

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens

A. Zielsetzung

Etwa 55 % der gesamten Stickoxid- und 36 % der Kohlenwasserstoffemissionen in der Bundesrepublik Deutschland stammen aus den Abgasen der Kraftfahrzeuge. Diese Schadstoffe gelten als mitursächlich für die Schädigung der Umwelt und der menschlichen Gesundheit. Eine nachhaltige Minderung der Schadstoffe in den Abgasen der Kraftfahrzeuge ist deshalb unumgänglich. Diesem Ziel dient die schnellstmögliche Einführung des schadstoffarmen Kraftfahrzeugs, bei dem die Schadstoffe durch Einsatz bereits vorhandener Technologie um bis zu 90 % gemindert werden.

Bis zu einer EG-abgestimmten verbindlichen Einführung des schadstoffarmen Kraftfahrzeugs soll die Anschaffung solcher Kraftfahrzeuge auf freiwilliger Basis durch einen kräftigen steuerlichen Anreiz gefördert werden. Dadurch sollen die Mehrkosten, die durch die Anschaffung und den Betrieb von schadstoffarmen Kraftfahrzeugen entstehen, teilweise aufgefangen werden. Außerdem ist vorgesehen, unverbleiten Otto-Kraftstoff steuerlich zu begünstigen, der zum Betrieb schadstoffarmer Kraftfahrzeuge benötigt wird. Der steuerliche Anreiz soll darüber hinaus helfen, die Umweltbelastung durch Blei und Bleiverbindungen zu verringern.

B. Lösung

Das Halten von Personenkraftwagen, die bis zum 31. Dezember 1987 (Hubraum über 2 000 ccm) bzw. bis zum 31. Dezember 1988 als schadstoffarm anerkannt werden, wird für die Dauer von bis zu zehn Jahren von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Die Befreiungsdauer richtet sich nach der Größe des Hubraums. Sie beginnt mit der Anerkennung eines Personenkraftwagens als schadstoffarm. Zum Ausgleich der durch die

Steuerbefreiung bedingten Steuerausfälle wird der Steuersatz für herkömmliche Personenkraftwagen, die bis zum 31. Dezember 1985 erstmalig zum Verkehr zugelassen sind, ab 1. Januar 1986 von 14,40 DM je 100 ccm Hubraum auf 16 DM je 100 ccm Hubraum angehoben. Für herkömmliche Personenkraftwagen, die ab 1. Januar 1986 erstmalig zugelassen werden, wird der Steuersatz auf 21,60 DM je 100 ccm Hubraum erhöht. Mit dieser Steuersatzanhebung von 50 % werden zugleich die Marktchancen des schadstoffarmen Personenkraftwagens weiter verbessert.

Ferner wird die Mineralölsteuer für unverbleiten Ottokraftstoff für die Zeit vom 1. April 1985 bis zum 31. Dezember 1991 um 2 Pfennige je Liter gesenkt und für andere Leichtöle für denselben Zeitraum um 2 Pfennige je Liter erhöht.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Die bei der Kraftfahrzeugsteuer zu erwartenden Aufkommensveränderungen werden sich — bezogen auf einen Zeitraum von zehn Jahren — per saldo in etwa ausgleichen. Bei der Mineralölsteuer werden wesentliche Mehr- oder Mindereinnahmen — bezogen auf den vorgesehenen Anwendungszeitraum — nicht entstehen. Die für die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen führen zu Aufwendungen, die in etwa durch Einsparungen in den Begünstigungsfällen ausgeglichen werden.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (44) — 522 16 — Ste 137/84

Bonn, den 28. November 1984

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 543. Sitzung am 16. November 1984 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens

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

Artikel 1

Kraftfahrzeugsteuergesetz

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1583), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die Beurteilung eines Personenkraftwagens als schadstoffarm richtet sich nach den Angaben im Fahrzeugschein.“

2. § 3 Nr. 13 wird wie folgt gefaßt:

„13. gebietsfremden Personenkraftfahrzeugen und ihren Anhängern, die zum vorübergehenden Aufenthalt in den Geltungsbereich dieses Gesetzes gelangen, solange sie hier frei von Eingangsabgaben verwendet werden dürfen. Die Steuerbefreiung entfällt, wenn die Fahrzeuge der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Gütern dienen oder von Personen benutzt werden, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben.“

3. Nach § 3 a werden folgende §§ 3 b und 3 c eingefügt:

„§ 3 b

Steuerbefreiung für schadstoffarme Personenkraftwagen

(1) Das Halten von schadstoffarmen Personenkraftwagen, die vor dem 1. Januar 1989 erstmalig zum Verkehr zugelassen werden, ist nach Maßgabe des Absatzes 2 von der Steuer befreit.

(2) Die Steuerbefreiung beginnt mit dem Tag der Anerkennung des Fahrzeugs als schadstoffarm. Sie endet vorbehaltlich des Satzes bei

Beginn der Steuerbefreiung

	vor dem 1. Januar 1987		im Jahre 1987		im Jahre 1988	
	nach					
	Jah- ren	Mon- aten	Jah- ren	Mon- aten	Jah- ren	Mon- aten
1. für Perso- nenkraft- wagen, die durch Hub- kolbenmo- toren ange- trieben werden, mit Kubikzenti- meter Hub- raum						
bis zu 1 400	10	—	7	6	5	—
über 1 400 bis zu 1 500	9	4	7	—	4	8
über 1 500 bis zu 1 600	8	9	6	7	4	5
über 1 600 bis zu 1 700	8	3	6	2	4	2
über 1 700 bis zu 1 800	7	9	5	10	3	11
über 1 800 bis zu 1 900	7	4	5	6	3	8
über 1 900 bis zu 2 000	7	—	5	3	3	6
über 2 000 bis zu 2 100	6	8	5	—		
über 2 100 bis zu 2 200	6	4	4	9		
über 2 200 bis zu 2 300	6	1	4	7		
über 2 300 bis zu 2 400	5	10	4	5		
über 2 400 bis zu 2 500	5	7	4	2		

	vor dem 1. Januar 1987		im Jahre 1987		im Jahre 1988	
	nach					
	Jah- ren	Mon- aten	Jah- ren	Mon- aten	Jah- ren	Mon- aten
über 2 500 bis zu 2 600	5	5	4	—		
über 2 600 bis zu 2 700	5	2	3	11		
über 2 700 bis zu 2 800	5	—	3	9		
über 2 800 bis zu 2 900	4	10	3	7		
über 2 900 bis zu 3 000	4	8	3	6		
über 3 000 bis zu 3 100	4	6	3	5		
über 3 100 bis zu 3 200	4	4	3	3		
über 3 200 bis zu 3 300	4	3	3	2		
über 3 300 bis zu 3 400	4	1	3	1		
über 3 400 bis zu 3 500	4	—	3	—		
über 3 500 bis zu 4 500	3	—	2	3		
über 4 500	2	—	1	6		
2. für Perso- nenkraft- wagen, die durch Dreh- kolbenmo- toren ange- trieben werden	7	—	5	3	3	6

Für Personenkraftwagen, die durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden, endet die Steuerbefreiung nach der Hälfte der Zeit, die sich nach Satz 2 ergibt. Angefangene Monate werden auf volle Monate aufgerundet.

§ 3c

Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Für Personenkraftwagen, die Elektrofahrzeuge im Sinne des § 9 Abs. 2 sind, gilt § 3b entsprechend. Sie erhalten eine Steuerbefreiung wie Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 1 400 Kubikzentimetern.“

4. § 9 Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. Personenkraftwagen, die durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden,

a) schadstoffarme Personenkraftwagen im Sinne des § 2 Abs. 2 ... 14,40

b) sonstige

aa) bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 1986 16,00

bb) bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1985 21,60“

5. § 12 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. wenn sich infolge einer Änderung der Bemessungsgrundlagen oder des Steuersatzes eine andere Steuer ergibt.“

6. Nach § 17 wird folgender § 18 eingefügt:

„§ 18

Übergangsregelung

(1) Erhöht sich der Steuersatz nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b, so bleibt bei der Neufestsetzung der Steuer der Entrichtungszeitraum unverändert. Bei der Neufestsetzung ist die Steuer für den Entrichtungszeitraum, in den die Steuererhöhung fällt, in der Weise zu berechnen, daß für jeden Tag vor der Erhöhung ein Dreihundertsechzigstel der bisherigen Jahressteuer und für jeden Tag ab der Erhöhung ein Dreihundertsechzigstel der erhöhten Jahressteuer anzusetzen ist. Die auf Grund der Neufestsetzung zu entrichtende Steuer wird mit der Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum fällig, der nach dem Zeitpunkt der Erhöhung des Steuersatzes beginnt.

(2) Endet die Steuerpflicht vor Beginn des nächsten Entrichtungszeitraums nach der Erhöhung des Steuersatzes, so ist die Erhöhung des Steuersatzes bei der Neufestsetzung nach § 12 Abs. 2 Nr. 3 zu berücksichtigen. Eine auf Grund der Neufestsetzung zu entrichtende Steuer wird vierzehn Tage nach Bekanntgabe des Bescheids fällig.“

Artikel 2

Mineralölsteuergesetz

Das Mineralölsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Oktober 1978 (BGBl. I S. 1669), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. Mai 1983 (BGBl. I S. 604), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 3 wird der Steuersatz „73,30 DM“ durch „91,40 DM“ ersetzt.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Abweichend von Absatz 1 Nr. 1 unterliegen vom 1. April 1985 bis zum 31. Dezember 1991 Ottokraftstoff mit einem Gehalt an Bleiverbindungen, berechnet als Blei, von

höchstens 0,013 Gramm im Liter einem Steuersatz von 49 DM für 1 hl und andere Leichtöle einem Steuersatz von 53 DM für 1 hl. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.“

2. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 werden die Worte „und daß zur gleichmäßigen steuerlichen Belastung der Anteile von Gemischen aus Flüssiggas nach § 1 Abs. 2 Nr. 5 mit anderem Mineralöl beim Mischen für das Flüssiggas eine Steuer nach dem Steuersatz für das Mineralöl entsteht,“ durch die Worte „und daß zur Sicherung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung beim Mischen von Mineralölen verschiedener Steuersätze vor Abgabe an Endverwender für die niedriger belasteten Anteile eine Steuer nach dem für das Gemisch zutreffenden Steuersatz entsteht,“ ersetzt.

bb) Nach Nummer 11 wird folgende Nummer 12 eingefügt:

„12. zur Sicherung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen anzuordnen, daß Mineralöle bestimmten chemisch-technischen Anforderungen genügen müssen, wenn sie nicht zum höchsten in Betracht kommenden Steuersatz versteuert werden, und daß für steuerliche Zwecke Mineralöle sowie Mineralölzusätze nach bestimmten Verfahren zu untersuchen und zu messen sind.“

cc) Die bisherigen Nummern 12 und 13 werden Nummern 13 und 14.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) In Rechtsverordnungen, die auf Grund von Absatz 1 und 2 erlassen werden, kann auf Veröffentlichungen sachverständiger Stellen verwiesen werden; hierbei sind das Datum der Veröffentlichung, die Bezugsquelle und eine Stelle zu bezeichnen, bei der die Veröffentlichung archivmäßig gesichert niedergelegt ist.“

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

3. Nach § 15a wird folgender § 15b eingefügt:

„§ 15b

Nachversteuerung

(1) Leichtöle aus § 2 Abs. 1 Nr. 1, ausgenommen Ottokraftstoffe nach § 2 Abs. 4 mit einem Gehalt an Bleiverbindungen, berechnet als Blei, von höchstens 0,013 Gramm im Liter, und Flüssiggase aus § 2 Abs. 1 Nr. 3, für die am 31. März 1985 eine unbedingte Steuer besteht oder für die die Steuer nach den bis zu diesem Tag geltenden Steuersätzen entrichtet worden ist, unterliegen einer Nachsteuer. Sie beträgt für

1. 1 hl Leichtöle aus § 2 Abs. 1 Nr. 1 2,00 DM
2. 100 kg Flüssiggas aus § 2 Abs. 1 Nr. 3 18,10 DM.

