

27.05.05

Fz - G - U - Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen**A. Problem und Ziel**

Wissenschaftliche Studien legen nahe, dass Partikelemissionen aus Dieselfahrzeugen zu einer signifikanten Erhöhung der Mortalität beitragen. Insbesondere in Ballungsgebieten und Städten mit einer schwierigen topographischen Lage bestehen erhebliche Probleme, die Grenzwerte der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes einzuhalten. Die Reduktion von Partikelemissionen des Straßenverkehrs ist dringend geboten.

B. Lösung

Die Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden geändert, um steuerliche Anreize für die Herstellung und den Erwerb besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen mit Dieselmotor zu schaffen, von denen deutlich geringere gesundheitliche Gefährdungen und Belastungen für die Umwelt ausgehen. Außerdem sollen Fahrzeughalter dazu veranlasst werden, bereits im Verkehr befindliche Personenkraftwagen nachträglich mit moderner Partikelminderungstechnik auszurüsten.

C. Alternativen

Diskutiert werden andere Varianten der Förderung besonders partikelreduzierter Personenwagen wie "Bonus-Malus-Regelungen", Beschränkung der Förderung auf Nachrüstfälle und Zuschüsse. Im Hinblick auf das angestrebte Ziel einer nachhaltigen Reduktion der Partikelemissionen des Straßenverkehrs ist die

Fristablauf: 08.07.05

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

vorgeschlagene Lösung die schnellst wirkende.

D. Finanzielle Auswirkungen

Für die Haushalte der Länder werden sich in den Kassenjahren 2006 bis 2008 folgende Auswirkungen ergeben:

Steuermehr-/mindereinnahmen in Mio. Euro				
Kassenjahr				
2006	2007	2008	2009	2010
-595	-565	-30	+10	•

Hierfür angenommene Anzahl geförderter Fahrzeuge bzw. höher belastete Fahrzeuge:

Mio.	2005	2006	2007	2008	2009
Erstzulassungen	0,50	0,74	1,10		
Nachrüstungen	0,34	0,42	0,79		
Zuschlag	-	-	-	0,33	0,17

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Förderbedingte Einzelpreisänderungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

27.05.05

Fz - G - U - Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 27. Mai 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung besonders partikelreduzierter
Personenkraftwagen

mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, da die gesetzlichen Regelungen schnellstmöglich in Kraft treten sollten. Partikelemissionen aus Dieselfahrzeugen tragen zu erheblichen gesundheitlichen Gefährdungen bei. Insbesondere in Ballungsgebieten und Städten mit einer schwierigen topografischen Lage bestehen Probleme, die Immissionswerte für Feinstaub (PM 10) einzuhalten.

Fristablauf: 08.07.05

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen

Vom ...2005

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

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3310), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe „§ 3b Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen“ wird die Angabe „§ 3c Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen“ eingefügt.
 - b) Nach der Angabe „§ 9 Steuersatz“ wird die Angabe „§ 9a Zuschlag für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor“ eingefügt.
2. Nach § 3b wird folgender § 3c eingefügt:

„§ 3c Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen

(1) Das Halten von besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor ist befristet von der Steuer befreit, wenn das Fahrzeug nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung der Stufe PM 5 nach § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch die Verordnung vom 14. März 2005 (BGBl. I S. 859) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung entspricht. Die Steuerbefreiung wird nur bei erstmaliger Zulassung in der Zeit vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2007 gewährt. Sie beginnt am Tag der erstmaligen Zulassung und endet, sobald die Steuerersparnis auf der Grundlage des Steuersatzes nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a den Betrag von 350 Euro erreicht hat.

(2) Das Halten von besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor ist befristet von der Steuer befreit, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2007 nachträglich technisch so verbessert wird, dass es einer der Stufen PM 1 bis PM 4 nach § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entspricht. Die Steuerbefreiung wird nur für Personenkraftwagen gewährt, die bis zum 31. Dezember 2005 erstmals zugelassen wurden. Sie beginnt an

dem Tag, an dem nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Voraussetzungen hierfür erfüllt waren. Sie endet, sobald die Steuerersparnis auf der Grundlage des jeweiligen Steuersatzes nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 den Betrag von 250 Euro erreicht hat. Die Steuerbefreiung wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt.

(3) Bei erstmaliger Zulassung im Sinne des Absatzes 1 oder technischer Verbesserung im Sinne des Absatzes 2 in der Zeit vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2005 ist die Steuer für denjenigen Halter neu festzusetzen, für den das Fahrzeug am 1. Januar 2006 zugelassen ist oder, sofern das Fahrzeug am 1. Januar 2006 stillgelegt war, für den das Fahrzeug danach als Ersten wieder zugelassen wird. Dabei gilt abweichend von den Absätzen 1 und 2 der 1. Januar 2006 als Beginn der befristeten Steuerbefreiung. Eine Neufestsetzung für frühere Halter unterbleibt; dies gilt auch dann, wenn ein früherer Halter für das Fahrzeug Steuer entrichtet hat.

