

24.05.96

Fz - U - VP - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

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

Einer der großen Bereiche, von dem immer noch in deutlichem Umfang umweltschädigende Emissionen ausgehen, ist der Straßenverkehr. Deshalb ist es dringend geboten, durch entsprechende umweltpolitische Akzente bei der Kraftfahrzeugsteuer an die seit 1985 bestehende Entwicklung anzuknüpfen und damit der neuesten technischen Entwicklung Rechnung zu tragen. Hauptziel des Gesetzentwurfs ist es, durch die Anpassung der emissionsbezogenen Besteuerungsmerkmale an die jetzigen und in Kürze zu erwartenden technischen Gegebenheiten weiterhin eine maßvolle umweltorientierte Lenkung zu erreichen, ohne den Zweck der Kraftfahrzeugsteuer, nämlich zur Finanzierung der Staatsausgaben beizutragen, in Frage zu stellen.

B. Lösung

Im Interesse einer weiteren Minderung der schädlichen Umwelteinflüsse, die vom Straßenverkehr ausgehen, soll ab 1. Januar 1997 die Kraftfahrzeugsteuer für nach dem neuesten technischen Stand emissionsarme und verbrauchsgünstige Personenkraftwagen gesenkt werden. Die Steuerbelastung für die übrigen Personenkraftwagen, die bei Ozonalarm fahren dürfen, soll unverändert bleiben, während Personenkraftwagen mit einem höheren Schadstoffausstoß stärker belastet werden sollen.

Fristablauf: 05.07.96**Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Abs. 2 Satz 4 GG**

Neben Regelungen zur Verstärkung der emissionsbezogenen Elemente der Kraftfahrzeugsteuer werden durch Zeitablauf überholte Vorschriften aufgehoben, redaktionelle Überarbeitungen und Angleichungen an das Verkehrsrecht vorgenommen. Außerdem werden im Bundes-Immissionsschutzgesetz einige ergänzende Klarstellungen über die bei Ozonwetterlagen fahrberechtigten Fahrzeuge eingefügt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Kosten für den Bundeshaushalt entstehen nicht. Für die Länder entstehen einmalige Kosten durch die Umstellung der Personenkraftwagen im Bestand auf die neuen Steuersätze. Kosten für die Gemeinden entstehen nicht.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsänderungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, können sich insoweit ergeben, als die Verkaufspreise für Personenkraftwagen, bei denen die Kraftfahrzeugsteuer erhöht werden soll, sinken dürften.

E. Sonstige Kosten (z.B. Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme)

Bei Wirtschaftsunternehmen - auch bei mittelständischen Unternehmen - entstehen zusätzliche Kosten, sofern Pkw gehalten werden, für die sich die Steuer erhöht. Die Mehrkosten pro betroffenem Pkw sind abhängig vom Hubraum des Fahrzeugs, sie liegen bei einem Fahrzeug mit 2.000 cm³ Hubraum bei 400 DM pro Jahr. Die Mehrkosten sind unter Gesichtspunkten gerechtfertigt.

Bundesrat

Drucksache **391/96**

24.05.96

Fz - U - VP - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

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

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (432) - 522 16 - Kr 57/96

Bonn, den 24. Mai 1996

An den
Präsidenten des Bundesrates

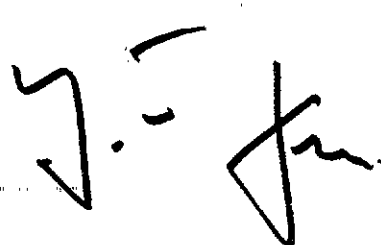
Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt.

Die Vorlage ist besonders eilbedürftig, weil sie für die Umsetzung im Bereich der Finanzbehörden und der Verkehrsbehörden einer ausreichenden Vorlaufzeit bedarf.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by a dot and a flourish.

Fristablauf: 05.07.96

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Abs. 2 Satz 4 GG

Drucksache 391/96

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

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

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1250), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

" Bei Personenkraftwagen sind für die Beurteilung der Schadstoffemissionen und der Kohlendioxidemissionen, für die Beurteilung als schadstoffarm und für die Beurteilung anderer Besteuerungsgrundlagen technischer Art die Feststellungen der Zulassungsbehörden verbindlich, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt."

