

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Zwischenbericht der Bundesregierung über die Möglichkeit, die Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht zwischen 12 t und 16 t im Zusammenhang mit der Einführung einer Autobahngebühr ab 1. Januar 1995 abzusenken

I. Berichtsauftrag

Der Deutsche Bundestag hat am 11. November 1993 zu dem von ihm verabschiedeten Gesetz zur Bekämpfung des Mißbrauchs und zur Bereinigung des Steuerrechts (Mißbrauchsbekämpfungs- und Steuerbereinigungsgesetz — StMBG) — Drucksachen 12/5630, 12/5764, 12/5940, 12/6087, 12/6123 — den folgenden Entschließungsantrag — Drucksache 12/6131 — angenommen:

1. Durch den Beschluß des EG-Rates (Verkehr) vom 19. Juni 1993 ist die Möglichkeit eröffnet worden, die Kraftfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge im Wege der Steuerangleichung im EG-Bereich abzusenken. Von dieser Möglichkeit wird durch Artikel 18 Nr. 7 des Gesetzes zur Bekämpfung des Mißbrauchs und zur Bereinigung des Steuerrechts (StMBG), durch den zugleich eine emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t eingeführt wird, Gebrauch gemacht. Die nach den neuen Steuertarifen für Motorfahrzeuge (Artikel 18 Nr. 7 Buchstabe c StMBG) vorgesehenen Höchststeuern werden jeweils bei einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von ungefähr 16 t erreicht. Für nicht emissionsarme Motorfahrzeuge (Altfahrzeuge) mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bis zu 16 t ist eine Absenkung der Steuerbelastung nicht vorgesehen. Für diese Fahrzeuge gelten die bisherigen Steuersätze für Nutzfahrzeuge mit nicht mehr als

zwei Achsen weiter. Dadurch ist in diesem Bereich kein Harmonisierungseffekt gegeben. Andererseits soll ab 1. Januar 1995 auch für Nutzfahrzeuge mit verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewichten zwischen 12 t und 16 t eine Autobahngebühr (Vignette) und damit eine zusätzliche Belastung eingeführt werden.

2. Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung um Prüfung und Bericht bis zum 31. März 1994, ob diese Belastung ab 1. Januar 1995 eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für die genannten Fahrzeuge erforderlich macht, um die Wettbewerbsbedingungen für deutsche Unternehmen in diesem Bereich zu verbessern. In die Prüfung soll auch einbezogen werden, ob ein Ausgleich für die Steuermindereinnahmen, die durch eine etwaige Senkung der Kraftfahrzeugsteuer entstehen, durch Erhöhung der Steuersätze für Fahrzeuge mit verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewichten bis 12 t möglich ist."

II. Ausgangslage

1. Kraftfahrzeugsteuer

Durch das Mißbrauchsbekämpfungs- und Steuerbereinigungsgesetz (StMBG) sind die Kraftfahrzeugsteuertarife für Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t und für Kraftfahrzeuganhänger ab 1. April 1994 neu gestaltet

worden. Mit der Neuregelung sind zwei Ziele verfolgt worden:

- Eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für die Nutzfahrzeuge auf eine dem mittleren europäischen Niveau angenäherte Höhe soll die Wettbewerbsbedingungen zwischen den deutschen Güterverkehrsunternehmen und den Güterverkehrsunternehmen in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union einander angleichen.
- Durch neue Tarife für die Besteuerung der Nutzfahrzeuge, deren Anwendung auch vom Emissionsverhalten der Fahrzeuge bezüglich der für unsere Umwelt besonders gefährlichen Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (CH) und Stickoxid (NO_x), der Partikel und der Geräusche abhängig ist, sollte ein Anreiz geschaffen werden, umweltfreundlichere Fahrzeuge herzustellen und zu kaufen.

In erster Linie wurde die Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuganhänger gesenkt (z. B. für einen 24 t-Anhänger um 5 347 DM/Jahr). Daneben erfolgt eine Absenkung für Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 16 t sowie bei Kraftfahrzeugen mit geringeren Gesamtgewichten, die bestimmte Schadstoff- oder Geräuschgrenzwerte nicht überschreiten.

Bei Kraftfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von 12 t bis 16 t, die nur die bis zum 30. September 1993 vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte erfüllen (Alt-Kfz), ist die Kraftfahrzeugsteuer nicht abgesenkt worden. Für diese Kraftfahrzeuge wurde zwar im StMBG der bis zum 31. März 1994 geltende Steuertarif für Fahrzeuge mit nicht mehr als zwei Achsen beibehalten; bei Verwendung in Kombination mit einem Anhänger ergibt sich jedoch auch hier eine deutliche Entlastung. Die steuerliche Belastung verringert sich bei Kraftfahrzeugen, die die ab 1. Oktober 1993 für neue Kraftfahrzeuge verbindlichen Schadstoffgrenzwerte (Euro I) oder die ab 1. Oktober 1996 für neue Kraftfahrzeuge maßgebenden Schadstoffgrenzwerte (Euro II) erfül-

len, auf vier Siebtel der für Alt-Kfz geltenden Steuerbeträge; dabei beträgt die Höchststeuer für Euro I-Kfz 2 000 DM/Jahr und für Euro II-Kfz 1 300 DM/Jahr.

2. Autobahngebühren

Ab 1. Januar 1995 sollen Autobahngebühren für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht ab 12 t auf den Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland im Regionalverbund mit den Benelux-Staaten und Dänemark erhoben werden (vgl. BR-Drucksache 133/94). Die Gebühren betragen jährlich für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen bis zu drei Achsen etwa 1 500 DM (750 ECU) und mit vier oder mehr Achsen etwa 2 500 DM (1 250 ECU).

III. Zwischenergebnis

Die Bundesregierung hat entsprechend dem Prüfungsauftrag des Deutschen Bundestages die angesprochenen Fragen untersucht. Diese Untersuchung konnte wegen des komplexen Sachverhalts noch nicht abgeschlossen werden. Insbesondere mit Blick auf die internationale Wettbewerbslage sind hierzu noch eingehendere Untersuchungen notwendig.

Die Bundesregierung hat die vom Verkehrsgewerbe vorgetragene Beschwerden über fortbestehende Schwierigkeiten im internationalen Wettbewerb zum Anlaß genommen, sich hierüber durch ein Gutachten vertiefte Kenntnisse zu verschaffen. Insbesondere soll dabei u. a. auch untersucht werden, ob eine Wettbewerbsrelevanz für die angesprochenen Fahrzeuge im Bereich von 12 bis 16 t gegeben ist. Trotz des für eine detaillierte Untersuchung erforderlichen Zeitaufwands wird sich das Bundesministerium für Verkehr zusammen mit dem Gutachter bemühen, das Gutachten zügig zum Abschluß zu bringen. Nach Vorlage des Gutachtens wird die Bundesregierung unverzüglich dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorlegen.