

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Scheel und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/7975 —**

Probleme beim Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997

Am 12. März 1997 wurde im Vermittlungsausschuß bei Ablehnung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine Kompromißlösung zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beschlossen. In den Finanznachrichten des Bundesministeriums der Finanzen vom 5. Juni 1997 und im Bundesgesetzblatt vom 24. April 1997 taucht unter Punkt III der Passus „Einschränkung der Steuerbefreiung für zulassungsfreie Fahrzeuge“ auf. Dieser Passus enthält Neuregelungen, die im bisherigen Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 nicht zu finden sind.

1. Wie erklärt sich die Aufhebung der Steuerbefreiung für selbstfahrende Arbeitsmaschinen, wie z. B. Mobil- und Autokrane, bereifte Bagger, Betonpumpen etc., unter dem Aspekt der stärkeren Berücksichtigung von Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen?

Die Aufhebung der Steuerbefreiung für bestimmte selbstfahrende Arbeitsmaschinen steht nicht in einem sachlichen Zusammenhang mit der stärkeren Berücksichtigung von Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen. Sie ist lediglich auf Grund der Stellungnahme des Bundesrats vom 5. Juli 1996 (vgl. Drucksache 13/5360 Nr. 1) und des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 14. November 1996 (vgl. Bundesrats-Drucksache 902/96) im Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 mit geregelt worden. Nach dem bis zum 24. April 1997 geltenden Recht war nach § 3 Nr. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) das Halten von Fahrzeugen von der Steuer befreit, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind. Durch die Neufassung unterliegen nunmehr solche zulassungsfreien Fahrzeuge der Besteuerung, die sowohl ein amtliches Kennzeichen als auch eine Betriebserlaubnis haben müssen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 30. Juni 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Es handelt sich um folgende Arten von Fahrzeugen:

- selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h,
- Leichtkrafträder,
- Arbeitsmaschinen als Anhänger, wenn die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit mehr als 25 km/h beträgt,
- Spezialanhänger zur Beförderung von Sportgeräten oder Tieren für Sportzwecke, wenn die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit mehr als 25 km/h beträgt.

Die vorher geltende Steuerbefreiung zulassungsfreier Fahrzeuge sollte verhindern, daß die Zulassungsbehörden die Daten dieser Fahrzeuge allein aus steuerlichen Gründen erfassen und den Finanzbehörden mitteilen müssen.

Wegen der im Laufe der Zeit eingetretenen Aushöhlung der Zulassungsfreiheit für zahlreiche Fahrzeuge durch das Erfordernis einer Betriebserlaubnis und die Pflicht zum Führen eines amtlichen Kennzeichens beim Verkehr auf öffentlichen Straßen hatte sie letztlich nur noch für die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer Bedeutung. Gerade die Betriebserlaubnis und das amtliche Kennzeichen sind wesentliche Merkmale der Zulassung eines Fahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Straßen. Im Ergebnis unterlagen diese „zulassungsfreien“ Fahrzeuge den gleichen Vorschriften über das Zulassungsverfahren wie „zulassungspflichtige“ Fahrzeuge.

Nach der bereits seit längerer Zeit geäußerten Auffassung der Länder, denen das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer zufließt, war aufgrund dieser Entwicklung für solche Fahrzeuge die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer nicht mehr zu rechtfertigen. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 deshalb die Neufassung des § 3 Nr. 1 KraftStG vorgeschlagen. Zur Begründung hat er ausgeführt, daß nur durch eine Einschränkung der Steuerfreiheit für zulassungsfreie Fahrzeuge die steuerliche Gleichbehandlung wirtschaftlich und verkehrsrechtlich gleichartiger Tatbestände gewährleistet sei.

Der Finanzausschuß des Deutschen Bundestages hat die von der Bauwirtschaft vorgetragenen nachteiligen Folgen aufgrund der finanziellen Belastung für diesen Wirtschaftszweig zum Anlaß genommen, in seiner Sitzung am 19. Juni 1997 dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, die bis zum 24. April 1997 gültige Fassung des § 3 Nr. 1 KraftStG im Rahmen des Steuerreformgesetzes 1998 rückwirkend wiederherzustellen. Der Deutsche Bundestag hat das Steuerreformgesetz in 2./3. Lesung mit dieser Änderung am 26. Juni 1997 beschlossen. Es bleibt abzuwarten, ob der Bundesrat der Änderung zustimmt.

2. Gibt es überhaupt verschiedene Emissionsklassen bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen?

Wenn dies der Fall sein sollte, müßte nicht eine differenzierte Besteuerung nach Schadstoffemission bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen vorgenommen werden?

