

## **Beschlußempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuß)**

- 1. zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 13/4918, 13/5360 und 13/5550 Nr. 1.16 –**

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

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Rainer Steenblock,  
Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Gila Altmann (Aurich),  
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 13/2420 –**

### **Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer**

#### **A. Problem**

Vom Straßenverkehr gehen in erheblichem Umfang schädliche Umwelteinflüsse aus, zu deren Minderung entsprechende steuerliche Anreize geschaffen bzw. verstärkt werden sollen.

Hierfür werden mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung und dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterschiedliche Konzepte vorgelegt.

#### **B. Lösung**

1. Grundsätzliche Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung, der insbesondere folgendes vorsieht:
  - Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für nach dem neuesten technischen Stand emissionsarme und verbrauchsgünstige Personenkraftwagen

- Unveränderte Steuerbelastung für die übrigen schadstoffarmen Personenkraftwagen, die bei Ozonalarm fahren dürfen
- Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen mit höherem Schadstoffausstoß.

Abweichend bzw. ergänzend zum Regierungsentwurf schlägt der Ausschuß insbesondere folgendes vor:

- Festlegung der Grenzwerte für Emissionen von Kraftfahrzeugen entsprechend dem Vorschlag der Europäischen Kommission für die Folgerichtlinie zur sog. „Euro-2-Norm“
- Einführung einer abgestuften Steuerersparnis für das „Fünf-Liter-Auto“
- Vereinheitlichung der Steuersätze für nicht schadstoffarme Pkw
- Inkrafttreten der emissionsbezogenen Elemente des Gesetzes zum 1. April 1997
- Befristung der Geltung des Gesetzes und der Durchführungsverordnung bis zum 31. Dezember 2002.

**Die Annahme des Gesetzentwurfs erfolgte mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS.**

2. Ablehnung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Die Ablehnung erfolgte mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS gegen die Stimmen der Antragsteller.**

### C. Alternativen

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/2420 –, die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen auf die Mineralölsteuer umzulegen, fand im Ausschuß keine Mehrheit.

### D. Kosten

Auf die Haushalte der Länder ergeben sich aufgrund des Gesetzentwurfs der Bundesregierung in den Rechnungsjahren 1997 bis 2000 folgende finanzielle Auswirkungen:

Jahr	1997	1998	1999	2000
Mio. DM	2 070	590	-910	-2 100

Mit den durch den Finanzausschuß vorgeschlagenen Änderungen ergeben sich folgende finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder:

Jahr	1997	1998	1999	2 000
Mio. DM	1 290	390	-1 080	-1 840

**Beschlußempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen – Drucksache 13/4918 – in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen,
2. den Antrag „Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer“ – Drucksache 13/2420 – abzulehnen.

Bonn, den 13. November 1996

**Der Finanzausschuß**

**Carl-Ludwig Thiele**  
Vorsitzender

**Detlev von Larcher**  
Berichterstatter

**Christine Scheel**  
Berichterstatterin

**Wolfgang Schulhoff**  
Berichterstatter

## Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen  
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997)  
– Drucksachen 13/4918, 13/5360 –  
mit den Beschlüssen des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

### Entwurf

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

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

#### Artikel 1

##### Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1250), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Bei Personenkraftwagen sind für die Beurteilung der Schadstoffemissionen und der Kohlendioxidemissionen, für die Beurteilung als schadstoffarm und für die Beurteilung anderer Besteuerungsgrundlagen technischer Art die Feststellungen der Zulassungsbehörden verbindlich, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.“

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

„ § 3 b

**Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen**

Das Halten von Personenkraftwagen, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit, wenn

### Beschlüsse des 7. Ausschusses

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

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

#### Artikel 1

##### Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1250), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

1a. § 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;“

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

„ § 3 b

**Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen**

(1) Das Halten von Personenkraftwagen, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit, wenn

## Entwurf

sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

	Fremdzündungsmotor	Selbstzündungsmotor
	g/km	
Kohlenstoffmonoxidmasse .....	1,5	0,5
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide .....	0,2	0,5
Partikelmasse .....		0,04

Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a den Betrag von 1 000 DM erreicht hat. Die Sätze 1 und 2 gelten auch für 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 90 g/km nicht übersteigen."

## Beschlüsse des 7. Ausschusses

sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und **zunächst** über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

1.

	Fremdzündungsmotor	Selbstzündungsmotor
	g/km	
Kohlenstoffmonoxidmasse .....	1,5	0,6
Kohlenwasserstoffmasse .....	0,17	
Stickoxidmasse .....	0,14	0,5
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide .....		0,56
Partikelmasse .....		0,05

2.

	Fremdzündungsmotor	Selbstzündungsmotor
	g/km	
Kohlenstoffmonoxidmasse .....	0,7	0,47
Kohlenwasserstoffmasse .....	0,08	
Stickoxidmasse .....	0,07	0,25
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide .....		0,3
Partikelmasse .....		0,025

Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a **in den Fällen der Nummer 1 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 250 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 500 DM und in den Fällen der Nummer 2 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 600 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 1 200 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.**

## Entwurf

## Beschlüsse des 7. Ausschusses

**(2) Das Halten von Personenkraftwagen**, deren Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), nach Feststellung der Zulassungsbehörde

a) unabhängig vom Tag der erstmaligen Zulassung zum Verkehr 90 g/km

b) bei erstmaliger Zulassung zum Verkehr vor dem 1. Januar 2000 120 g/km

nicht übersteigen, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit. Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a in den Fällen des Buchstaben a den Betrag von 1000 DM und in den Fällen des Buchstaben b den Betrag von 500 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.

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

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

4. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Der Nummer 1 werden folgende Wörter angefügt:

„bei Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren zusätzlich nach Schadstoffemissionen und Kohlendioxidemissionen;“.

b) Nummer 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliege- last und bei Starrdeichselanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern.“

3. unverändert

4. unverändert

## Entwurf

## 5. § 9 wird wie folgt geändert:

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

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

	durch Fremdzündungs- motoren angetrieben werden und	durch Selbstzündungs- motoren angetrieben werden und
	DM	
a) als schadstoffarm anerkannt sind, der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der 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 mindestens die in der Richtlinie 94/12/EG genannten Schadstoffgrenzwerte einhalten oder wenn die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen .....	10,00	27,00
b) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c 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 .....	13,20	37,10
c) nicht als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht gilt .....	21,60	45,50
d) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt oder als bedingt schadstoffarm Stufe A 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 § 40a in Verbindung mit § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt .....	33,20	57,10
e) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben a bis d erfüllen, aa) bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 1986 ..	38,80	62,70
bb) bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1985 .....	41,60	65,50;“.



