombinierter Verkehr,
 - diplomatischer Dienst.
- Intensivierung des Tanktourismus in ausländische Nachbarstaaten mit niedrigeren Kraftstoffpreisen (Tankstellensterben im Inland, Steueraufkommensverlust),

...

(noch Ziffer 25)

- Gefährdung der bilateralen Kraftfahrzeugsteuer-Doppelbesteuerungsabkommen,
- Finanzausgleichsprobleme: in finanzpolitischer Hinsicht könnte einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer allenfalls unter der Voraussetzung nähergetreten werden, daß den Ländern zur Sicherstellung der Aufkommensneutralität eine grundgesetzlich abgesicherte Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer (Schaffung einer Gemeinschaftssteuer) eingeräumt wird.

VP
Wi

entfällt bei
Annahme
von Ziffer 25

26. Der Bundesrat hält ein Kraftfahrzeugsteuerkonzept, das gezielt nach ökologischen Kriterien differenziert, zur Verringerung der Schadstoffemissionen gegenüber einer Mineralölbesteuerung für deutlich überlegen. Zum einen vermeidet es die gesellschaftspolitischen Risiken, die sich aus einer überproportionalen Belastung der Bewohner in strukturschwachen Regionen, die nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen sind, ergeben. Zum anderen würden Überlegungen für eine Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer den Bestrebungen auf EU-Ebene im Wege stehen, die notwendige Umweltverträglichkeit der Kraftfahrzeuge durch gestaffelte Kfz-Steuern zu beeinflussen (vgl. insoweit Grünbuch der EU-Kommission "Faire und effiziente Preise im Verkehr - politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union" oder die Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: "Eine Strategie der Gemeinschaft zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs").

Fz

27. Der Bundesrat befürwortet daher die Beibehaltung einer stärker nach emissionsorientierten Kriterien umgestalteten Kraftfahrzeugsteuer über den 31.12.2002 hinaus. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Voraussetzungen für eine entsprechende aufkommensneutral ausgestaltete Kraftfahrzeugbesteuerung zu schaffen.