§ 2 Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(2) Die Nachsteuer entsteht am 1. April 1985. Steuerschuldner ist, wer in diesem Zeitpunkt nachsteuerpflichtiges Mineralöl besitzt. Bei Mineralölen, die sich in diesem Zeitpunkt im Versand befinden, geht die Steuerschuld mit dem Übergang des Besitzes auf den Empfänger über.

(3) Von der Nachsteuer befreit sind Mineralöle in Motoren einschließlich der Haupt- und Reservebehälter und Mineralöle im Besitz von Endverwendern. Endverwender ist, wer die Mineralöle für den eigenen Ge- oder Verbrauch und zur Versorgung von Angehörigen, Vereinsmitgliedern sowie von eigenen Arbeitskräften bezieht und nicht gewerbsmäßig an Dritte abgibt. Endverwender ist nicht, wer Mineralöle zu Treib- oder Schmierstoffen verarbeitet.

(4) Der Steuerschuldner hat dem Hauptzollamt für nachsteuerpflichtige Mineralöle bis zum 30. April 1985 eine Steuererklärung abzugeben und darin die Steuer selbst zu berechnen (Stueranmeldung). Die Nachsteuer ist am 15. Mai 1985, für nicht angemeldetes Mineralöl mit dem Ablauf der Anmeldefrist fällig.

(5) Bedingte Steuern für Mineralöle ermäßigen und erhöhen sich am 1. April 1985 und am 1. Januar 1992 um die Beträge, die sich bei Anwendung der von diesen Tagen an geltenden Steuersätze ergeben.“

Artikel 3

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 2 Nr. 1 und 3 tritt am 1. April 1985 in Kraft.

(3) Artikel 1 Nr. 4 und 6 tritt am 1. Januar 1986 in Kraft.

Begründung**A. Allgemeiner Teil**

Die Schadstoffe im Abgas der Kraftfahrzeuge sind eine Quelle erheblicher Luftverunreinigung. Etwa 55% der gesamten Stickoxide und 36% der Kohlenwasserstoffemissionen in der Bundesrepublik Deutschland stammen aus den Abgasen der Kraftfahrzeuge. Diese Schadstoffe gelten als mitursächlich für die Schädigung der Wälder und Gewässer, von Bauten und Kulturdenkmälern. Sie gefährden zudem die menschliche Gesundheit. Eine nachhaltige Minderung der Schadstoffe in den Abgasen der Kraftfahrzeuge ist deshalb unumgänglich.

Diesem Ziel dient die schnellstmögliche Einführung des schadstoffarmen Kraftfahrzeugs und des unverbleiten Ottokraftstoffs.

Die Technologie zur Verringerung der Schadstoffe im Abgas der Kraftfahrzeuge mit Ottomotor um bis zu 90% gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen steht mit dem Drei-Wege-Katalysator, der bereits seit mehreren Jahren in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Japan Verwendung findet, zur Verfügung. An dieser derzeit wirksamsten verfügbaren Technologie orientieren sich die in den Vereinigten Staaten von Amerika geltenden Schadstoffgrenzwerte (sog. 49-Staaten-Regelung). Diese strengen Grenzwerte werden zur Definition des schadstoffarmen Kraftfahrzeugs in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) übernommen. Dabei wird eine bestimmte Technologie zur Erreichung der Grenzwerte nicht vorgeschrieben. Es bleibt den Herstellern überlassen, mit welchen technischen Mitteln sie die vorgegebenen Werte erreichen.

Die Einführung unverbleiten Ottokraftstoffs ist erforderlich, weil der Drei-Wege-Katalysator und die Sauerstoffsonde für die Kraftstoffmengenregelung bei der Verwendung verbleiten Kraftstoffs wirkungslos werden. Außerdem soll die Bleibelastung der Umwelt auf diese Weise unmittelbar verringert werden.

Das am 19. September 1984 von der Bundesregierung beschlossene Konzept zur Einführung des schadstoffarmen Personenkraftfahrzeugs sieht als einen ersten Schritt die Schaffung eines kräftigen steuerlichen Anreizes und in einem zweiten Schritt ab 1988/1989 die EG-abgestimmte verbindliche Einführung des schadstoffarmen Personenkraftfahrzeugs vor.

Für die Freiwilligkeitsphase enthält der vorliegende Gesetzentwurf als Fördermaßnahmen für schadstoffarme Personenkraftwagen eine zeitlich befristete Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer sowie eine steuerliche Begünstigung des unverbleiten Ottokraftstoffs, der zum Betrieb schadstoffarmer Fahrzeuge benötigt wird.

In der Zeit vom 1. April 1985 bis zum 31. Dezember 1991 soll die Wettbewerbslage für den unverbleiten Ottokraftstoff durch einen Mineralölsteuervorteil von 4 Pfennigen je Liter verbessert werden, der bei einer Senkung der Mineralölsteuer für den unverbleiten Ottokraftstoff um 2 Pfennige je Liter und bei einer Erhöhung der Steuer für andere Leichtöle um 2 Pfennige je Liter eintritt.

Die Bundesregierung prüft, ob die Schadstoffemissionen der Altfahrzeuge durch geeignete technische Einrichtungen vermindert werden können und ob auch für eine derartige Umrüstung eine Förderung in Betracht kommen kann.

Die Kraftfahrzeugsteuer belastet das Halten eines Kraftfahrzeuges und hat damit Auswirkungen auf das Preisniveau nur, soweit die gewerbliche Wirtschaft von den Kraftfahrzeugsteuerbe- und -entlastungen betroffen wird bzw. die Kraftfahrzeugproduzenten bei ihrer Preisgestaltung auf die Steuerdifferenzierung reagieren. Ob überhaupt und ggf. in welche Richtung sich Auswirkungen auf das Preisgefüge ergeben, läßt sich nicht abschätzen.

Die Bundesregierung erwartet, daß die Mineralölwirtschaft im Hinblick auf die Steuerbegünstigung den unverbleiten Ottokraftstoff preisgünstig anbietet. Sie geht dabei davon aus, daß die Markt- und Wettbewerbsverhältnisse in diese Richtung wirken. Tendenziell ist jedoch wegen der Steueranhebung für verbleiten Kraftstoff zunächst mit einem geringfügigen Anstieg des Kraftstoffpreisniveaus insgesamt zu rechnen.

