

Beschluss**des Bundesrates**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von
Personenkraftwagen****KOM(2005) 261 endg.; Ratsdok. 11067/05**

Der Bundesrat hat in seiner 815. Sitzung am 14. Oktober 2005 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Personenkraftwagen. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie sollen bestehende Wettbewerbshindernisse im Binnenmarkt abgebaut, mehr Steuergerechtigkeit erreicht und ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen geleistet werden.
2. Insbesondere begrüßt der Bundesrat die Initiative der Kommission, durch eine europaweite, einheitliche Bemessung der Kfz-Steuer an dem CO₂-Ausstoß zur Senkung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor beizutragen.
3. Die vorgesehene Pflicht zur Staffelung von Kfz-Steuern auf der Grundlage der CO₂-Emissionen ist aus Sicht des Bundesrates ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung dieser Emissionen. Dabei ist besonders zu begrüßen, dass es den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleibt, ob und in welcher Höhe sie eine Kfz-Steuer erheben. Damit bleibt eine Besteuerung ausschließlich über die Mineralölsteuer möglich, die sich nicht nach der potenziellen CO₂-Emission auf Grund der Beschaffenheit des Antriebssystems, sondern nach der tatsächlichen CO₂-Emission bemisst. Auch kann der jeweilige Mitgliedstaat souverän entscheiden, in welcher Höhe er eine Kfz-Steuer erhebt.

4. Die Bundesregierung wird gebeten, sich im weiteren Rechtsetzungsverfahren dafür einzusetzen, dass neben der CO₂-Emission auch weitere Luftschadstoffe wie NO_x und Feinstaub europaweit als Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer berücksichtigt werden. Ein relevanter Teil beispielsweise der Feinstäube, die in Deutschland zu örtlichen Überschreitungen von Grenzwerten beitragen, sind auf Emissionen aus Nachbarländern zurückzuführen. Ergänzend zu nationalen sind daher europaweite Anstrengungen zur Emissionsminderung notwendig. Es wird empfohlen, ein derartiges Besteuerungssystem an den EURO-Normen zu orientieren, was sich bei der deutschen Kfz-Besteuerung bereits bewährt hat.
5. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass das Verbot der Einführung von Zulassungssteuern ab dem Zeitpunkt der Umsetzung und das Gebot ihrer Abschaffung ab 2016 den innergemeinschaftlichen Handel mit Kfz vereinfachen wird. Dasselbe gilt für die vorgesehene Bestimmung über die anteilige Erstattung von Kfz-Steuern, wenn ein Fahrzeug im Jahresverlauf in einen anderen Mitgliedstaat verbracht wird. Insbesondere Letzteres ist gleichzeitig ein Beitrag zu mehr Steuergerechtigkeit. Jeder Mitgliedstaat erhält Steuern nur für den Zeitraum, in dem ein Kfz in seinem Territorium zugelassen ist. Und jeder Steuerbürger zahlt die Kfz-Steuer für den jeweiligen Zeitraum nur einmal.
6. Nach der Formulierung in Artikel 9 des Richtlinienvorschlags hat im Fall der Ausfuhr eines Personenkraftwagens aus dem Gebiet der Gemeinschaft oder dessen Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat der letztere Mitgliedstaat die Reststeuer aus den Zulassungssteuern zu erstatten. Nach dem Wortlaut des Richtlinien texts soll dies unabhängig davon gelten, ob der "letzte" Staat selbst Zulassungssteuern erhebt.

Der Bundesrat geht davon aus, dass eine solche Vorgehensweise nicht beabsichtigt ist. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die Kommission in Absatz 9 der Erwägungsgründe ein Erstattungssystem bei den Zulassungssteuern nur für Mitgliedstaaten vorsieht, die selbst Zulassungssteuern erheben. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass dieser Widerspruch beseitigt wird und Mitgliedstaaten, die keine Zulassungssteuern erheben, von dem Erstattungsverfahren bei den Zulassungssteuern ausgenommen werden.

7. Der Bundesrat erachtet es für außerordentlich wichtig, dass es bei der nationalen Umsetzung der geplanten Umstellung der Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer auf CO₂-Emissionen nicht zu einer wettbewerbsverzerrenden Ausgestaltung kommt. Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die deutschen Hersteller von größeren Fahrzeugen im internationalen Wettbewerb nicht benachteiligt werden. Eine produktpolitische Lenkung zu Lasten einzelner Fahrzeugkategorien darf es nicht geben.

8. Schließlich ist der Bundesrat der Auffassung, dass es vor dem Hintergrund steigender Rohölpreise bei der Umsetzung zu keinen weiteren Steuererhöhungen kommen darf. Die deutschen Autofahrer sind im europäischen Vergleich durch die Ökosteuern besonders hart betroffen.