## Beschlüsse des 7. Ausschusses

5. § 9 wird wie folgt geändert:

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

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

	durch Fremdzündungs- motoren angetrieben werden und	durch Selbstzündungs- motoren angetrieben werden und
	DM	
a) unverändert		
b) unverändert		
c) unverändert		
d) unverändert		
e) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben a bis d erfüllen,	41,60	65,50;“.

## Entwurf

b) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Für Kennzeichen im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 beträgt die Jahressteuer,

1. wenn sie nur für Krafträder gelten, 90 DM,
2. im übrigen 375 DM.“

c) Absatz 7 wird wie folgt gefaßt:

„(7) Für Personenkraftwagen, die nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a bis d erfüllen und am 31. Dezember 1992 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet zugelassen waren, ist, solange sie ausschließlich in diesem Gebiet zugelassen sind, Absatz 1 mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle des Datums 1. Januar 1986 das Datum 1. Januar 1991 und an die Stelle des Datums 31. Dezember 1985 das Datum 31. Dezember 1990 tritt.“

6. § 10 Abs. 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliege- last und bei Starrdeichselanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern.“

7. § 11 Abs. 4 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach den Wörtern „Die Steuer ist“ werden die Wörter „abweichend von den Absätzen 1 und 2“ und nach dem Wort „Zeitraum“ die Wörter „im voraus“ eingefügt.

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

c) Am Ende der Nummer 2 werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. wenn ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung zugeteilt wird.“

8. § 12 wird wie folgt geändert:

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

„Wird ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung zugeteilt, so wird die Steuer ab dem Zeit-

## Beschlüsse des 7. Ausschusses

b) unverändert

(c) Absatz 7 wird **gestrichen**.

6. unverändert

7. § 11 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

a) **Satz 1 wird wie folgt geändert:**

aa) Nach den Wörtern „Die Steuer ist“ werden die Wörter „abweichend von den Absätzen 1 und 2“ und nach dem Wort „Zeitraum“ die Wörter „im voraus“ eingefügt.

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

cc) Am Ende der Nummer 2 werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. wenn ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b 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.“

8. unverändert

## Entwurf

## Beschlüsse des 7. Ausschusses

punkt der erstmaligen Gültigkeit des Kennzeichens für die Dauer der Gültigkeit unbefristet festgesetzt."

- b) In Absatz 2 wird am Ende der Nummer 4 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

„5. wenn die Dauer der Gültigkeit eines Saisonkennzeichens nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geändert wird.“

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 9. Die §§ 12 a und 12 b werden gestrichen.   | 9. unverändert  |
| 10. In § 18 Abs. 1 Satz 2 wird das Wort „wird“ durch die Wörter „und ein zu erstattender Steuerbetrag bis zu 20 Deutsche Mark werden“ ersetzt. | 10. unverändert |

**Artikel 2****Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930), wird wie folgt geändert:

Im Anhang werden

1. in Nummer 1 die Wörter „zunächst bis 1. Juli 1998“ gestrichen,
2. in Nummer 2.2 nach den Wörtern „mehr als 2 800 kg, die“ die Wörter „vor dem 26. Juli 1995 zum Verkehr zugelassen wurden und die mindestens seit diesem Zeitpunkt“ eingefügt,
3. in Nummer 2.2.4 nach den Wörtern „in Anspruch nehmen“ die Wörter „und bei ihrer erstmaligen Zulassung zum Verkehr nicht nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet waren“ eingefügt,
4. in Nummer 2.3 Satz 1 nach den Wörtern „und Wohnmobile, die“ die Wörter „vor dem 26. Juli 1995 zum Verkehr zugelassen wurden und die mindestens seit diesem Zeitpunkt“ eingefügt,
5. nach Nummer 2.3 die folgenden Nummern eingefügt:
  - „2.4 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit einem Hubraum von weniger als 1 400 Kubikzentimetern, die vor dem 26. Juli 1995 erstmals zum Verkehr zugelassen und nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet waren und die als bedingt schadstoffarm nach § 47 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannt worden sind,
  - 2.5 Kraftfahrzeuge, die nachträglich *durch Einbau eines* Abgasreinigungssystems, *das*

**Artikel 2****Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930), wird wie folgt geändert:

Im Anhang werden

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert
4. unverändert
5. nach Nummer 2.3 die folgenden Nummern eingefügt:
  - „2.4 unverändert
  - 2.5 Kraftfahrzeuge, die nachträglich **mit einem** Abgasreinigungssystem **versehen worden sind und**

## Entwurf

2.5.1 mit einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder

2.5.2 im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

genehmigt ist und deren Auspuffemissionen die Anforderungen der unter Nummer 1.1 genannten Richtlinie oder der in Nummer 2.2.1 genannten Anlage einhalten."

## Artikel 3

**Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung**

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1144), geändert durch Artikel 12 Abs. 45 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
  - aa) Buchstabe g wird wie folgt gefaßt:
    - „g) wenn ein zum Verkehr zugelassener Personenkraftwagen nachträglich als schadstoffarm anerkannt wird, den Tag der Anerkennung als schadstoffarm;“
  - bb) Buchstabe h wird wie folgt gefaßt:
    - „h) wenn bei einem zum Verkehr zugelassenen schadstoffarmen Personenkraftwagen der Vermerk „schadstoffarm“ im Fahrzeugschein gelöscht wird, den Tag der Löschung im Fahrzeugschein;“
  - cc) In Buchstabe i werden die Wörter „die Stufe des Förderungsbetrags im Falle der Nachrüstung sowie“ gestrichen.
  - dd) Am Ende des Buchstabens k werden der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender neuer Buchstabe l angefügt:
    - „l) ob bei Personenkraftwagen die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen.“

b) Nummer 4 wird gestrichen.

2. In § 7 Abs. 1 Satz 5 werden die Wörter „oder bedingt schadstoffarm Stufe A, B oder C“ gestrichen.

## Beschlüsse des 7. Ausschusses

2.5.1 die Anforderungen der Zweifundfünfzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. August 1996 (BGBl. I S. 1319) einhalten oder

2.5.2 die Bestimmungen der Übergangsvorschrift in § 72 zu § 47 Abs. 3 (schadstoffarme Fahrzeuge) der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfüllen.“

## Artikel 3

**Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung**

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1144), geändert durch Artikel 12 Abs. 45 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
  - aa) unverändert
  - bb) unverändert
  - cc) unverändert
  - dd) Die Buchstaben j und k werden gestrichen.
  - ee) Am Ende wird folgender Buchstabe l angefügt:
    - „l) ob bei Personenkraftwagen die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km oder 120 g/km nicht übersteigen.“

b) unverändert

2. unverändert

## Entwurf

## Beschlüsse des 7. Ausschusses

**Artikel 4****Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Die auf Artikel 3 beruhenden Teile der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung können auf Grund der Ermächtigungen in § 15 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden.

**Artikel 5****Inkrafttreten**

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

(2) Artikel 1 Nr. 1, 2 und 4 Buchstabe a, Nr. 5 Buchstabe a und c, Nr. 8 sowie Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe *dd* treten am 1. Januar 1997 in Kraft.

**Artikel 4**

unverändert

**Artikel 5****Inkrafttreten**

(1) unverändert

(2) Artikel 1 Nr. 1, 2 und 4 Buchstabe a, Nr. 5 Buchstabe a und c sowie Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe *ee* treten am 1. Januar 1997 in Kraft.

**Artikel 6****Außerkräftreten**

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

## Bericht der Abgeordneten Detlev von Larcher, Christine Scheel und Wolfgang Schulhoff

### I. Allgemeines

#### 1. Verfahrensablauf

##### a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Der von der Bundesregierung eingebrachte Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen – Drucksache 13/4918 – wurde dem Finanzausschuß in der 113. Sitzung des Deutschen Bundestages am 20. Juni 1996 zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuß für Wirtschaft, dem Ausschuß für Verkehr und dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen. Der Ausschuß für Wirtschaft hat am 26. Juni 1996 zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen. Der Ausschuß für Verkehr hat am 10. September und am 16. Oktober 1996 zu der Vorlage Stellung genommen, der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit am 16. Oktober 1996. Alle mitberatenden Ausschüsse haben außerdem am 13. November 1996 erneut zu dem Gesetzentwurf votiert. Der Finanzausschuß hat sich mit dem Gesetzentwurf am 22. Mai, am 19. Juni, am 25. September, am 9. Oktober, am 11. Oktober, am 16. Oktober, am 6. November und am 13. November 1996 beschäftigt. Am 12. Juni 1996 wurde im Finanzausschuß ein öffentliches Expertengespräch zu der Gesetzesvorlage durchgeführt. Der Bundesrat hat in seiner 699. Sitzung am 5. Juli 1996 zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen.

##### b) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer“ – Drucksache 13/2420 – ist dem Finanzausschuß in der 73. Sitzung des Deutschen Bundestages am 24. November 1995 zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung, dem Ausschuß für Verkehr und dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen worden. Der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat am 17. Januar 1996 zu der Vorlage Stellung genommen. Der Ausschuß für Verkehr hat sich am 17. April 1996 mit dem Antrag befaßt. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Vorlage am 16. Oktober 1996 beraten. Der Finanzausschuß hat sich mit dem Antrag am 19. Juni, am 25. September, am 9. Oktober, am 16. Oktober, am 6. November und am 13. November 1996 beschäftigt.

#### 2. Inhalt der Vorlagen

##### a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

###### Darstellung

In dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf – Drucksache 13/4918 – wird das Ziel

verfolgt, bei der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer die emissionsbezogenen Elemente des jeweiligen Pkw stärker zu berücksichtigen. Insbesondere werden folgende Neuregelungen vorgeschlagen:

- Es soll eine befristete Steuerbefreiung für Pkw eingeführt werden, die bei erstmaliger Zulassung vor dem Inkrafttreten der sog. „Euro-3-Grenzwerte“ die Grenzwerte einhalten, die die Bundesrepublik Deutschland für die entsprechende Richtlinie vorgeschlagen hat, und für Pkw mit besonders niedrigem Kraftstoffverbrauch (Durchschnittsverbrauch von 3,88 l Ottokraftstoff und 3,42 l Dieselloskraftstoff je 100 km). Die Steuerbefreiung soll auf 1 000 DM begrenzt werden. Sollten die Grenzwerte der EG-Richtlinie von den hier genannten Werten abweichen, soll eine Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, ggf. auch hinsichtlich des Wertes der befristeten Steuerbefreiung, erfolgen.
- Die Steuersätze sollen für diejenigen Pkw gesenkt werden, die als schadstoffarm anerkannt sind und mindestens die für Erstzulassungen ab 1. Januar 1997 obligatorischen „Euro-2-Grenzwerte“ einhalten. Die gleichen Steuersätze sollen für besonders verbrauchsarme Pkw gelten.
- Für Pkw, die die Grenzwerte, die die Bundesrepublik Deutschland für die sog. „Euro-3-Richtlinie“ vorgeschlagen hat, einhalten oder besonders verbrauchsarm sind, sollen die abgesenkten Steuersätze erst nach Ablauf einer etwaigen befristeten Steuerbefreiung gelten. Die Steuerbefreiung soll auf 1 000 DM begrenzt werden.
- Für Diesel-Pkw, die mindestens die „Euro-2-Grenzwerte“ einhalten, soll außerdem der Mineralölsteuerausgleich abgesenkt werden.
- Der niedrigere Steuersatz ist auch dann anzuwenden, wenn ein Pkw durch Nachrüstung mit der erforderlichen Technik zur Schadstoffreduzierung die Voraussetzungen hierfür erfüllt.

Im übrigen enthält der Gesetzentwurf redaktionelle Überarbeitungen sowie Angleichungen an das Verkehrsrecht. Außerdem sollen im Bundes-Immissionschutzgesetz einige ergänzende Klarstellungen über die bei Ozonwetterlagen fahrberechtigten Fahrzeuge eingefügt werden.

##### Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf

Der Bundesrat hat zu dem Gesetzentwurf insbesondere folgende Forderungen erhoben:

- Einschränkung der Befreiung von der Steuerpflicht auf diejenigen Fahrzeuge, die weder betriebs-erlaubnispflichtig noch kennzeichnungspflichtig sind

- Übernahme der geplanten „Euro-3-Grenzwerte“ in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bereits zum jetzigen Zeitpunkt
- Einführung einer abgestuften Steuerersparnis für das „5-Liter-Auto“
- Stärkere Ausgestaltung der Besteuerung nach emissionsbezogenen Merkmalen, d. h. steuerliche Begünstigung nur der jeweils besten am Markt verfügbaren Technologie
- Keine Absenkung des Steuersatzes für Pkw, die die „Euro-2-Grenzwerte“ einhalten
- Vereinheitlichung der Steuersätze für nicht schadstoffgeminderte Pkw.

Darüber hinaus hat der Bundesrat insbesondere die folgenden Prüfbitten geäußert:

- Einführung von emissionsbezogenen Besteuerungsmerkmalen auch für Kraffräder
- Einführung einer emissionsorientierten Besteuerung von kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
- Jährliche Überprüfung der Einnahmeentwicklung und ggf. Erhöhung der Steuersätze
- Weiterentwicklung einer ökologischen Kraftfahrzeugsteuer statt Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer.