Finanzielle Auswirkungen*Kraftfahrzeugsteuer*

Der Gesetzentwurf führt zu Aufkommensveränderungen bei der Kraftfahrzeugsteuer, die sich — bezogen auf einen Zeitraum von zehn Jahren — per saldo in etwa ausgleichen. Da die langfristige Entwicklung des Pkw-Bestandes und die Inanspruchnahme der Steuerbefreiung in den Jahren 1985 bis 1988 nur schwer abzuschätzen sind, stellen die nachfolgenden Steuermehr- (+) bzw. -mindereinnahmen (–) lediglich Größenordnungen dar.

1985	– 70 Mio. DM	1990	– 170 Mio. DM
1986	+ 610 Mio. DM	1991	– 160 Mio. DM
1987	+ 130 Mio. DM	1992	– 20 Mio. DM
1988	– 120 Mio. DM	1993	+ 150 Mio. DM
1989	– 190 Mio. DM	1994	+ 210 Mio. DM.

Mineralölsteuer

Wesentliche Steuermehr- oder -mindereinnahmen werden — bezogen auf den vorgesehenen Anwendungszeitraum — nicht entstehen.

Mehreinnahmen bei Beginn der Umstellung auf den neuen Kraftstoff dienen dazu, Mindereinnahmen bei fortgeschrittener Umstellung auszugleichen.

Die vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen wirken sich bei den Gebietskörperschaften teils belastend teils entlastend aus. Kostenschätzungen dazu sind nicht möglich.

Die für die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen führen zu Aufwendungen, die in etwa durch Einsparungen in den Begünstigungsfällen ausgeglichen werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

I. Allgemeines

Schadstoffarme Kraftfahrzeuge sind in Anschaffung und Haltung teurer als herkömmliche Fahrzeuge. Es ist davon auszugehen, daß die Mehrkosten in der Phase des Übergangs für Katalysatorfahrzeuge je nach Fahrzeuggröße zwischen 3 400 DM und 4 200 DM, bezogen auf die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs (ca. zehn Jahre), betragen. Die Mehrkosten für umweltfreundliche Dieselfahrzeuge, die zur Einhaltung der gas- und partikelförmigen Schadstoffgrenzwerte technische Zusatzeinrichtungen benötigen, belaufen sich nach den Angaben von Herstellern auf etwa die Hälfte der Kosten eines Katalysatorfahrzeugs. Ein Teil der Mehrkosten für schadstoffarme Personenkraftwagen soll durch die Gewährung einer vorübergehenden Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer ausgeglichen werden. Die Steuerbefreiung ist so bemessen, daß schadstoffarme Personenkraftwagen mit Ottomotor, die vor dem 1. Januar 1987 zum Verkehr zugelassen werden, einen Steuervorteil bis zu etwa 3 000 DM erhalten. Dies ergibt sich aus der Steuerersparnis im Verhältnis zu dem Steuersatz für herkömmliche Neufahrzeuge ab 1. Januar 1986. Für Dieselfahrzeuge beträgt der Steuervorteil die Hälfte. Hierdurch wird nach Auffassung der Bundesregierung ein wirksamer Anreiz zum freiwilligen Erwerb eines schadstoffarmen Personenkraftwagens geschaffen.

Für schadstoffarme Personenkraftwagen, die bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes angeschafft worden sind, wird die Steuerbefreiung ebenfalls gewährt. Sie beginnt mit dem Tag der Anerkennung als schadstoffarm.

Elektrofahrzeuge werden schon nach geltendem Recht (§ 9 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes) nur mit dem halben Steuersatz besteuert. Um die Entwicklung dieses umweltfreundlichen Fahrzeugs weiter zu fördern, enthält der Gesetzentwurf für Personenkraftwagen, die Elektrofahrzeuge sind, eine zehnjährige Steuerbefreiung.

Für herkömmliche Fahrzeuge, die ab 1. Januar 1986 erstmalig zum Verkehr zugelassen werden, wird der Steuersatz von derzeit 14,40 DM je 100 ccm auf 21,60 DM je 100 ccm angehoben.

Der Steuersatz für herkömmliche Fahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 1985 erstmalig zum Verkehr zugelassen sind, soll ab 1. Januar 1986 von derzeit 14,40 DM je 100 ccm auf 16 DM je 100 ccm angehoben werden. Diese Maßnahme ist erforderlich, um die durch die Steuerbefreiung bedingten Steuerausfälle der Länder, denen die Kraftfahrzeugsteuer zusteht, in einem Zeitraum von zehn Jahren in etwa auszugleichen.

II. Im einzelnen

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 2 KraftStG)

Voraussetzung der steuerlichen Förderung ist die Einstufung des Personenkraftwagens als schadstoffarm. Nach einer in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung neu einzufügenden Definition sollen Fahrzeuge als schadstoffarm gelten, wenn sie den Vorschriften der Anlage XXIII entsprechen. Ob diese Voraussetzung vorliegt, wird von der Zulassungsbehörde festgestellt und mit dem Datum der Eintragung im Fahrzeugschein vermerkt. Die Finanzbehörden sind nicht in der Lage, selbst zu überprüfen, ob ein Fahrzeug den Vorschriften der Anlage XXIII zur StVZO entspricht. Für die steuerliche Beurteilung soll deshalb die Eintragung im Fahrzeugschein maßgebend sein.

Zu Nummer 2 (§ 3 Nr. 13 KraftStG)

Das Halten von gebietsfremden Personenkraftfahrzeugen, die zum vorübergehenden Aufenthalt in den Geltungsbereich des Kraftfahrzeugsteuergesetzes gelangen, ist seit dem 1. Januar 1961 unter bestimmten Voraussetzungen von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Durch die Neufassung der Vorschrift des § 3 Nr. 13 KraftStG werden die zu Personenkraftfahrzeugen gehörenden Anhänger in die Befreiung einbezogen. Dies entspricht der in der Richtlinie des EG-Rates Nr. 83/182/EWG vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen innerhalb der Gemeinschaft bei vorübergehender Einfuhr bestimmter Verkehrsmittel (Amtsblatt der EG Nr. L 105/59 vom 23. April 1983) ab 1. Januar 1984 vorgesehenen Regelung, die im Vorgriff auf die erforderliche Gesetzesänderung im Verwaltungswege angewendet wird.

Zu Nummer 3 (§§ 3 b und 3 c KraftStG)

Zu § 3 b Abs. 1

Schadstoffarme Personenkraftwagen werden von der Steuer befreit, wenn sie vor dem 1. Januar 1989 erstmalig zum Verkehr zugelassen werden. Ein steuerlicher Anreiz ist nur gerechtfertigt, solange Kaufinteressenten die Wahl haben, statt eines schadstoffarmen ein herkömmliches Fahrzeug zu erwerben. Deshalb endet der Förderzeitraum mit der vorgesehenen verbindlichen Einführung des schadstoffarmen Personenkraftwagens. Dies wird nach dem Beschluß der Bundesregierung bei Fahrzeugen mit einem Hubraum bis 2 000 ccm ab dem 1. Januar 1989, bei Fahrzeugen mit einem größeren Hubraum schon ab dem 1. Januar 1988 der Fall sein.

Die steuerliche Förderung beschränkt sich somit je nach Hubraumgröße auf die Zulassungsjahrgänge bis einschließlich 1987 bzw. 1988.

Das Halten von Personenkraftwagen ist nur steuerfrei, wenn und solange diese Fahrzeuge schadstoffarm sind. Ein Verlust der Anerkennung als schadstoffarm hat zur Folge, daß ab diesem Zeitpunkt das Halten des Fahrzeugs wieder steuerpflichtig wird.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Dauer der Steuerbefreiung.

Die Steuerbefreiung beginnt frühestens mit dem Tag, an dem das Fahrzeug von der Zulassungsbehörde als schadstoffarm anerkannt wird. Bei schadstoffarmen Neufahrzeugen ist dies gleichbedeutend mit dem Tag der erstmaligen Zulassung.

Für Personenkraftwagen mit Ottomotoren und einem Hubraum bis 1 400 ccm wird eine Steuerbefreiung von zehn Jahren gewährt, wenn das Fahrzeug vor dem 1. Januar 1987 als schadstoffarm anerkannt wird. Für größere Fahrzeuge verkürzt sich der Befreiungszeitraum, so daß der Steuervorteil unabhängig von der Hubraumgröße etwa 3 000 DM beträgt.

Die nach der Größe des Hubraums gestaffelten Befreiungszeiträume werden bei einer Anerkennung des Fahrzeugs als schadstoffarm im Jahre 1987 um ein Viertel, bei einer Anerkennung als schadstoffarm im Jahre 1988 um die Hälfte gekürzt. Zum einen soll hierdurch vorgezogenen Neuanschaffungen in den Jahren 1987 und 1988 und einer Kaufzurückhaltung im Jahre 1989 entgegengewirkt werden, zum anderen wird dadurch erreicht, daß der steuerliche Vorteil in der ersten Zeit der Einführung des schadstoffarmen Fahrzeugs größer ist.

Für Fahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 2 000 ccm wird eine Steuerbefreiung nur gewährt, wenn sie vor dem 1. Januar 1988 als schadstoffarm anerkannt werden. Ab diesem Zeitpunkt werden Personenkraftwagen dieser Größe ohnehin nur dann neu zugelassen, wenn sie die neuen Schadstoffgrenzwerte einhalten.

Die Steuerbefreiung bleibt an das Fahrzeug gebunden.

Durch eine vorübergehende Stilllegung des Fahrzeugs wird das Ende des Befreiungszeitraums nicht hinausgeschoben. Verliert das Fahrzeug zwischenzeitlich seine Anerkennung als schadstoffarm, beginnt die Steuerbefreiung erneut mit dem Tag, an dem es wieder als schadstoffarm anerkannt wird, sofern dies vor dem 1. Januar 1989, bei Fahrzeugen über 2 000 ccm Hubraum vor dem 1. Januar 1988 der Fall ist.

Bei Personenkraftwagen mit Drehkolbenmotoren (Wankelmotoren) ist das Gewicht Bemessungsgrundlage für die Steuer. Aus Vereinfachungsgründen wird für sie eine Pauschalregelung getroffen, die diese Fahrzeuge Personenkraftwagen gleichstellt, die durch Hubkolbenmotoren mit einem Hubraum über 1 900 bis zu 2 000 ccm angetrieben werden.

Wegen der im Vergleich zu Personenkraftwagen mit Ottomotoren geringeren Mehrkosten wird für schadstoffarme Diesel-Pkw die Hälfte der für Fahrzeuge mit Ottomotoren vorgesehenen Steuerbefreiung gewährt.

Zu § 3 c

Personenkraftwagen, die Elektrofahrzeuge sind, werden wie schadstoffarme Fahrzeuge mit Ottomotor begünstigt. Die Dauer der Steuerbefreiung ist aus Vereinfachungsgründen für alle Fahrzeuge gleich lang. Sie richtet sich nach der Steuerbefreiung für Ottomotorfahrzeuge mit einem Hubraum bis zu 1 400 ccm.

Zu Nummer 4 (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG)

Für Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren werden unterschiedliche Steuersätze eingeführt.

Nach Ablauf des Steuerbefreiungszeitraums gilt für schadstoffarme Fahrzeuge der derzeitige Steuersatz von 14,40 DM je 100 ccm Hubraum. Für Fahrzeuge, die nicht als schadstoffarm anerkannt sind, werden die Steuersätze ab 1. Januar 1986 in unterschiedlichem Maße erhöht: Soweit es sich um vor diesem Zeitpunkt zugelassene Fahrzeuge handelt, wird für sie der Steuersatz auf 16 DM je 100 ccm Hubraum angehoben. Werden nicht schadstoffarme Fahrzeuge nach dem 31. Dezember 1985 erstmalig zugelassen, gilt für sie ein Steuersatz von 21,60 DM.

Zu Nummer 5 (§ 12 Abs. 2 Nr. 1 KraftStG)

Die Regelung ermöglicht es, die Steuer in den Fällen neu festzusetzen, in denen sich der Steuersatz ändert, weil z. B. ein Fahrzeug die Anerkennung als schadstoffarm verloren hat.

