

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 14/864 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes 1997 (BGBl. I S. 805) gegenüber der Europäischen Kommission verpflichtet, die steuerliche Förderung besonders schadstoffreduzierter Pkw an die endgültigen Regelungen der maßgebenden EG-Richtlinie anzupassen, sobald diese verkündet ist. Diese Richtlinie – Richtlinie 98/69/EG – ist am 28. Dezember 1998 verkündet worden.

B. Lösung

Grundsätzliche Annahme des Gesetzentwurfs, der insbesondere eine Angleichung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes an die in der Richtlinie 98/69/EG festgelegten EG-weit verbindlichen Schadstoffgrenzwerte vorsieht. Ergänzend schlägt der Ausschuss vor, durch eine Änderung des Tabaksteuergesetzes die Übergangsfrist für die ermäßigte Besteuerung von Feinschnittrollen (sog. Steckzigaretten) rückwirkend ab 1. Januar 1999 bis zum 31. Dezember 2001 zu verlängern.

Einstimmigkeit im Ausschuss

C. Alternativen

Folgende Anträge fanden im Ausschuss keine Mehrheit:

- Antrag der Fraktion der CDU/CSU auf Streichung des § 3 Nr. 2 Satz 2 KraftStG (äußerliche Erkennbarkeit von Fahrzeugen z.B. der Polizei und des Zollgrenzdienstes als Voraussetzung für die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung),
- Antrag der Fraktion der F.D.P. auf Einbeziehung schadstoffreduzierter Lkw in die Modernisierungsförderung durch Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für Lkw ab Schadstoffklasse EURO 3 auf das europäische Mindestniveau.

D. Kosten

Keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes – Drucksache 14/864 – mit der Maßgabe anzunehmen, dass

1. die Überschrift des Gesetzentwurfs um die Worte „und des Tabaksteuergesetzes“ ergänzt wird,
2. in Artikel 1 Nr. 3 (§ 18 Abs. 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz) die Angabe „§§ 3 b und 9“ durch die Angabe „§ 3 b Abs. 1 Satz 1 und § 9“ ersetzt wird,
3. folgender neuer Artikel 2 eingefügt wird:

„Artikel 2

Änderung des Tabaksteuergesetzes

In § 32 Abs. 3 des Tabaksteuergesetzes vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 385/386), wird die Angabe „31. Dezember 1998“ durch die Angabe „31. Dezember 2001“ ersetzt.“

4. der bisherige Artikel 2 zu Artikel 3 wird und folgende Fassung erhält:

„Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Artikel 1 dieses Gesetzes tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 2 dieses Gesetzes tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1999 in Kraft.“

Berlin, den 9. September 1999

Der Finanzausschuss

Christine Scheel

Vorsitzende

Detlev von Larcher

Berichterstatter

Heinz Seiffert

Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Detlev von Larcher und Heinz Seiffert

I. Allgemeines

1. Verfahrensablauf

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 14/864 – wurde in der 45. Sitzung des Deutschen Bundestages am 17. Juni 1999 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung und dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen. Die mitberatenden Ausschüsse haben die Vorlage am 23. Juni 1999 beraten. Wegen der vom Finanzausschuss vorgeschlagenen Änderung des Tabaksteuergesetzes sind der Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, der Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie der Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung an der Beratung dieser Maßnahme beteiligt worden. Der Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und der Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten haben am 8. September 1999 gutachtlich zu diesem Änderungsvorschlag Stellung genommen. Die beiden mitberatenden Ausschüsse, die über diesen Vorschlag gleichfalls informiert worden sind, haben keine weitere Stellungnahme mehr abgegeben. Der federführende Finanzausschuss hat die Vorlage am 30. Juni 1999 und am 9. September 1999 beraten. Der Bundesrat hat am 19. März 1999 zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen.

2. Inhalt des Gesetzentwurfs

Der Gesetzentwurf dient der Angleichung der steuerlichen Förderung besonders schadstoffreduzierter Pkw an die am 28. Dezember 1998 verkündete Richtlinie 98/69/EG. Durch das Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997) wurde die Kraftfahrzeugsteuer für nach dem neuesten technischen Stand emissionsarme und verbrauchsgünstige Personenkraftwagen 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 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 Richtlinienvorschlages der Europäischen Kommission festgelegten Schadstoffgrenzwerte einhielten. Da diese steuerliche Förderung auf ausschließlich national festgelegten

Schadstoffgrenzwerten beruht, könnte darin ein 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 gesehen werden. 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 sog. D-3- und D-4-Pkw unverzüglich an die endgültigen Regelungen der zugrunde liegenden EG-Richtlinie anzupassen, sobald diese verkündet ist. In diesem Zusammenhang soll die steuerliche Förderung der ersten Stufe (bisher als D 3 bezeichnet) auf erstmalige Zulassungen bis zum 31. Dezember 1999 beschränkt werden.

3. Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf die Bundesregierung gebeten, 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 schlägt vor, die Krafträder sowohl nach dem Hubraum als auch nach den Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen entsprechend der Systematik bei den Personenkraftwagen zu versteuern. Weiterhin hat der Bundesrat die Bundesregierung um Prüfung gebeten, ob eine steuerliche Gleichstellung von Neufahrzeugen und nachgerüsteten Fahrzeugen, welche die geforderten Emissionsstandards einhalten, vorgenommen werden kann.

4. Stellungnahmen der beteiligten Ausschüsse

a) Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Der mitberatende Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen empfiehlt einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs.

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS hat der Ausschuss folgenden Antrag der Fraktion der F.D.P. abgelehnt:

„Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf mit folgender Maßgabe zu:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem federführenden Finanzausschuss eine Ergänzung des Gesetzentwurfs vorzulegen, der auch die Besteuerung der Lkw einbezieht.

Nach der Festlegung der EURO-3- und EURO-4-Normen in Brüssel muss die Gelegenheit genutzt werden, um mit der daraus folgenden Änderung des Kfz-Steuergesetzes nicht nur die Pkw, sondern auch

die Lkw-Flotte in die Modernisierungsförderung einzubeziehen. Die bisherige Absicht der Bundesregierung, nur die Pkw bei Erfüllung der strengen Schadstoffgrenzwerte steuerlich zu begünstigen, reicht nicht aus. Die Lkw werden gegenüber dem Pkw diskriminiert und das vorhandene Schadstoffsenkungspotential wird nicht ausreichend ausgeschöpft.

Zur Förderung der Einführung von schadstoffarmen Lkw ist die Kfz-Steuer für Lkw ab der Schadstoffklasse EURO 3 zukünftig auf europäisches Mindestniveau abzusenken. Investitionen in eine umweltfreundlichere Lkw-Flotte sollen auf diese Weise beschleunigt und das vorwiegend mittelständisch organisierte Güterkraftverkehrsgewerbe durch die steuerliche Entlastung im europäischen Wettbewerb gestärkt werden.“

b) Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der mitberatende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs.

c) Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Der Ausschuss für Wirtschaft und Technologie hat gutachtlich Kenntnisnahme der vorgesehenen Änderung des Tabaksteuergesetzes empfohlen.

d) Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Der Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gutachtlich einstimmig empfohlen, der vorgesehenen Änderung des Tabaksteuergesetzes zuzustimmen.

5. Ausschussempfehlung

Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der vom Ausschuss veränderten Fassung ist bei der Gesamtabstimmung über die Gesetzesvorlage vom Ausschuss einstimmig angenommen worden. Zu den Ausschussberatungen ist insbesondere Folgendes zu bemerken:

- Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion, bei Fahrzeugen, die ausschließlich im Dienst der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei oder des Zollgrenzdienstes verwendet werden, auf das Erfordernis der äußerlichen Erkennbarkeit dieser Fahrzeuge als Voraussetzung für deren Steuerbefreiung zu verzichten, ist von den Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS abgelehnt worden. Die Fraktion der CDU/CSU hat dabei argumentiert, dass die Aufgabenerfüllung der im Dienste der inneren Sicherheit stehenden zivilen Einsatzfahrzeuge der Polizei, des Bundesgrenzschutzes und des Zollgrenzdienstes durch deren äußerliche Erkennbarkeit erschwert werden könne. Dagegen hat die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass die Länder eine solche Regelung auf Fachebene bisher abgelehnt hätten. Hinzu komme, dass die Länder den Begriff „Polizei“ z.T. unterschiedlich definierten und dass die Länder keine Gelegenheit gehabt hätten, zu dem

Vorschlag, der bei ihnen Steuerausfälle verursache, bei der ersten Beratung des Gesetzentwurfs im Bundesrat Stellung zu nehmen. Aus diesen Gründen könne die Bundesregierung den Antrag nicht befürworten. Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben sich dieser Argumentation angeschlossen.

- Gleichfalls mit den Stimmen der SPD-Fraktion und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU/CSU-Fraktion und der F.D.P.-Fraktion bei Stimmenthaltung der PDS-Fraktion ist der Antrag der Fraktion der F.D.P. abgelehnt worden, Lastkraftwagen ab der Schadstoffklasse EURO 3 in die Förderung einzubeziehen und die Kraftfahrzeugsteuer für solche Fahrzeuge auf das europäische Mindestniveau zu senken. Die F.D.P.-Fraktion hat diesen Antrag damit begründet, dass die bisherige Absicht der Bundesregierung, nur Personenkraftwagen bei Erfüllung der strengen Schadstoffgrenzwerte zu begünstigen, unzureichend sei, da dadurch Lastkraftwagen gegenüber Personenkraftwagen diskriminiert würden und das Schadstoffsenkungspotential nicht ausgeschöpft werde.

Die Koalitionsfraktionen haben diesen Antrag als prüfenswert bezeichnet. Sie haben jedoch darauf hingewiesen, dass derzeit noch weitere Vorschläge zur Abgabenbelastung der Lastkraftwagen diskutiert würden, z.B. die Einführung von Straßennutzungsgebühren. Solange diese Überlegungen nicht abgeschlossen seien, könne über diesen Fragenkomplex nicht entschieden werden.

- Einstimmig angenommen wurde der von den Koalitionsfraktionen eingebrachte Antrag, bei der Tabaksteuer die Übergangsfrist für die ermäßigte Besteuerung von Feinschnittrollen (sog. Steckzigaretten) rückwirkend ab 1. Januar 1999 bis zum 31. Dezember 2001 zu verlängern. Diese Verlängerung wird vom Ausschuss aus arbeitsmarktpolitischen Gründen empfohlen. Sie erfolgt in Übereinstimmung mit der Richtlinie 99/81/EG des Rates vom 29. Juli 1999.
- Dem Ausschuss lag auch eine Petition vor, mit der eine steuerliche Vergünstigung von mit Katalysatoren ausgestatteten Motorrädern angeregt wird. Der Ausschuss hat diese Petition einvernehmlich nicht aufgegriffen, weil dieses Anliegen derzeit auf EU-Ebene diskutiert wird. Das Ergebnis dieser Erörterungen sollte nach Auffassung des Ausschusses zunächst abgewartet werden. Auf die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf (Drucksache 14/864, S. 8) wird verwiesen.

II. Einzelbegründung

Die vom Ausschuss empfohlenen Änderungen des Gesetzentwurfs werden im Einzelnen wie folgt begründet:

Zur geänderten Überschrift

Der geänderte Titel des Gesetzentwurfs ergibt sich aus der eingefügten Änderung des Tabaksteuergesetzes.

Zu Artikel 1 Nr. 3 – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes**Zu § 18 Abs. 4**

In der im Regierungsentwurf vorgesehenen Übergangsregelung des § 18 Abs. 4 KraftStG wird angeordnet, dass unter anderem für Pkw der bisherigen Schadstoffgruppe D 3, für die vor Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes eine Typgenehmigung erteilt worden ist, die kraftfahrzeugsteuerlichen Vergünstigungen der §§ 3b und 9 in der bisherigen Fassung fortgelten sollen. Gemeint sind Pkw, die die Schadstoffgrenzwerte des bisherigen § 3b Abs. 1 Satz 1 KraftStG einhalten. Deshalb muss der Verweis auf die §§ 3b und 9 entsprechend ergänzt werden. Damit wird zugleich gesetzlich klargestellt, dass auch für die D-3-Pkw eine befristete Steuerbefreiung – wie in Artikel 1 – Nr. 1b des Regierungsentwurfs für EURO-3 Pkw vorgesehen – nur gewährt wird, wenn sie vor dem 1. Januar 2000 erstmals zugelassen werden.

Zu Artikel 2 neu – Änderung des Tabaksteuergesetzes

Die Verlängerung der Übergangsfrist für die ermäßigte Besteuerung von Feinschnittrollen (bis zum 31. Dezem-

ber 2001) dient dem Erhalt von Arbeitsplätzen in der deutschen Zigarettenindustrie. Anderenfalls müssten diese Produkte dem wesentlich höheren Steuersatz für Zigaretten unterworfen werden. Die dadurch ausgelöste Verteuerung würde zu einer erheblichen, arbeitsplatzgefährdenden Schrumpfung des Absatzes führen. Die Verlängerung erfolgt in Übereinstimmung mit der Richtlinie 99/81/EG des Rates vom 29. Juli 1999 zur Änderung der Richtlinie 92/79/EWG zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf Zigaretten, der Richtlinie 92/80/EWG zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf andere Tabakwaren als Zigaretten und der Richtlinie 95/59/EG über die anderen Verbrauchsteuern auf Tabakwaren als die Umsatzsteuer (ABl. EG Nr. L 211 vom 11. August 1999, S. 47).

Zu Artikel 3 – Inkrafttreten

Wegen der Einfügung der Änderung des Tabaksteuergesetzes in Artikel 2 muss auch das Inkrafttreten des Tabaksteuergesetzes geregelt werden. Die rückwirkende Änderung ist erforderlich, weil die ermäßigte Besteuerung von Feinschnittrollen nach bisherigem Recht mit dem 31. Dezember 1998 ausgelaufen ist.

Berlin, den 9. September 1999

Detlev von Larcher

Berichterstatter

Heinz Seiffert

Berichterstatter