#### b) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

In dem von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachten Antrag – Drucksache 13/2420 – wird die Bundesregierung zur Vorlage eines Gesetzentwurfs aufgefordert, der insbesondere folgendes realisieren soll:

- Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw auf die Mineralölsteuer
- Verursachergerechte Anlastung der Kosten des ruhenden Verkehrs durch Parkraumbewirtschaftung
- Kompensation der Bundesländer für den Wegfall aus dem Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer
- Voller Ausgleich für den Wegfall der Begünstigung für Schwerbehinderte.

### 3. Öffentliches Expertengespräch

Der Finanzausschuß hat am 12. Juni 1996 ein öffentliches Expertengespräch zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung durchgeführt. Folgende Sachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit, zu den genannten Vorlagen Stellung zu nehmen:

Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC  
 Verband der Automobilindustrie  
 Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe  
 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland  
 Deutsche Steuer-Gewerkschaft  
 Bund der Steuerzahler  
 Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung  
 Umweltbundesamt  
 Kraftfahrt-Bundesamt

Das Ergebnis des Expertengesprächs ist in die Ausschußberatungen eingeflossen. Das Protokoll des Expertengesprächs einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen sind der Öffentlichkeit zugänglich.

### 4. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

#### a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

##### Ausschuß für Wirtschaft

Der Ausschuß für Wirtschaft hat am 26. Juni 1996 mehrheitlich empfohlen, den Gesetzentwurf anzunehmen. Der Beschluß wurde mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der SPD sowie der Gruppe der PDS gefaßt.

Am 13. November 1996 hat der Ausschuß für Wirtschaft den Gesetzentwurf erneut beraten und empfohlen, den Gesetzentwurf mit den beiden Formulierungshilfen des Bundesministeriums der Finanzen vom 7. und 8. November 1996 anzunehmen. Der Beschluß wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS gefaßt.

##### Ausschuß für Verkehr

Der Ausschuß für Verkehr hat am 10. September 1996 folgende Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf abgegeben, die mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS beschlossen worden ist:

- „Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages empfiehlt dem federführenden Ausschuß, im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens

1. die Prüfungszusage der Bundesregierung hinsichtlich der Einführung einer Steuerbefreiung von 5-Liter-Autos zu unterstützen.
2. Die Prüfungszusage der Bundesregierung hinsichtlich der emissionsbezogenen Besteuerung sowohl von Kraftfahrzeugen zwischen 2,8 t und 3,5 t (kleine Nutzfahrzeuge) als auch von Kraftködern zu unterstützen. Die emissionsbezogene Besteuerung dieser Fahrzeuggruppen ist allerdings – mit dem Ziel, zu einer EU-weiten Regelung zu gelangen – in einem getrennten Gesetzgebungsverfahren zu regeln.

- Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages empfiehlt dem federführenden Ausschuß, dem Begehren des Bundesrates, die volle Kfz-Steuer für Lkw-Anhänger zu erheben, die im Ausland hinter einer ausländischen Zugmaschine zum Einsatz kommen, nicht zu entsprechen.

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages ist nach wie vor der Meinung, daß die Besteuerung von Lkw-Anhängern von der Gesetzes-systematik her nicht in ein Gesetz zur emissionsbezogenen Besteuerung von Pkw gehört.“

Der Ausschuß für Verkehr hat sich am 13. November 1996 erneut mit der Vorlage befaßt und empfohlen, den Gesetzentwurf mit den beiden Formulierungshilfen des Bundesministeriums der Finanzen vom 7. und 8. November 1996 anzunehmen. Der Beschluß wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS gefaßt.

Die in den Mitberatungsvoten des Ausschusses für Wirtschaft und des Ausschusses für Verkehr genannten Formulierungshilfen des Bundesministeriums der Finanzen lauten wie folgt:

Formulierungshilfe BMF

Stand: 7. November 1996

**Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997**

Stichwort: Berücksichtigung von EG-Einwendungen, redaktionelle Klarstellung, vorübergehende Stilllegung, Steuerbefreiung für „5-Liter-Autos“

1. Änderung

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

2. § 3 b wird wie folgt gefaßt:

„(1) Das Halten von Personenkraftwagen, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und zunächst über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

1.

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

2.

	Fremd-zündungs-motor	Selbst-zündungs-motor
	g/km	
Kohlenstoff-monoxidmasse . . . . .	0,7	0,47
Kohlenwasserstoffmasse	0,08	
Stickoxidmasse . . . . .	0,07	0,25
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide . . . . .		0,3
Partikelmasse . . . . .		0,025

Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a in den Fällen der Nummer 1 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 250 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 500 DM und in den Fällen der Nummer 2 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 600 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 1 200 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.

(2) Das Halten von Personenkraftwagen, deren Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), nach Feststellung der Zulassungsbehörde

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

nicht übersteigen, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit. Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a in den Fällen des Buchstaben a den Betrag von 1 000 DM und in den Fällen des Buchstaben b den Betrag von 500 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.

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



**2. Begründung**

Da die Euro-3-Grenzwerte noch nicht beschlossen sind, erhalten Pkw eine befristete Steuerbefreiung, welche Grenzwerte einhalten, die den Grenzwerten entsprechen, die im Vorschlag der Europäischen Kommission für die Folgerichtlinie zur Richtlinie 94/12/EG (Euro-2-Norm) festgelegt sind. Die Schadstoffemissionen sind nach dem in der Richtlinie 94/12/EG festgeschriebenen Prüfverfahren zu ermitteln. Dadurch wird den Einwendungen der Europäischen Kommission gegen die Festlegung der bisher vorgesehenen Grenzwerte Rechnung getragen. Sollten die beschlossenen endgültigen Grenzwerte von den hier genannten Werten abweichen, wird die Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften unverzüglich eine Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, ggf. auch hinsichtlich des Wertes der befristeten Steuerbefreiung, vorschlagen.

Die vorgesehene Ergänzung durch das Wort „zunächst“ dient der Klarstellung, daß eine künftige Änderung der in § 3b genannten Werte für den Fall nicht ausgeschlossen ist, daß die beschlossenen endgültigen Grenzwerte im Ergebnis von den genannten Werten abweichen.

Durch die Änderung hinsichtlich der vorübergehenden Stilllegungen soll klargestellt werden, daß – wie bisher bei befristeten Steuerbefreiungen – vorübergehende Stilllegungen die Dauer der Steuerbefreiung nicht verlängern.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene ausschließliche Begünstigung des „3-Liter-Autos“ führt dazu, daß die Entwicklung verbrauchsgünstiger Personenkraftwagen nur in einem schmalen Marktsegment gefördert wird. Um die Entwicklung verbrauchärmerer Fahrzeuge auf breiterer Front zu fördern, wird auch eine abgestufte Steuerersparnis für das „5-Liter-Auto“ vorgesehen.

Durch die Regelung in Absatz 3 wird gewährleistet, daß nicht mehrere Steuerbefreiungen nebeneinander gewährt werden. Der Steuerpflichtige kann jedoch die für ihn günstigste Steuerbefreiung beanspruchen.

**3. Finanzielle Auswirkungen**

Die vorgeschlagenen Änderungen führen zu folgenden finanziellen Auswirkungen gegenüber dem Gesetzentwurf der Bundesregierung in Mio. DM:

	1997	1998	1999	2000
EG-Kompromiß . . . . .	- 30	- 50	- 10	340
5-Liter-Auto . . . . .	-100	-150	-160	- 80
Gesamt . . . . .	-130	-200	-170	260

Formulierungshilfe BMF

Stand: 8. November 1996

**Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997**

Stichwort: Außerkräfttreten

**1. Änderung**

Nach Artikel 5 wird folgender neuer Artikel 6 angefügt:

„Artikel 6  
Außerkräfttreten

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

**2. Begründung**

Durch die Ergänzung soll eine der Voraussetzungen für die mit Wirkung ab dem 1. Januar 2003 vorgesehene – aufkommensneutrale – Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer geschaffen werden.

**3. Finanzielle Auswirkungen**

Die vorgeschlagene Änderung hat keine finanziellen Auswirkungen.

**Umweltausschuß**

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 16. Oktober 1996 unter dem Vorbehalt, daß die EU-Kommission der Formulierungshilfe des Bundesministeriums der Finanzen zustimmt, wie folgt votiert:

- Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS unter Berücksichtigung der Formulierungshilfe des Bundesministeriums der Finanzen vom 15. Oktober 1996
- Ablehnung des Änderungsantrages der Fraktion der SPD (Anlage 1) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS
- Ablehnung des Entschließungsantrages der Fraktion der SPD (Anlage 2) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS

Die erwähnte Formulierungshilfe des Bundesministeriums der Finanzen vom 15. Oktober 1996 lautet wie folgt:

Formulierungshilfe BMF

Stand: 15. Oktober 1996

**Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997**

Stichwort: Berücksichtigung von EG-Einwendungen, redaktionelle Klarstellung, vorübergehende Stilllegung, Steuerbefreiung für „5-Liter-Autos“

1. Änderung

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

2. § 3 b wird wie folgt gefaßt:

„(1) Das Halten von Personenkraftwagen, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und zunächst über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

1.

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

2.

	Fremd-zündungs-motor	Selbst-zündungs-motor
	g/km	
Kohlenstoff-monoxidmasse .....	0,7	0,47
Kohlenwasserstoffmasse	0,08	
Stickoxidmasse .....	0,07	0,25
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide .....		0,3
Partikelmasse .....		0,025

Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a in den Fällen der Nummer 1 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 250 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 500 DM und in den Fällen der Nummer 2 bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 600 DM und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 1 200 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.

(2) Das Halten von Personenkraftwagen, deren Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), nach Feststellung der Zulassungsbehörde

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

nicht übersteigen, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit. Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a in den Fällen des Buchstaben a den Betrag von 1 000 DM und in den Fällen des Buchstaben b den Betrag von 500 DM erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.

2. Begründung

Da die Euro-3-Grenzwerte noch nicht beschlossen sind, erhalten Pkw eine befristete Steuerbefreiung, welche Grenzwerte einhalten, die den Grenzwerten entsprechen, die im Vorschlag der Europäischen Kommission für die Folgerichtlinie zur Richtlinie 94/12/EG (Euro-2-Norm) festgelegt sind. Die Schadstoffemissionen sind nach dem in der Richtlinie 94/12/EG festgeschriebenen Prüfverfahren zu ermitteln. Dadurch wird den Einwendungen der Europäischen Kommission gegen die Festlegung der bisher vorgesehenen Grenzwerte Rechnung getragen. Sollten die tatsächlichen Grenzwerte von den hier genannten Werten abweichen, wird die Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften unverzüglich eine Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, ggf. auch hinsichtlich des Wertes der befristeten Steuerbefreiung, vorschlagen.

Die vorgesehene Ergänzung durch das Wort „zunächst“ dient der Klarstellung, daß eine künftige Änderung der in § 3 b genannten Werte für den Fall nicht ausgeschlossen ist, daß die beschlossenen endgültigen Grenzwerte im Ergebnis von den genannten Vmhundertsätzen abweichen.

Durch die Änderung hinsichtlich der vorübergehenden Stilllegungen soll klargestellt werden, daß – wie bisher bei befristeten Steuerbefreiungen – vorübergehende Stilllegungen die Dauer der Steuerbefreiung nicht verlängern.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene ausschließliche Begünstigung des „3-Liter-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, wird auch eine abgestufte Steuerersparnis für das „5-Liter-Auto“ vorgesehen.

**3. Finanzielle Auswirkungen**

Die vorgeschlagenen Änderungen führen zu folgenden finanziellen Auswirkungen gegenüber dem Gesetzentwurf der Bundesregierung in Mio. DM:

	1997	1998	1999	2000
EG-Kompromiß ..	- 30	- 50	- 10	340
5-Liter-Auto .....	-100	-150	-160	- 80
Gesamt .....	-130	-200	-170	260

Der erwähnte Änderungsantrag der Fraktion der SPD (S. 17) lautet wie folgt:

**Anlage 1**

Stand: 9. September 1996

**Änderungsantrag  
der Fraktion der SPD**

Der Ausschuß möge beschließen:

**Zu Artikel 1 Nr. 5 a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG)**

	durch Fremd- zündungs- motoren angetrie- ben werden und	durch Selbst- zündungs- motoren angetrie- ben werden und
	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		

	durch Fremd- zündungs- motoren angetrie- ben werden und	durch Selbst- zündungs- motoren angetrie- ben werden und
	DM	
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. 38), 80 g/km nicht übersteigen		
aa) bis 31. Dezember 2003	10,00	27,00
bb) ab 1. Januar 2004	13,20	30,20
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 die 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**

Da die Euro-2-Norm ab 1. Januar 1997 obligatorisch von allen neuzugelassenen Pkw einzuhalten ist, wird für eine steuerliche Begünstigung dieser Pkw-Gruppe keine Notwendigkeit gesehen.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, daß die Kfz-Steuer so ausgestaltet und zeitlich gestaffelt wird, 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 des bisherigen günstigen Steuersatzes 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).

Der Änderungsvorschlag sichert auch langfristig die Einnahmen der Länder. Der Gesetzentwurf in seiner vorliegenden Fassung würde dagegen zu Einnahmeausfällen führen, die in dieser Größenordnung nicht hinnehmbar sind.