(4) Soweit die befristete Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie vorbehaltlich des Absatzes 3 dem neuen Halter gewährt.

(5) Die Zeiten vorübergehender Stilllegung und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angegebenen Betriebszeitraums werden bei der Berechnung der befristeten Steuerbefreiung berücksichtigt.“

3. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a
Zuschlag für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor

Bei erstmaliger Zulassung von Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor in der Zeit vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Dezember 2009 erhöht sich die Steuer für den ersten Entrichtungszeitraum um 20 vom Hundert des Betrages, der sich für die Dauer eines Jahres nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a ergibt, wenn das Fahrzeug nicht der Stufe PM 5 nach § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entspricht.“

4. Dem § 18 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) In § 3c Abs. 1 Satz 1 und § 9a tritt ab dem Tag des Inkrafttretens der Nachfolgerichtlinie zu der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EU Nr. L 206), jeweils an die Stelle der Stufe PM 5 die nächste Schadstoffstufe (Euro 5) für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor.“

Artikel 2

Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3856) wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
„Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung (KraftStDV)“
2. In § 5 Abs. 2 Nr. 3 werden nach Buchstabe i folgende Buchstaben j und k eingefügt:
„j) wenn ein zum Verkehr zugelassener Personenkraftwagen nachträglich als besonders partikelreduziert anerkannt wird, den Tag der Anerkennung;
k) wenn bei einem zum Verkehr zugelassenen besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen die im Fahrzeugschein eingetragene Anerkennung als besonders partikelreduziert gelöscht wird, den Tag der Löschung;“.

Artikel 3

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 2 beruhenden Teile der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung können auf Grund der Ermächtigung in § 15 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Kommission der Europäischen Gemeinschaften die hierzu erforderliche beihilferechtliche Genehmigung erteilt, frühestens am 1. Januar 2006.

(2) Der Tag des Inkrafttretens ist vom Bundesministerium der Finanzen im Bundesgesetzblatt gesondert bekannt zu geben.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Es ist herrschende wissenschaftliche Auffassung, dass die Partikelemissionen der Dieselmotoren zu einer signifikanten Erhöhung der Mortalität führen können. Schon deswegen müssen die Partikelemissionen des Straßenverkehrs weiter reduziert werden. Die Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes schreibt ab 1. Januar 2005 restriktive Immissionswerte für PM10 vor. Unter der Messgröße PM10 wird die Feinstaubfraktion mit einem oberen Partikeldurchmesser bis zu 10 µm verstanden. Die umweltpolitische Diskussion fördert zunehmend die Nachfrage nach moderner Technik zur Minimierung des Partikelausstoßes.

Das Gesetz soll die weitere Verbreitung moderner Partikelminderungstechniken für neue und im Verkehr befindliche Personenkraftwagen mit Dieselmotor beschleunigen. Es geht dabei nicht um die steuerliche Förderung bestimmter Techniken, sondern um technikeutrale Anreize für Fahrzeuge, die einen möglichst geringen Partikelausstoß aufweisen.

Die Europäische Kommission hat im Januar 2005 einen Partikelgrenzwert von 0,005 g/km für die künftige Euro-5-Abgasnorm vorgeschlagen und den Mitgliedstaaten empfohlen, steuerliche Anreize für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen auf dieser Grundlage einzuführen (vgl. Arbeitspapier SEC(2005) 43 und Pressekonferenz am 13. Januar 2005 zur CARS-21-Initiative). Drohende - ordnungspolitisch motivierte - Verkehrsbeschränkungen sorgen bereits 2005 für eine steigende Nachfrage nach Neufahrzeugen mit Partikelfilter. Technische Lösungen zum Erreichen des Partikelgrenzwertes sind verfügbar und werden zunehmend von den Automobilherstellern eingesetzt. Die deutsche Automobilindustrie hat zugesagt, alle neuen Personenkraftwagen spätestens ab 2008/2009 mit einem Dieselpartikelfilter auszurüsten.

Die verkehrsrechtlichen Bezüge für diesen Gesetzentwurf werden in einem bis zum 31. Dezember 2005 zu schaffenden § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) enthalten sein, auf den insoweit verwiesen wird. Diese Vorschrift muss bei der Europäischen Kommission notifiziert werden.

Das erwartete Fördervolumen ist geringer als die aus der stetigen Zunahme der Zahl von Personenkraftwagen mit Dieselmotor resultierenden höheren Kraftfahrzeugsteuereinnahmen der Länder.

