

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen

A. Zielsetzung

Die Umweltbelastungen durch Abgase aus Motoren von Kraftfahrzeugen müssen vermindert werden. Die Anwendung der besten dafür verfügbaren Technologien ist bei Personenkraftwagen durch steuerliche Anreize zu fördern. Die Vergünstigungen für Kleinwagen sind den Vergünstigungen für größere Fahrzeuge anzupassen.

B. Lösung

Personenkraftwagen, die schadstoffarm sind, weil sie strenge Schadstoffgrenzwerte einhalten, die mindestens den US-Normen entsprechen, werden ab 1. Januar 1990 durch eine befristete Steuerbefreiung begünstigt. Kleinwagen werden rückwirkend den größeren Fahrzeugen gleichgestellt.

Bei nachträglichem Einbau eines unregelmäßig Katalysators wird ein Förderungsbetrag von 550 DM, bei Einbau eines geregelten Dreiwege-Katalysators ein Förderungsbetrag von 1 100 DM als Steuervergünstigung durch das Finanzamt ausgezahlt. Die Regelung gilt rückwirkend ab 27. April 1989.

Die Förderung von neuen, schadstoffarmen Personenkraftwagen, die nicht die bestmögliche Abgasreinigungstechnik haben, wird im übrigen ab 1. Januar 1990 auf die Einräumung eines niedrigeren Steuersatzes beschränkt.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Die Einnahmen der Länder aus der Kraftfahrzeugsteuer mindern sich im Zeitraum 1990 bis 1995 um insgesamt 818 Millionen DM.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (43) — 522 16 — Kr 46/89

Bonn, den 2. Oktober 1989

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 8. September 1989 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Kohl

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen

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

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 20. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2262), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Begriffsbestimmungen, Mitwirkung der Verkehrsbehörden“.

b) In Absatz 2 wird Satz 2 neu gefaßt und die folgenden Sätze werden angefügt:

„Bei Personenkraftwagen sind für die Beurteilung als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm oder für die Beurteilung anderer Besteuerungsgrundlagen technischer Art die Feststellungen der Zulassungsbehörden verbindlich, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt. Die Zulassungsbehörden entscheiden auch darüber, ob die technischen Voraussetzungen für einen Förderungsbetrag nach § 3 g Abs. 1 oder 2 erfüllt sind. Die beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten Daten über Fahrzeuge, die die Voraussetzungen des § 3 f Abs. 3 erfüllen, und über deren Fahrzeughalter dürfen an die zuständige Finanzbehörde übermittelt und von ihr verwendet werden, soweit dies für die rückwirkende Gewährung der Steuerbefreiung erforderlich ist.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 12 wird Satz 2 wie folgt gefaßt:

„Dies gilt nicht, sofern ein Ausfuhrkennzeichen für mehr als drei Monate gültig ist oder ein über diesen Zeitraum hinaus gültiges weiteres Ausfuhrkennzeichen erteilt wird.“

b) In Nummer 13 wird der erste Satz wie folgt gefaßt:

„gebietsfremden Personenkraftfahrzeugen und ihren Anhängern, die zum vorübergehenden Aufenthalt in den Geltungsbereich dieses Gesetzes gelangen, für die Dauer eines Jahres.“

3. § 3 b wird aufgehoben.

4. § 3 c wird aufgehoben.

5. In § 3 d wird die Bezeichnung „§ 3 b“ durch die Bezeichnung „§ 3 f“ und die Zahl „1 500“ durch die Zahl „1 000“ ersetzt.

6. § 3 e wird wie folgt gefaßt:

„§ 3 e

Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor

Soweit Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor die in § 3 f genannten Voraussetzungen erfüllen, gilt diese Vorschrift nur, wenn die Fahrzeuge vor dem 1. Januar 1989 erstmalig zum Verkehr zugelassen worden sind und nach Feststellung der Zulassungsbehörde vor diesem Zeitpunkt den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprochen haben. § 3 g ist für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor nicht anzuwenden.“

7. Nach § 3 e werden die folgenden §§ 3 f, 3 g und 3 h eingefügt:

„§ 3 f

Steuerbefreiung für schadstoffarme Personenkraftwagen

(1) Das Halten von Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 2 000 Kubikzentimetern oder mit Drehkolbenmotoren, die in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ist für eine begrenzte Zeit von der Steuer befreit, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde am Tage der erstmaligen Zulassung schadstoffarm sind, weil sie den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder des Anhangs III A zur Richtlinie 88/76/EWG (ABl. EG Nr. L 36 vom 9. Februar 1988, S. 1) entsprechen.

(2) Die Steuerbefreiung beginnt mit dem Tag der ersten Zulassung. Sie endet unabhängig von einer vorübergehenden Stilllegung

1. für Personenkraftwagen, die durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden,
 - mit Hubraum
 - bis zu 1 000 ccm nach fünf Jahren und einem Monat,
 - über 1 000 bis zu 1 100 ccm nach vier Jahren und acht Monaten,
 - über 1 100 bis zu 1 200 ccm nach vier Jahren und drei Monaten,
 - über 1 200 bis zu 1 300 ccm nach drei Jahren und elf Monaten,
 - über 1 300 bis zu 1 400 ccm nach drei Jahren und acht Monaten,
 - über 1 400 bis zu 1 500 ccm nach drei Jahren und fünf Monaten,

über 1 500 bis zu 1 600 ccm nach drei Jahren und zwei Monaten,
 über 1 600 bis zu 1 700 ccm nach drei Jahren,
 über 1 700 bis zu 1 800 ccm nach zwei Jahren und zehn Monaten,
 über 1 800 bis zu 1 900 ccm nach zwei Jahren und acht Monaten,
 über 1 900 bis zu 2 000 ccm nach zwei Jahren und sieben Monaten;

2. für Personenkraftwagen, die durch Drehkolbenmotoren angetrieben werden, nach zwei Jahren und sieben Monaten.

(3) Für einen Personenkraftwagen mit weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum, der vor dem 1. Januar 1990 erstmalig zugelassen worden ist, gilt die in Absatz 2 genannte Dauer der Steuerbefreiung rückwirkend vom Tag der Anerkennung als bedingt schadstoffarm Stufe C, wenn das Fahrzeug

1. nach Feststellung der Zulassungsbehörde vor dem 1. Januar 1990 den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprach und
2. am 1. Januar 1990 noch zum Verkehr zugelassen ist oder danach wieder zugelassen wird.

Für Personenkraftwagen, die durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen, endet die Steuerbefreiung nach der Hälfte der Zeit, die sich nach Absatz 2 Satz 2 ergibt; angefangene Monate werden auf volle Monate aufgerundet.

