

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dr. Hermann Otto Solms, Hildebrecht Braun (Augsburg), Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Paul K. Friedhoff, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Gutmacher, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Klaus Kinkel, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Jürgen W. Möllemann, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Günter Rexrodt, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schüßler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Guido Westerwelle, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Gesetz über eine ökologisch wirklich wirksame Umstellung der Besteuerung ohne Mehrbelastung für Bürger und Wirtschaft

A. Problem

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich verpflichtet, bis zum Jahr 2005 den CO₂-Ausstoß um 25 % zu senken. Dieses ehrgeizige Ziel ist nur zu erreichen, wenn alle vertretbaren Möglichkeiten und gesetzlichen Rahmenbedingungen zur CO₂-Einsparung ausgenutzt werden.

Im Bereich der Besteuerung des Verkehrs bestehen noch Möglichkeiten, durch intelligentes Umsteuern Anreize zum sparsamen Umgang mit Kraftstoff und zur Benutzung anderer Verkehrsmittel als den Pkw zu schaffen, ohne die Wirtschaft und die Privathaushalte durch Energieverteuerung zusätzlich zu belasten und Arbeitsplätze zu gefährden.

- Die steuerliche Berücksichtigung der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte enthält keine ausreichenden Anreize zur Benutzung anderer Verkehrsmittel als den Pkw.
- Die Besteuerung des Haltens von Kraftfahrzeugen durch die Kfz-Steuer ist ohne ausreichende ökologische Wirkung, weil weder für die Modernisierung des Kraftfahrzeugbestandes noch für eine wirksame Verringerung des Schadstoffausstoßes eine spürbare Lenkungswirkung erzielt wird.

B. Lösung

1. Umwandlung der Kilometerpauschale in eine vom Verkehrsmittel unabhängige Entfernungs pauschale. Die Umwandlung erfolgt aufkommensneutral.

2. Abschaffung der Kfz-Steuer und Umlegung des Aufkommens auf die Mineralölsteuer in zwei Stufen.
 - Mit der vorliegenden ersten Stufe wird die Kfz-Steuer für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselantrieb erhalten und für alle anderen Fahrzeuge abgeschafft und auf die Mineralölsteuer für Ottokraftstoff umgelegt.
 - In der zweiten Stufe wird auch die Kraftfahrzeugsteuer auch für Diesel-Fahrzeuge abgeschafft und auf die Mineralölsteuer umgelegt. Die zweite Stufe kann erst dann umgesetzt werden, wenn die europaweite Wettbewerbssituation des Güterkraftverkehrsgewerbes dies zuläßt.

Beide Maßnahmen schaffen Anreize zum sparsamen Umgang mit Kraftstoff und zum Wechsel des Verkehrsmittels, ohne insgesamt zu Mehrbelastungen zu führen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale und die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer und ihre Umlegung auf die Mineralölsteuer erfolgen insgesamt aufkommensneutral.

Den Ländern entstehen mit dem vorliegenden ersten Schritt zur Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer Mindereinnahmen in Höhe von 6,5 Mrd. DM pro Jahr.

Dem stehen Mehreinnahmen des Bundes durch die Anhebung der Mineralölsteuer auf Ottokraftstoff Mehreinnahmen in Höhe von 5,6 Mrd. DM pro Jahr sowie höhere Mehrwertsteuereinnahmen in Höhe von insgesamt 0,9 Mrd. DM pro Jahr gegenüber.

Den Bundesländern ist für ihre Mindereinnahmen eine entsprechende Kompensation über die Aufteilung der Mehrwertsteuer zu gewähren.

E. Sonstige Kosten

Verringerung der Bürokratiekosten durch die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer.