Der erwähnte Entschließungsantrag der Fraktion der SPD (S. 17) zur Ausschlußberatung lautet wie folgt:

## Anlage 2

### Entschließungsantrag der Fraktion der SPD

Der Bundestag wolle beschließen:

#### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Kraftfahrzeugsteuer ist geeignet, die Anschaffung schadstoffreduzierter Fahrzeuge zu fördern. Sie muß deshalb so ausgestaltet werden, daß möglichst nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf umweltpolitisch, verkehrspolitisch und finanzpolitisch unzureichend. Die Chance zu einer umfassenden umweltorientierten Lenkung wird vertan; ein Einstieg in die ökologische Steuerreform wird nicht bewirkt.

- Ein wesentlicher Mangel des Gesetzentwurfs der Bundesregierung ist das Fehlen dynamischer Lenkungs-elemente zur generellen Minderung des Kraftstoffverbrauchs. Die im Gesetzentwurf enthaltenen Anreize zur gezielten Kraftstoff- bzw. CO<sub>2</sub>-Reduktion reichen bei weitem nicht aus.
- Die Zeiträume, für die die Einführung einer schadstoffmindernden Technologie steuerlich begünstigt wird, sind zu lang. Nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung sollen Fahrzeuge der Euro-1-Klasse auch dann noch steuerlich bevorzugt behandelt werden, wenn längst die wesentlich bessere Euro-3-Norm in Kraft sein wird. Eine Weitergewährung des günstigen Steuertarifs für Euro-1-Fahrzeuge über das Jahr 2000 hinaus ist deshalb umwelt-, verkehrs- und finanzpolitisch nicht vertretbar.
- Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Steuersenkung für Personenkraftwagen, die die Euro-2-Norm erfüllen, wird abgelehnt. Es besteht kein Anlaß, die Einführung

einer neuen Schadstoffminderungs-Technologie steuerlich zu begünstigen, wenn diese bereits ab dem 1. Januar 1997 obligatorisch einzuhalten ist. Eine solche Steuersenkung hätte lediglich erhebliche Mitnahmeeffekte zur Folge.

- Notwendig ist, auch die Besteuerung von Kraft-rädern emissionsbezogen zu regeln. Auf diesem Fahrzeugsektor kann ein aufkommensneutral ausgestaltetes Besteuerungskonzept, das für schadstoffarme Fahrzeuge eine ermäßigte Besteuerung vorsieht, zu einer wirksamen Verminderung der Umweltbelastung beitragen.
- Aus ökologischen und steuersystematischen Gründen ist es 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 Fahrzeugen ist nicht gerechtfertigt und führt zu unververtretbaren Verzerrungen.

#### II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

- weitere Maßnahmen zur raschen Absenkung des Kraftstoffverbrauchs in die Wege zu leiten;
- die Kraftfahrzeugsteuer so auszugestalten und zeitlich zu staffeln, daß nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird;
- von der vorgesehenen Steuersenkung für Personenkraftwagen, die die Euro-2-Norm erfüllen, Abstand zu nehmen;
- umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von Kraft-rädern zu schaffen;
- umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht zu schaffen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 13. November 1996 seine frühere Stellungnahme bestätigt.

#### b) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat am 17. Januar 1996 seine Beratungen auf Punkt 5 des Antrages beschränkt und mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS beschlossen, dem federführenden Ausschuß seine erheblichen grundsätzlichen Bedenken wegen dieses Punktes (Auswirkungen auf die Begünstigung für Schwerbehinderte) mitzuteilen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag am 17. April 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Gruppe der PDS abgelehnt.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 16. Oktober 1996 den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD

und F.D.P. sowie der Gruppe der PDS gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

## 5. Ausschußempfehlung

### a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Der Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen in der vom Finanzausschuß veränderten Fassung ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS angenommen worden.

Zu den Ausschußberatungen ist insbesondere folgendes zu bemerken:

- Kurz vor dem ursprünglich geplanten Abschluß der Beratungen im Finanzausschuß am 25. September 1996 traf bei der Bundesregierung eine schriftliche Stellungnahme der Europäischen Kommission ein. Die Kommission vertrat in dieser Stellungnahme die Auffassung, die zum damaligen Zeitpunkt geplante Fassung von § 3 b des Entwurfs verstoße gegen Artikel 3 und 4 der Richtlinie 94/12/EG zur Begrenzung der Schadstoffemissionen. Weiterhin führte die Kommission aus, Steueranreize, die für Personenkraftwagen gewährt würden, die strengere als die in der bislang ausschließlich geltenden Richtlinie 94/12/EG festgelegten Grenzwerte („Euro-2-Norm“) einhalten, seien nicht zulässig. Seitens der Kommission werde aus diesem Grunde erwogen, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland einzuleiten.

In darauf folgenden Gesprächen zwischen der Bundesregierung und der EG-Kommission wurde folgende Einigung erzielt:

In der im Gesetzentwurf ursprünglich vorgesehenen Fassung von § 3 b KraftStG waren die von der Bundesrepublik Deutschland für die „Euro-3-Norm“ vorgeschlagenen Werte enthalten. Da nach dem Kabinettsbeschuß über den vorliegenden Gesetzentwurf auf EU-Ebene Planungen für eine weitere Verschärfung der Grenzwerte in zwei Stufen („Euro-3“ und „Euro-4“) entwickelt worden waren, werden nunmehr die im Vorschlag der Europäischen Kommission für diese Richtlinie enthaltenen, auf das Prüfverfahren „Euro-2“ umgerechneten Grenzwerte in den Gesetzentwurf aufgenommen. Sollten in der entsprechenden Richtlinie der Europäischen Union andere Grenzwerte festgelegt werden als die im Gesetz genannten Werte, wird die Bundesregierung unverzüglich eine Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorschlagen.

- Die Oppositionsfraktionen und die Gruppe kritisierten in den Ausschußberatungen, daß aus ihrer Sicht die Beratung dieses Gesetzentwurfs unzureichend gewesen sei. Zudem bestehe ihrer Ansicht nach das Risiko fort, daß ein Vertragsverletzungs-

verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland von einem der EU-Partner in Gang gesetzt werde.