(4) In den Fällen des Absatzes 3 ist die Steuer für denjenigen Halter von Amts wegen neu festzusetzen, für den das Fahrzeug am 1. Januar 1990 zugelassen ist oder, sofern das Fahrzeug am 1. Januar 1990 stillgelegt war, für den das Fahrzeug danach als ersten wieder zugelassen wird. Dabei gilt als Beginn der befristeten Steuerbefreiung nach dieser Vorschrift der Tag, an dem nach Feststellung der Zulassungsbehörde die in Absatz 3 Nr. 1 genannten Voraussetzungen erfüllt waren. Eine Neufestsetzung für frühere Halter des Fahrzeugs unterbleibt; dies gilt auch dann, wenn ein früherer Halter für das Halten des Fahrzeuges Steuern entrichtet hat.

(5) Soweit sich aus den Absätzen 3 und 4 oder aus § 3 g Abs. 5 nichts anderes ergibt, bleibt die Dauer einer vor dem 1. Januar 1990 entstandenen Steuerbefreiung auf Grund des § 3 b oder § 3 c in der bis zum 31. Dezember 1989 geltenden Fassung unberührt. Soweit diese Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie dem neuen Halter gewährt.

§ 3 g

Förderungsbetrag

(1) Einen Förderungsbetrag von 550 DM an Stelle einer befristeten Steuerbefreiung erhält der Halter eines Personenkraftwagens vom Finanzamt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Der Personenkraftwagen muß bei einem Hubraum bis zu 2 000 Kubikzentimetern vor dem 1. Januar 1990 oder bei einem Hubraum von mehr als 2 000 Kubikzentimetern vor dem 1. Oktober 1988 erstmals zugelassen worden sein;
2. der Personenkraftwagen muß in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991 nachträglich vom Halter durch Einbau eines nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit einer Betriebserlaubnis genehmigten Katalysators technisch so verbessert worden sein, daß nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Vorschriften der Anlage XXV zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit Ausnahme des Abschnittes 4.1.4 erfüllt sind. Für Fahrzeuge mit weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum gelten die Werte der Hubraumklasse zwischen 1 400 und 2 000 Kubikzentimetern;
3. der Personenkraftwagen muß am 1. Januar 1990 oder zu dem späteren Zeitpunkt der Feststellung der technischen Verbesserung durch die Zulassungsbehörde für den vorgenannten Halter zugelassen sein oder nach vorübergehender Stilllegung für ihn wieder zugelassen werden.

(2) Der Förderungsbetrag beträgt 1 100 DM, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 1 und 3 gegeben sind und der Personenkraftwagen in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991 nachträglich vom Halter durch Einbau eines nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit einer Betriebserlaubnis genehmigten Katalysators einschließlich einer lambda-geregelten Gemischaubereitung technisch so verbessert worden ist, daß nach der Feststellung der Zulassungsbehörde

1. für Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2 000 Kubikzentimetern die Vorschriften
 - a) der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ausgenommen die Abschnitte 1.7.2, 1.7.3, 1.7.4 und 1.8.2,
 - b) des Anhangs III A der Richtlinie 88/76/EWG (ABl. EG Nr. L 36 vom 9. Februar 1988, S. 1) oder
 - c) der Anlage XXV zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ausgenommen Abschnitt 4.1.4,
2. für Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 2 000 Kubikzentimetern die Vorschriften
 - a) der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ausgenommen die Abschnitte 1.7.2, 1.7.3, 1.7.4 und 1.8.2,
 - b) des Anhangs III A der Richtlinie 88/76/EWG (ABl. EG Nr. L 36 vom 9. Februar 1988, S. 1) oder
 - c) der Richtlinie 89/.../EWG (ABl. EG Nr. ... vom ...) [einsetzen: Datum und Fundstelle der am 10. Juli 1989 vom EG-Ministerrat beschlossenen Richtlinie über europäische Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum unter 1,4 Litern]

erfüllt sind. Bei Anwendung der in Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c genannten Richtlinie gelten für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 400 bis 2 000 Kubikzentimetern die Werte der Hubraumklasse von weniger als 1 400 Kubikzentimetern.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend für Personenkraftwagen mit einem Hubraum von weniger als 1 400 Kubikzentimetern oder vor dem 1. Oktober 1988 erstmalig zugelassene Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2 000 Kubikzentimetern, die in der Zeit vom 27. April 1989 bis zum 31. Dezember 1989 nachträglich technisch so verbessert worden sind, daß dadurch die Voraussetzungen für einen Förderungsbetrag erfüllt werden.

(4) Der Förderungsbetrag wird nur für zugelassene Fahrzeuge gewährt, die nicht nach § 3 von der Steuer befreit sind. Der Förderungsbetrag wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt. Bei Halterwechsel wird der Förderungsbetrag an denjenigen Halter gezahlt, der bei der Zulassungsbehörde die Feststellung der technischen Verbesserung beantragt hat.

(5) Sind die Voraussetzungen für einen Förderungsbetrag erfüllt, ist das Fahrzeug als schadstoffarm zu behandeln. Mit dem Förderungsbetrag wird eine befristete Steuerbefreiung jedoch abgegolten, soweit sie auf derselben technischen Verbesserung beruht. Hat die technische Verbesserung bereits zu einer befristeten Steuerbefreiung auf Grund des § 3b oder § 3c in der bis zum 31. Dezember 1989 geltenden Fassung oder auf Grund des § 3f geführt, ist die Steuerbefreiung bei Festsetzung des Förderungsbetrags aufzuheben, soweit sie dessen Empfänger oder spätere Halter des Fahrzeugs betrifft. Die Steuerbefreiung für frühere Halter bleibt bestehen.

(6) Für den Förderungsbetrag gelten die Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer sowie die Vorschriften der Abgabenordnung für Steuervergütungen entsprechend. Die Vorschriften des Siebenten Teils der Abgabenordnung, des Achten Teils, Dritter und Vierter Abschnitt, sowie des § 369 Abs. 1 Nr. 4, § 369 Abs. 2, §§ 370, 371, 375 bis 379, 383 und 384 der Abgabenordnung gelten entsprechend. In öffentlich-rechtlichen Streitigkeiten über Verwaltungsakte der Finanzbehörden ist der Finanzrechtsweg gegeben. Der Förderungsbetrag ist aus dem Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen.

§ 3h

Maßgebende Fassung verkehrsrechtlicher Bestimmungen

Für die Anwendung der §§ 3f und 3g sind die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und die Richtlinien der EWG in der am 1. Januar 1990 geltenden Fassung maßgebend."

8. In § 9 Abs. 1 werden in der Nummer 2a nach dem Buchstaben „C“ die folgenden Worte eingefügt:

„oder nach § 3f oder § 3g begünstigt“.

9. An § 13 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Sofern in den Fällen des § 3 Nr. 12 Steuerpflicht besteht, darf die Zulassungsbehörde den Fahrzeugschein erst aushändigen, wenn die Entrichtung der Steuer nachgewiesen wird.“

Artikel 2

Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung vom 3. Juli 1979 (BGBl. I S. 901), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 10. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2185), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 3 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. bei Fahrzeugen, deren Halten nach § 3 Nr. 12 des Gesetzes von der Steuer befreit ist.“

2. In § 5 Abs. 2 Nr. 3 wird nach dem Buchstaben h der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe i angefügt:

„i) bei Ausstattung eines Fahrzeuges mit einer Abgasreinigungsanlage oder bei deren Änderung oder Ausbau,

die Art der Anlage, die Änderung oder den Ausbau, die dadurch erreichte Stufe der Schadstoffminderung und die Stufe des Förderungsbetrages im Falle der Nachrüstung sowie den Tag der nach dem Gesetz maßgeblichen Feststellung durch die Zulassungsbehörde.“

3. An § 9 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Dies gilt für die Berücksichtigung der nach § 3g des Gesetzes entstandenen Förderungsbeträge entsprechend.“

Artikel 3

Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften

In Abschnitt 1.1 der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Juli 1989 (BGBl. I S. 1510), werden die Worte „höchstens 2 500 kg,“ und „und einen Hubraum ab 1 400 cm³“ gestrichen.

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf den Artikeln 2 und 3 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung wieder geändert werden.

Artikel 5

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 6

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich Absatz 2 am 1. Januar 1990 in Kraft.

(2) Artikel 2 Nr. 1 und 2 tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Abgase aus Motoren von Kraftfahrzeugen belasten die Umwelt. Um solche Schadstoffbelastungen zu vermindern, sind nicht nur technische Vorschriften notwendig, die dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung tragen. Marktwirtschaftliche Steuerinstrumente stellen daneben eine wirksame Hilfe bei der Durchsetzung umweltpolitischer Zielvorstellungen dar.

Mit dem „Gesetz über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens“ vom 22. Mai 1985 (BGBl. 1985 I S. 784) ist ein erster erfolgreicher Versuch gemacht worden, in einem Teilbereich durch steuerliche Anreize die Entscheidung der Bürger für Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung bei Kraftfahrzeugen zu stützen. Nach nur vier Jahren Laufzeit des Gesetzes ist festzustellen, daß bereits 96,7 % der neu zugelassenen Personenkraftwagen schadstoffreduziert sind. Allerdings sind auch von einem Gesamtbestand von ca. 29,75 Mio. Personenkraftwagen (Stand: 1. Juli 1989) immer noch rd. 18,84 Mio. Fahrzeuge nicht schadstoffreduziert.

2. Die bisherige Entwicklung gibt Anlaß, die Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen zu überdenken und die Förderungsmaßnahmen neu zu strukturieren. Dabei sind sowohl das bisherige Verhalten der Bürger als auch die verbesserten technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduzierung zu berücksichtigen. Dabei wird der geregelte Dreiwege-Katalysator als die z. Z. beste verfügbare Technologie zur Schadstoffminderung angesehen. Auch eine weitergehende Förderung der nachträglichen Verbesserung bereits zugelassener Fahrzeuge erscheint geboten. Durch die jüngste Entwicklung und Beschlußlage in den Europäischen Gemeinschaften im Hinblick auf die weitere Schadstoffreduzierung vergrößert sich überdies der Handlungsspielraum. Die in ihren Grundzügen vom EG-Ministerrat der Umweltminister am 8./9. Juni 1989 verabschiedete Richtlinie über „Europäische Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum unter 1,4 Litern“ gestattet ausdrücklich steuerliche Anreize auch für schadstoffarme Kleinwagen.
3. Der Gesetzentwurf entspricht der umweltpolitischen Zielsetzung der Europäischen Gemeinschaften, den jeweils neuesten wissenschaftlichen Fortschritten bei der Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Abgase aus Kraftfahrzeugmotoren Rechnung zu tragen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß sowohl die Kommission der Europäischen Gemeinschaften als auch die anderen Mitgliedstaaten die vorgesehenen Maßnahmen begrüßen, weil sie der Durchsetzung von Schad-

stoffgrenzwerten dienen, die mindestens so streng sind wie die der Vereinigten Staaten von Amerika und die vom Europäischen Parlament empfohlenen Normen. Die Bundesregierung beabsichtigt, den gesetzgebenden Körperschaften eine Ergänzung der Voraussetzungen für die steuerliche Förderung vorzuschlagen, sobald der Ministerrat der EG auf der Grundlage der angekündigten Vorschläge der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die in Artikel 5 der neuen Richtlinie über europäische Emissionsnormen für Kleinwagen angeführten Ergänzungen beschlossen hat.

4. Die vorgesehenen Maßnahmen betreffen etwa 2,2 Mio. Fahrzeuge (1,6 Mio. Fälle Neuwagenförderung, 215 000 Fälle rückwirkender Begünstigung von Kleinwagen nach US-Norm, 400 000 Fälle nachträglicher technischer Verbesserung durch Katalysatoreinbau).
5. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß gewisse verwaltungstechnische Schwierigkeiten — wie z. B. erforderliche Prüfungen, Bescheinigungen und die Weitergabe von Daten zwischen Zulassungs- und Finanzbehörden — sowie in begrenztem Umfang auch Abgrenzungsprobleme im Interesse der Verbesserung des Umweltschutzes in Kauf genommen werden müssen. Sie erscheinen auch deswegen vertretbar, weil die Maßnahmen zeitlich befristet sind und die Verwaltung nicht auf Dauer belasten. Durch den weitgehenden Einsatz automatisierter Bearbeitungsverfahren lassen sich Aufwand und Kosten für die vorgesehenen Maßnahmen begrenzen. Für die betroffenen Bürger hat dies außerdem den Vorteil, daß Anträge und Erklärungen nur bei einer Verwaltungsbehörde, der Zulassungsbehörde, eingereicht werden müssen und dort sowohl nach verkehrsrechtlichen als auch nach steuerrechtlichen Gesichtspunkten bearbeitet werden können. Die Auswertung durch die Finanzbehörden wird auf Grund der von den Verkehrsbehörden übermittelten Daten vorgenommen, so daß Verwaltungsakte über die Steuerbefreiung oder die Auszahlung von Förderungsbeträgen von Amts wegen ohne zusätzlichen Antrag des Fahrzeughalters ergehen können.

II. Förderung schadstoffarmer Neuwagen

1. Zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen und zur schnelleren Einführung moderner Technologien wird mit diesem Gesetz vorgeschlagen, ab 1. Januar 1990 neu zuzulassende Personenkraftwagen bis 2,0 l Hubraum mit einer befristeten Steuerbefreiung zu fördern, wenn sie die Anforderungen der Anlage XXIII zu § 47 der Straßenverkehrs-Zu-

lassungs-Ordnung oder gleichrangiger EG-Normen erfüllen (vgl. Einzelbegründung zu Nummer 7 des Gesetzentwurfs, § 3f Abs. 1 und 2). Die Steuerbefreiung soll je nach Hubraum zwischen 31 und 61 Monaten andauern. Dies entspricht auf der Basis des Regelsteuersatzes von 21,60 DM einem Steuervorteil von etwa 1 100 DM, auf der Basis des Regelsteuersatzes von 13,20 DM einem Steuervorteil von etwa 680 DM.

Fahrzeuge mit Dieselmotor werden bereits ab 1. Januar 1989 nicht mehr zusätzlich durch befristete Steuerbefreiung gefördert (vgl. Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 1988, BGBl. I S. 2262). Auch die bisherige Förderung nach sog. Euronormen (Anlage XXIV Stufe C und Anlage XXV zu § 47 StVZO) wird nur noch durch Gewährung des niedrigeren Steuersatzes von 21,60 DM für je 100 ccm Hubraum fortgeführt.

2. Die Förderungsmaßnahme wird bis zum 31. Juli 1991 befristet, weil zu erwarten ist, daß zu diesem Zeitpunkt auf dem Markt auch in den Hubraumklassen bis 2,0 l fast nur noch schadstoffarme Fahrzeuge mit regeltem Dreibege-Katalysator angeboten werden, so daß es keiner besonderen steuerlichen Anreize mehr bedarf. Für Personenkraftwagen über 2,0 l Hubraum sind die strengerer Grenzwerte der Anlagen XXIII und XXV zu § 47 der StVZO bereits ab 1. Oktober 1988 verbindlich.
3. Für Kleinwagen unter 1,4 l Hubraum wird rückwirkend eine höhere Förderung als bisher eingeführt. Aus Gründen der Steuergerechtigkeit wird den Haltern von Kleinwagen, die den Anforderungen der Anlage XXIII zu § 47 StVZO entsprechen, wegen ihrer höheren Aufwendungen für den Umweltschutz dieselbe längere Steuerbefreiung eingeräumt, die ab 1. Januar 1990 für Personenkraftwagen über 1,4 l Hubraum gewährt wird. Aus verwaltungstechnischen Gründen mußte die Rückwirkung auf die am 1. Januar 1990 noch zugelassenen Fahrzeuge und deren Halter beschränkt werden.

III. Förderung der nachträglichen Ausstattung mit Katalysator

1. Wesentlich verbessert wird die steuerliche Förderung der Halter von Personenkraftwagen, die durch nachträglichen Einbau von Katalysatoren schadstoffärmer werden. Neu ist die Auszahlung eines Förderungsbetrages durch das Finanzamt, wobei je nach den erreichten Schadstoffgrenzwerten anstelle einer befristeten Steuerbefreiung als besonderer Anreiz entweder 550 DM (1. Förderungsstufe) oder 1 100 DM (2. Förderungsstufe) gezahlt werden (Nummer 7 des Entwurfs; § 3g – neu –).
2. Für die 1. Förderungsstufe ist Voraussetzung, daß Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden, die etwa der bisherigen Euronorm für Pkw zwischen 1,4 l und 2,0 l bzw. über 2,0 l Hubraum entsprechen. Aus Gründen besserer Übersichtlichkeit werden die Vorschriften über die maßgeblichen

Schadstoffgrenzwerte in § 3g wiedergegeben. Die Finanzbehörden haben jedoch selbst keine technischen Überprüfungen vorzunehmen. Ob die Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden, entscheiden die Zulassungsbehörden, deren Feststellungen als Grundlagenbescheid für die Finanzbehörden verbindlich sind. Die Datenübermittlung an die Finanzbehörden, die die Förderungsbeträge von Amts wegen auszahlen, ist durch Rechtsvorschrift geregelt (vgl. Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Oktober 1987, BGBl. 1987 I S. 2305) und Nummer 1 des Gesetzentwurfs (§ 2 KraftStG).

3. Im Vertrauen auf die Absichtserklärung der Bundesregierung vom 27. April 1989, die Nachrüstung von Altfahrzeugen mit Katalysator durch einen einmaligen Zuschuß zu fördern, haben zahlreiche Kraftfahrzeughalter bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes mit der Umrüstung begonnen. Dieses Verhalten ist umweltpolitisch erwünscht. Der Förderungsbetrag ist deshalb für Pkw mit weniger als 1,4 l Hubraum, die bisher nur als „bedingt schadstoffarm Stufe C“ eingestuft werden konnten, anstelle der kurzen befristeten Steuerbefreiung nach § 3c des Gesetzes zu gewähren. Die Nachrüstung von Mittelklassewagen (1,4 bis 2,0 l Hubraum) wird bereits jetzt durch die längere befristete Steuerbefreiung nach § 3b des KraftStG gefördert, so daß es einer Regelung über die Rückwirkung nicht bedarf. Bei größeren Fahrzeugen (über 2,0 l Hubraum) wird die Nachrüstung ebenfalls nachträglich gefördert, soweit sie vor dem 1. Oktober 1988, dem Stichtag der obligatorischen Einführung der verschärften Europa-Norm, erstmals zugelassen worden sind.

IV. Sonstige Regelungen

1. Der Gesetzentwurf enthält neben den Änderungen des materiellen Rechts auch die zu ihrer Umsetzung erforderlichen Verfahrensregelungen, einschließlich der Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung (Artikel 2) und der Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften (Artikel 3).
2. Im Gesetzentwurf sind ferner zwei Änderungen von Vorschriften über steuerbefreite Fahrzeuge enthalten (Nummer 2 des Entwurfs). Es handelt sich um eine der Verwaltungserleichterung dienende Begrenzung der Steuerfreiheit für Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen auf drei Monate (§ 3 Nr. 12) und die Begrenzung der Steuerbefreiung für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen auf ein Jahr (§ 3 Nr. 13).

V. Nicht aufgenommene Regelungen

1. In die besonderen Förderungsmaßnahmen werden Nutzfahrzeuge nicht einbezogen. Die notwendige Verminderung der Schadstoffemissionen in diesem Bereich soll vorrangig durch technische Vorgaben erreicht werden. Die Ausdehnung der steuerlichen

Förderung auf schadstoffarme Nutzfahrzeuge erfordert – abgesehen von der Klärung europarechtlicher Vorfragen – erhebliche Haushaltsmittel. Nach dem Verursacherprinzip müßten diese Mittel von den Haltern nicht schadstoffreduzierter Nutzfahrzeuge aufgebracht werden. Die Bundesregierung hält eine solche Steuererhöhung aus verkehrspolitischen Gesichtspunkten gegenwärtig nicht für sinnvoll.