Entwurf eines Gesetzes über eine wirklich wirksame ökologische Umstellung der Besteuerung ohne Mehrbelastung für Bürger und Wirtschaft

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

Artikel 1

Änderung des Einkommensteuergesetzes (EStG)

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. April 1997 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), wird wie folgt geändert:

1. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, soweit die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte 10 Kilometer übersteigt. Zur Abgeltung der Aufwendung ist für jeden Arbeitstag, an dem der Arbeitnehmer die Arbeitsstätte aufsucht, eine Entfernungspauschale von 0,70 Deutsche Mark für jeden vollen Kilometer anzusetzen, um den die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte 10 Kilometer übersteigt. Für die Bestimmung der Entfernung ist die kürzeste Straßenverbindung maßgebend; eine zumutbare Fährverbindung ist einzubeziehen. Hat der Arbeitnehmer mehrere Wohnungen, so sind die Wege von einer Wohnung, die nicht der Arbeitsstätte am nächsten liegt, nur zu berücksichtigen, wenn sie den Mittelpunkt der Lebensinteressen des Arbeitnehmers bildet und nicht nur gelegentlich aufgesucht wird.“

Artikel 2

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG)

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 21. Dezember 1927 (RGBl. I 1927 S. 509 in der Neufassung 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. § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Worte „mit Selbstzündungsmotor“ eingefügt.
- b) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Worte „mit Selbstzündungsmotor“ eingefügt.
- c) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Worte „mit Selbstzündungsmotor“ eingefügt.

d) In Nummer 4 werden nach den Worten „Oldtimer-Kennzeichen“ sowie „Kennzeichen“ jeweils die Worte „mit Selbstzündungsmotor“ eingefügt.

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Unter den Begriff Fahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes fallen Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 6 wird wie folgt gefaßt:

„6. Kraftomnibussen und Personenkraftwagen mit acht oder neun Sitzplätzen einschließlich Führersitz, wenn das Fahrzeug während des Zeitraums, für den die Steuer zu entrichten wäre, mehr als 50 vom Hundert der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet wird. Die Verwendung des Fahrzeugs ist, ausgenommen bei Oberleitungsomnibussen, buchmäßig nachzuweisen.“

b) In Nummer 7 Satz 1 werden die Worte „Kraftfahrzeuganhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und einachsigen Kraftfahrzeuganhängern (ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter)“ gestrichen.

c) Nummer 8 wird wie folgt gefaßt:

„8. Zugmaschinen, solange sie ausschließlich für den Betrieb eines Schaustellergewerbes verwendet werden.“

4. § 3b Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

(1) Das Halten von Personenkraftwagen ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 bis zum 31. Dezember 2005 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 Emmissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und zunächst über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

– Kohlenstoffmonoxidmasse	0,60g/km
– Stickoxidmasse	0,50g/km
– Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	0,56g/km
– Partikelmasse	0,05g/km

Liegt in den Fällen der Nummer 1 der Tag der erstmaligen Zulassung vor dem 1. Juli 1997, beginnt die Steuerbefreiung am 1. Juli 1997. Die Steuerbefreiung wird nur gewährt, wenn der Personenkraftwagen vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen wird. Sie endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 1. Januar 2006 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a den Betrag von 1 200 Deutsche Mark erreicht hat; die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung wird bei der Berechnung dieser Beträge berücksichtigt.“

5. § 3d wird gestrichen.

6. § 8 wird wie folgt gefaßt:

„§ 8

Die Steuer bemißt sich

1. bei Personenkraftwagen nach dem Hubraum, den Schadstoffemissionen und den Kohlendioxidemissionen;
2. bei anderen Fahrzeugen nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht, bei Kraftfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 3 500 kg zusätzlich nach Schadstoff- und Geräuschemissionen.“

7. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 1 wird gestrichen.

b) Absatz 1 Nr. 2 wird Nummer 1 und wie folgt gefaßt:

„1. Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren für je 100 Kubikzentimeter oder einen Teil davon, wenn sie durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und

- 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) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) entsprechen und über die dort genannten Grenzwerte hinaus die in § 3b Abs. 1 Satz 1 bezeichneten Grenzwerte einhalten oder wenn die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach 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 27,00 DM

bb) ab dem 1. Januar 2004 30,20 DM

- b) 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) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100

S. 42) entsprechen und die in der Richtlinie 94/12/EG unter Nummer 5.3.1.4 für die Fahrzeugklasse M genannten Schadstoffgrenzwerte einhalten

aa) bis zum 31. Dezember 2003 29,00 DM

bb) ab dem 1. Januar 2004 31,40 DM

- c) 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 2 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805), nicht gilt

aa) bis zum 31. Dezember 2000 37,10 DM

bb) ab dem 1. Januar 2001 45,10 DM

cc) ab dem 1. Januar 2005 53,50 DM

- d) nicht als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht gilt

aa) bis zum 31. Dezember 2000 45,50 DM

bb) ab dem 1. Januar 2001 53,50 DM

cc) ab dem 1. Januar 2005 65,10 DM

- e) 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 § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt

aa) bis zum 31. Dezember 2000 57,10 DM

bb) ab dem 1. Januar 2001 65,10 DM

cc) ab dem 1. Januar 2005 73,50 DM

- f) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach den Buchstaben a bis e erfüllen,

aa) bis zum 31. Dezember 2000 65,50 DM

bb) ab dem 1. Januar 2001 73,50 DM;“.