2. Nach § 3a wird folgender neuer § 3b eingefügt:

"§ 3b

Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen

Das Halten von Personenkraftwagen, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung 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 folgende Grenzwerte einhalten:

	Fremdzündungsmotor	Selbstzündungsmotor
Kohlenstoffmonoxidmasse	1,5 g/km	0,5 g/km
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	0,2 g/km	0,5 g/km
Partikelmasse		0,04 g/km.

Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a den Betrag von 1.000 DM erreicht hat. Die Sätze 1 und 2 gelten auch für Personenkraftwagen, deren Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 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), nach Feststellung der Zulassungsbehörde 90 g/km nicht übersteigen."

3. Die §§ 3e, 3f und 3h werden gestrichen.

4. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Der Nummer 1 werden folgende Wörter angefügt:

" bei Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren zusätzlich nach Schadstoffemissionen und Kohlendioxidemissionen;"

b) Nummer 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

" Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliegebelastung und bei Starrachsanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern."

5. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

"2. Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren für je 100 Kubikzentimeter oder einen Teil davon, wenn sie

durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden und

durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und

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 mindestens die in der Richtlinie 94/12/EG genannten Schadstoffgrenzwerte 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 Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen	10,00 DM	27,00 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	13,20 DM	37,10 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	21,60 DM	45,50 DM
d) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt oder als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt sind, soweit sie vor dem 1. Oktober 1986 erstmalig zum Verkehr zugelassen und vor dem 1. Januar 1988 als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt wurden, und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40a in Verbindung mit § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt	33,20 DM	57,10 DM

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

aa) bei erstmaliger Zulassung vor dem

1. Januar 1986

38,80 DM

62,70 DM

bb) bei erstmaliger Zulassung nach dem

31. Dezember 1985

41,60 DM

65,50 DM;".

b) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

" (4) Für Kennzeichen im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 beträgt die Jahressteuer,

1. wenn sie nur für Krafträder gelten

90 DM,

2. im übrigen

375 DM;".

c) Absatz 7 wird wie folgt gefaßt:

"(7) Für Personenkraftwagen, die nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstaben a bis d erfüllen und am 31. Dezember 1992 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet zugelassen waren, ist, solange sie ausschließlich in diesem Gebiet zugelassen sind, Absatz 1 mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle des Datums 1. Januar 1986 das Datum 1. Januar 1991 und an die Stelle des Datums 31. Dezember 1985 das Datum 31. Dezember 1990 tritt."

6. § 10 Abs. 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

" Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliegebelastung und bei Starrdeichselanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern."

7. § 11 Abs. 4 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nach den Wörtern "Die Steuer ist" werden die Wörter "abweichend von den Absätzen 1 und 2" und nach dem Wort "Zeitraum" die Wörter "im voraus" eingefügt.
- b) In Nummer 1 werden die Wörter "abweichend von den Absätzen 1 und 2" gestrichen.
- c) 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."

8. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender neuer Satz 2 eingefügt:

" Wird ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugeteilt, so wird die Steuer ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Gültigkeit des Kennzeichens für die Dauer der Gültigkeit unbefristet festgesetzt."

- b) In Absatz 2 wird am Ende der Nummer 4 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

" 5. wenn die Dauer der Gültigkeit eines Saisonkennzeichens nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geändert wird."

9. Die §§ 12a und 12b werden gestrichen.

10. In § 18 Abs. 1 Satz 2 wird das Wort "wird" durch die Wörter "und ein zu erstattender Steuerbetrag bis zu 20 Deutsche Mark werden" ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz 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), wird wie folgt geändert:

Im Anhang werden

1. in Nummer 1 die Wörter "zunächst bis 1. Juli 1998" gestrichen,
2. in Nummer 2.2 nach den Wörtern "mehr als 2.800 kg, die" die Wörter " vor dem 26. Juli 1995 zum Verkehr zugelassen wurden und die mindestens seit diesem Zeitpunkt" eingefügt,
3. in Nummer 2.2.4 nach den Wörtern "in Anspruch nehmen" die Wörter "und bei ihrer erstmaligen Zulassung zum Verkehr nicht nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet waren" eingefügt,
4. in Nummer 2.3 in Satz 1 nach den Wörtern "und Wohnmobile, die" die Wörter " vor dem 26. Juli 1995 zum Verkehr zugelassen wurden und die mindestens seit diesem Zeitpunkt" eingefügt,
5. nach Nummer 2.3 folgende Absätze eingefügt:
 - "2.4 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit einem Hubraum von weniger als 1.400 Kubikzentimeter, die vor dem 26. Juli 1995 erstmals zum Verkehr zugelassen und nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet waren und die als bedingt schadstoffarm nach § 47 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannt worden sind.
 - 2.5 Kraftfahrzeuge, die nachträglich durch Einbau eines Abgasreinigungssystems, das
 1. mit einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder

2. im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

genehmigt ist und deren Auspuffemissionen die Anforderungen der unter Nr. 1.1 genannten Richtlinie oder der in Nr. 2.2.1 genannten Anlage einhalten."

Artikel 3

Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1144), geändert durch Artikel 12 Abs. 45 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe g wird wie folgt gefaßt:

"g) wenn ein zum Verkehr zugelassener Personenkraftwagen nachträglich als schadstoffarm anerkannt wird,

den Tag der Anerkennung als schadstoffarm;"

bb) Buchstabe h wird wie folgt gefaßt:

"h) wenn bei einem zum Verkehr zugelassenen schadstoffarmen Personenkraftwagen der Vermerk "schadstoffarm" im Fahrzeugschein gelöscht wird,

den Tag der Löschung im Fahrzeugschein;"

cc) In Buchstabe i werden die Wörter "die Stufe des Förderungsbetrags im Falle der Nachrüstung sowie" gestrichen.

dd) Am Ende des Buchstaben k wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender neuer Buchstabe l angefügt:

"l) ob bei Personenkraftwagen die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 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), 90 g/km nicht übersteigen."

b) Nummer 4 wird gestrichen.

2. In § 7 Abs. 1 Satz 5 werden die Wörter "oder bedingt schadstoffarm Stufe A, B oder C" gestrichen.

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 3 beruhenden Teile der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung können aufgrund der Ermächtigungen in § 15 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden.

Artikel 5

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 1 und 2, 4 Buchstabe a, Nr. 5 Buchstaben a und c und Nr. 8 sowie Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd treten am 1. Januar 1997 in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Inhalt

Einer der großen Bereiche, von dem immer noch in deutlichem Umfang umweltschädigende Emissionen - insbesondere als Abgase und Partikel - ausgehen, ist der Straßenverkehr. Es ist deshalb dringend geboten, durch entsprechende umweltpolitische Akzente bei der Kraftfahrzeugsteuer an die mit dem "Gesetz über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens" vom 22. Mai 1985 (BGBl. 1985 I S. 784) begonnene und mit dem "Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen" vom 22. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2436) und dem "Gesetz zur Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor" vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2906) fortgeführte Entwicklung durch einen weiteren gesetzgeberischen Schritt anzuknüpfen und damit auch der jüngsten technischen Entwicklung Rechnung zu tragen. Durch die Anpassung der emissionsbezogenen Besteuerungsmerkmale an die jetzigen Gegebenheiten soll weiterhin eine maßvolle umweltorientierte Lenkung erfolgen, ohne dadurch den Zweck der Kraftfahrzeugsteuer, nämlich zur Finanzierung der Staatsausgaben beizutragen, in Frage zu stellen.