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Durch die steuerliche Förderung des Neukaufs von Personenkraftwagen mit Dieselmotor und der Nachrüstung im Verkehr befindlicher Fahrzeuge mit Partikelminderungstechnik werden Angebots- und Nachfragestrukturen auf Teilmärkten beeinflusst, die sich dort in entsprechenden Einzelpreisänderungen niederschlagen. Gleichwohl dürften diese Preisreaktionen nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das Preisniveau bzw. das Verbraucherpreisniveau zu induzieren.

Es handelt sich um ein Vorhaben, für das eine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes besteht (Artikel 105 Abs. 2 GG). Eine bundesgesetzliche Regelung ist erforderlich, weil die in dem Entwurf angesprochenen Fragen der kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen die Rechts- und Wirtschaftseinheit im Bundesgebiet berühren und weil der Entwurf insoweit die Weiterentwicklung bestehender bundesgesetzlicher Kodifikationen zum Gegenstand hat (Artikel 72 Abs. 2 GG). Das Gesetz dient der Wahrung der Rechtseinheit. Da das

Kraftfahrzeugsteuerrecht bereits bundesrechtlich geregelt ist und es um die Verbesserung und Anpassung dieses Rechts geht, kommt nur eine bundesgesetzliche und keine landesgesetzliche Regelung in Betracht. Eine Schaffung landesrechtlicher Normen hätte Rechtszersplitterung zur Folge.

Die nach § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) vorgenommene Relevanzprüfung hat keine Auswirkungen erkennen lassen, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

Finanztableau

Finanzielle Auswirkungen eines Gesetzes zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung	Kassenjahr				
				2006	2007	2008	2009	2010
1	Befristete Steuerbefreiung im Wert von 350 € bei erstmaliger Zulassung vom 1.1.2005 bis 31.12.2007	KraftSt Länder	-	-415	-375	-30	.	.
2	Zuschlag von 20% der Jahressteuer für den ersten Entrichtungszeitraum bei erstmaliger Zulassung vom 1.1.2008 bis 31.12.2009 und Nichteinhaltung des Partikelgrenzwertes von 5 mg/km	KraftSt Länder	-	-	-	20	10	.
3	Befristete Steuerbefreiung im Wert von 250 € bei erstmaliger Zulassung vor dem 1.1.2006 und Nachrüstung von wirksamer Partikelminderungstechnik bis zum 31.12.2007	KraftSt Länder	-	-180	-190	-20	.	.
4	Finanzielle Auswirkungen eines Gesetzes zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen insgesamt	KraftSt Länder	-	- 595	- 565	- 30	+ 10	-

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht an die Einfügung der neuen §§ 3c und 9a.

Zu Nummer 2 (§ 3c - neu)

Zu Absatz 1

Für Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die in der Zeit vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2007 erstmals zugelassen werden, erhalten die Halter eine befristete Steuerbefreiung, wenn die Fahrzeuge die neue Partikelminderungsstufe PM 5 nach der StVZO einhalten.

Es handelt sich dabei im allgemeinen um Personenkraftwagen, deren Emissionsverhalten hinsichtlich der Schadstoffe - Masse des Kohlenmonoxids (CO), Masse der Kohlenwasserstoffe (HC) und Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide (HC + NOx) - schon den Grenzwertanforderungen der ab 2006 für alle neu zuzulassenden Personenkraftwagen geltenden Euro-4-Abgasnorm genügt und deren Partikelausstoß den besonders anspruchsvollen Grenzwert für die Partikelmasse (PM) von 0,005 g/km anstelle von 0,025 g/km nicht überschreitet.

Die Fahrzeuge sind jeweils bis zu dem Zeitpunkt befristet steuerbefreit, an dem der Wert der Steuerbefreiung 350 Euro erreicht.

Der Wert der Steuerbefreiung entspricht etwa 50 % der auf die eingebaute Partikelminderungstechnik entfallenden Kosten.

Zu Absatz 2

Für Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die bis zum 31. Dezember 2005 erstmals zugelassen wurden, erhalten die Halter eine befristete Steuerbefreiung, wenn nachgewiesen wird, dass durch Nachrüstung von Partikelminderungstechnik in der Zeit vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2007 eine der Minderungsstufen PM 1 bis PM 4 nach der StVZO eingehalten wird.

Neben der anspruchsvollsten Stufe PM 4 mit dem Partikelgrenzwert 5 mg/km sind für eine Förderung die Stufen PM 1 mit 0,050 g/km (entspricht Euro-3-Norm), PM 2 mit 0,025 g/km (entspricht Euro-4-Norm) und PM 3 mit 0,0125 g/km (entspricht 50 % der Euro-4-Norm) vorgesehen, um unter Berücksichtigung des technischen Entwicklungsstandes einen finanziellen Anreiz für die Nachrüstung möglichst vieler gebrauchter Fahrzeuge zu geben. Für alle PM-Stufen wird die StVZO außerdem abhängig von den Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit einen Rückhaltegrad der Partikelminderungstechnik von mindestens 30 oder 35 % einfordern.

Die Fahrzeuge sind jeweils bis zu dem Zeitpunkt befristet steuerbefreit, an dem der Wert der Steuerbefreiung 250 Euro erreicht.

Der Wert der Steuerbefreiung deckt bis zu 50 % der Nachrüstkosten ab.

Zu Absatz 3

Für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die im Jahr 2005 erstmals zugelassen oder nachgerüstet wurden, erhalten die Halter die Förderung bei Einhaltung der Voraussetzungen nach den Absätzen 1 und 2 in vollem Umfang. Sie beginnt abweichend von den Absätzen 1 und 2 frühestens am 1. Januar 2006. Aus Vereinfachungsgründen ist vorgesehen, die Steuerbefreiung dem in den Fahrzeugpapieren am 1. Januar 2006 eingetragenen Fahrzeughalter zu gewähren.

Die Finanzämter können für diese Fahrzeuge eine Neufestsetzung alleine auf Grund der bei ihnen vorliegenden Fahrzeugdaten in der Regel nicht vornehmen, da besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen erst ab dem Jahr 2006 anhand der gespeicherten Fahrzeugdaten erkennbar sind. Die Fördervoraussetzungen nach den Absätzen 1 und 2 müssen daher von den Zulassungsbehörden festgestellt und den Finanzämtern übermittelt werden.

Zu Absatz 4

Die befristete Steuerbefreiung wird fahrzeugbezogen gewährt. Bei Halterwechsel verbleibt für den neuen Halter ggf. ein noch nicht abgelaufener Befreiungszeitraum. Nach Absatz 3 gilt dies nicht für Halterwechsel bis zum 31. Dezember 2005.

Zu Absatz 5

Eine Verlängerung des Befreiungszeitraums durch vorübergehende Stilllegung oder die Zuteilung von Saisonkennzeichen ist nicht vorgesehen. Dies entspricht den in der Vergangenheit geltenden Regelungen zu befristeten Steuerbefreiungen für besonders schadstoff- und CO₂-reduzierte Personenkraftwagen (vgl. § 3b) und der dazu ergangenen Finanzrechtsprechung.

Zu Nummer 3 (§ 9a - neu)

Der Zuschlag für den ersten Entrichtungszeitraum nach erstmaliger Zulassung hat zum Ziel, dass ab 1. Januar 2008 möglichst nur noch besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen mit Dieselmotor in Deutschland neu zugelassen werden. Bei der Befristung wird davon ausgegangen, dass ab 1. Januar 2010 die Euro-5-Abgasnorm verbindlich und diese Zuschlagregelung entbehrlich sein wird.

Zu Nummer 4 (§ 18 Abs. 5 - neu)

Die Regelung ist vor dem Hintergrund des Europarechts geboten, um die Gewährung der Steuerbefreiung (§ 3c - neu) und die Erhebung des Zuschlags (§ 9a - neu) auf die künftige Euro-5-Abgasnorm umzustellen.

Zu Artikel 2 (Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)

Zu Nummer 1 (Überschrift)

Die amtliche Abkürzung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung lautet bis jetzt unverändert „KraftStDV 1979“. Sie wird aus Gründen der Rechtsförmlichkeit geändert.

Zu Nummer 2 (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstaben j und k - neu)

Die Vorschrift konkretisiert die Mitwirkungsaufgaben der Verkehrsbehörden im Besteuerungsverfahren.

Zu Artikel 3 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Die Regelung verhindert eine „Versteinerung“ der durch dieses Gesetz geänderten Teile der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung 2002 und ermöglicht in Zukunft deren Änderung oder Aufhebung durch Rechtsverordnung.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Bei den in Artikel 1 Nr. 2 dieses Gesetzes beabsichtigten Steuerbefreiungen handelt es sich um staatliche Beihilferegulungen im Sinne des Artikels 87 EG-Vertrag, welche der Europäischen Kommission zur Genehmigung vorzulegen sind. Ob die geplanten Maßnahmen eine indirekte Begünstigung bestimmter Unternehmen bewirken, hängt von den tatsächlichen Auswirkungen der steuerlichen Anreize ab. Nach Artikel 88 Abs. 3 Satz 3 des EG-Vertrags kann dieses Gesetz nicht in Kraft treten, bevor die Europäische Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat.

Das Arbeitspapier SEC(2005) 43 der Europäischen Kommission ersetzt nicht die beihilferechtliche Genehmigung durch die Europäische Kommission und stellt hierfür auch keine hinreichende Grundlage dar.