- c) Nummer 3 wird Nummer 2;
Nummer 4 wird Nummer 3.

- d) Nummer 5 wird gestrichen.

- e) Absatz 2 wird gestrichen.

- f) Absatz 3 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. Bei Dreiradkraftfahrzeugen (ausgenommen Zugmaschinen) sowie bei Personenkraftwagen 1,00 DM.“.

g) Absatz 3 Nr. 3 wird gestrichen.

h) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Für Kennzeichen im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 beträgt die Jahressteuer 375 DM.“

8. § 10 wird gestrichen.

Artikel 3

Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinÖStG)

Das Mineralölsteuergesetz vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150, 1993 I S. 169), zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2049), wird wie folgt geändert:

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

a) In Nummer 1 wird die Angabe „980 DM“ durch die Angabe „1 130 DM“ ersetzt.

b) In Nummer 2 wird die Angabe „1 080 DM“ durch die Angabe „1 230 DM“ ersetzt.

Artikel 4

Übergangsregelung

Halter von Kraftfahrzeugen, die steuerbefreit gemäß § 3b KraftStG in der bis zum 31. Dezember 1999 gültigen Fassung sind, erhalten einen Betrag in Höhe der Steuerbefreiung, die ohne dieses Änderungsgesetz entstanden wäre. Der Antrag muß bis zum 30. Juni 2000 gestellt sein. Erstattungsbeträge unter 20 Deutsche Mark bleiben unberücksichtigt.

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2000 in Kraft.

Bonn, den 22. Februar 1999

Dr. Hermann Otto Solms
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Paul K. Friedhoff
Rainer Funke
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Karlheinz Guttmacher
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich

Walter Hirche
Birgit Homburger
Dr. Klaus Kinkel
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sabine Leutheusser-Schnarrenberger
Jürgen W. Möllemann
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr

Cornelia Pieper
Dr. Günter Rexrodt
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Gerhard Schüßler
Dr. Max Stadler
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae
Jürgen Türk
Dr. Guido Westerwelle
Dr. Wolfgang Gerhard
und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Konzept des intelligenten ökologischen Umsteuerns

Das Konzept des intelligenten ökologischen Umsteuerns setzt auf die aufkommensneutrale Umgestaltung bestehender Regelungen zur Verbesserung ihrer ökologischen Wirkung. Die ökologische Lenkungswirkung wird durch bessere steuerliche Anreize erzielt, sich umweltbewußter zu verhalten, sparsamer mit dem Kraftstoff umzugehen und möglicherweise auf andere Verkehrsmittel als den Pkw umzusteigen. Maßnahmen zum intelligenten ökologischen Umsteuern sind allen anderen, die Energie vertuernden und Arbeitsplätze vernichtenden Maßnahmen vorzuziehen.

Die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine vom Verkehrsmittel unabhängige Entfernungspauschale gibt vor allem Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften und zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel

Die mit der Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer und deren Umlegung auf die Mineralölsteuer zu erwartenden Steigerungen der Kraftstoffpreise lösen eine Anreizwirkung aus, die zu sparsamerem Umgang mit dem Kraftstoff führt. Gleichzeitig entstehen Anreize zu wünschenswerten Verkehrsverlagerungen z. B. auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie zu einer verstärkten Nachfrage nach verbrauchsärmeren Kraftfahrzeugen.

II. Änderung des Einkommensteuergesetzes

Die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine vom Verkehrsmittel unabhängige Entfernungspauschale sorgt für die steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel, die auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte benutzt werden. Damit wird ein Anreiz geschaffen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, vornehmlich des öffentlichen Personennahverkehrs.

III. Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer trägt zur notwendigen Vereinfachung des Steuersystems bei. Die Kfz-Steuer ist verwaltungsaufwendig und für die Bürger nicht mehr durchschaubar. Sie ist sowohl finanzpolitisch wie auch unter ökologischen Gesichtspunkten nur noch von geringer Bedeutung. Ihre Abschaffung befreit die Bundesländer von erheblichem und teilweise unwirtschaftlichem Erhebungsaufwand. Gleichzeitig werden Privathaushalte und Wirtschaft von Bürokratiekosten entlastet.

Mit dem vorliegenden Artikel 2 wird die erste Stufe zur Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer vollzogen. Zu-

nächst wird die Kraftfahrzeugsteuer für nicht dieselgetriebene Fahrzeuge abgeschafft.

In der zweiten Stufe ist die Kfz-Steuer auch für Dieselfahrzeuge abzuschaffen. Voraussetzung dafür ist jedoch, daß die Wettbewerbsbedingungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe dies zulassen. Vor allem muß die europäische Mindeststeuer für Dieselmotorkraftstoff deutlich angehoben werden. Die mit der Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer auf Dieselfahrzeuge verbundene deutliche Anhebung der Mineralölsteuer auf Dieselmotorkraftstoff würde sonst zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen, die das deutsche Transportgewerbe einseitig belasten würden.

Mit dem vorliegenden Entwurf werden mehrere Ausnahmen und Sondertatbestände beseitigt. Insbesondere wird die Besteuerung von

- motorisierten Zweirädern,
 - Anhängern und
 - Fahrzeugen mit Elektro- oder Gasantrieb
- abgeschafft.

IV. Änderung des Mineralölsteuergesetzes

Die erste Stufe der Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer wird mit der aufkommensneutralen Anhebung der Steuersätze auf unverbleiten und verbleiten Ottokraftstoff ausgeglichen. Die Mineralölsteuer wirkt als wesentlicher Preisbestandteil unmittelbar auf die Höhe des Kraftstoffpreises.

Aus ökologischer Sicht entstehen insgesamt aufkommensneutrale Anreize für die Verbraucher, mit dem Kraftstoff sparsamer umzugehen, andere Verkehrsmittel als den Pkw sowie generell verbrauchsärmere Kraftfahrzeuge zu benutzen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Einkommensteuergesetz)

Nach geltendem Recht sind die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs grundsätzlich mit einer Kilometerpauschale von 0,70 DM je Entfernungskilometer zu berücksichtigen. Bei der Benutzung anderer Verkehrsmittel sind die tatsächlichen Fahrtkosten als Werbungskosten anzusetzen.

Bei der Verabschiedung des Jahressteuergesetzes 1996 hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung aufgefordert zu prüfen, ob die allein auf den Individualverkehr abgestellte Kilometerpauschale in eine Entfernungspauschale umgewandelt werden kann, wobei den

Belangen der Fernpendler weiterhin Rechnung getragen werden soll. Zu dieser Umwandlung ist es bisher nicht gekommen.

Die aufkommensneutrale Umwandlung der Kilometerpauschale in eine Entfernungspauschale ist möglich, wenn diese auch weiterhin 0,70 DM/Kilometer beträgt und Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bis zu 10 Kilometer unberücksichtigt bleiben.

Die neue Entfernungspauschale berücksichtigt die Aufwendungen bei allen Arbeitnehmern gleichermaßen unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel. Diese Gleichbehandlung entspricht ökologischen Gesichtspunkten.

Für Behinderte, die in ihrer körperlichen Bewegungsfähigkeit derart eingeschränkt sind, daß sie auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen sind, bleibt es bei der bisherigen Sonderregelung.

Zu Artikel 2 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

I. Allgemeines

Der Gesetzesentwurf sieht vor, die Tatbestände zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen mit Ottomotor, Zweirädern, Anhängern, Kraftfahrzeugen mit anderem Antrieb sowie dazugehörige Sonder- und Ausnahmeregelungen abzuschaffen. Es bleibt vorerst bei der Steuerpflicht für dieselgetriebene Pkw und Lkw nach Maßgabe der bislang gültigen Regelungen und Steuersätze.