- Zum Inhalt des Gesetzentwurfs wurde von der Fraktion der SPD ausgeführt, dieser sei in umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischer Hinsicht unzureichend. Auch werde ein Einstieg in die ökologische Steuerreform nicht bewirkt. Ein wesentlicher Mangel des Gesetzentwurfs bestehe im Fehlen von Lenkungselementen zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs. Die im Entwurf enthaltenen Anreize zur gezielten Kraftstoff- bzw. CO<sub>2</sub>-Reduktion reichten bei weitem nicht aus. Eine Kraftfahrzeugsteuer sei so auszugestalten, daß nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt werde. Dies sei im vorliegenden Gesetzentwurf nicht der Fall. Außerdem lehnt die Fraktion der SPD die vorgesehene Steuersenkung für Personenkraftwagen, die die „Euro-2-Norm“ erfüllen, ab, da diese Norm ab dem 1. Januar 1997 ohnehin obligatorisch einzuhalten sei.
- Die weiteren Einzelheiten der Position der Fraktion der SPD ergeben sich aus dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD in Anlage 3. Dieser Entschließungsantrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Antragsteller und die Gruppe der PDS abgelehnt.
- Der Ausschuß empfiehlt einstimmig eine Einschränkung der Befreiung von der Steuerpflicht auf diejenigen Fahrzeuge, die weder betriebserlaubnispflichtig noch kennzeichnungspflichtig sind. Nach der bisher geltenden Regelung waren diejenigen Kraftfahrzeuge von der Steuer befreit, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind. Nach den Erfahrungen der Finanzverwaltung wurden in den vergangenen Jahren häufig in einem über den Sinn der Regelung hinausgehenden Maße Ausnahmegenehmigungen von der Zulassungspflicht erteilt. Durch die seitens des Bundesrats angeregte Neuregelung soll gewährleistet werden, daß wirtschaftlich und verkehrsrechtlich gleichartige Sachverhalte auch steuerlich gleich behandelt werden.
- Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfiehlt der Ausschuß die Einführung einer abgestuften Steuerersparnis für das „5-Liter-Auto“. Diese Maßnahme wurde seitens des Bundesrates gefordert, um die Entwicklung verbrauchsgünstiger Personenkraftwagen nicht nur in dem schmalen Marktsegment des „3-Liter-Autos“ zu fördern.
- Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD empfiehlt der Ausschuß bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS eine Vereinheitlichung der Steuersätze für nicht schadstoffarme Pkw. Diese Maßnahme wurde seitens des Bundesrates u. a. mit dem Ziel einer erheblichen Verwaltungsvereinfachung gefordert, da durch die Vereinheitlichung der Steuersätze umfangreiche Datenerfassungs- und Anzeigepflichten der Zulassungsbehörden entfallen.

- Das Inkrafttreten der emissionsbezogenen Elemente des Gesetzes wurde auf den 1. April 1997 verschoben, um den Finanz- und Verkehrsbehörden eine ausreichende Frist für die Umsetzung der neuen Regelungen zur Verfügung zu stellen. Dies wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS beschlossen.
- Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfiehlt der Ausschuß, das Kraftfahrzeugsteuergesetz und die Durchführungsverordnung mit Ablauf des 31. Dezember 2002 außer Kraft treten zu lassen. Dadurch soll eine der Voraussetzungen für die mit Wirkung ab dem 1. Januar 2003 vorgesehene Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer geschaffen werden.

#### b) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS gegen die Antragsteller abgelehnt.

Zu diesem Antrag hatte der Finanzausschuß eine Petition erhalten, über die somit mit entschieden worden ist.

## II. Einzelbegründung

### Zu Artikel 1 – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

#### Zur neuen Nummer 1 a (§ 3 Nr. 1)

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 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) unbeachtlich sind, wenn die Halter der Fahrzeuge durch gleichzeitig erteilte Auflagen zur Einhaltung von Vorschriften verpflichtet sind, die für das Zulassungsverfahren charakteristisch sind. Die vorgeschlagene Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes schränkt – teilweise im Sinne einer Klarstellung – die Befreiung nach § 3 Nr. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 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 Sachverhalte auch steuerlich gleichbehandelt werden.

#### Zu Nummer 2 (§ 3 b)

Da die Euro-3-Grenzwerte noch nicht beschlossen sind, erhalten Pkw eine befristete Steuerbefreiung, welche Grenzwerte einhalten, die den Grenzwerten entsprechen, die im Vorschlag der Europäischen Kommission für die Folgerichtlinie zur Richtlinie 94/12/EG (Euro-2-Norm) festgelegt sind. Die Schadstoffemissionen sind nach dem in der Richtlinie 94/12/EG festgeschriebenen Prüfverfahren zu ermitteln. Dadurch wird den Einwendungen der Europäischen Kommission gegen die Festlegung der bisher vorgesehenen Grenzwerte Rechnung getragen. Sollten die beschlossenen endgültigen Grenzwerte von den hier genannten Werten abweichen, wird die Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften unverzüglich eine Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, ggf. auch hinsichtlich des Wertes der befristeten Steuerbefreiung, vorschlagen.

Die vorgesehene Ergänzung durch das Wort „zunächst“ dient der Klarstellung, daß eine künftige Änderung der in § 3 b genannten Werte für den Fall nicht ausgeschlossen ist, daß die beschlossenen endgültigen Grenzwerte im Ergebnis von den genannten Werten abweichen.

Durch die Änderung hinsichtlich der vorübergehenden Stilllegungen soll klargestellt werden, daß – wie bisher bei befristeten Steuerbefreiungen – vorübergehende Stilllegungen die Dauer der Steuerbefreiung nicht verlängern.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene ausschließliche Begünstigung des „3-Liter-Autos“ führt dazu, daß die Entwicklung verbrauchsgünstiger Pkw nur in einem schmalen Marktsegment gefördert wird. Um die Entwicklung verbrauchsärmerer Fahrzeuge auf breiter Front zu fördern, wird auch eine abgestufte Steuerersparnis für das „5-Liter-Auto“ vorgesehen.

Durch die Regelung in Absatz 3 wird gewährleistet, daß nicht mehrere Steuerbefreiungen nebeneinander gewährt werden. Der Steuerpflichtige kann jedoch die für ihn günstigste Steuerbefreiung beanspruchen.

#### Zu Nummer 5 (§ 9 Abs. 1 Nr. 2)

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>) sowie 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 oder sieben Jahre nach dem Inkrafttreten der Vorschriften 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 der-

selbe 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> seine Berechtigung.

Eine Vereinheitlichung der Steuersätze bedeutet mit Blick auf die neuen Länder zudem eine erhebliche Verwaltungsvereinfachung, da nicht mehr die wegen der zur Anwendung des niedrigeren Steuersatzes notwendigen Daten (ununterbrochene Zulassung in den neuen Ländern ab 1. Januar 1992) über die gesamte Restlebensdauer der dafür in Betracht kommenden Pkw aufgezeichnet und bei der Steuerfestsetzung beachtet werden müssen. Zu diesem Zweck erforderliche Datenerfassungs- und Anzeigepflichten der Zulassungsbehörden entfallen 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 Nummer 7 (§ 11 Abs. 4)

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.

