

Antrag

der Abgeordneten Jan Mücke, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Volker Wissing, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Florian Toncar, Christoph Waitz, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Rechtssicherheit im Bereich der Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen schaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag hat am 1. März 2007 das Vierte Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beschlossen. Nach Zustimmung durch den Bundesrat ist es am 1. April 2007 in Kraft getreten. Das Gesetz fügt unter anderem § 3c in das Kraftfahrzeugsteuergesetz ein und sieht darin eine Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen vor. Die Halter von Personenkraftwagen mit Dieselmotor sind nach dieser Vorschrift von der Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer bis zu einer Ersparnis von 330 Euro befreit, falls das Fahrzeug bis zum 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen wurde und in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2009 nachträglich technisch so verbessert wird, dass es einer der Partikelminderungsstufen/-klassen PM 01, PM 1 bis PM 4, PMK 01 oder PMK 0 bis PMK 04 entspricht.

Davon ausgehend, dass Partikelemissionen aus Dieselfahrzeugen zu einer signifikanten Erhöhung der Mortalität beitragen, zielt das Gesetz auf eine möglichst zügige und nennenswerte Reduzierung der Partikelemissionen. Der Einbau von Filtersystemen in Neufahrzeuge allein bringt jedoch mittelfristig nicht den gewünschten Effekt. Daher ist es zusätzlich erforderlich, Altfahrzeuge entsprechend nachzurüsten. Durch das Gesetz soll die Verbreitung moderner Partikelminderungstechniken in Neu- und Altfahrzeugen mit Dieselmotor beschleunigt werden.

Seit Inkrafttreten des Gesetzes verwehren die Finanzverwaltungen einzelner Länder Haltern von Kraftfahrzeugen, die ihr werksseitig nicht mit einem Ruß-

partikelfilter ausgerüstetes Auto vor dessen – vor dem 1. Januar 2007 durchgeführten – Erstzulassung mit Partikelminderungstechnik nachrüsten ließen, die Steuerbefreiung. Dabei wird geltend gemacht, dass sich wegen der Verweisung in § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes auf die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) die Steuerbefreiung nur auf Kraftfahrzeuge bezieht, die zum Zeitpunkt der Nachrüstung bereits zugelassen waren. Dies läuft jedoch der Intention des Gesetzgebers zuwider. Die Steuerbefreiung soll dazu dienen, dass von Fahrzeugen mit Dieselmotor möglichst schnell deutlich geringere gesundheitliche Gefährdungen und Belastungen für die Umwelt ausgehen. Dem widerspricht es, dass ein im geförderten Zeitraum erstzugelassenes Fahrzeug ohne werksseitige Partikelminderungstechnik nur deswegen nicht von der Steuer befreit sein soll, weil es vor dessen Erstzulassung nachgerüstet wurde. Es macht ökologisch – und damit auch in Bezug auf die Zielrichtung des Gesetzes – keinen Unterschied, ob das Fahrzeug kurz vor oder nach seiner erstmaligen Zulassung nachgerüstet wurde. Anderenfalls erzielte man das merkwürdige Ergebnis, dass der Halter gezwungen wäre, sein stark umweltbelastendes Auto vor der Nachrüstung mindestens einen Tag im Verkehr zu bewegen, um von der Steuer befreit werden zu können.

Auch der Wortlaut des Gesetzes steht der einschränkenden Auslegung entgegen. § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes fordert nicht, dass das nachgerüstete Fahrzeug als besonders partikelreduziert im Sinne des § 47 Abs. 3a StVZO gilt, sondern setzt nur voraus, dass es nachträglich technisch so verbessert wurde, dass es einer der in der Norm benannten Partikelminderungsstufen/-klassen entspricht, die in der Anlage XXVI Nr. 2 zur StVZO beschrieben werden.

Durch die dem Gesetzeszweck zuwiderlaufende Umsetzung des Gesetzes durch einzelne Länder ist erhebliche Rechtsunsicherheit entstanden. Käufer von Neufahrzeugen, die im Sinne des Umweltschutzes ihr Fahrzeug noch vor der ersten Fahrt nachrüsten ließen, können nicht sicher sein, von der Steuer befreit zu werden. Sie sind allein davon abhängig, wie die Finanzverwaltung ihres Bundeslandes das Gesetz auslegt. Darüber hinaus wird durch eine widersinnige Differenzierung und Ungleichbehandlung von gleichartigen Sachverhalten das Vertrauen der Bevölkerung nachhaltig erschüttert und gefährdet dadurch den Erfolg künftiger Förderprogramme. Eine schnelle Klarstellung durch den Gesetzgeber ist daher dringend notwendig.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Länder zu einer einheitlichen Praxis bei der Anwendung des § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zu bewegen. Die Steuerbefreiung soll für sämtliche bis zum 31. Dezember 2006 zugelassenen Fahrzeuge gelten, die in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2009 technisch so nachgerüstet werden, dass sie den in der Vorschrift genannten Partikelminderungsstufen entsprechen.

Berlin, den 12. Dezember 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion