

10.09.90

Fz - In - U - VP

**Empfehlungen
der Ausschüsse**

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuer-
gesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

Punkt der 619. Sitzung des Bundesrates am 21. September 1990

A.

Der federführende Finanzausschuß (Fz),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf
gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes
wie folgt Stellung zu nehmen:

VP 1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 3f Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Der Bundesrat hält es aus umwelt- und steuerpolitischer
Sicht für erforderlich, auch schadstoffarme Krafträder mit
geregeltem Dreiwege-Katalysator in das kraftfahrzeug-
steuerliche Förderkonzept einzubeziehen. Er bittet daher,
im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen,
ob schadstoffarme Krafträder in aufkommensneutraler Weise
kraftfahrzeugsteuerlich angemessen gefördert werden kön-
nen.

Ausgeliefert am 1 1. SEP. 1990

Begründung:

Kraftfahrzeugsteuerliche Fördermaßnahmen stellen ein geeignetes marktwirtschaftliches Lenkungsinstrument zur Einführung von schadstoffarmen Krafträdern dar. In absehbarer Zeit wird die Fahrzeugindustrie neuentwickelte Motorräder mit regeltem Dreiwege-Katalysator (einschließlich lambda-geregelter Gemischaufbereitung) auf den Markt bringen. Motorräder mit dieser Technik erreichen eine Schadstoffreduzierung um ca. 80 % und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der Schadstoffemissionen in diesem Fahrzeugbereich. Die Kraftfahrzeugsteuer sollte auch hier - ähnlich wie im Pkw-Bereich - als flankierendes Instrument zur beschleunigten Einführung des regelten Dreiwege-Katalysators eingesetzt werden. Diese Zielsetzung kann durch eine befristete Steuerbefreiung für schadstoffarme Krafträder bei gleichzeitiger Steuererhöhung für nicht schadstoffreduzierte Krafträder im Rahmen einer möglichst aufkommensneutralen Belastungsverschiebung erreicht werden.

Fz 2. Zu Artikel 1 Nr. 3 - neu - (§ 12 Abs. 5 Kraftfahrzeugsteuergesetz)

In Artikel 1 wird nach der Nummer 2 folgende Nummer 3 angefügt:

"3. In § 12 Abs. 5 wird nach den Worten "in den Fällen des § 11 Abs. 1" ein Komma eingefügt und werden die Worte "und 2" durch die Worte "2 und 4 Nr. 1 Buchst. a und Nr. 2" ersetzt."

Begründung

Nach § 12 Abs. 5 KraftStG sind die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß die Kraftfahrzeugsteuer in den Fällen des § 11 Abs. 1 und 2 von den Zulassungsbehörden festgesetzt wird. (Von dieser Ermächtigung ist bisher nur in Bremen und Hamourg Gebrauch gemacht worden.) Die Möglichkeit, die Kraftfahrzeugsteuer im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung von den Zulassungsbehörden festsetzen zu lassen, muß auch in den Fällen des § 11 Abs. 4 Nr. 1 Buchst. a und Nr. 2 KraftStG (einheitlicher Fälligkeitstag für mehrere Fahrzeuge bzw. Steuerpflicht für eine bestimmte Zeit, z.B. bei der Erteilung von Ausfuhrkennzeichen, § 3 Nr. 12 i.V.m. § 13 Abs. 3 KraftStG) bestehen. Die Ergänzung des § 12 Abs. 5 KraftStG schafft dafür die Rechtsgrundlage.

Fz 3. Zu Artikel 1 Nr. 4 - neu - (§ 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz)

In Artikel 1 wird nach der Nummer 3 - neu - folgende Nummer 4 angefügt:

"4. In § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 werden nach den Worten
"entrichtet ist oder"
die Worte
"eine Ermächtigung zum Einzug vom Konto des Fahrzeughalters
bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder"
angefügt."

Begründung

Aufgrund der Ermächtigung in § 13 Abs. 1 KraftStG können die Landesregierungen durch Rechtsverordnung bestimmen, daß die Aushändigung des Fahrzeugscheins von der Entrichtung der Steuer für den ersten Entrichtungszeitraum abhängig gemacht wird. In Hamburg ist die Aushändigung des Fahrzeugsscheins auch zugelassen, wenn anstelle der Entrichtung der Steuer eine Einzugsermächtigung für das Konto des Fahrzeughalters erteilt worden ist. Da sich Zweifel ergeben haben, ob dies durch die Ermächtigung in § 13 Abs. 1 KraftStG gedeckt ist, ist § 13 Abs. 1 Nr. 1 KraftStG zur Klarstellung entsprechend zu ergänzen.

U 4. Zum Gesetzentwurf im ganzen

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die kraftfahrzeugsteuerliche Förderung der Katalysatornachrüstung über den Juli 1991 hinaus zu verlängern. Die bisher vorgesehene relativ kurze Förderungsfrist bis Juli 1991 hat sich als mitursächlich für Verzögerungen und Engpaßsituationen auf dem Markt der Katalysatornachrüstung erwiesen,

(noch Ziff. 4)

weil sich die Hersteller - angesichts des hohen Entwicklungsaufwandes und der aufwendigen Zulassungsverfahren - zunächst auf die gängigsten Fahrzeugtypen beschränken mußten und somit zunächst nur diese nach und nach in den Nachrüstmarkt einbezogen werden konnten. Dies gilt vor allem für die wirksamsten Konzepte mit geregelter Katalysator.

Die Förderungsfristen sollen dabei mit der Maßgabe verlängert werden, daß bei Nachrüstung nach einem bestimmten Stichtag der Förderungsbetrag reduziert wird; so soll ein Anreiz für eine möglichst baldige Nachrüstung gegeben werden. In Anbetracht der längeren Vorlaufzeit bei der Schaffung eines Angebots an geregelten Katalysatorkonzepten sollte die Dauer der Förderung der Nachrüstung mit geregelter Katalysator auch etwas länger betragen als die Förderungsdauer ungeregelter Konzepte.

Die Bundesregierung wird außerdem gebeten, für die Sondersituation der Nachrüstung erleichterte formelle Voraussetzungen vorzusehen, etwa durch Schaffung einer auf die Bedürfnisse der Nachrüstung zugeschnittenen gesonderten Anlage zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO). Die jetzigen Regelungen entsprechen immer noch zu sehr der Typzulassung von Neufahrzeugen.

(noch Ziff. 4)

Die Notwendigkeit einer Verlängerung und formellen Erleichterung der Nachrüstungsförderung wird unterstrichen durch die zwischenzeitlich boomartige Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts in der DDR. Millionen von katalysatorlosen Fahrzeugen der Baujahre vor 1987/88 werden vor allem in das Gebiet der DDR veräußert. Ein erheblicher Stickoxidanstieg in der DDR, aber auch im gesamten innerdeutschen Verkehr, wird die Folge sein. Dem muß baldmöglichst durch den Einsatz emissionsmindernder Nachrüstungsanlagen entgegengewirkt werden.

B.

Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.