

30.11.06

Fz - U

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes**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. Die Partikelbelastung durch Personenkraftwagen mit Dieselmotor kann dadurch effizient reduziert werden, dass im Verkehr befindliche Fahrzeuge mit moderner Partikelminderungstechnik nachgerüstet werden. Vordringlich ist daher die Nachrüstung von Altfahrzeugen.

B. Lösung

Die Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden geändert, um steuerliche Anreize für den nachträglichen Einbau von Partikelminderungstechnik in Personenkraftwagen mit Dieselmotor zu schaffen, damit von diesen deutlich geringere gesundheitliche Gefährdungen und Belastungen für die Umwelt ausgehen. Nachgerüstete im Verkehr befindliche Fahrzeuge werden befristet steuerbefreit, während nicht nachgerüstete zugelassene Fahrzeuge und Neufahrzeuge, die den voraussichtlichen Euro-5-Grenzwert für Partikelmasse (0,005 g/km) nicht einhalten, erhöht besteuert werden.

Fristablauf: 11.01.07

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

Für die Haushalte der Länder werden sich in den Kassenjahren 2007 bis 2011 folgende Auswirkungen ergeben:

Steuermehr-/mindereinnahmen in Mio. Euro				
Kassenjahr				
2007	2008	2009	2010	2011
- 95	- 10	•	+ 55	+ 30

In der Steuerverwaltung der Länder fällt durch die Umstellung auf das geänderte Gesetz im Bereich der Automation ein geringer Mehraufwand an.

Der Vollzugaufwand ist nicht bezifferbar.

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.

Bundesrat

Drucksache 872/06

30.11.06

Fz - U

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 29. November 2006

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, um das Gesetzgebungsverfahren bis zum 1. April 2007 abschließen zu können.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 11.01.07

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes^{*)}

Vom ... 2006

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

Artikel 1

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), zuletzt geändert durch ... (BGBl. I S. ...), 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) Die Angabe zu § 9a wird wie folgt gefasst:
„§ 9a Zuschlag für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor“.
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 in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2009 nachträglich technisch so verbessert wird, dass es einer

1. der Partikelminderungsstufen PM 1 bis PM 4 nach § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 473 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist,
2. der Partikelminderungsstufen PM 01, PM 0 oder der Partikelminderungsklassen PMK 01, PMK 0 bis PMK 4, sobald dafür die Voraussetzungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt und in Kraft getreten sind, entspricht. Die Steuerbefreiung wird nur für Personenkraftwagen gewährt, die bis zum 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen wurden. Sie beginnt an dem Tag, an dem nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Voraussetzungen hierfür erfüllt waren.

^{*)} Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassung der die Europäische Union begründenden Verträge (ABl. EU 2003 Nr. L 236 S. 68), sind beachtet worden.

Die Steuerbefreiung endet, sobald die Steuerersparnis auf der Grundlage des jeweiligen Steuersatzes nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 den Betrag von 330 Euro erreicht. Die Steuerbefreiung wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt.

(2) Im Fall einer technischen Verbesserung nach Absatz 1 in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. März 2007 ist die Steuer für den Halter neu festzusetzen, auf den das Fahrzeug am 1. April 2007 zugelassen ist. Ist das Fahrzeug am 1. April 2007 stillgelegt, erfolgt die Neufestsetzung für den Halter, auf den das Fahrzeug nach dem 1. April 2007 wieder zugelassen wird. Dabei gilt abweichend von Absatz 1 der 1. April 2007 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.

(3) Soweit die befristete Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie vorbehaltlich Absatz 2 dem neuen Halter gewährt.

(4) 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.

(5) Die Steuerbefreiung gilt nicht für Kennzeichen im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1.“

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

„§ 9a
Zuschlag für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor

(1) Für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor erhöht sich in der Zeit vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2011 der jeweilige Steuersatz nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 um 1,20 Euro je 100 Kubikzentimeter oder einen Teil davon, wenn das Fahrzeug nicht einer der Partikelminderungsstufen PM 01 und PM 0 bis PM 5 oder einer der Partikelminderungsklassen PMK 01 und PMK 0 bis PMK 4 nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entspricht.

(2) Der Zuschlag gilt nicht für Kennzeichen im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1.“

4. Dem § 18 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) In § 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 Kraftfahrzeugmotoren (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 S. 29), an die Stelle der Partikelminderungsstufe PM 5 der Grenzwert für Partikelmasse der nächsten Schadstoffstufe (Euro 5) für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor.“

Artikel 2

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3856), zuletzt geändert durch ... (BGBl. I S. ...), 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 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

Dieses Gesetz tritt am 1. April 2007 in Kraft.

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 seit 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 bereits im Verkehr befindliche Personenkraftwagen mit Dieselmotor beschleunigen. Es geht dabei nicht um die steuerliche Förderung bestimmter Techniken, sondern um technikneutrale 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 die Möglichkeit eingeräumt, finanzielle 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 Verkehrsbeschränkungen sorgen bereits seit 2005 für eine steigende Nachfrage nach Neufahrzeugen mit Partikelfilter. Technische Lösungen zum Erreichen des empfohlenen 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.

Das Gesetz nimmt Bezug auf die bereits notifizierte Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) und eine weitere Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, die der Europäischen Kommission zurzeit zur Notifizierung vorliegt. Sie regeln die verkehrsrechtlichen Anforderungen an Partikelminderungssysteme.

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Durch die steuerliche Förderung 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 konkurrierende Gesetzgebungskompetenz besteht (Artikel 105 Abs. 2 GG). Da das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer den Ländern zusteht (Artikel 106 Abs. 2 Nr. 3 GG), besteht die Gesetzgebungskompetenz des Bundes nur unter den Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG. Danach ist eine bundesgesetzliche Regelung u.a. dann erforderlich, wenn sie der Wahrung der Wirtschaftseinheit dient. Unterschiedliche landesrechtliche Regelungen für die Besteuerung von Kraftfahrzeugen provozieren hier besonders leicht zu realisierende Umgehungs- und Ausweichreaktionen der Betroffenen und verzerren die Verteilung des wirtschaftlichen (personellen und sachlichen) Potentials. Nur eine bundesgesetzliche Regelung zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen stellt demgegenüber die Einheitlichkeit der

Förderung sicher, vermeidet im deutschen Wirtschaftsgebiet störende Grenzen und verhindert eine Ballung oder Ausdünnung von zugelassenen zu fördernden Personenkraftwagen in bestimmten Regionen. Die bundesgesetzliche Regelung zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen dient damit der Wahrung der Wirtschaftseinheit. Sie ist im gesamtstaatlichen, d.h. im gemeinsamen Interesse von Bund und Ländern erforderlich, weil die im gesamtstaatlichen Interesse stehende Wahrung der Wirtschaftseinheit nicht anders erreicht werden kann. Die Gleichmäßigkeit der Besteuerung wäre bei jeweiliger Einzelregelung durch Ländergesetze, selbst bei Unterstellung einer nämlichen Zielsetzung, nicht mehr gewährleistet.

Die Maßnahmen zielen außerdem auf eine Änderung einzelner Vorschriften und eine Weiterentwicklung der bestehenden bundesgesetzlichen Kodifikation ab. Eine grundlegende Neukonzeption des Kraftfahrzeugsteuergesetzes haben sie nicht zur Folge. Da das Kraftfahrzeugsteuerrecht bereits bundesrechtlich geregelt ist und es um die Verbesserung und die Anpassung dieses Rechts geht, kommt auch aus diesem Grunde nur eine bundesgesetzliche und nicht etwa eine landesgesetzliche Regelung in Betracht.

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

Finanztableau**Finanzielle Auswirkungen des Entwurfs eines Gesetzes zur
kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung nachgerüsteter partikelreduzierter Diesel-Pkw**

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

Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuer- art / Gebiets- körper- schaft	Volle Jahres- wirkung ¹	Kassenjahr				
				2007	2008	2009	2010	2011
1	<u>KraftStG</u> Befristete Steuerbefreiung basierend auf jeweiligen Steuersatz i. H. v. 330 Euro (Zeitraum: 01.01.2006 bis 31.12.2009)	Insg.	- 120	- 180	- 170	- 110	- 30	-
		KraftSt	- 120	- 180	- 170	- 110	- 30	-
		Bund	-	-	-	-	-	-
		Länder	- 120	- 180	- 170	- 110	- 30	-
		KraftSt	- 120	- 180	- 170	- 110	- 30	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
2	<u>KraftStG</u> Befristeter Zuschlag zum jeweiligen Regelsteuersatz i. H. v. 1,20 Euro je 100 cm ³ (Zeitraum: 01.04.2007 bis 31.03.2011)	Insg.	+ 115	+ 85	+ 160	+ 110	+ 85	+ 30
		KraftSt	+ 115	+ 85	+ 160	+ 110	+ 85	+ 30
		Bund	-	-	-	-	-	-
		Länder	+ 115	+ 85	+ 160	+ 110	+ 85	+ 30
		KraftSt	+ 115	+ 85	+ 160	+ 110	+ 85	+ 30
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
3	Finanzielle Auswirkungen insgesamt	Insg.	- 5	- 95	- 10	.	+ 55	+ 30
		KraftSt	- 5	- 95	- 10	.	+ 55	+ 30
		Bund	-	-	-	-	-	-
		Länder	- 5	- 95	- 10	.	+ 55	+ 30
		KraftSt	- 5	- 95	- 10	.	+ 55	+ 30
	Gem.	-	-	-	-	-	-	

Anmerkungen:¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

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 im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit Dieselmotor, die bis zum 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen wurden, erhalten die Fahrzeughalter eine befristete Steuerbefreiung, wenn sie nachweisen, dass durch Nachrüstung von Partikelminderungstechnik in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2009 eine der Minderungsstufen/-klassen PM 01, PM 0 bis PM 4 oder PMK 01, PMK 0 bis PMK 4 nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingehalten wird.