Zu Nummer 6 (§ 18 KraftStG)

Zu Absatz 1

Durch die Regelung soll vermieden werden, daß für über 20 Millionen Personenkraftwagen zum 1. Januar 1986 wegen der nunmehr geltenden höheren Steuersätze neue Kraftfahrzeugsteuerbescheide erteilt werden müssen. Sie sieht vor, daß der nachzu-entrichtende Betrag zusammen mit der Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum erhoben wird.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift regelt die Fälle, in denen ein Fahrzeug nach Erhöhung des Steuersatzes, aber vor Beginn des nächsten Entrichtungszeitraums abgemeldet wird.

Zu Artikel 2 (Mineralölsteuergesetz)

I. Allgemeines

Durch die steuerliche Begünstigung des unverbleibten Ottokraftstoffs soll die Bereitschaft gestärkt werden, diesen zu günstigen Preisen am Markt an-

zubieten und zu verwenden. Unverbleiter Ottokraftstoff ist erforderlich, weil der Drei-Wege-Katalysator und die Sauerstoffsonde für die Kraftstoffmengenregelungen zur Verringerung der Stickoxid-, Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen aus Ottomotoren bei der Verwendung verbleiten Kraftstoffs wirkungslos werden. Beim Verzicht auf Bleizusätze zum Kraftstoff wird außerdem die Bleibelastung der Umwelt unmittelbar verringert. Es sind im wesentlichen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Befristete Senkung der Mineralölsteuer für Ottokraftstoff mit einem Gehalt an Bleiverbindungen, berechnet als Blei, von höchstens 0,013 Gramm im Liter um 2 Pfennige je Liter;
- befristete Erhöhung der Mineralölsteuer für andere Leichtöle um 2 Pfennige je Liter;
- Ergänzung einiger Vorschriften des Mineralölsteuergesetzes zur Vermeidung von Steuerumgehungen und zur Sicherung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung.

II. Im einzelnen

Zu Nummer 1 (§ 2 MinöStG)

Zu Buchstabe a

Der Flüssiggassteuersatz nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 kann wegen der Steuerbefreiung nach § 8 Abs. 2 und 3 Nr. 3 und wegen des besonderen Autogassteuersatzes nach § 8 a ohne Nachteil für die Endverwender an den Leichtölsteuersatz im neuen Absatz 4 angeglichen werden. Dadurch wird der Anreiz genommen, die höhere Steuer für Leichtöle dadurch zu umgehen, daß Flüssiggas zum niedrigeren Steuersatz versteuert und anschließend im freien Verkehr dem höher belasteten Leichtöl als Komponente zugemischt wird. Das Mineralölsteuerrecht wird auf diese Weise vereinfacht, weil die bisherigen Sonderregelungen zur Abschöpfung des sog. Butanisierungsvorteils entbehrlich werden (vgl. § 49 a der Verordnung zur Durchführung des Mineralölsteuergesetzes).

Zu Buchstabe b

Der Steuervorteil von 4 DM für 1 Hektoliter, der durch die Senkung der Mineralölsteuer für Ottokraftstoff mit einem Gehalt an Bleiverbindungen, berechnet als Blei, von höchstens 0,013 Gramm im Liter von 51 DM für 1 Hektoliter auf 49 DM und durch die Erhöhung der Steuer für andere Leichtöle von 51 DM für 1 Hektoliter auf 53 DM entsteht, entspricht in etwa der Höhe der durchschnittlichen Herstellungs- und Vertriebsmehrkosten für normgerechten Ottokraftstoff ohne Bleizusätze. Dadurch wird die Wettbewerbslage des unverbleiten Kraftstoffs — ohne staatliche Preisfestsetzung — verbessert. Die unterschiedlichen Steuersätze sollen Ende 1991 entfallen, weil die Kraftstoffumstellung dann voraussichtlich soweit fortgeschritten sein wird, daß sie nicht mehr mit steuerlichen Maßnahmen unterstützt werden muß.

Zu Nummer 2 (§ 15 MinöStG)

Zu Buchstabe a, Doppelbuchstabe aa

Die Ermächtigung wird mit dem Ziel geändert, bei der Mischung von Mineralölen unterschiedlicher Steuersätze (z. B. von Ottokraftstoffen mit und ohne Bleizusätzen) das Entstehen einer neuen Mineralölsteuer anordnen zu dürfen. Von dieser Ermächtigung soll Gebrauch gemacht werden, falls im gewerblichen Bereich versucht werden sollte, die für bestimmte Mineralöle vom Gesetz vorgesehene höhere Steuerbelastung durch Hinzumischen niedriger versteuerter Mineralöle zu umgehen oder den Wettbewerb zu verfälschen. Die bisherige Ermächtigung zur gleichmäßigen Belastung von Gemischen aus Flüssiggas und anderen Mineralölen wird von der neuen Ermächtigung mit umfaßt.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

Die Ermächtigung wird eingefügt, weil die Gleichmäßigkeit der Besteuerung und die wettbewerbsneutrale Anwendung des Mineralölsteuergesetzes oft davon abhängen, daß an Mineralöle hinsichtlich der Beschaffenheit übereinstimmende Anforderungen gestellt werden (z. B. an die Beschaffenheit von Ottokraftstoff nach § 2 Abs. 4 des Gesetzes) und daß bei der Prüfung von Mineralölen und Mineralölzusätzen für Steuerzwecke einheitliche Untersuchungs- und Meßverfahren angewendet werden (z. B. Feststellung des Bleigehaltes nach § 2 Abs. 4 des Gesetzes).

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe cc

Die Änderung ist redaktioneller Art.

Zu Buchstabe b

Die Ergänzung ermöglicht es, die Verwendung z. B. von DIN-Normen ohne wörtliche Wiedergabe in den Rechtsverordnungen vorzusehen.

Zu Buchstabe c

Die Änderung ist redaktioneller Art.

