

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Zielsetzung

Durch das Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997) vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805) wurde die Besteuerung von Personenkraftwagen (Pkw) geändert. Voraussetzung hierfür war eine Einigung mit der Europäischen Kommission, die im Vorgriff auf EG-weit verbindlich festgelegte Schadstoffgrenzwerte die steuerliche Förderung durch befristete Steuerbefreiungen für Fahrzeuge zuließ, welche die auf der Grundlage des Richtlinienvorschlags der Europäischen Kommission festgelegten Schadstoffgrenzwerte einhielten. Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der Einigung mit der Europäischen Kommission verpflichtet, die steuerliche Förderung besonders schadstoffreduzierter Pkw an die endgültigen Regelungen der zugrundeliegenden EG-Richtlinie anzupassen, sobald diese verkündet ist. Diese Richtlinie 98/69/EG wurde am 28. Dezember 1998 verkündet.

B. Lösung

Die betroffenen Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind an die EG-Richtlinie anzupassen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Keine wesentlichen Auswirkungen.

E. Sonstige Kosten

Keine Auswirkungen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
042 (415) – 522 16 – Kr 59/99

Bonn, den 29. April 1999

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 736. Sitzung am 19. März 1999 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Gerhard Schröder

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes *)

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 3 des Gesetzes vom 6. August 1998 (BGBl. I S. 1998), wird wie folgt geändert:

1. § 3b Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Das Halten von Personenkraftwagen ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich der Sätze 2 bis 7 bis zum 31. Dezember 2005 von der Steuer befreit, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung im voraus die verbindlichen Grenzwerte für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 500 kg

1. nach Zeile A Fahrzeugklasse M oder

2. nach Zeile B Fahrzeugklasse M

der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) geändert worden ist, einhalten.“

b) In Satz 3 wird die Zahl „2001“ durch die Zahl „2000“ ersetzt.

c) Nach Satz 3 werden folgende Sätze eingefügt:

„In den Fällen der Nummer 2 wird die befristete Steuerbefreiung nach Satz 3 im Wert von 600 Deutsche Mark bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor und 1 200 Deutsche Mark bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor ab dem 1. Januar 2000 gewährt. Voraussetzung ist, daß im Fahrzeugbrief und im Fahrzeugschein in der Schlüs-

selnummer zu 1 (Fahrzeug- und Aufbauart) an der 5. und 6. Stelle ab dem Tag der erstmaligen Zulassung eine emissionsbezogene Schlüsselnummer ausgewiesen ist, die das Erfüllen der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung nach Satz 4 bestätigt. Das Halten vor dem 1. Januar 2000 erstmals zugelassener Fahrzeuge im Sinne der Nummer 2 ist zunächst von der Steuer befreit, bis die Steuerersparnis bei Antrieb durch Fremdzündungsmotor den Betrag von 250 Deutsche Mark und bei Antrieb durch Selbstzündungsmotor den Betrag von 500 Deutsche Mark erreicht hat; ab dem 1. Januar 2000 wird beim Halten dieser Fahrzeuge die noch nicht ausgenutzte Steuerbefreiung nach Satz 4 gewährt.“

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

„a) mindestens die verbindlichen Grenzwerte für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 500 kg nach Zeile A Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) geändert worden ist, einhalten oder wenn die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG der Kommission vom 17. Dezember 1993 zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen

aa) bis zum

31. Dezember 2003 10,00 DM 27,00 DM“

bb) ab dem

1. Januar 2004 13,20 DM 30,20 DM“.

3. Dem § 18 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Für Personenkraftwagen,

1. für die vor dem . . . [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Anpassungsgesetzes] eine Typgenehmigung, eine Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge oder ein Feststellungsbescheid nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen erteilt wurde, oder
2. für die der Feststellungsbescheid nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen bis zum 31. Januar 1999 auf der Grundlage der in § 3b Abs. 1 Nr. 2

*) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 350 S. 1).

festgelegten Grenzwerte in der vor dem . . . [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Anpassungsgesetzes] geltenden Fassung beantragt worden ist, bleiben die §§ 3b und 9 in der vor dem . . . [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Anpassungsgesetzes] geltenden Fassung anwendbar.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Inhalt

Durch das Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997) vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805) wurde die Kraftfahrzeugsteuer für nach dem neuesten technischen Stand emissionsarme und verbrauchsgünstige Personenkraftwagen (Pkw) gesenkt. Die Steuerbelastung für die übrigen Pkw, die bei Ozonalarm fahren dürfen, blieb vorerst unverändert, während Pkw mit einem höheren Schadstoffausstoß stärker belastet wurden. Dadurch sollte ein Anreiz für die Herstellung und den Erwerb möglichst emissionsarmer Pkw geschaffen werden; außerdem sollten die Autofahrer veranlaßt werden, nicht schadstoffarme Pkw – sofern möglich und wirtschaftlich zweckmäßig – umzurüsten oder aber möglichst bald stillzulegen.

Voraussetzung für diesen gesetzgeberischen Schritt war eine Einigung mit der EG-Kommission, die im Vorgriff auf EG-weit verbindlich festgelegte Schadstoffgrenzwerte die steuerliche Förderung durch befristete Steuerbefreiungen für Fahrzeuge zuließ, welche die auf der Grundlage des Richtlinienvorschlags der Europäischen Kommission festgelegten Schadstoffgrenzwerte einhielten. Da diese steuerliche Förderung auf ausschließlich national festgelegten Schadstoffgrenzwerten beruht, könnte darin Verstoß gegen Artikel 3 der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) gesehen werden. Nach dieser Regelung dürfen Mitgliedstaaten steuerliche Anreize nur für Kraftfahrzeuge vorsehen, die der gültigen EG-Richtlinie entsprechen. Um eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof zu vermeiden, hat sich die Bundesregierung im Rahmen der Einigung mit der Europäischen Kommission verpflichtet, die steuerliche Förderung dieser sogenannten D-3- und D-4-Pkw unverzüglich an die endgültigen Regelungen der zugrundeliegenden EG-Richtlinie anzupassen, sobald diese verkündet ist.

Die Richtlinie 98/69/EG wurde am 28. Dezember 1998 verkündet (ABl. EG Nr. L 350 S. 1). Der vorliegende Gesetzentwurf dient der Angleichung der steuerlichen Förderung besonders schadstoffreduzierter Pkw an diese Richtlinie. In diesem Zusammenhang wird die steuerliche Förderung der ersten Stufe (bisher als D 3 bezeichnet) beschränkt werden auf erstmalige Zulassungen bis zum 31. Dezember 1999.

2. Preiswirkungen

Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsänderungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

3. Finanzielle Auswirkungen

Die Neuregelung hat folgende finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder im Entstehungsjahr 1999 und in den Rechnungsjahren 1999 bis 2002 (in Mio. DM):

Entstehungsjahr 1999	Rechnungsjahr			
	1999	2000	2001	2002
0	0	506	253	0

Die Auswirkungen ergeben sich im wesentlichen aufgrund der Beschränkung der steuerlichen Förderung für sogenannte D-3-Pkw.

Kosten für den Bund und die Gemeinden entstehen nicht. Für die Länder entstehen einmalige, vergleichsweise geringfügige Kosten zur Änderung der EDV-Programme.

II. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Zu Nummer 1 (§ 3b Abs. 1)

Zu Buchstabe a (§ 3b Abs. 1 Satz 1)

Die Neuregelung dient der Angleichung an die in Richtlinie 98/69/EG festgelegten EG-weit verbindlichen Schadstoffgrenzwerte. Durch diese Richtlinie werden in zwei Stufen EG-weit verbindliche Schadstoffgrenzwerte festgelegt. In Satz 1 Nr. 1 wird die steuerliche Förderung der Stufe 1 der Richtlinie und in Satz 1 Nr. 2 die der Stufe 2 geregelt. Die neuen Stufen werden am 1. Januar 2001 (Stufe 1 = Euro 3) und am 1. Januar 2006 (Stufe 2 = Euro 4) für die erstmalige Zulassung von Pkw zum Verkehr verbindlich.

Zu Buchstabe b (§ 3b Abs. 1 Satz 3)

Diese Änderung beinhaltet ein Auslaufen der steuerlichen Förderung der Stufe 1 zum 31. Dezember 1999. Nach diesem Datum erstmals zugelassene Pkw werden nur dann durch eine befristete Steuerbefreiung steuerlich gefördert, wenn sie mindestens die Schadstoffgrenzwerte der Stufe 2 einhalten. Dadurch wird erreicht, daß ab diesem Datum nur die beste am Markt verfügbare Technik steuerlich gefördert wird.

Zu Buchstabe c (§ 3b Abs. 1 Sätze 4 bis 7)

Diese Änderungen sind zur Angleichung an das EG-Recht erforderlich, weil nach Artikel 5 der Richtlinie 98/69/EG Fahrzeuge der Stufe 2 erst ab dem 1. Januar

2000 steuerlich gefördert werden dürfen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist nur die Förderung nach Stufe 1 zulässig.

Zu Nummer 2 (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a)

Es handelt sich um eine Anpassung an die Änderung zu Nummer 1 Buchstabe a.

Zu Nummer 3 (§ 18 Abs. 4)

Der neue Absatz 4 dient der Besitzstandswahrung für Fahrzeugtypen, für die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes

der Nachweis erbracht wurde, daß die Voraussetzungen für die befristete Steuerbefreiung nach § 3b und die Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a KraftStG in der Fassung des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes 1997 erfüllt sind.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Der Artikel regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Regelungen treten durchweg am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 736. Sitzung am 19. März 1999 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf insgesamt

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen der vorliegenden Gesetzesänderung dem ständig steigenden Emissionsaufkommen aus dem motorisierten Zweiradbereich Rechnung zu tragen und die Besteuerung der Krafträder in stärkerem Umfang den umweltpolitischen Erfordernissen anzupassen.

Er verweist hierzu auch auf Ziffer 9 seines Beschlusses vom 5. Juli 1996, BR-Drucksache 391/96 (Beschluß).

Er schlägt vor, die Krafträder sowohl nach dem Hubraum als auch nach den Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen entsprechend der Steuersystematik bei den Personenkraftwagen zu versteuern.

Begründung

Mit der Richtlinie 97/24/EG vom 17. Juni 1997 „über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen“ werden in Anlehnung an die Bestimmungen für Pkw und Lkw verschiedene Abgasgrenzwerte vorgegeben, die in bestimmten Zeiträumen bei Neufahrzeugen eingehalten werden müssen.

Da die Schadstoffemissionen von Krafträdern im Vergleich zu denen von Pkw relativ hoch sind, sollte auch in diesem Bereich das emissionsbezogene Lenkungsinstrument einer umweltpolitische Parameter ergänzten abgestuften Hubraumbesteuerung genutzt werden.

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob im Rahmen des vorliegenden Gesetzgebungsverfahrens eine steuerliche Gleichstellung von Neufahrzeugen und nachgerüsteten Fahrzeugen, welche die geforderten Emissionsstandards einhalten, vorgenommen werden kann.

Derzeit erhalten Neufahrzeuge bei Einhaltung der D-3- oder D-4-Norm sowohl den günstigeren Kfz-Steuersatz als auch eine befristete Steuerbefreiung. Für die nachgerüsteten Fahrzeuge wird lediglich der reduzierte Steuersatz gewährt. Um dem erreichten technologischen Fortschritt bei der Nachrüstung gerecht zu werden, sowie weitere Anreize für die Nachrüstung zu bieten, ist es notwendig, daß allen Fahrzeugen bei Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte diese Steuervorteile gewährt werden und nicht nur Fahrzeugen, die diese Grenzwerte bereits ab dem Tag der erstmaligen Zulassung einhalten.

Die Richtlinie 98/69/EG steht diesem Anliegen nicht entgegen, da in den Erwägungsgründen ausdrücklich darauf hingewiesen wird, daß die Mitgliedstaaten die Nachrüstung älterer Kraftfahrzeuge fördern können.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat sich gegenüber der Europäischen Kommission verpflichtet, die mit dem Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 eingeführte stärkere Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen unverzüglich an die endgültigen Regelungen der entsprechenden EG-Richtlinie anzupassen. Die Richtlinie 98/69/EG wurde am 28. Dezember 1998 verkündet. Um die unverzügliche Umsetzung dieser Vereinbarung nicht zu gefährden oder zu verzögern, sieht die Bundesregierung davon ab, in den vorliegenden Gesetzentwurf weitere Regelungen aufzunehmen, nach denen die Besteuerung der Krafträder sowohl nach Hubraum als auch nach den Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen differenziert und nachgerüstete Fahrzeuge, welche danach die geforderten Emissionsstandards einhalten, mit besonders schadstoffreduzierten Neufahrzeugen gleich besteuert werden.

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates, die Besteuerung der Krafträder in stärkerem Umfang den umweltpolitischen Erfordernissen anzupassen. Sie hält es aber für geboten, eine emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer für Krafträder mit Sorgfalt zu erarbeiten und vor einer Vorlage an den Deutschen Bundestag die Konzeption mit den betroffenen Kreisen und der EG-Kommission zu erörtern. Die Bundesregierung beabsichtigt, in einem weiteren Gesetzgebungsverfahren ein entsprechendes Konzept vorzulegen, sobald die Kommission eine weitere Abgasstufe für Krafträder vorgeschlagen hat. Einen solchen Richtlinienvorschlag zur weiteren Abgasminderung bei Kraft-rädern muß die Kommission nach Artikel 5 der Richtlinie 97/24/EG bis zum 17. Juni 1999 vorlegen.