Neben der für Nachrüstungen anspruchsvollsten Partikelminderungsstufe/-klasse PM 4 bzw. PMK 4 sind für eine Förderung weitere Stufen/Klassen vorgesehen, um unter Berücksichtigung des technischen Entwicklungsstandes einen finanziellen Anreiz für möglichst viele im Verkehr befindliche Fahrzeuge zu geben. Die im Hintergrund stehenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung stellen zugleich Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit und den Rückhaltegrad der Partikelminderungstechnik. Gefördert werden auch nachgerüstete Fahrzeuge, die nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz abweichend vom Verkehrsrecht als Personenkraftwagen gelten (z.B. Geländewagen der Klasse N₁).

Die Fahrzeuge sind jeweils bis zu dem Zeitpunkt befristet steuerbefreit, an dem der Wert der Steuerbefreiung 330 Euro erreicht. Der Wert der Steuerbefreiung deckt etwa 50 % der Nachrüstkosten für die weit überwiegend zum Einsatz kommenden unregulierten Partikelminderungssysteme ab. Es besteht kein Anspruch auf Vergütung der Steuerersparnis.

Zu Absatz 2

Für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die bereits in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. März 2007 nachgerüstet wurden, erhalten die Halter die Förderung bei Einhaltung der Voraussetzungen nach Absatz 1 in vollem Umfang. Sie beginnt abweichend von Absatz 1 frühestens am 1. April 2007. Aus Vereinfachungsgründen ist vorgesehen, die Steuerbefreiung dem in den Fahrzeugpapieren am 1. April 2007 eingetragenen Fahrzeughalter zu gewähren.

Die Finanzämter können für diese Fahrzeuge eine Neufestsetzung alleine auf Grund der vorliegenden Fahrzeugdaten nicht vornehmen, da die Nachrüstung von Partikelminderungstechnik nicht automatisiert erkennbar ist. Die Fördervoraussetzungen müssen daher von den Zulassungsbehörden festgestellt und den Finanzämtern übermittelt werden.

Zu Absatz 3

Die befristete Steuerbefreiung wird fahrzeugbezogen gewährt. Bei Halterwechsel verbleibt für den neuen Halter ggf. eine noch nicht abgelaufene Befreiung. Nach Absatz 2 gilt dies nicht für Halterwechsel bis zum 31. März 2007.

Zu Absatz 4

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 Absatz 5

Die Zuteilung von Oldtimer-Kennzeichen unterliegt einer pauschalierten Kraftfahrzeugsteuer nach § 9 Abs. 4 Nr. 2. Dadurch werden Personenkraftwagen, die verkehrsrechtlich als Oldtimer gelten, von der emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen. Rote Kennzeichen werden von der Steuerbefreiung ausgenommen, weil sie zur wiederkehrenden Verwendung auch für verschiedene Fahrzeuge und ohne vorherige Bezeichnung dieser Fahrzeuge zugeteilt werden. Der Ausschluss von der Steuerbefreiung korrespondiert jeweils mit der Nichterhebung des Zuschlags nach § 9a Abs. 1 - neu.

Zu Nummer 3 (§ 9a - neu -)Zu Absatz 1

Die durch einen Zuschlag von 1,20 Euro je 100 cm³ in der Zeit vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2011 erhöhte Steuer gilt für nicht nachgerüstete Personenkraftwagen im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, die bis zum 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen wurden, und für neu zugelassene Personenkraftwagen, die den voraussichtlichen Euro-5-Grenzwert für Partikelmasse von 0,005 g/km nicht einhalten.

Nicht betroffen von der Zuschlagregelung sind bereits im Verkehr befindliche und neu zugelassene Personenkraftwagen, deren Schadstoffemissionen (Masse des Kohlenmonoxids, Masse der Kohlenwasserstoffe und Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide) den Grenzwertanforderungen der seit 2006 für die erstmalige Zulassung von Personenkraftwagen geltenden Euro-4-Abgasnorm genügen und deren Partikelaustritt den anspruchsvollen Grenzwert für Partikelmasse von 0,005 g/km anstelle von 0,025 g/km nicht überschreitet.

Zu Absatz 2

Die Nichterhebung des Zuschlags bei der Zuteilung von Oldtimer-Kennzeichen und von roten Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung korrespondiert jeweils mit dem Ausschluss von der Steuerbefreiung nach § 3c Abs. 5 - neu.

Zu Nummer 4 (§ 18 Abs. 6 - neu -)

Die Vorschrift ist vor dem Hintergrund des Europarechts geboten, um die Erhebung des Zuschlags (§ 9a - neu -) auf die künftige Euro-5-Abgasnorm umzustellen.

Zu Artikel 2 (Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)

Die Vorschrift nimmt eine redaktionelle Änderung der Bezeichnung der Rechtsverordnung vor und konkretisiert die Mitwirkungsaufgaben der Verkehrsbehörden im Besteuerungsverfahren.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Es tritt am 1. April 2007 in Kraft.