Zu Nummer 3 (§ 15 b MinöStG)

Durch die Nachsteuerregelung werden Wettbewerbsverzerrungen und Steuerausfälle vermieden, weil der Anreiz entfällt, Lager- und Transportkapazität dazu zu benutzen, zu den bisherigen Steuersätzen versteuertes Mineralöl über den eigentlichen Bedarf hinaus zu lagern und nach dem Inkrafttreten der Steuererhöhung auf den Markt zu bringen. In den Anwendungsbereich fallen vor allem Mineralöle in Lagerbehältern von Mineralölindustrie, Handel und Lagerhaltern. Von der Nachversteuerung ausgenommen sind Mineralöle im Besitz von Endverwendern sowie solche in Vorratsbehältern von Motoren. Außerdem wird mit der Übernahme der Nachsteuerregelung in das Mineralölsteuergesetz die Forderung aus der Praxis erfüllt, alle Regelungen — auch wenn sie nur vorübergehend anzu-

wenden sind — grundsätzlich im Stammgesetz und nicht im Änderungsgesetz zu treffen.

Zu Artikel 3 — Berlin-Klausel

Artikel 3 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 4 — Inkrafttreten

Zu Absatz 1

Die Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuerbefreiungen und über die Ermächtigungen zur Ergänzung der Verordnung zur Durchführung des Mine-

ralölsteuergesetzes treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

Zu Absatz 2

Der Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Mineralölsteueränderungen wurde in der Erwartung vorgesehen, daß das Gesetz spätestens im März 1985 verkündet wird. Falls es das Gesetzgebungsverfahren zeitlich zuläßt, könnte ein noch früherer Zeitpunkt vorgesehen werden.

Zu Absatz 3

Die Kraftfahrzeugsteuererhöhungen gelten ab 1. Januar 1986.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates**Zu Artikel 1 Nr. 3 — § 3 b Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz**

1. In Artikel 1 Nr. 3 werden in § 3 b Abs. 2 nach Satz 1 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„auch wenn der Zeitpunkt der Anerkennung vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes liegt.“

Begründung

Die Ergänzung dient der Klarstellung.

Zu Artikel 1 Nr. 3 — § 3 b Kraftfahrzeugsteuergesetz

2. Zur weiteren Verminderung der Schadstoffbelastung der Luft hält es der Bundesrat für geboten, die Umrüstung von Altwagen raschmöglichst durch steuerliche Anreize zu fördern. Außerdem sollte die von der Bundesregierung für schadstoffarme Neufahrzeuge beabsichtigte Kraftfahrzeugsteuerbefreiung ab sofort gewährt werden. In die Steuerkonzeption sollten auch die Diesel-Pkw einbezogen werden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im einzelnen folgende Maßnahmen zu ergreifen:

Umrüstung nichtschadstoffarmer Altfahrzeuge mit Ottomotoren

3. Durch die nachträgliche Ausrüstung von nichtschadstoffarmen Otto-Pkw mit emissionsmindernden Einrichtungen ist eine rasche und nachhaltige Verringerung der Schadstoffbelastung der Luft erreichbar. Hierbei kommt der Verminderung der Stickoxidemissionen Priorität zu. Nach Auffassung des Bundesrates sollte eine Umrüstung von bereits zugelassenen Fahrzeugen dann steuerlich unterstützt werden, wenn mindestens die von der EG-Kommission für 1989 vorgeschlagenen Stickoxidgrenzwerte erfüllt werden und sich die Emission von anderen Schadstoffkomponenten durch die Umrüstung nicht erhöht. Verfahrensmäßig muß eine einfache und schnelle Abwicklung der Umrüstung sowie der erforderlichen Änderung der Fahrzeugpapiere zur Erlangung der Steuervorteile sichergestellt werden.
4. Die Bundesregierung wird gebeten, umgehend die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß derart in den Jahren 1985 bis 1987 umgerüstete Otto-Pkw steuerlich angemessen gefördert werden. Die Steuerbefreiung soll nur für solche Pkw gewährt werden, die bis zum Inkrafttreten des Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Pkw's erstmals zugelassen sind oder werden, da nach diesem Zeitpunkt nur noch die Anschaffung schad-

stoffarmer Neufahrzeuge steuerlich begünstigt werden soll.

5. Ferner ist zu prüfen, ob nicht spätestens ab 1989 der Steuersatz für noch nicht umgerüstete Altfahrzeuge weiter spürbar angehoben werden müßte, um auch bei Altfahrzeugen eine noch raschere Umrüstung zu erreichen; in diesem Falle würde sich eine verbindliche Regelung der Umrüstung der Altfahrzeuge ab 1989 erübrigen.

Diesel-Pkw

6. Auch die schon in Verkehr befindlichen Diesel-Pkw haben bei den gasförmigen Schadstoffkomponenten ein deutlich geringeres Emissionsniveau als vergleichbare Fahrzeuge mit Ottomotor. Es sollte deshalb geprüft werden, ob diese Fahrzeuge, soweit sie die derzeit geltenden US-Grenzwerte bei den Partikelemissionen einhalten, von der geplanten Steueranhebung für Altfahrzeuge ausgenommen werden können.

Aufkommensneutralität

7. Der Bundesrat geht dabei davon aus, daß auch bei einer über den Gesetzentwurf hinausgehenden steuerlichen Förderung der Grundsatz der Aufkommensneutralität gewahrt bleibt und zum Ausgleich der Steuermindereinnahmen die Steuersätze für nicht umgerüstete Altfahrzeuge entsprechend angehoben werden.

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

8. Um einen sofort wirkenden Anreiz zum Erwerb schadstoffarmer Neufahrzeuge zu geben und einer weiteren Kaufzurückhaltung soweit wie möglich vorzubeugen, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, ihm die zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erforderliche Verordnung, an die der vorliegende Entwurf anknüpft, umgehend zuzuleiten. Dies ist nicht nur für die abschließende Entscheidung über diesen Gesetzentwurf, sondern auch dafür unabdingbar, daß die Zulassungsstellen so schnell wie möglich darüber entscheiden können, welche Fahrzeuge als schadstoffarm einzustufen sind. Die Länder sollen in die Lage versetzt werden, im Vorgriff auf die beabsichtigten Rechtsänderungen ab sofort Fahrzeuge als schadstoffarm vorläufig anzuerkennen.

Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b — § 2 Abs. 4 Mineralölsteuergesetz

9. Der Bundesrat hält es für erforderlich, die Mineralölsteuer für unverbleites und verbleites

Benzin so stark zu spreizen, daß unverbleites Benzin an den Tankstellen preisgünstiger als verbleiteter Kraftstoff angeboten werden kann.

Damit soll in erster Linie die Nachfrage nach unverbleitem Benzin gesteigert werden. Der kräftige Anstieg der Nachfrage und ein entsprechendes Angebot an unverbleitem Benzin ist eine der wesentlichen Voraussetzungen dafür, die Einführung des Katalysatorautos auch tatsächlich zu erreichen. Katalysatorautos werden nur gekauft, wenn bereits ein ausreichendes flächendeckendes Netz an Bleifreitankstellen vorhanden ist.

10. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Spreizung von 4 Pfennigen je Liter erscheint hierzu nicht ausreichend.

Verwirklichung der vorgeschlagenen Maßnahmen

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die vorgeschlagenen Maßnahmen im weiteren Verfahren der Gesetzgebung über den Entwurf eines Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens zu verwirklichen, ohne daß das laufende Gesetzgebungsverfahren verzögert wird.

Zu Artikel 3 — Berlin-Klausel

12. In Artikel 3 werden in Satz 1 nach dem Wort „nach“ die Worte „Maßgabe des“ eingefügt.

Begründung

Anpassung an die übliche Fassung der Berlin-Klausel.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates**Zu 1.** (Artikel 1 Nr. 3 — § 3b Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Die Bundesregierung hat gegen die vorgeschlagene Klarstellung keine Bedenken.

Zu 2. (Artikel 1 Nr. 3 — § 3b Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Es handelt sich um eine Zusammenfassung der Empfehlungen des Bundesrates, zu denen in den Nummern 3 bis 7 Stellung genommen wird.

Zu 3. und 4. (Umrüstung nichtschadstoffarmer Fahrzeuge mit Ottomotor)

Die Bundesregierung ist sich bewußt, daß die Umrüstung nichtschadstoffarmer Altfahrzeuge zu einer deutlichen Verringerung der Schadstoffbelastung der Luft durch Autoabgase beitragen würde.

Sie prüft deshalb, welche technischen Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um Altfahrzeuge mit einer wirksamen Schadstoffmindernden Anlage auszurüsten. In die Prüfung wird sie auch die Frage einer Förderung der Umrüstung einbeziehen.

Zu 5. (Artikel 1 Nr. 4 — § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Zu 6. (Artikel 1 Nr. 4 — § 9 Abs. 2 Buchstabe b Kraftfahrzeugsteuergesetz „Diesel-Pkw“)

Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte entsprechen.

Sie weist aber aus steuerlicher Sicht darauf hin, daß gegen eine Besserstellung nichtschadstoffarmer Diesel gegenüber neueren Ottomotor-Fahrzeugen, die ebenfalls ein wesentlich besseres Abgasverhalten haben, Bedenken bestehen. Im übrigen ginge von der Begünstigung bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge keine Anreizwirkung zum Erwerb schadstoffarmer Fahrzeuge aus, die Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfes ist. Zu bedenken ist ferner, daß eine derartige Regelung zu nicht unerheblichen Mindereinnahmen führen würde, die nicht ohne Auswirkung auf den Steuersatz für herkömmliche Fahrzeuge bleiben könnten.

Zu 7. (Artikel 1 — Aufkommensneutralität)

Die aus dem Gesetzentwurf zu erwartenden Aufkommensveränderungen bei der Kraftfahrzeugsteuer werden sich — bezogen auf einen Zeitraum von zehn Jahren — in etwa ausgleichen. Soweit in den Gesetzentwurf steuerliche Vergünstigungen für umgerüstete herkömmliche Fahrzeuge oder für nichtschadstoffarme Diesel-Pkw aufgenommen werden, kann Aufkommensneutralität, die von der Bundesregierung weiterhin angestrebt wird, nur durch eine Anhebung der Steuersätze für nicht umgerüstete herkömmliche Fahrzeuge erreicht werden.

Zu 8. (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Dem Wunsch des Bundesrates wurde inzwischen entsprochen. Die Elfte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist dem Bundesrat am 16. November 1984 mit der Bitte um Zustimmung zugeleitet worden.

Zu 9. und 10. (Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b — § 2 Abs. 4 Mineralölsteuergesetz)

Die Bundesregierung will die Wettbewerbslage für unverbleiten Ottokraftstoff durch den Ausgleich der ungefähren Herstellungs- und Vertriebsmehrkosten verbessern. Sie geht davon aus, daß unter Berücksichtigung der von ihr vorgesehenen Steuersatzspreizung von 4 Pf/l der intensive Wettbewerb auf dem deutschen Benzinmarkt im Zuge der Markteinführung von bleifreiem Benzin in absehbarer Zeit zur annähernden Preisgleichheit führen dürfte. Dazu wird auch beitragen, daß die gegenwärtigen Mehrkosten für Herstellung und Vertrieb des unverbleiten Kraftstoffes mit zunehmendem Absatz zurückgehen werden. Der Aufbau eines Netzes von Bleifreitankstellen ist bereits in vollem Gange.

Demgegenüber ist nicht zu erwarten, daß bei einer stärkeren Steuersatzspreizung unverbleites Benzin billiger als verbleites Benzin angeboten werden wird, weil das beträchtliche Nachfragepotential aus dem Kreis der Besitzer von bleifreiverträglichen Alt- und Neuwagen immer wieder auf einen Preisausgleich hinwirken würde. Durch eine Überförderung des unverbleiten Kraftstoffes würde jedoch dem Bund ein erhebliches Haushaltsrisiko aufgebürdet. Außerdem betrachtet die Mineralölwirtschaft, insbesondere der Mittelstand, eine Überförderung mit großer Sorge, weil sie zu Mißbrauchs-

möglichkeiten und Umgehungen und damit zu Wettbewerbsverzerrungen führt sowie die stetige Umstellung auf die unverbleiten Sorten stört.

Zu 11. (Verwirklichung der vorgeschlagenen Maßnahmen)

Die Bundesregierung wird sich bemühen, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen, soweit sie ihnen zustimmt, in den vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommen werden.

Zu 12. (Artikel 3 — Berlin-Klausel)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

