

29.11.96

Fz - U

Gesetzesbeschluß
des Deutschen Bundestages

**Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen
bei der Besteuerung von Personenkraftwagen
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - KraftStÄndG 1997)**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 138. Sitzung am 14. November 1996
aufgrund der Beschlußempfehlung und des Berichts des Finanzausschusses
- Drucksache 13/6112 - den von der Bundesregierung eingebrachten

**Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung
der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung
von Personenkraftwagen
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - KraftStÄndG 1997)
- Drucksachen 13/4918, 13/5360 -**

in der nachstehenden Fassung angenommen:

Fristablauf: 20.12.96

Erster Durchgang: Drs. 391/96

Gesetz 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. § 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;“.

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

„§ 3 b

Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen

- (1) 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 zunächst über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

1.	Fremdzündungsmotor	Selbstzündungsmotor
Kohlenstoffmonoxidmasse	1,5 g/km	0,6 g/km
Kohlenwasserstoffmasse	0,17 g/km	
Stickoxidmasse	0,14 g/km	0,5 g/km
Summe der Massen der Kohlen-		
wasserstoffe und Stickoxide		0,56 g/km
Partikelmasse		0,05 g/km
2.	Fremdzündungsmotor	Selbstzündungsmotor
Kohlenstoffmonoxidmasse	0,7 g/km	0,47 g/km
Kohlenwasserstoffmasse	0,08 g/km	
Stickoxidmasse	0,07 g/km	0,25 g/km
Summe der Massen der Kohlen-		
wasserstoffe und Stickoxide		0,3 g/km
Partikelmasse		0,025 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 in den Fällen der Nummer 1 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 250 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 500 DM und in den Fällen der Nummer 2 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 600 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 1 200 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.

(2) Das Halten von 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

- a) unabhängig vom Tag der erstmaligen Zulassung zum Verkehr 90 g/km
- b) bei erstmaliger Zulassung zum Verkehr vor dem 1. Januar 2000 120 g/km

nicht übersteigen, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit. 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 in den Fällen des Buchstaben a den Betrag von 1 000 DM und in den Fällen des Buchstaben b den Betrag von 500 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.

(3) Sind die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nach Absatz 1 und nach Absatz 2 erfüllt, wird dem Fahrzeughalter nur die günstigere Steuerbefreiung gewährt.

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

5. § 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 Aufliege- last und bei Starrdeichselanhängern ein- schließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern.“

6. § 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 Fremdzündungs- motoren angetrieben werden und	durch Selbstzündungs- motoren angetrieben werden und
	DM	
a) als schadstoffarm anerkannt sind, der Richtlinie 70/220/ EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mit- gliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreini- gung 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), entspre- chen und mindestens die in der Richtlinie 94/12/EG ge- nannten 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 Kraft- fahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen	10,00	27,00
b) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei er- höhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes- immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekannt- machung 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	37,10
c) nicht als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei er- höhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes- immissionsschutzgesetzes nicht gilt	21,60	45,50
d) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt oder als bedingt schadstoffarm Stufe A aner- kannt 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 Ozonkonzentra- tionen nach § 40a in Verbindung mit § 40c des Bundes- immissionsschutzgesetzes gilt	33,20	57,10
e) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben a bis d erfüllen,	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 gestrichen.

7. § 10 Abs. 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliege-
last und bei Starrdeichselanhängern einschließlich Zen-
tralachsanhängern um die Stützlast zu vermin-
dern.“

8. § 11 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) 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.

bb) In Nummer 1 werden die Wörter „abweichend
von den Absätzen 1 und 2“ gestrichen.

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

„3. wenn ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung zugeteilt wird; für Fahrzeuge mit Saisonkennzei-
chen ist die Festlegung eines einheitlichen Fälligkeitstages nicht zuläs-
sig.“

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 Berech-
nungszeitraumes ein Dreihundertfünfundsechzigstel der Jahressteuer; der
29. Februar wird in Schaltjahren nicht mitgerechnet.“

9. § 12 wird wie folgt geändert:

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

„Wird ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1 b 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. 1 b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geändert wird.“

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

11. 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 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 die folgenden Nummern eingefügt:
 - „2.4 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit einem Hubraum von weniger als 1 400 Kubikzentimetern, 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 mit einem Abgasreinigungssystem versehen worden sind und
- 2.5.1 die Anforderungen der Zweiundfünfzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. August 1996 (BGBl. I S. 1319) einhalten oder
- 2.5.2 die Bestimmungen der Übergangsvorschrift in § 72 zu § 47 Abs. 3 (schadstoffarme Fahrzeuge) der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfüllen."

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) Die Buchstaben j und k werden gestrichen.
 - ee) Am Ende wird folgender 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 oder 120 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 auf Grund der Ermächtigungen in § 15 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden.

