

Beschlußempfehlung

**des Ausschusses nach Artikel 77 des Grundgesetzes
(Vermittlungsausschuß)**

**zu dem Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen
bei der Besteuerung von Personenkraftwagen
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997)
– Drucksachen 13/4918, 13/5360, 13/6112, 13/6666 –**

Berichtersteller im Bundestag: **Abgeordneter Hans-Peter Repnik**
Berichterstellerin im Bundesrat: **Staatsministerin Prof. Ursula Männle**

Der Bundestag wolle beschließen:

Das vom Deutschen Bundestag in seiner 138. Sitzung am 14. November 1996 beschlossene Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997) wird nach Maßgabe der in der Anlage zusammengefaßten Beschlüsse geändert.

Gemäß § 10 Abs. 3 Satz 1 seiner Geschäftsordnung hat der Vermittlungsausschuß beschlossen, daß im Deutschen Bundestag über die Änderungen gemeinsam abzustimmen ist.

Bonn, den 12. März 1997

Der Vermittlungsausschuß

Dr. Henning Voscherau
Vorsitzender

Hans-Peter Repnik
Berichtersteller

Prof. Ursula Männle
Berichterstellerin

Anlage

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

Zu Artikel 1 Nr. 01 – neu – (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz)

In Artikel 1 wird vor der Nummer 1 folgende Nummer 01 eingefügt:

„01. § 1 Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

- „4. die Zuteilung von Oldtimer-Kennzeichen, sobald dafür die entsprechenden Voraussetzungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt sind, sowie die Zuteilung von roten Kennzeichen, die von einer Zulassungsbehörde im Inland zur wiederkehrenden Verwendung ausgegeben werden. Dies gilt nicht für die Zuteilung von roten Kennzeichen für Prüfungsfahrten.“

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 3 b Kraftfahrzeugsteuergesetz)

In Artikel 1 wird Nummer 3 wie folgt gefaßt:

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

„§ 3 b

Steuerbefreiung für besonders schadstoff-reduzierte Personenkraftwagen

(1) Das Halten von Personenkraftwagen ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 bis zum 31. Dezember 2005 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) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und zunächst über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

1.	Fremd-zündungs-motor	Selbst-zündungs-motor
Kohlenstoffmonoxid-masse	1,5 g/km	0,6 g/km
Kohlenwasserstoff-masse	0,17 g/km	
Stickoxidmasse	0,14 g/km	0,5 g/km
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide		0,56 g/km
Partikelmasse		0,05 g/km

2.	Fremd-zündungs-motor	Selbst-zündungs-motor
Kohlenstoffmonoxid-masse	0,7 g/km	0,47 g/km
Kohlenwasserstoff-masse	0,08 g/km	
Stickoxidmasse	0,07 g/km	0,25 g/km
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide		0,3 g/km
Partikelmasse		0,025 g/km.

Die Steuerbefreiung wird nur gewährt, wenn in den Fällen der Nummer 1 der Personenkraftwagen vor dem 1. Januar 2001 und in den Fällen der Nummer 2 vor dem 1. Januar 2005 erstmals zum Verkehr zugelassen wird. Sie endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 1. Januar 2006 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 2005 von der Steuer befreit. Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 1. Januar 2006 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 die Summe der Steuerbefreiungen gewährt. " "

Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz)

In Artikel 1 Nr. 6 wird Buchstabe a wie folgt gefaßt:

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

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

	durch Fremd- zündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbst- zündungsmotoren 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) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) entsprechen und über die dort genannten Grenzwerte hinaus die in § 3b Abs. 1 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 zum 31. Dezember 2003	10,00 DM	27,00 DM
bb) ab dem 1. Januar 2004	13,20 DM	30,20 DM
b) 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) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) entsprechen und die in der Richtlinie 94/12/EG unter Nummer 5.3.1.4 für die Fahrzeugklasse M genannten Schadstoffgrenzwerte einhalten		
aa) bis zum 31. Dezember 2003	12,00 DM	29,00 DM
bb) ab dem 1. Januar 2004	14,40 DM	31,40 DM
c) 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 2 des Gesetzes vom (einsetzen: Datum des KraftStÄndG 1997) (BGBl. I S. ...), nicht gilt		
aa) bis zum 31. Dezember 2000	13,20 DM	37,10 DM
bb) ab dem 1. Januar 2001	21,20 DM	45,10 DM
cc) ab dem 1. Januar 2005	29,60 DM	53,50 DM
d) 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 dem 1. Januar 2001	29,60 DM	53,50 DM
cc) ab dem 1. Januar 2005	41,20 DM	65,10 DM

	durch Fremd- zündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbst- zündungsmotoren angetrieben werden und
e) 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 § 40 a in Verbindung mit § 40 c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt		
aa) bis zum 31. Dezember 2000	33,20 DM	57,10 DM
bb) ab dem 1. Januar 2001	41,20 DM	65,10 DM
cc) ab dem 1. Januar 2005	49,60 DM	73,50 DM
f) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben a bis e erfüllen,		
aa) bis zum 31. Dezember 2000	41,60 DM	65,50 DM
bb) ab dem 1. Januar 2001	49,60 DM	73,50 DM; " "

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

In Artikel 2 wird der Eingangssatz wie folgt gefaßt:

„Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 9. Oktober 1996 (BGBl. I S. 1498), wird wie folgt geändert:“

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Artikel 5 wird wie folgt gefaßt:

„Artikel 5 Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 bis 4 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 8 und 9 treten mit Wirkung vom 1. März 1997 in Kraft.

(3) Artikel 1 Nr. 1, 5 Buchstabe a, Nr. 6 Buchstabe a und c, Nr. 11 sowie Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee treten am 1. Juli 1997 in Kraft.

(4) Artikel 1 Nr. 3 § 3 b Abs. 1 Nr. 2 tritt am Tag nach dem Tag in Kraft, an dem die Nachfolgerichtlinie, die die zweite Schadstoffstufe (Euro 4) regelt, zu 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 96/69/EG (ABl. EG Nr. L 282 S. 64) beschlossen wird, und zwar mit den Euro-4-Grenzwerten der Nachfolgerichtlinie. Im übrigen tritt Artikel 1 Nr. 3 am 1. Juli 1997 in Kraft.“

Zu Artikel 6 (Außerkräfttreten)

Artikel 6 wird wie folgt gefaßt:

„Artikel 6 Überprüfung

Die Auswirkungen dieses Gesetzes werden nach einer Erfahrungszeit von fünf Jahren durch die Bundesregierung überprüft. In diese Überprüfung ist insbesondere die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer einzubeziehen.“