2. Schwerbehinderte, die nach § 3 a des KraftStG von der Steuer freigestellt sind oder eine Ermäßigung erhalten, fordern z. T. einen „Ausgleich“ für die ihnen nicht zugute kommende befristete Steuerbefreiung bei Kauf eines schadstoffarmen Pkw. Die Bundesregierung sieht keine Möglichkeit, diesen Wünschen zu entsprechen. Es bestehen nicht nur grundsätzliche Bedenken, einem von einer Steuerbelastung aus sozialen Gründen befreiten Bürger einen „Ausgleich“ dafür zu gewähren, daß andere Bürger aus anderen Gründen auch eine Steuerbefreiung erhalten. Nach dem bereits dargestellten Verursacherprinzip hätte die Ausdehnung der Vorschriften über die Förderung schadstoffarmer Pkw auf Schwerbehinderte nicht nur Entlastungen, sondern auch Belastungen zur Folge, so daß die Schwerbehinderten mit nicht schadstoffreduzierten Fahrzeugen finanziell belastet werden müßten. Die Bundesregierung hält es jedoch für sachgerechter, die Steuervergünstigungen für Schwerbehinderte unverändert zu lassen und sie weder in die Belastung noch in die zusätzliche Entlastung einzubeziehen.

Außerdem ließe sich ein Mißbrauch – z. B. bei Export von Fahrzeugen, für die bei Ersterwerb ein Zuschuß gezahlt worden ist, oder die zusätzliche Geltendmachung der abgegoltenen Steuerbefreiung bei Veräußerung des schadstoffarmen Pkw (z. B. bei Jahreswagen) – nur durch unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand verhindern. Bei Einführung der geforderten Einmalzahlung für Behinderte beim Neuwagenkauf würden den Ländern in den Jahren 1990 bis 1991 zusätzliche Kosten in Höhe von etwa 40 Mio. DM entstehen.

Die genannten Bedenken treten bei der Förderung der Nachrüstung (vgl. § 3 g) vor allem deswegen in den Hintergrund, weil bei Ausschluß der Schwerbehinderten von der Förderung Umgehungen praktisch kaum begegnet werden könnte und die haushaltsmäßigen Belastungen mit etwa 7 Mio. DM vergleichsweise gering sind.

3. Zur Erleichterung der Finanzierung der Umrüstung ist vorgeschlagen worden, die uneingeschränkte Abtretung des Förderungsbetrages (§ 3 g) an Werkstätten zuzulassen. Nach § 46 Abs. 4 der Abgabenordnung (AO) ist der „geschäftsmäßige Erwerb“ von Erstattungs- oder Vergütungsansprüchen durch Nichtbanken nicht zulässig. Das Abtretungsverbot ist vor allem eingeführt worden, um den wirtschaftlichen Vorteil der Erstattung dem Berechtigten ungekürzt zukommen zu lassen. Die Bundesregierung hält es nicht für angezeigt, dieses Verbot aufzuheben. Abtretungen von Steueransprüchen erschweren auch das Verwaltungsver-

fahren. Dies gilt bei der Kraftfahrzeugsteuer in besonderem Maße, weil die Finanzverwaltung im allgemeinen die auf Datenträgern von den Zulassungsbehörden übernommenen Besteuerungsdaten im automatisierten Verfahren auswertet und Abtretungserklärungen im personellen Verfahren sorgfältig geprüft und ausgewertet werden müßten. Die hiermit verbundenen Arbeitsbelastungen würden zu einem unvermeidbaren Personalaufwand und zu zeitlichen Verzögerungen bei der Auszahlung der Förderungsbeträge führen.

VI. Auswirkungen auf Kosten und Preise

Die vorgesehenen Maßnahmen führen in dem angegebenen Zeitraum zu Steuermindereinnahmen in einer Größenordnung von rund 800 Millionen DM und damit zu entsprechenden Kostenentlastungen für die Fahrzeughalter. Durch die verstärkte Förderung der Nachrüstung ergeben sich überdies positive Auswirkungen auf die Beschäftigungslage im Kraftfahrzeughandwerk und in der Zubehörindustrie. Die Maßnahmen führen im Vergleich zu dem ansonsten eingetretenen Niveau zu einer einmaligen Absenkung des Verbraucherpreisniveaus und dürften sich tendenziell senkend auf das Preisniveau auswirken.

VII. Haushaltsmäßige Auswirkungen

Die erhöhten Beträge bei der Förderung neuer schadstoffarmer Kleinwagen und die verbesserte Förderung der Nachrüstung führen zu Mindereinnahmen der Länder bei der Kraftfahrzeugsteuer ab 1990 für einen mehrjährigen Zeitraum in Höhe von insgesamt etwa 818 Mio. DM. Für Kleinwagen dauert die verlängerte Steuerbefreiung bis zu 61 Monaten. Bei Förderung der bis zum 31. Juli 1991 zugelassenen Fahrzeuge durch Steuerbefreiungen ergeben sich deshalb unmittelbare Auswirkungen bis zum 31. August 1996. Die Auswirkungen durch den niedrigeren Steuersatz von 13,20 DM/100 ccm, der für schadstoffarme Fahrzeuge einzuräumen ist, reichen rechnerisch noch darüber hinaus.

Mehrbelastungen für die kommunalen Haushalte sind nicht zu erwarten. Soweit die Kommunen steuerpflichtige (noch nicht schadstoffarme) Personenkraftwagen nachrüsten (§ 3 g) oder neue Personenkraftwagen erwerben, werden auch diese Fahrzeuge gefördert (§ 3 f).

Die Mindereinnahmen werden teilweise durch den Wegfall der Förderung nach sog. Euronormen ab 1. Januar 1990 ausgeglichen. Insgesamt wird jedoch der innerhalb des 1985 bei Verabschiedung des „Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Pkw“ zugrunde gelegten Finanzierungsspielraum eingehalten. Den Ländern fließen überdies aus der Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer durch das Haushaltsbegleitgesetz 1989 zusätzliche Mittel zu.

**Finanzielle Auswirkungen des Entwurfs eines Gesetzes
zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Pkw**

Lfd. Nr.	Maßnahmen	Steuermindereinnahmen (-), Steuermehrereinnahmen (+) — in Mio. DM —						Summe
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	
1	Verbesserung der Nachrüstung (§ 3g — neu — KraftStG)							
	a) Stufe I (550 DM); Euro-Norm (§ 3g Abs. 1 KraftStG)	-132	-154	-44	-44	-22	—	-396
	b) Stufe II (1 100 DM); US-Norm (§ 3g Abs. 2 KraftStG)	-21	-26	-7	-5	-2	—	-61
2	Verbesserung für Pkw unter 1 400 ccm Hubraum, die der Anlage XXIII zu § 47 StVZO entsprechen (§ 3f — neu —)							
	a) rückwirkende Verbesserung für neu zugelassene Pkw (Steuerbefreiung)	-27	-33	-32	-8	—	—	-100
	b) Verbesserung der Förderung von schadstoffarmen Neuzulassungen ab 1. Januar 1990 (Steuerbefreiung)	-23	-113	-147	-147	-88	-20	-538
3	Wegfall der Förderung von Pkw mit Euro-Norm (§ 3b KraftStG)							
	a) Neuzulassungen unter 1 400 ccm Hubraum	+13	+6	—	—	—	—	+19
	b) Neuzulassungen über 1 400 ccm bis 2 000 ccm Hubraum	+51	+84	+84	+34	—	—	+258
1—3	Steuermindereinnahmen per saldo	-139	-231	-146	-170	-112	-20	-818

Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 2 KraftStG)

Nach den Vorschriften dieses Gesetzes (§§ 3f, 3g) kommt es für die Gewährung von Steuervergünstigungen für schadstoffarme Personenkraftwagen (Pkw) künftig nicht nur auf die Einstufung als „schadstoffarm“ oder „bedingt schadstoffarm“ an. Von Bedeutung ist künftig auch die Beurteilung, ob bestimmte Grenzwerte für Schadstoffemissionen eingehalten werden und ob bestimmte technische Vorrichtungen (Katalysatoren) vorhanden und funktionsfähig sind, so daß die Voraussetzungen für die Förderung durch einen Zuschuß erfüllt werden. Die Vorschrift stellt klar, daß auch insoweit die Feststellungen der Zulassungsbehörden für das Besteuerungsverfahren verbindlich sind.

Zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden nicht nur Daten der Zulassungsbehörden benötigt, die diese als Steuererklärung oder für verkehrsrechtliche Zwecke gespeichert haben, sondern auch Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes. § 2 Abs. 2 Satz 4 enthält eine spezielle Befugnis zur Weiterleitung von Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes an die zuständigen Finanzämter. Die Vorschrift betrifft nur Pkw mit weniger als 1 400 ccm Hubraum, für die rückwirkend eine höhere Förderung gewährt wird (vgl. § 3f Abs. 3). Durch den Rückgriff auf diese Daten wird eine verwaltungstechnisch einfache und bürgerfreundliche Gewährung der Steuervergünstigung, bei der besondere Anträge vermieden werden sollen, ermöglicht. Die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters werden insoweit in Anspruch genommen, weil die örtlichen

Zulassungsstellen nicht ohne weiteres zur Übermittlung an die Finanzämter in der Lage sind. Da es sich lediglich um eine Ausnahmeregelung für eine begrenzte Zeit handelt, ist es gerechtfertigt, diese Vorschrift (außerhalb der Regelungen über das Zentrale Fahrzeugregister im Straßenverkehrsgesetz) in den vorliegenden Entwurf aufzunehmen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 3 Nr. 12 KraftStG)

Zur Ausfuhr bestimmte Fahrzeuge können im Inland zeitlich begrenzt steuerfrei gehalten werden. Die durch das Haushaltsbegleitgesetz 1989 geänderte Vorschrift führt wegen des ab 1. Januar 1989 vollzogenen Übergangs der Kennzeichenausgabe von der Zollverwaltung auf die Zulassungsbehörden zu Schwierigkeiten im Erhebungsverfahren. Die Überwachung der steuerbefreiten Fahrzeuge und — soweit die Steuerbefreiung rückwirkend entfällt — die nachträgliche Festsetzung und Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer stoßen wegen des gebietsfremden Wohnsitzes der Halter auf fast unüberwindliche praktische Schwierigkeiten.

Die Neufassung der Vorschrift ermöglicht es, bereits bei der ersten Zuteilung des Ausfuhrkennzeichens oder bei Ausgabe eines weiteren Ausfuhrkennzeichens zu beurteilen, ob Steuerpflicht besteht. Zur Sicherung des Steuereingangs werden die Zulassungsbehörden ggf. verpflichtet, den Fahrzeugschein erst nach Entrichtung der Steuer auszuhändigen (vgl. Nummer 9; § 13 Abs. 3 — neu —). Die Neuregelung gestattet es auch, künftig zur Vereinfachung bei den steuerbefreiten Ausfuhrfahrzeugen von einer Steuererklärung und besonderen Überwachungsmaßnahmen abzusehen (Artikel 2 Nr. 1; § 3 Abs. 3 Nr. 3 KraftStDV).

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 3 Nr. 13 KraftStG)

Das Halten von gebietsfremden Pkw und ihren Anhängern ist bisher kraftfahrzeugsteuerfrei, „solange sie hier frei von Eingangsabgaben verwendet werden dürfen“. Diese nach geltendem Recht vorzunehmende Verlagerung der Entscheidung auf die für Eingangsabgaben zuständige Zollverwaltung ist problematisch, weil sie den zuständigen Finanzbehörden und den betroffenen Kraftfahrzeughaltern die Bestimmung der Dauer der steuerbefreiten Nutzung sehr erschwert. Für die Dauer der Steuerfreiheit wird deshalb ein Zeitraum von einem Jahr festgelegt.

Zu Nummern 3 und 4 (§§ 3b und 3c KraftStG)

Diese Vorschriften enthalten die bisherigen Sonderregelungen über die befristete Steuerbefreiung für Pkw, die als „schadstoffarm“ oder „bedingt schadstoffarm Stufe C“ anerkannt worden sind. Da ab 1. Januar 1990 Fahrzeuge nur noch gefördert werden, wenn sie „schadstoffarm“ sind und zusätzlich die in den §§ 3f oder 3g genannten Anforderungen erfüllen, sind die §§ 3b und 3c nur noch für Übergangsfälle von Bedeutung und können grundsätzlich mit Wirkung ab 1. Januar 1990 aufgehoben werden.

Die auf Grund dieser Vorschriften bereits entstandenen Ansprüche auf befristete Steuerbefreiung für vor dem 1. Januar 1990 als schadstoffarm anerkannte Fahrzeuge bleiben unberührt (vgl. Nummer 7; § 3f Abs. 5), soweit nicht der Förderungsbetrag anstelle der Steuerbefreiung gewährt wird.

Die Anerkennung durch die Zulassungsbehörden als „bedingt schadstoffarm Stufe C“ kann auch künftig noch vorgenommen werden, soweit die Fahrzeuge vor dem 1. Oktober 1990 erstmals in den Verkehr kommen (vgl. § 72 Abs. 2 StVZO zu § 47 Abs. 4 StVZO und zu Anlage XXIV zur StVZO). Die Anerkennung hat noch Bedeutung für die Höhe des Steuersatzes; er beträgt zunächst noch 13,20 DM (je angefangene 100 ccm Hubraum). Für nach dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassene Fahrzeuge gilt ein Steuersatz von 21,60 DM (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG).