Im Interesse einer weiteren Verminderung der schädlichen Umwelteinflüsse, die vom Straßenverkehr ausgehen, soll die Kraftfahrzeugsteuer für nach dem neuesten technischen Stand emissionsarme und verbrauchsgünstige Personenkraftwagen (Pkw) gesenkt werden. Die Steuerbelastung für die übrigen schadstoffarmen Personenkraftwagen, die bei Ozonalarm fahren dürfen, soll unverändert bleiben, während Personenkraftwagen mit einem höheren Schadstoffausstoß stärker belastet werden sollen. Dementsprechend sollen ab 1. Januar 1997 folgende Regelungen gelten:

- Für Pkw, die mindestens die Schadstoffgrenzwerte nach der ab dem 1. Januar 1997 für die Erstzulassung der Fahrzeuge geltenden Richtlinie 94/12/EG (ABl. Nr. L 100 vom

19. April 1994, S. 42; sog. Euro-2-Norm) erfüllen, sowie für verbrauchsarme Pkw (CO₂-Emissionen nicht mehr als 90 g je Kilometer, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG - ABl. EG Nr. L 329 vom 30. Dezember 1993 -, S. 39; sog. 3-Liter-Autos) ist je angefangene 100 cm³ Hubraum ein Steuersatz in Höhe von 10 DM bei Antrieb durch Ottomotor und von 27 DM bei Antrieb durch Dieselmotor anzuwenden.

- Pkw, die vorzeitig die Schadstoffgrenzwerte der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. Nr. L 76 vom 6. April 1979, S. 1) in der ab 1. Januar 2001 der Erstzulassung zugrunde zu legenden Fassung erfüllen, erhalten eine befristete Steuerbefreiung bis zum 31. Dezember 2002, längstens bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Wert 1.000 DM erreicht hat (wegen der Grenzwerte vgl. zu Nummer 2 der Einzelbegründung). Verbrauchsarme Pkw (sog. 3-Liter-Autos) werden diesen Fahrzeugen gleichgestellt.

Für Pkw, welche die Euro-2-Norm nicht erfüllen, aber bei Ozonalarm keinem Fahrverbot unterliegen, bleibt es je angefangene 100 cm³ Hubraum bei den bisherigen Steuersätzen von 13,20 DM oder 21,60 DM bei Antrieb durch Ottomotor und von 37,10 DM oder 45,50 DM bei Antrieb durch Dieselmotor.

- Für die übrigen Pkw werden die Steuersätze je angefangene 100 cm³ Hubraum einheitlich um 20 DM angehoben.

Bei dieser Rechtsänderung steht im Vordergrund, im Interesse einer weiteren Senkung der Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr die emissionsbezogenen Elemente der Kraftfahrzeugsteuer zu verstärken.

Die Bundesregierung wird rechtzeitig vor dem Ablauf der befristeten Steuerbefreiungen (31. Dezember 2002) einen Beschluß über eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer fassen.

Neben der Aufnahme der Regelungen zur Verstärkung der emissionsbezogenen Elemente bei der Kraftfahrzeugsteuer werden einige Vorschriften aufgehoben, die durch Zeitablauf gegenstandslos geworden sind, redaktionelle Überarbeitungen und Angleichungen an das Verkehrsrecht vorgenommen. Außerdem waren nach den bisherigen Erfahrungen mit dem Vollzug des Anhangs zum Bundes-Immissionsschutzgesetz einige ergänzende Klarstellungen über die bei Ozonwetterlagen fahrberechtigten Fahrzeuge notwendig, um Rechtsunsicherheiten zu beseitigen.

cherheiten für den Vollzug der Ozonregelung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und damit nunmehr auch des Kraftfahrzeugsteuergesetzes auszuschließen.

2. Preiswirkungen

Bei Wirtschaftsunternehmen - auch bei mittelständischen Unternehmen - entstehen zusätzliche Kosten, sofern Pkw gehalten werden, für die sich die Steuer erhöht. Die Mehrkosten pro betroffenem Pkw sind abhängig vom Hubraum des Fahrzeugs, sie liegen bei einem Fahrzeug mit 2.000 cm³ Hubraum bei 400 DM pro Jahr. Die Mehrkosten sind unter Gesichtspunkten gerechtfertigt.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsänderungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, können sich insoweit ergeben, als die Verkaufspreise für Personenkraftwagen, bei denen die Kraftfahrzeugsteuer erhöht werden soll, sinken dürften.

3. Finanzielle Auswirkungen

Die Verstärkung der emissionsbezogenen Elemente bei der Besteuerung von Pkw ist im Zeitraum 1997 bis 2000 im Ergebnis weitgehend aufkommensneutral. Das Entlastungsvolumen von insgesamt rund 6,5 Mrd. DM wird durch ein in diesem Zeitraum schrittweise zurückgehendes Mehrbelastungsvolumen von insgesamt rund 6,15 Mrd. DM ausgeglichen.

Die sich im einzelnen ergebenden finanziellen Auswirkungen auf die Haushalte der Länder im Entstehungsjahr 1997 und in den Rechnungsjahren 1997 bis 2000 können der folgenden Übersicht entnommen werden (in Mio. DM):

Entstehungs- jahr 1997	Rechnungsjahr			
	1997	1998	1999	2000
2.070	2.070	590	- 910	- 2.100

Kosten für den Bundeshaushalt entstehen nicht. Für die Länder entstehen einmalige Kosten durch die Umstellung der im Bestand befindlichen Pkw auf die neuen Steuersätze. Kosten für die Gemeinden entstehen nicht.

II. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 2 Satz 2)

Durch die Ergänzung wird der Tatsache Rechnung getragen, daß die Besteuerung der Pkw künftig stärker vom Schadstoffausstoß und der Kohlendioxidemissionen abhängig ist und hierfür die Feststellungen der Zulassungsstellen verbindlich sind.

Zu Nummer 2 (§ 3b)

In dieser neuen Vorschrift ist die befristete Steuerbefreiung für Pkw geregelt, die vor Inkrafttreten der geplanten sogenannten "Euro-3-Grenzwerte" für die erstmalige Zulassung bereits diese Grenzwerte einhalten. Da die entsprechende EG-Richtlinie noch nicht beschlossen wurde, wurden hier die von Deutschland vorgeschlagenen Werte unterstellt. Mit dem Beschluß der Richtlinie ist im Laufe des Jahres 1997 zu rechnen. Die Grenzwerte sollen für erstmalige Zulassungen ab 1. Januar 2001 gelten. Sollten die Grenzwerte von den hier genannten Werten abweichen, ist eine Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, ggf. auch hinsichtlich des Wertes der befristeten Steuerbefreiung, erforderlich. Außerdem sind Pkw befristet von der Steuer befreit, die besonders wenig Kraftstoff verbrauchen. Die in der Vorschrift bezeichneten Kohlendioxidemissionen entsprechen einem durchschnittlichen Verbrauch von 3,88 Liter Ottokraftstoff und 3,42 Liter Dieseldieselkraftstoff je 100 km.

Die Steuerbefreiung dauert bis zum 31. Dezember 2002. Je früher ein begünstigter Pkw angeschafft wird, desto länger dauert somit grundsätzlich die Steuerbefreiung. Die Steuerbefreiung endet vor dem 31. Dezember 2002, falls und sobald deren Wert - ausgehend von dem Steuersatz von 10,00 DM für Otto-Pkw und 27,00 DM für Diesel-Pkw - 1.000 DM erreicht hat. Dadurch werden im Interesse einer weiteren Minderung der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs ein Anreiz zur Herstellung und zum Erwerb besonders schadstoffreduzierter Pkw geschaffen, bevor die entsprechende ordnungsrechtliche Regelung in

Kraft tritt, sowie Herstellung und Erwerb besonders verbrauchsarmer Pkw gefördert. Bei kleineren Pkw erreicht der Wert der Steuerbefreiung den Betrag von 1.000 DM auch bei Zulassung bereits im Jahr 1997 nicht, wegen der Dauer der Steuerbefreiung besteht jedoch auch für diese ein psychologischer Anreiz.

Die Steuerbefreiung soll die Mehrkosten der technischen Verbesserung der Fahrzeuge teilweise abdecken; sie kommt nur für Pkw in Betracht, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

Zu Nummer 3 (§§ 3e, 3f und 3h)

Diese Regelungen, die auf in der Vergangenheit gültige, befristete Steuerbefreiungen für schadstoffarme Otto- und Diesel-Pkw und auf die hierfür maßgebenden Fassungen verkehrsrechtlicher Bestimmungen verweisen, sind durch Zeitablauf gegenstandslos geworden und werden deshalb gestrichen.

Zu Nummer 4 (§ 8)

Zu Buchstabe a (§ 8 Nr. 1)

Nach geltendem Recht bemißt sich die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Hubkolbenmotor nach dem Hubraum. Infolge der Änderung wirken sich bei diesen Fahrzeugen künftig auch die Schadstoffemissionen auf die Höhe der Steuer aus.

Zu Buchstabe b (§ 8 Nr. 2 Satz 2)

Nach dem derzeitigen Wortlaut sind die verkehrsrechtlichen Begriffe Starrdeichselanhänger und Zentralachsanhänger gleichbedeutend. Die Änderung dient der Anpassung an das Verkehrsrecht, wonach Zentralachsanhänger nur einen Teil der Starrdeichselanhänger darstellen.

Zu Nummer 5 (§ 9)

Zu Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2)

Nach derzeitigem Recht beträgt der Steuersatz für schadstoffarme Pkw mit Antrieb durch Ottomotor 13,20 DM je angefangene 100 cm³ Hubraum, für nicht schadstoffarme Pkw 18,80 DM (bei Erstzulassung vor dem 1. Januar 1986, im Beitrittsgebiet vor dem 1. Januar 1991) oder 21,60 DM (bei Erstzulassung nach dem 31. Dezember 1985, im Beitrittsgebiet nach dem 31. Dezember 1990). Die Steuersätze für vergleichbare Diesel-Pkw betragen 37,10 DM, 42,70 DM oder 45,50 DM.

Die vorgeschlagene Änderung sieht eine Absenkung der Steuersätze für Pkw vor, die als schadstoffarm anerkannt sind und mindestens die für Erstzulassungen ab 1. Januar 1997 geltenden EG-Grenzwerte ("Euro-2-Grenzwerte", Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG) einhalten. Die gleichen Steuersätze sollen für besonders verbrauchsarme Pkw gelten. Für Pkw, die die voraussichtlichen Euro-3-Grenzwerte einhalten oder besonders verbrauchsarm sind, gelten diese Steuersätze erst nach Ablauf einer etwaigen befristeten Steuerbefreiung (vgl. zu Nummer 3). Für Diesel-Pkw, die mindestens die Euro-2-Grenzwerte einhalten, soll außerdem der Mineralölsteuerausgleich von derzeit 23,90 DM je angefangene 100 ccm Hubraum auf 17 DM abgesenkt werden. Der Mineralölsteuerausgleich dient dazu, den Steuervorteil, der sich für Diesel-Pkw aus der niedrigeren Mineralölsteuer für Dieselmotorkraftstoff im Vergleich zu Ottomotorkraftstoff ergibt, auszugleichen. Der Ausgleichsbetrag wurde auf Grund des durchschnittlichen jährlichen Kraftstoffverbrauchs eines Durchschnittsfahrzeugs auf der Grundlage des auszugleichenden Mineralölsteuerverschieds berechnet. Dabei wurde auch der durchschnittliche Hubraum und die durchschnittliche jährliche Fahrleistung berücksichtigt. Die Minderung des Ausgleichsbetrags ist wegen der für die betroffenen Fahrzeuge geänderten Berechnungsgrundlagen, insbesondere wegen des geringeren Verbrauchs dieser Fahrzeuge, erforderlich.

Der niedrigere Steuersatz ist auch dann anzuwenden, wenn ein Pkw durch Nachrüstung mit der erforderlichen Technik zur Schadstoffreduzierung die Voraussetzungen hierfür erfüllt.

Die Absenkung der Steuersätze wird zum 1. Januar 1997 etwa 4,2 Mio. Pkw betreffen, die dann die "Euro-2-Grenzwerte" einhalten.