Artikel 5

Inkrafttreten

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

(2) Artikel 1 Nr. 1, ~~3~~ und ~~5~~ Buchstabe a, Nr. ~~6~~ Buchstabe a und c sowie Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee treten am 1. April 1997 in Kraft.

Artikel 6

Außerkrafttreten

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz und die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung treten mit Ablauf des 31. Dezember 2002 außer Kraft.

19.12.96**Anrufung****des Vermittlungsausschusses
durch den Bundesrat**

Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen
bei der Besteuerung von Personenkraftwagen
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - KraftStÄndG 1997)

Der Bundesrat hat in seiner 707. Sitzung am 19. Dezember 1996 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 14. November 1996 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes mit dem Ziel einer Überarbeitung einberufen wird.

Auf die in der Anlage wiedergegebenen Ablehnungs- und Änderungsempfehlungen der Ausschüsse aus der Drucksache 902/1/96 wird Bezug genommen.

Anlage

Ablehnungs- und Änderungsempfehlungen
der Ausschüsse des Bundesrates
aus der Drucksache 902/1/96
zum
Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen
bei der Besteuerung von Personenkraftwagen
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - KraftStÄndG 1997)

A

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Bundesrat,

zu dem Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den folgenden Gründen einberufen wird:

Zum Gesetz allgemein

1. Dem Gesetzesbeschluß fehlen dynamische Lenkungsinstrumente zur generellen Minderung des Kraftstoffverbrauchs. Die Anreize zur Kraftstoff- bzw. CO₂-Minderung reichen bei weitem nicht aus, zumal sich die Besteuerung nach wie vor am Hubraum orientiert.
2. Ein weiterer gravierender Mangel ist der Verzicht auf eine eindeutige Prioritätensetzung in dem Sinne, daß jeweils nur die beste auf dem Markt verfügbare Technologie begünstigt wird. So sind die Zeiträume der steuerlichen Begünstigung zur Einführung einer schadstoffmindernden Technologie zu lang. Die steuerliche Begünstigung von Fahrzeugen, die der Euro-2-Norm entsprechen, bewirkt ab dem 1. Januar 1997 nur noch Mitnahmeeffekte, weil die Norm dann ohnehin einzuhalten ist.
3. Des weiteren enthält der Gesetzesbeschluß überhaupt keine ökologisch ausgerichtete Konzeption zur Besteuerung von Krafträdern und kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht.

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

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 3b Abs. 1 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Die in Satz 1 für die steuerliche Einstufung anzuwendenden Grenzwerte und Prüfvorschriften gelten bis zur 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."

Als Folge

ist in § 3b Abs. 1 Satz 1 die Verweisung "vorbehaltlich des Satzes 2" durch die Verweisung "vorbehaltlich des Satzes 3" zu ersetzen.

Begründung:

Die Festlegung der "Euro-3"- und der "Euro-4"-Anforderungen wird in 1997, somit kurz nach Inkrafttreten des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes erwartet.

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

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

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 3b Abs. 2 der erste Halbsatz von Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Steuerbefreiung endet, sobald die Steuerersparnis auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a in den Fällen des Buchstaben a den Betrag von 1 000 DM und in den Fällen des Buchstaben b den Betrag von 500 DM erreicht hat;"

Begründung:

Eine Steuerbefreiung, deren Betrag vom Hubraum, dem Tag der Erstzulassung und der bis zu einem bestimmten Termin erreichten Summe abhängt, benachteiligt die vielfach mit geringem Hubraum ausgestatteten und aus ökologischer Sicht günstigen Kompakt-Pkw. Damit der verfassungsmäßige Grundsatz der Gleichbehandlung nicht verletzt ist, wird die Steuerbefreiung für alle Pkw, die die verbrauchsseitigen Kriterien erfüllen, derart gestaltet, daß jeweils der volle Betrag erreicht wird.

6. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 3b Abs. 3 KraftStG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 3b Abs. 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Sind die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nach Absatz 1 und nach Absatz 2 erfüllt, wird dem Fahrzeughalter die Summe der Steuerbefreiungen gewährt."

Begründung:

Die Anreize zum Kauf verbrauchsgünstiger Pkw kommen nur dann zur Wirkung, wenn diese zusätzlich zu den Anreizen zum Kauf schadstoffärmerer Pkw gewährt werden. Eine Verrechnung mit der Steuerbefreiung aufgrund geringer Schadstoffemissionen schwächt dagegen die verbrauchsseitigen Lenkungselemente. Angesichts der unbefriedigenden Entwicklung der Kohlendioxidemissionen des Pkw-Verkehrs sind die verbrauchsseitigen Anreize gezielt zu verstärken.

Dadurch wird das Erreichen der klimapolitischen Ziele der Klimarahmenkonvention, der nationalen Selbstverpflichtung der Bundesregierung und der freiwilligen Selbstverpflichtung der Automobilindustrie unterstützt.

