

Dirk Cramer  
25560 Schenefeld

Kraftfahrzeugsteuer

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 15.11.2007 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

#### Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass der Steuervorteil für die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Filtertechnik und Rußverbrennung auch schon für rußfreie Dieselfahrzeuge nach der Euro 4-Norm gelten soll.

Zu dieser Eingabe liegen drei weitere Mehrfachpetitionen vor. Die Petition ist als öffentliche Petition im Internet veröffentlicht worden. Es gingen 303 Mitzeichnungen sowie neun Diskussionsbeiträge ein.

Zur Begründung des Anliegens wird ausgeführt, dass die Bundesregierung eine Regelung dahingehend beschlossen habe, Nachrüstungen von Kraftfahrzeugen mit Dieselantrieb mit Partikelfiltern ab April 2007 steuerlich zu fördern. Viele Besitzer von Dieselmotorkraftfahrzeugen hätten bereits ein Fahrzeug mit Rußpartikelfilter und teilweise sogar mit automatischer Verbrennung (Euro-4-Norm) erworben. Dafür hätten sie beim Kauf des Kraftfahrzeuges mehr bezahlen müssen als für Kraftfahrzeuge mit herkömmlicher Dieselmotortechnik. Daher wird eine Ausdehnung der steuerlichen Förderung auch auf bestehende Ausrüstungen von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfiltern gefordert.

Zu den Einzelheiten des Vortrages des Petenten wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich auf der Grundlage einer Stellungnahme des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) wie folgt dar:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer vollständig den Bundesländern zufließt und das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) nur mit Zustimmung der Länder im Bundesrat geändert werden kann.

Über die 29. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZulO) vom 27. Januar 2006 (BGBl. I 2006, S. 287) werden die Anforderungen an Partikelminderungssysteme für Pkw geregelt. Auf der Grundlage dieser Verordnung werden verkehrsrechtliche Genehmigungen für entsprechende Nachrüstsysteme erteilt. Aufgrund dieser Regelung werden Nachrüstungen ab dem 1. Januar 2006 in die Förderung einbezogen.

Der Petitionsausschuss erinnert daran, dass bereits Mitte 2005 die Länder im Bundesrat darauf hingewiesen haben, dass eine besondere kraftfahrzeugsteuerliche Förderung von zusätzlich partikelreduzierten Neuwagen nicht akzeptabel und nicht erforderlich sei. Dies wurde damit begründet, dass eine wachsende Zahl von Fahrzeugmodellen zwischenzeitlich serienmäßig oder zumindest optional mit Partikelfiltern angeboten werde. Da eine stets steigende Zahl von Neufahrzeugkäufern Fahrzeuge mit Partikelfiltern erwerbe, sei absehbar, dass in kurzer Zeit praktisch alle Diesel-Pkw-Modelle in Deutschland serienmäßig mit Partikelfiltern angeboten würden (Bundesrats-Drucksache 394/05). Eine steuerliche Förderung der beschriebenen Neufahrzeuge würde mithin keinen echten Anreiz darstellen, sondern überwiegend Mitnahmeeffekte erzeugen.

Zusätzliche Reduzierungen der von Diesel-Pkw ausgehenden Feinstaubbelastung sind insbesondere dann in effizienter Weise möglich, wenn solche Fahrzeuge, die sich bereits im Verkehr befinden, mit moderner Partikelminderungstechnik nachgerüstet werden. Unter Umweltgesichtspunkten ist folglich die Nachrüstung von Altfahrzeugen vordringlich.

Der Petitionsausschuss stellt weiterhin fest, dass Käufer von Neufahrzeugen mit serienmäßigen Partikelfiltern auf zusätzliche Vergünstigungen nicht vertrauen konnten. Entsprechend ausgerüstete Neufahrzeuge des Jahres 2006 in die befristete Steuerbefreiung einzubeziehen, aber ab Januar 2007 erstmals zugelassene gleiche Fahrzeuge nicht, wäre sachlich nicht begründbar. Der Gesetzgeber war gehalten, eine klare Abgrenzung vorzunehmen. Das Anliegen der Förderung kann nicht darauf reduziert werden, dass der Halter eines Diesel-Pkw mit serienmäßigem Partikelfilter für diese Technik bezahlt hat.

Ferner ist daran zu erinnern, dass nach dem Gesetz in der Zeit vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2011 für alle nicht zusätzlich partikelreduzierten Diesel-Pkw ein Zuschlag zum jeweiligen Regelsteuersatz erhoben werden soll. Dies betrifft selbst neue Euro-4-Pkw, deren Ausstoß von Partikelmasse die Grenzwerte der Euro-4-Norm überschreitet. Insoweit sind Euro-4- oder Euro-3-Pkw mit Partikelfilter, deren Ausstoß die Grenzwerte nicht überschreitet, gegenüber Diesel-Pkw begünstigt, welche diese Partikelminderung nicht erreichen.

Nach dem Dargelegten kann der Petitionsausschuss mithin nicht in Aussicht stellen, im Sinne des vorgetragenen Anliegens tätig zu werden. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.