

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen  
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997)  
– Drucksache 13/4918 –**

**hier: Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung**

### Stellungnahme des Bundesrates

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:

„1 a. § 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;“

#### 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 (§ 3 b Satz 1 und nach Satz 1 KraftStG)**

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 3 b wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 wird 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 (§ 3 b Satz 2 KraftStG)**

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 3 b 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 (§ 3 b 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 1. 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 Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG)**

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe 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
	– in DM –	
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 § 3 b 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	27,00
bb) ab 1. Januar 2004 .....	13,20	30,20

	durch Fremd- zündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbst- zündungsmotoren angetrieben werden und
	- in DM -	
a1) als schadstoffarm anerkannt sind, der Richtlinie 780/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen		
aa) bis 31. Dezember 2003 .....	13,20	37,10
bb) ab 1. Januar 2004 .....	14,40	37,10
b) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40 c 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		
aa) bis 31. Dezember 2000 .....	13,20	37,10
bb) ab 1. Januar 2001 .....	21,60	45,50
c) nicht als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40 c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht gilt		
aa) bis 31. Dezember 2000 .....	21,60	45,50
bb) ab 1. Januar 2001 .....	30,00	53,90

### 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. Januar 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. Buchstabe 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. Buchstabe c).

#### 2. Sicherung des Steueraufkommens der Länder

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ist nicht aufkommensneutral ausgestaltet.

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 Bundesrates nach Aufkommensneutralität (Beschuß vom 24. November 1995, BR-Drucksache 652/95 [Beschuß]).

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 cm<sup>3</sup> im Jahre 1950 auf 13,20 DM/100 cm<sup>3</sup> 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 Dieselkraftstoff.

Demnach sank die Ländersteuer seit 1950 nominal um 27 v. H., während die Bundessteuer auf das 49fache (Benzin) bzw. auf das 6,2fache (Diesel) anstieg.

Es wird davon ausgegangen, daß eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer zum 1. Januar 2003, wie von der Bundesregierung in der Begründung zu ihrem Gesetzentwurf ausgeführt, nicht erfolgen wird. Somit ist die Aufkommensneutralität über einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren sicherzustellen. Für eine Absenkung des Steuersatzes für „Euro 2“-Fahrzeuge wird deshalb kein Raum gesehen.

**6. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a und c**  
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 7 KraftStG)  
**Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc1**  
**– 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 Buchstabe e wie folgt gefaßt:

„e) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstabe 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 Buchstabe 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 1. Januar 1986 (= 18,80 DM/100 cm<sup>3</sup>) oder nach dem 31. Dezember 1985 (= 21,60 DM/100 cm<sup>3</sup>) bzw. vor dem 1. Januar 1991 oder nach dem 31. Dezember 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 zwölf Jahre bzw. sieben Jahre nach dem Inkrafttreten der Vorschrif-

ten keine Rolle mehr. In nur wenigen Fällen wird bei den für den niedrigeren Steuersatz von 18,80 DM/100 cm<sup>3</sup> in Betracht kommenden Pkw heute noch unverändert 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 cm<sup>3</sup> 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 1. Januar 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 Buchstabe j KraftStDV handelt es sich um eine Folgeänderung zu der Änderung unter Buchstabe a Doppelbuchstabe bb.

Die Regelung in § 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe k KraftStDV ist durch Zeitablauf gegenstandslos und kann daher aufgehoben werden.

**7. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 10 KraftStG)**

Artikel 1 Nr. 6 wird wie folgt gefaßt:

„6. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort ‚Anhänger‘ die Wörter ‚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 Wörter ‚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. 1 b 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 tagweisen 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 Gesamteinnahmen 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. November 1995, BR-Drucksache 652/95 (Beschluß), eine ökologisch fortentwickelte Kraftfahrzeug-

steuer 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<sub>2</sub>) besteht kaum eine Relation. Der Ausstoß von Schadstoffemissionen (ausgenommen CO<sub>2</sub>) 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<sub>2</sub>-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. Dezember 1995 übermittelten Grünbuch: „Faire und effiziente Preise im Verkehr – Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union“ (vgl. BR-Drucksache 161/96)

als auch

- in der am 22. Dezember 1995 vorgelegten Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament: „Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs“ (vgl. BR-Drucksache 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.

- 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 hubaumstärkeren 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.

Der Bundesrat befürwortet daher die Beibehaltung einer stärker nach emissionsorientierten Kriterien umgestalteten Kraftfahrzeugsteuer über den 31. Dezember 2002 hinaus. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Voraussetzungen für eine entsprechende aufkommensneutral ausgestaltete Kraftfahrzeugbesteuerung zu schaffen.

## Gegenäußerung der Bundesregierung

### Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nr. 1 a [neu])

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

### Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nr. 2)

#### Buchstabe a

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

#### Buchstabe b

Die Bundesregierung lehnt den vorgeschlagenen neuen Satz 2 in § 3b KraftStG ab. Eine Übernahme der neuen Grenzwerte in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird erst nach dem Beschluß der entsprechenden EG-Richtlinie möglich sein (vgl. Begründung zu § 3b KraftStG).

### Zu Nummer 3 (Artikel 1 Nr. 2)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

### Zu Nummer 4 (Artikel 1 Nr. 2)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

### Zu Nummer 5 (Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a)

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagene Änderung der Steuersätze ab.

Bei der Absenkung der Steuersätze für Euro-2-Pkw entsprechend dem Entwurf der Bundesregierung handelt es sich nicht um eine steuerliche Förderung dieser Fahrzeuge, sondern um eine Besteuerung im Rahmen eines neuen emissionsbezogenen Steuertarifs. Im Rahmen dieses Tarifs ist die niedrigere Besteuerung gerechtfertigt, da die Fahrzeuge weniger Schadstoffe emittieren.

Der Entwurf der Bundesregierung ist bis zum Ende des Jahres 2000 aufkommensneutral gestaltet. Die Festlegung auf eine Anhebung der Steuersätze zur Sicherung des Steueraufkommens nach Ablauf dieses Zeitraums bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist verfrüht, da hierfür zunächst die Entwicklung des Fahrzeugbestandes hinsichtlich des Emissionsverhaltens und somit die davon abhängige Entwicklung des Steueraufkommens abgewartet werden muß. Nach Auffassung der Bundesregierung reicht es aus, rechtzeitig vor dem 31. Dezember 2000 zusammen mit den Ländern die erforderlichen Änderungen auf dann gesicherten Grundlagen zu beschließen.

### Zu Nummer 6 (Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a und c und Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc 1 – neu – und dd)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

### Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nr. 6)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

### Zu Nummer 8 (Artikel 1 Nr. 7)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

### Zu Nummer 9

Die Bundesregierung kann der Aufforderung, umgehend die Voraussetzungen zur emissionsbezogenen Besteuerung von Krafträdern zu schaffen, derzeit noch nicht entsprechen.

Sie ist jedoch bestrebt, die ökologischen Aspekte im bestehenden Besteuerungssystem zu verstärken.

### Zu Nummer 10

Die Bundesregierung wird den Vorschlag zur emissionsbezogenen Besteuerung leichter Nutzfahrzeuge prüfen und ggf. einen neuen Gesetzentwurf vorlegen.

### Zu Nummer 11

Die Bundesregierung hält die vorgesehene Klassifizierung der betroffenen Fahrzeuge, die sich an der derzeitigen Regelung orientiert, für rechtssicher und derzeit ausreichend.

### Zu Nummer 12

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab, wenn diese Überprüfung der Einnahmeentwicklung eine jährliche Neuberechnung zur Folge haben soll. Dies würde zu einer geringeren Spreizung der Steuersätze und somit zu einer geringeren Anreizwirkung führen. Sie hätte außerdem eine Verkomplizierung des Gesetzes und einen wesentlich höheren Verwaltungsaufwand (jährlich neue Kraftfahrzeugsteuer-Bescheide) zur Folge.

### Zu Nummer 13

Die Bundesregierung hält an ihrer Auffassung, die Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer umzulegen, fest. Sie geht davon aus, daß nach Inkrafttreten



neuer strenger EG-Grenzwerte die Kraftfahrzeugsteuer nicht mehr als umweltpolitisches Lenkungsinstrument erforderlich sein wird.

Die Bundesregierung wird sicherstellen, daß die Länder einen Ausgleich für die wegfallenden Kraftfahrzeugsteuereinnahmen erhalten, wobei die Mineralölsteuer nicht zu einer Gemeinschaftsteuer werden darf. Sie wird auch berücksichtigen, daß Ausgleichsmaßnahmen für bestimmte Fahrzeughalter erforder-

lich sind. Sie wird die erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig mit den Ländern abstimmen.

#### **Auswirkungen auf Preise und Kosten**

Die Maßnahmen, denen die Bundesregierung zustimmt, wirken sich nicht auf die Preise, insbesondere die Verbraucherpreise, aus. Kosten entstehen nicht.