7. Zu Artikel 2 Nr. 5 (Anhang Nummer 2.5.2 BImSchG)

In Artikel 2 Nr. 5 ist im Anhang die Nummer 2.5.2 zu streichen.

Als Folge

ist in Nummer 2.5 die Bezeichnung "2.5.1" zu streichen und das Wort "oder" durch einen Punkt zu ersetzen.

Begründung:

Mit der Übergangsvorschrift in § 72 zu § 47 Abs. 3 StVZO wurden Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor ausnahmsweise auch dann als schadstoffarm anerkannt, wenn lediglich Emissionsgrenzwerte der Anlage XXIII für gasförmige Schadstoffkomponenten erfüllt waren. Angesichts der gesundheitlichen Relevanz der Rußbelastungen und des immissionsseitigen Minderungsbedarfs sind Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen aufgrund hoher Rußbelastungen für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, bei denen der Rußausstoß nicht begrenzt ist, nicht hinnehmbar.

B

8. Der **Finanzausschuß** empfiehlt dem Bundesrat,
dem Gesetz gemäß Artikel 80 Abs. 2, 84 Abs. 1 und 105 Abs. 3 des
Grundgesetzes **n i c h t** zuzustimmen.

Begründung:

Es kann nicht hingenommen werden,

- daß die Bundesregierung die vom Bundesrat zur Verstärkung der ökologischen Wirkung und zur Sicherung des Steueraufkommens der Länder geforderte Änderung der Steuersätze nicht berücksichtigt hat und
- daß sie beabsichtigt, die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer zum 31.12.2002 festzuschreiben, ohne geeignete Vorschläge zur Kompensierung der Steuerausfälle der Länder zu machen,

weil dies für die Länder zu unvertretbaren Minderungen der Haushaltseinnahmen führen würde. Zudem besteht die Gefahr der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch einen EU-Mitgliedstaat - mit nicht absehbaren Folgen für die Finanzverwaltungen und die Haushalte der Länder - fort.

Die Steuersätze sind so auszugestalten, daß sich über einen längeren Zeitraum hin eine möglichst weitgehende Aufkommensneutralität ergibt. Dabei ist, wie bei früheren Maßnahmen zur Förderung schadstoffarmer PKW, ein Zeitraum anzunehmen, der der gewöhnlichen "Lebensdauer" eines PKW entspricht. Für diesen Zeitraum sind die Steuersätze möglichst von vornherein festzulegen und beizubehalten, um Haltern und insbesondere Erwerbern von PKW eine notwendige Planungssicherheit zu geben und Vertrauen in die Maßnahmen des Gesetzgebers zu schaffen. Diesem Erfordernis wäre nicht gedient, wenn - wie die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung (BT-Drucksache 13/5360) vorgeschlagen hat - die Steuersätze bereits im Jahr 2000 überprüft und dann gegebenenfalls durch eine erneute Gesetzesänderung angepaßt würden.

Die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Steuersätze gewährleisten die Aufkommensneutralität nicht einmal für vier Jahre. Bereits im fünften Jahr würden sich Mindereinnahmen für die Länder von (bundesweit) 2,5 Mrd. DM ergeben, die sich bis zum Jahr 2006 auf insgesamt 16 Mrd. DM summieren würden. Dabei bleibt sogar unberücksichtigt, daß § 3 b gegebenenfalls an die künftigen gemeinsamen Vorschriften der EU gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen angepaßt werden muß. Das könnte zu weiteren Steuerausfällen bei den Ländern führen.

Im ursprünglichen Gesetzentwurf hatte die Bundesregierung in der Begründung ihre Absicht angedeutet, bis zum 31.12.2002 einen Beschluß über die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer zu fassen.

Der Bundesrat hat in seinem Beschluß vom 05.07.1996 (BR-Drucksache 391/96 (Beschluß), BT-Drucksache 13/5360) eine Umlegung der

Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer mit ausführlicher Begründung nachdrücklich abgelehnt. Er hat insbesondere darauf hingewiesen, daß einer Umlegung allenfalls unter der Voraussetzung nähergetreten werden kann, daß den Ländern zur Sicherstellung der Aufkommensneutralität eine grundgesetzlich abgesicherte Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer (Schaffung einer Gemeinschaftssteuer) eingeräumt wird.

In dem neu in das Gesetz aufgenommenen Artikel 6 ist gleichwohl das Außerkrafttreten des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung zum 31.12.2002 und damit der Wegfall der Kraftfahrzeugsteuer vorgesehen, ohne daß Lösungsmöglichkeiten für die vom Bundesrat dargestellten Probleme aufgezeigt werden.

Die Maßnahme würde zu einer Minderung der Haushaltseinnahmen der Länder ab dem Jahr 2003 in Höhe von jährlich mindestens 14 Mrd. DM führen und kann schon deshalb nicht hingenommen werden.