Zu Nummer 5 (§ 3d KraftStG)

Die befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge wird den neuen Vorschriften angepaßt. Sie beträgt nach der Rechtsänderung unabhängig von der Größe des Fahrzeuges stets fünf Jahre und einen Monat. Soweit bisher bereits Steuerbefreiungen bestehen, bleibt ihre Dauer unverändert.

Zu Nummer 6 (§ 3e KraftStG)

Der geltende § 3e ist durch das Haushaltsbegleitgesetz 1989 eingefügt worden, um die befristete Steuerbefreiung für die erst nach dem 31. Dezember 1988 als schadstoffarm anerkannten Pkw mit Dieselmotor zu beenden. Durch die Streichung der §§ 3b und 3c wird eine redaktionelle Anpassung der Vorschrift erforder-

lich. Außerdem wird bestimmt, daß die neuen Vorschriften über den Förderungsbetrag (§ 3g) für Fahrzeuge mit Dieselmotor nicht gelten.

Zu Nummer 7 (§ 3f — neu — und § 3g — neu — KraftStG)

Der neue § 3f tritt an die Stelle der bisherigen §§ 3b und 3c. Dabei werden die Vorschriften für Kleinwagen (bis 1,4 l Hubraum) und größere Fahrzeuge (1,4 l bis 2,0 l Hubraum) hinsichtlich der Dauer der befristeten Steuerbefreiung und hinsichtlich der einzuhaltenen Schadstoff-Grenzwerte weitgehend aneinander angepaßt.

Zu § 3f Abs. 1

Die befristete Steuerbefreiung wird als Förderinstrument auf Neuzulassungen von Pkw bis 2,0 l Hubraum bis 31. Juli 1991 begrenzt. Es ist davon auszugehen, daß nach diesem Zeitpunkt fast nur noch Neufahrzeuge mit geregelter Dreiwege-Katalysator angeboten werden, so daß es eines besonderen steuerlichen Anreizes zum Kauf schadstoffarmer Pkw danach nicht mehr bedarf. Für Pkw über 2,0 l Hubraum ist dies bereits am 1. Oktober 1988 erreicht worden, so daß § 3f diese Fahrzeuge nicht mehr einbezieht.

Die für eine befristete Steuerbefreiung maßgeblichen Schadstoffgrenzwerte und das zur Prüfung erforderliche Verfahren sind vor allem in der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung enthalten. Die Anforderungen entsprechen etwa den geltenden US-Normen und setzen in der Regel die Abgasreinigung mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator voraus. Wahlweise können auch die entsprechenden Schadstoffgrenzwerte und Prüfbedingungen des Anhanges III A zur Richtlinie 88/76/EWG zugrunde gelegt werden.

Außerdem ist beabsichtigt, für die Beurteilung des Schadstoff-Ausstoßes auch die vom EG-Ministerrat (Umweltminister) im Rahmen der EG-Richtlinie über „Europäische Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum unter 1,4 Litern“ in den Grundzügen beschlossenen US-gleichwertigen Normen in einem verbesserten europäischen Testverfahren zugrunde zu legen. Diese neue Richtlinie, die die ursprüngliche Richtlinie 70/220/EWG (ABl. EG Nr. L 76 vom 6. April 1970, S. 1) ändert, soll bis Ende 1990 auf der Grundlage eines Vorschlags der EG-Kommission insbesondere um Fahrbedingungen außerhalb geschlossener Ortschaften ergänzt werden. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die neue Richtlinie in ihrer nach Ergänzung geltenden Fassung der steuerlichen Förderung ebenfalls zugrunde gelegt werden sollte.

Zu § 3f Abs. 2

Die Dauer der befristeten Steuerbefreiung ist je nach Hubraumklasse unterschiedlich. Sie entspricht in allen Fällen für Pkw mit Ottomotor einer Steuererspar-

nis von rund 1 100 DM (berechnet nach einem Steuersatz von 21,60 DM/100 ccm Hubraum) bzw. von rund 680 DM (berechnet nach dem niedrigeren Steuersatz von 13,20 DM).

Für Fahrzeuge mit Drehkolbenmotor (sog. Wankel-Motor) wird aus Vereinfachungsgründen grundsätzlich ein Hubraum von 1,9 bis 2,0 l unterstellt.

Zu § 3f Abs. 3

Personenkraftwagen unter 1,4 l, die vor 1990 zugelassen worden sind und die Voraussetzungen der Anlage XXIII zur StVZO erfüllen, wurden bisher nur nach § 3c gefördert. Sie werden jetzt nachträglich den Fahrzeugen der größeren Hubraumklassen gleichgestellt. Durch die längere Steuerbefreiung, die einem Gegenwert von etwa 1 100 DM entspricht, werden die höheren Aufwendungen für den geregelten Dreiwege-Katalysator besser als bisher berücksichtigt.

Soweit die Voraussetzungen auch von Kleinwagen mit Dieselmotor erfüllt werden, wird die Dauer der Steuerbefreiung auf die Hälfte begrenzt. Dies entspricht der bisherigen Regelung in § 3c. Aus § 3e n. F. ergibt sich eine Beschränkung auf die vor dem 1. Januar 1989 erstmalig zugelassenen und als „bedingt schadstoffarm Stufe C“ anerkannten Fahrzeuge.

Zu § 3f Abs. 4

Die rückwirkende Verlängerung der befristeten Steuerbefreiung gemäß Absatz 3 führt insbesondere in Fällen des Halterwechsels zu verwaltungstechnischen Schwierigkeiten. Da bei den Finanzbehörden die Person des Halters der Anknüpfungspunkt für das Besteuerungsverfahren ist und dessen Daten nach einer gewissen Zeit gelöscht werden, können in die Rückwirkung nur diejenigen Fahrzeuge einbezogen werden, die am 1. Januar 1990 noch zugelassen sind oder danach erneut zugelassen werden. Die durch Neufestsetzung (§ 12 Abs. 2) vorzunehmende Verlängerung der Steuerbefreiung kann auf Grund der vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelten Daten (vgl. Nummer 1 des Entwurfs; § 2) in der Regel von Amts wegen ohne besonderen Antrag des Fahrzeughalters vorgenommen werden. Allerdings muß die Berichtigung der Steuerfestsetzung für frühere Halter des Fahrzeuges aus Vereinfachungsgründen unterbleiben, weil der damit verbundene Aufwand wegen der Abwicklung im personellen Verfahren unvertretbar hoch wäre.