Bei steuerpflichtigen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen richtet sich die Kraftfahrzeugsteuer nach § 8 Nr. 2 KraftStG nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht, bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t zusätzlich nach den Schadstoff- und Geräuschemissionen. Bei den letztgenannten Fahrzeugen kommen abhängig von der Emissionsklasse vier Tarife mit unterschiedlichen Höchstbeträgen zur Anwendung.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die anstehende Mehrbelastung von ca. 170 Mio. DM für die Bauwirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, angesichts der ohnehin schon angespannten Arbeitsmarktlage in der Bauindustrie?

Die Bundesregierung unterstützt das Vorhaben, die Mehrbelastung durch Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands zu verhindern.

4. Hält die Bundesregierung diese Mehrbelastung für zumutbar, und wenn ja, mit welcher Begründung?

Vergleiche Antwort zu Frage 3.

5. Wie erklärt sich der Tatbestand, daß Oldtimer im Gesetz von der Besteuerung ausgenommen sind, auf dem Verordnungswege aber entgegen dem Beschluß des Vermittlungsausschusses, die Steuerbefreiung für Oldtimer ab einem Alter von 25 Jahren bei Kilometerbegrenzung einzuführen, die Regelung eingefügt wurde, daß Steuerbefreiung für Oldtimer erst ab einem Alter von 35 Jahren ohne Kilometerbegrenzung gilt?

Auch wenn bei den Beratungen im Vermittlungsausschuß zum Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 zur Frage einer besonderen Oldtimer-Regelung schon ein bestimmtes Alter und eine Nutzungsbeschränkung diskutiert wurde, so sind diese Punkte doch nicht Bestandteil der Beschlußempfehlung geworden. Der Vermittlungsausschuß hat lediglich die Ergänzung von § 1 Abs. 1 Nr. 4 KraftStG empfohlen, wonach die Zuteilung von Oldtimer-Kennzeichen, sobald dafür die entsprechenden Voraussetzungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt sind, der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt (Drucksache 13/7169). Durch Verweis in § 9 Abs. 4 KraftStG auf § 1 Abs. 1 Nr. 4 KraftStG führt dies für Fahrzeuge mit zugeteiltem Oldtimer-Kennzeichen zu einer jährlichen Steuer von 90 DM für Krafträder und 375 DM für andere Fahrzeuge.

Somit wurde im Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 nur die Art und Höhe der Besteuerung von Fahrzeugen mit zugeteiltem Oldtimer-Kennzeichen geregelt, während die Voraussetzungen für die Zuteilung eines Oldtimer-Kennzeichens in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zu regeln sind.

Dem Bundesrat wurde auch eine entsprechende Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zwecks Einfüh-

nung des Oldtimer-Kennzeichens zugeleitet. Dieser Verordnungs-entwurf sah unter anderem vor, daß Fahrzeuge mindestens vor 25 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sein müssen, um ein Oldtimer-Kennzeichen zugeteilt bekommen zu können. Ferner war eine 5 000-km-Beschränkung für die Jahresfahrleistung vorgesehen.

Der Bundesrat hat der Verordnung auf seiner Sitzung am 6. Juni 1997 allerdings unter anderem nur mit der Maßgabe zugestimmt, das Mindestalter aus umwelt- und finanzpolitischen Gründen von 25 Jahren auf 35 Jahre festzulegen sowie die 5 000-km-Begrenzung zu streichen, weil eine derartige Regelung (mit entsprechender Verwarngeld- bzw. Bußgeldbewehrung) nicht akzeptabel sei, da die Ausrüstung mit einem Wegstreckenzähler nicht verbindlich vorgeschrieben ist. In der Verfolgung und Ahndung von Verstößen würde dies zu Ungleichbehandlungen führen. Schon deshalb sei die 5 000-km-Begrenzung kaum kontrollierbar. Auch würden Oldtimer-Fahrzeuge, die als historische Sammlerstücke der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen und nicht als übliche Beförderungsmittel eingesetzt würden, kaum 5 000 Kilometer pro Kalenderjahr gefahren.

Dieser Maßgabebeschuß bezüglich des Mindestalters kann aber nicht mitgetragen werden. Bei einer Heraufsetzung des Mindestalters auf 35 Jahre würden von der „Oldtimer-Regelung“ z. B. statt ca. 360 000 Pkw nur noch ca. 60 000 Pkw betroffen sein. Eine derartige Regelung würde aber letztlich weitgehend ins Leere laufen, zumal Fahrzeuge, die älter als 35 Jahre sind, überwiegend nur begrenzt auf Oldtimer-Veranstaltungen eingesetzt und dafür die roten Oldtimer-Kennzeichen nach der 49. Ausnahmereverordnung zur StVZO verwendet werden können.

Ein Entwurf einer Verordnung, insbesondere zwecks Einführung des Oldtimer-Kennzeichens, wurde erneut dem Bundesrat zugeleitet. Dieser wird am 4. Juli 1997 im Plenum des Bundesrates behandelt werden.

Der Entwurf sieht nunmehr ein Mindestalter von 30 Jahren vor. Damit wären ca. 135 000 Pkw von dieser Regelung erfaßt. Dabei ist allerdings davon auszugehen, daß bei diesen Fahrzeugen im Gegensatz zu Fahrzeugen, die vor 25 bis 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, der Anteil von Fahrzeugen, die vornehmlich der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, höher sein wird.

6. Warum sind die sog. Elsbett-Motoren, die als die ökologischsten Verbrennungsmotoren gelten, nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, obwohl der ausdrückliche Tenor des Gesetzes lautet, Emissionen als Besteuerungsgrundlage zu nehmen?

Elsbett-Motoren werden mit Pflanzenöl als Kraftstoff betrieben. Die Verwendung von Pflanzenöl im Fahrzeugtank ist mineralölsteuerfrei. Reine Pflanzenöle werden bei einer Verwendung als Kraftstoffe nicht als Mineralöle nach dem Mineralölsteuergesetz angesehen. Zur Förderung des Einsatzes von Kraftstoffen aus nachwachsenden

Rohstoffen hat das Bundesministerium der Finanzen zugelassen, Pflanzenölanteile bei Zumischungen im Fahrzeugtank mineralölsteuerfrei zu belassen. Somit werden Fahrzeughalter, die Kraftstoff auf Pflanzenölbasis verwenden, im Bereich der Mineralölsteuer begünstigt.

Eine zusätzliche steuerliche Begünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer, die über die ab 1. Juli 1997 durch das Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 eingeführte Neuregelung hinausgeht, ist nicht gerechtfertigt. Die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen bemißt sich nach Hubraum, Antriebsart (Selbst- oder Fremdzündungsmotor) und Schadstoffausstoß; der Verbrauch – und damit auch der Kohlendioxid (CO₂)-Ausstoß – hat nur durch die steuerliche Förderung besonders verbrauchsarmer Pkw (CO₂-Ausstoß bis 90 oder 120 g/km) Auswirkung auf die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer. Die Finanzämter sind wegen der vorgenannten Bemessungsgrundlagen nach § 2 Abs. 2 Satz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes an die Feststellungen der Zulassungsstellen gebunden. Die Einstufung eines Pkw in eine bestimmte „Schadstoffklasse“ wird in den Fahrzeugpapieren durch die emissionsbezogene Schlüsselnummer vorgenommen, welcher der Nachweis über die im Betriebserlaubnisverfahren ermittelten Schadstoff- und CO₂-Emissionen zugrunde liegt.

Die Zuordnung zu einer emissionsbezogenen Schlüsselnummer richtet sich also nach dem bei der Betriebserlaubnis ermittelten Schadstoff- und CO₂-Ausstoß und ist unabhängig von der Motorart und -technik sowie den verwendeten Kraftstoffen. Wichtig ist allein, daß bestimmte Abgasvorschriften eingehalten werden. Ist z. B. der mit einem „Elsbett-Motor“ ausgerüstete Pkw aufgrund eines Abgasgutachtens als schadstoffarm anerkannt und entsprechend verschlüsselt, trägt die Verkehrsbehörde die im Gutachten genannte emissionsbezogene Schlüsselnummer in die Fahrzeugpapiere ein. Diesem Fahrzeug wird dann automatisch der entsprechende – günstigere – Steuersatz zugeordnet.

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob Fahrzeuge, die mit „Elsbett-Motor“ ausgerüstet sind, anspruchsvolle Abgasvorschriften erfüllen. Der „Elsbett-Motor“ wird nur in sehr geringen Stückzahlen gebaut und jeweils mit Einzelbetriebserlaubnis zugelassen. Einzelgutachten sind, da sie Eigentum des Fahrzeughalters sind, nicht allgemein zugänglich und stehen somit auch der Bundesregierung nicht zur Verfügung.

Der Bundesregierung liegen weder ein seriöser Bericht über die Wirksamkeit der „Elsbett-Technologie“ noch Ergebnisse von Abgasuntersuchungen mit „Elsbett-Motoren“ vor. Sie kann deshalb die pauschale Aussage, es handele sich um die ökologischsten Verbrennungsmotoren, nicht nachvollziehen.