#### Zu Artikel 2 – Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

##### Zu Nummer 5 (Nummer 2.5)

Durch die vorgesehene Änderung soll der bisher im Gesetzentwurf verwendete allgemeine Begriff „Aus-

puffemissionen“ durch Bezugnahme auf die – nachträglich in Kraft getretene – konkretere Regelung der Zweiundfünfzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ersetzt werden. Es handelt sich um eine klarstellende Anpassung an das Verkehrsrecht.

#### Zu Artikel 3 – Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

##### Zu Nummer 1 (§ 5 Abs. 2 Nr. 3)

Bei der Streichung des bisherigen § 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe j der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung handelt es sich um eine Folgeänderung zu der Änderung in Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe c.

Die Regelung des § 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe k der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung ist durch Zeitablauf gegenstandslos geworden und kann daher aufgehoben werden.

Bei der Änderung von Buchstabe l handelt es sich um eine Folgeänderung zur Änderung von § 3 b Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wegen der steuerlichen Förderung von „5-Liter-Autos“.

#### Zu Artikel 5 – Inkrafttreten

##### Zu Absatz 2

Das Inkrafttreten der Regelungen, die sich auf die stärker nach Emissionen ausgerichtete Besteuerung beziehen, wird wegen des verzögerten Abschlusses des Gesetzgebungsverfahrens verschoben. Damit soll eine ausreichende Frist für die Umsetzung der Neuregelung im Bereich der Finanz- und der Verkehrsbehörden zur Verfügung stehen.

#### Zu Artikel 6 – Außerkrafttreten

Durch die Ergänzung soll eine der Voraussetzungen für die mit Wirkung ab dem 1. Januar 2003 vorgesehene – aufkommensneutrale – Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer geschaffen werden.

Bonn, den 13. November 1996

**Detlef von Larcher**

Berichterstatter

**Christine Scheel**

Berichterstatterin

**Wolfgang Schulhoff**

Berichterstatter

**Anlage 3 (Anlage 1 s. S. 19, Anlage 2 s. S. 20)****Finanzausschuß****Ausschußvorlage****Entschließungsantrag  
der Fraktion der SPD**

Der Finanzausschuß wolle beschließen:

**I. Der Finanzausschuß stellt fest:**

Selten ist ein Gesetzentwurf, der dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet wurde, schlechter vorbereitet und chaotischer abgewickelt worden als der Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes: Seit der Einbringung des Gesetzentwurfs im Juni 1996 wurde nahezu jedes einzelne Element des Gesetzes mindestens einmal in Frage gestellt. Es wurden neue Schadstoffgrenzwerte vorgeschlagen und zusätzliche Grenzwertstufen eingeführt. Es wurden ferner neue Unterschiede in den Förderatbeständen für Diesel- und Otto-Fahrzeuge geschaffen. In letzter Minute wurde schließlich die Geltungsdauer des Gesetzes geändert. Die Gefahr, daß ein Vertragsverletzungsverfahren von einem der EU-Partner in Gang gesetzt wird – mit nicht absehbaren Folgen für die Finanzverwaltungen –, besteht fort.

Grundsätzlich kann die Kraftfahrzeugsteuer geeignet sein, die Anschaffung schadstoffreduzierter Fahrzeuge zu fördern. Sie muß aber so ausgestaltet werden, daß nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf umweltpolitisch, verkehrspolitisch und finanzpolitisch unzureichend. Die Chance zu einer umfassenden umweltorientierten Lenkung wird vertan; ein Einstieg in die ökologische Steuerreform wird nicht bewirkt.

- Ein wesentlicher Mangel des Gesetzentwurfs der Bundesregierung ist das Fehlen dynamischer Lenkungselemente zur generellen Minderung des Kraftstoffverbrauchs. Die im Gesetzentwurf enthaltenen Anreize zur gezielten Kraftstoff- bzw. CO<sub>2</sub>-Reduktion reichen bei weitem nicht aus.
- Die Zeiträume, für die die Einführung einer schadstoffmindernden Technologie steuerlich begünstigt wird, sind zu lang. Nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung sollen Fahrzeuge der Euro-1-Klasse auch dann noch steuerlich bevorzugt behandelt werden, wenn längst die wesentlich bessere Euro-3-Norm in Kraft sein wird. Eine Weitergewährung des

Steuertarifs für Euro-1-Fahrzeuge über das Jahr 2000 hinaus ist deshalb umwelt-, verkehrs- und finanzpolitisch nicht vertretbar.

- Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Steuersenkung für Personenkraftwagen, die die Euro-2-Norm erfüllen, wird abgelehnt. Es besteht kein Anlaß, die Einführung einer neuen Schadstoffminderungs-Technologie steuerlich zu begünstigen, wenn diese bereits ab dem 1. Januar 1997 obligatorisch einzuhalten ist. Eine solche Steuersenkung hätte lediglich erhebliche Mitnahmeeffekte zur Folge.
- Es ist nicht gerechtfertigt, daß die im Gesetzentwurf vorgesehene vorzeitige Einhaltung der schärferen Euro-3- und Euro-4-Grenzwerte bei einem Diesel-Pkw zu wesentlich höheren Steuerbefreiungen führen als bei einem Otto-Fahrzeug.
- Notwendig ist, auch die Besteuerung von Kraft-rädern emissionsbezogen zu regeln. Auf diesem Fahrzeugsektor kann ein aufkommensneutral ausgestaltetes Besteuerungskonzept, das für schadstoffarme Fahrzeuge eine ermäßigte Besteuerung vorsieht, zu einer wirksamen Verminderung der Umweltbelastung beitragen.
- Aus ökologischen und steuersystematischen Gründen ist es 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 Fahrzeugen ist nicht gerechtfertigt und führt zu unvermeidbaren Verzerrungen.

**II. Der Finanzausschuß fordert die Bundesregierung deshalb auf,**

- weitere Maßnahmen zur raschen Absenkung des Kraftstoffverbrauchs in die Wege zu leiten;
- die Kraftfahrzeugsteuer so auszugestalten und zeitlich zu staffeln, daß nur die jeweils beste am Markt verfügbare Technologie begünstigt wird;
- von der vorgesehenen Steuersenkung für Personenkraftwagen, die die Euro-2-Norm erfüllen, Abstand zu nehmen;
- die Steuerbefreiung bei vorgezogener Einhaltung von Euro-3- und Euro-4-Grenzwerten für alle Antriebstechniken einheitlich zu gestalten;
- umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von Krafträdern zu schaffen;
- umgehend die Voraussetzungen für eine emissionsorientierte Besteuerung von kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht zu schaffen.