II. Im einzelnen

Zu Nummer 1

Durch das jeweilige Hinzufügen der Worte „mit Selbstzündungsmotor“ wird der Steuergegenstand auf Pkw und Lkw mit Dieselmotor begrenzt.

Zu Nummer 2

Die Neufassung des Absatzes 1 dient der klaren Begriffsbestimmung, wonach ausschließlich Dieselfahrzeuge als (steuerpflichtige) Fahrzeuge im Sinne des Gesetzes gelten.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Die Neufassung streicht nicht mehr notwendige Ausnahmetatbestände für Kraftfahrzeuganhänger.

Zu Buchstabe b

Siehe Begründung zu Buchstabe a.

Zu Buchstabe c

Mit der Änderung wird der nicht mehr notwendige Steuerbefreiungstatbestand für Wohnwagen und Packwagen im Schaustellergewerbe gestrichen.

Zu Nummer 4

Die Neufassung des § 3b übernimmt die bislang gültigen Grenzwerte für Dieselmotoren, die zu einer begrenzten Steuerbefreiung führen. Gleichzeitig wird die bereits bestehende Fassung des § 3b gestrichen, die eine zusätzliche Steuerbefreiung vorsieht, sobald die EU-Richtlinie mit den Euro-IV-Grenzwerten beschlossen wird.

Zu Nummer 5

Streichung der nicht mehr erforderlichen Steuerbefreiung für bestimmte Elektrofahrzeuge.

Zu Nummer 6

Die Neufassung der Bemessungsgrundlage mußte auf die ausschließliche Besteuerung von Diesel-Pkw und Lkw zugeschnitten werden.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

Die Streichung schafft die Steuerpflicht für Krafträder ab (Mofas, Kleinkrafträder und Motorräder).

Zu Buchstabe b

Die Neufassung enthält die bisher gültigen Steuersätze für Diesel-Pkw. Die bisherigen Steuersätze für Otto-Pkw entfallen.

Zu Buchstabe c

Wegfall der Steuerpflicht für Kraftfahrzeuganhänger.

Zu Buchstabe d

Redaktionelle Änderungen.

Zu Buchstabe e

Abschaffung der nicht mehr notwendigen Steuerermäßigung für Elektrofahrzeuge.

Zu Buchstabe f

Wegfall der Tagessteuer für ausländische Zweiräder.

Zu Buchstabe g

Abschaffung der Kfz-Steuer für ausländische Kraftfahrzeuganhänger.

Zu Buchstabe h

Streichung des nicht mehr notwendigen besonderen Steuersatzes für Oldtimer-Motorräder.

Zu Nummer 8

Streichung der überflüssigen Sonderregelungen für nach dem Entwurf nicht mehr steuerpflichtige Kraftfahrzeuganhänger.

Zu Artikel 3 (Mineralölsteuergesetz)**I. Allgemeines**

Mit den Änderungen werden die Mineralölsteuersätze für Ottokraftstoff angehoben. Die Anhebung entspricht der Höhe nach dem bisher durch die Besteuerung von Otto-Pkw, Motorrädern, Anhängern und sonstigen Fahrzeugen erzielten Einnahmen durch die Kraftfahrzeugsteuer.

II. Im einzelnen**Zu Buchstabe a**

Der Mineralölsteuersatz für unverbleiten Ottokraftstoff wird von bisher 0,98 DM pro Liter auf 1,13 DM pro Liter angehoben.

Zu Buchstabe b

Der Mineralölsteuersatz für verbleiten Ottokraftstoff wird von 1,08 DM pro Liter auf 1,23 DM pro Liter angehoben.

Zu Artikel 4 (Übergangsregelung)

Die Halter von Euro-3-Pkw und von sog. 3- und 5-Liter-Autos, die ihr Fahrzeug bis zum 31. Dezember 1999 zulassen, erwerben eine befristete und der Höhe nach beschränkte Steuerbefreiung. Diese Steuerbefreiung muß aus rechtlichen Gründen erhalten bleiben. Deshalb sieht die Übergangsregelung eine Möglichkeit der Erstattung der Steuerbefreiung vor, wenn der Antrag bis zum 30. Juni 2000 gestellt wird und die Erstattung die auch für die Erhebung der Kfz-Steuer bestehende Bagatellgrenze von 20 DM nicht unterschreitet.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Neuregelungen zum 1. Januar 2000.