Für Pkw, die derzeit mit 13,20 DM oder 21,60 DM (bei Diesel-Pkw 37,10 DM oder 45,50 DM) besteuert werden und für die bei Ozonalarm kein Verkehrsverbot gilt, bleiben die Steuersätze unverändert. Zum 1. Januar 1997 werden dies etwa 21,3 Mio. Pkw sein. Für alle übrigen Pkw (zum 1. Januar 1997 etwa 10,9 Mio.) erhöhen sich die Steuersätze zur Herstellung der Aufkommensneutralität um 20 DM.

Zu Buchstabe b (§ 9 Abs. 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung sowie um eine Anpassung an das Verkehrsrecht.

Zu Buchstabe c (§ 9 Abs. 7)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderungen zu Nummer 5 Buchstabe a.

Zu Nummer 6 (§ 10 Abs. 3)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderung zu Nummer 4 Buchstabe b.

Zu Nummer 7 (§ 11 Abs. 4 Satz 1)

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Durch die Änderung wird klargestellt, daß die gesamte Aufzählung in Absatz 4 als Abweichung von den Absätzen 1 und 2 zu verstehen ist.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung zu Buchstabe a.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine Anpassung an das Verkehrsrecht. Nach der 23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist ab 1997 die Möglichkeit der Zuteilung eines auf volle Monate befristeten amtlichen Kennzeichens (Saisonkennzeichen) vorgesehen. Durch die Änderung wird klargestellt, daß auch in diesen Fällen die Steuer tageweise zu berechnen und für den jeweiligen Gültigkeitszeitraum im voraus zu entrichten ist.

Zu Nummer 8 (§ 12)

Zu Buchstabe a (§ 12 Abs. 1 Satz 1)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung zu Nummer 7 Buchstabe c. Durch die Änderung wird sichergestellt, daß auch bei Saisonkennzeichen ein Bescheid mit Dauerwirkung erteilt wird, in dem die Steuer ab Beginn der erstmaligen Gültigkeit des Kennzeichens für die Dauer der jeweiligen jährlichen Gültigkeit festgesetzt wird.

Zu Buchstabe b (§ 12 Abs. 2 Nr. 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung zu Buchstabe a. Es wird klargestellt, daß bei einer Änderung der Gültigkeit eines Saisonkennzeichens eine Neufestsetzung durchzuführen ist.

Zu Nummer 9 (§§ 12a und 12b)

Die §§ 12a und 12b enthalten die Regelungen über die befristete Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer im Markenverfahren und zum Abrechnungsverfahren im Beitrittsgebiet. Die Regelungen sind durch Zeitablauf gegenstandslos geworden und werden deshalb gestrichen.

Zu Nummer 10 (§ 18)

Nach derzeitiger Rechtslage wird der bei einer Neufestsetzung aufgrund einer Steuersatzänderung innerhalb eines Entrichtungszeitraums nachzufordernde Steuerbetrag erst zu Beginn des folgenden Entrichtungszeitraums fällig. Die vorgeschlagene Änderung sieht dies auch für zu erstattende Beträge bis zu 20 DM vor. Dies dient der Ersparnis von Verwaltungskosten für die Erstattung vergleichsweise geringer Beträge.

Zu Artikel 2 (Bundes-Immissionsschutzgesetz)

Zu Nummer 1 (Nr. 1)

Die Vorschrift stellt klar, daß Fahrzeuge, die den heutigen europäischen Abgasvorschriften entsprechen, über den 1. Juli 1998 hinaus als Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten.

Zu Nummer 2 (Nr. 2.2)

Es wird klargestellt, daß die im Anhang unter Nr. 2.2 genannten Richtlinien nur für Fahrzeug-Anwendungen finden, die vor dem Inkrafttreten der Ozonregelung im Bundes-Immissionsschutzgesetz zum Verkehr zugelassen waren.

Zu Nummer 3 (Nr. 2.2.4)

Die Vorschrift dient der Klarstellung, daß auch Kraftfahrzeuge, die nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet sind, vom Verkehrsverbot ausgenommen sind.

Zu Nummer 4 (Nr. 2.3)

Es wird klargestellt, daß die im Anhang unter Nr. 2.3 genannten Richtlinien nur für Fahrzeug-Anwendungen finden, die vor dem Inkrafttreten der Ozonregelung im Bundes-Immissionsschutzgesetz zum Verkehr zugelassen waren.

Zu Nummer 5 (Nr. 2.4 und 2.5)

Die Vorschriften dienen der Klarstellung, daß auch Kraftfahrzeuge, die nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet sind, vom Verkehrsverbot ausgenommen sind. Nr. 2.5 enthält eine entsprechende Klarstellung für nachgerüstete Kraftfahrzeuge.

Zu Artikel 3 (Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 5 Abs. 2)

Zu Buchstabe a (§ 5 Abs. 2 Nr. 3)

Zu Doppelbuchstaben aa und bb (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstaben g und h)

Die Anerkennung eines Pkw als bedingt schadstoffarm kommt nicht mehr in Betracht. Die bisher in dieser Vorschrift geregelte Mitteilungspflicht der Zulassungsstellen ist deshalb gegenstandslos und wird aufgehoben.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe i)

Die Änderung dient der redaktionellen Anpassung an die Aufhebung des § 3g des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Artikel 4 Nr. 4 des Mißbrauchsbekämpfungs- und Steuerbereinigungsgesetzes vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2310).

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe k)

Die neue Regelung enthält die Verpflichtung der Zulassungsstelle, dem Finanzamt mitzuteilen, ob ein Pkw besonders verbrauchsarm mit der Folge einer befristeten Steuerbefreiung und/oder des niedrigsten Steuersatzes ist.

Zu Buchstabe b (§ 5 Abs. 2 Nr. 4)

Die Vorschrift regelt die Mitteilungspflichten der Zulassungsbehörden beim Übergang vom Steuerkartenverfahren nach § 12a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Beitrittsgebiet auf das automatisierte Festsetzungs- und Erhebungsverfahren. Sie ist durch Zeitablauf gegenstandslos und wird deshalb aufgehoben.

Zu Nummer 2 (§ 7)

Die Anerkennung eines Pkw als bedingt schadstoffarm kommt nicht mehr in Betracht. Die in dieser Vorschrift enthaltenen Regelungen zum Verfahren in derartigen Fällen sind deshalb gegenstandslos.

Zu Artikel 4 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Um zu vermeiden, daß die im Rahmen dieses Gesetzes vorgenommenen Änderungen der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung künftig nur noch durch Gesetz, aber nicht mehr vom Verordnungsgeber späteren Erfordernissen angepaßt werden können, ist eine besondere Bestimmung erforderlich, die dies gestattet.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Der Artikel regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Regelungen zur stärker emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer treten am 1. Januar 1997 in Kraft, die übrigen Regelungen am Tag nach der Verkündung.

Stellungnahme

des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 699. Sitzung am 5. Juli 1996 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

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;"

(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.

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.

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.

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:

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.

5. 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 Fremdzündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und
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 Kraftfahrzeugen 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

c)	aa) bis zum 31. Dezember 2000	13,20 DM	37,10 DM
	bb) ab 1. Januar 2001	21,60 DM	45,50 DM
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.

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.

...

(noch Ziffer 5)

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 Dieselmotoren.

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. 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.

6. 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)

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 von 18,80 DM/100 cm³ in Betracht kommenden Pkw heute noch unverändert

...

(noch Ziffer 6)

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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

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.

10. 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.

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.

11. 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.

...

12. 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.
13. 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.

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

- a) Zwischen dem von der Mineralölsteuer erfaßten Kraftstoffverbrauch und den Schadstoffemissionen (Ausnahme: CO_2) besteht kaum eine Relation. Der Ausstoß von Schadstoffemissionen (ausgenommen CO_2) 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 CO_2 -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)

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.

(noch Ziffer 13)

- 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 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),
- 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.

(noch Ziffer 13)

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.