Zu § 3f Abs. 5

Es wird klargestellt, daß eine bis zum 31. Dezember 1989 entstandene Steuerbefreiung im Grundsatz unberührt bleibt, soweit nicht in Absatz 3 und 4 eine Verlängerung vorgesehen ist. Ausnahmen ergeben sich auch dann, wenn dem Halter ein Förderungsbetrag gezahlt wird und deshalb die befristete Steuerbefreiung aufgehoben wird (§ 3g Abs. 5). Wie bisher steht die Steuerbefreiung bei Halterwechsel auch

dem neuen Halter zu, soweit die Dauer der ursprünglichen Steuerbefreiung noch nicht abgelaufen ist. Für diese Übergangsfälle sind die §§ 3b und 3c auch nach dem 1. Januar 1990 noch anzuwenden.

Zu § 3g Abs. 1

Eine wesentliche Veränderung der steuerlichen Förderung besteht darin, daß bei der sogenannten Nachrüstung keine befristete Steuerbefreiung, sondern ein fester Förderungsbetrag gewährt wird.

Dieser Förderungsbetrag wird vom Finanzamt an den Halter des Fahrzeuges gezahlt. Eine befristete Steuerbefreiung kann daneben jedenfalls aus Anlaß der Nachrüstung nicht gewährt werden. Außerdem hat die Gewährung des Förderungsbetrages regelmäßig den niedrigeren Steuersatz zur Folge (vgl. Nummer 8 des Entwurfs; § 9 Abs. 1).

Die Nachrüstung wird zeitlich begrenzt auf die vor 1990 erstmals zugelassenen Fahrzeuge. Bei der Hubraumklasse über 2,0 l werden auch diejenigen Fahrzeuge nicht mehr begünstigt, die erst nach der obligatorischen Einführung des schadstoffarmen Pkw ab 1. Oktober 1988 erstmals zugelassen worden sind.

Die vorgesehene Maßnahme läuft wie bei der Neuwagenförderung am 31. Juli 1991 aus.

Als Förderungsvoraussetzung für die 1. Stufe des Förderungsbetrages (550 DM) müssen durch Einbau eines Katalysators die Voraussetzungen der Anlage XXV zur StVZO erfüllt werden. Dabei gelten für Kleinwagen die Grenzwerte der Mittelklasse. Die Zulassungsbehörde hat auf Grund der ihr vorgelegten Betriebserlaubnis für den eingebauten Katalysator und der Bestätigung der Werkstatt über den Einbau zu entscheiden, ob die Voraussetzung erfüllt ist. Sie teilt die entsprechenden Daten der Finanzbehörde mit (vgl. Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes; § 5 Abs. 2 KraftStDV).

Zu § 3g Abs. 2

Bei nachträglicher Ausrüstung eines Personenkraftwagens mit regeltem Dreiwege-Katalysator erhöht sich der Förderungsbetrag auf 1 100 DM, sofern die Grenzwerte der Anlage XXIII zur StVZO oder der angeführten entsprechenden Normen erreicht sind.

Zu § 3g Abs. 3

Kleinwagen unter 1,4 l Hubraum und größere Fahrzeuge mit mehr als 2,0 l Hubraum werden nachträglich gefördert, wenn die Nachrüstung nach dem 27. April 1989, dem Tag der Ankündigung der Förderung durch die Bundesregierung, vorgenommen worden ist. Für nachgerüstete Mittelklassewagen (1,4 bis 2,0 l Hubraum) bedarf es dieser Rückwirkung nicht, weil sie nach geltendem Recht bereits durch eine Steuerbefreiung im Gegenwert von rund 1 100 DM gefördert werden, sofern sie schadstoffarm sind (§ 3b).

Zu § 3g Abs. 4

Da der Förderungsbetrag an die Stelle einer befristeten Steuerbefreiung tritt, werden grundsätzlich keine Fahrzeuge gefördert, deren Halter von der Steuer befreit ist. Dagegen werden Personen, die nach § 3a Abs. 1 oder Abs. 2 begünstigt sind, bei der Nachrüstung der von ihnen gehaltenen Fahrzeuge in die Förderung einbezogen, weil Ausnahmeregelungen stets die Verwaltung belasten und die haushaltsmäßigen Auswirkungen gering sind. Von steuerbefreiten Schwerbehinderten werden (entsprechend ihrem Anteil am Gesamtbestand der Pkw) etwa 12 000 Fahrzeuge umgerüstet (davon ca. 1 200 mit regeltem Dreiwege-Katalysator).

Zur Vermeidung von Mißbräuchen durch mehrmaligen Ein- und Ausbau eines Katalysators ist es erforderlich, den Förderungsbetrag für jedes Fahrzeug nur einmal zu gewähren. Die Zulassungsbehörden haben den Fahrzeugschein entsprechend zu kennzeichnen und dürfen die Feststellung über den Einbau eines Katalysators als Grundlage für die Gewährung eines Förderungsbetrages kein weiteres Mal der Finanzbehörde mitteilen.

Bei Halterwechsel ist der Förderungsbetrag demjenigen Halter zu zahlen, der die Eintragung der nachträglichen technischen Verbesserung in die Fahrzeugpapiere veranlaßt. Dies gilt vor allem auch im Falle der Weiterveräußerung; der neue Halter hat bei Gewährung des Förderungsbetrages keinen zusätzlichen Anspruch auf befristete Steuerbefreiung.

Zu § 3g Abs. 5

Um eine Doppelförderung zu vermeiden, ist eine befristete Steuerbefreiung aufzuheben, wenn sie auf Grund der Nachrüstung bereits bewilligt wurde und danach der Anspruch auf einen Förderungsbetrag festgestellt wird. Da der Förderungsbetrag in den einzelnen Fallgruppen höher zu bewerten ist als die Steuerbefreiung, ist die rückwirkende Aufhebung der Steuerbefreiung verfassungsrechtlich unbedenklich. Eine Ausnahme gilt nur in den Fällen, in denen die Steuerbefreiung einen Halter betrifft, dem das Fahrzeug bereits vor der Umrüstung gehört hat. Insoweit bleibt die Steuerbefreiung (z. B. auf Grund von § 3c) unberührt. Auch eine befristete Steuerbefreiung, die bereits vor der technischen Verbesserung entstanden war, wird nicht aufgehoben, da sie nicht ursächlich mit der Nachrüstung zusammenhängt.

Zu § 3g Abs. 6

Die Zahlung eines Förderungsbetrages durch das Finanzamt wird steuerrechtlich als Zahlung einer Steuervergütung behandelt. Dabei sind, sofern das Gesetz nicht Besonderes regelt, die Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer, einschließlich der allgemeinen Vorschriften der Abgabenordnung (AO) (vgl. § 1 Abs. 1 AO), anzuwenden. Klargestellt wird, daß auch die einschlägigen strafrechtlichen und bußgeldrechtlichen Vorschriften der AO sowie die Vorschriften

über das außergerichtliche Rechtsbehelfsverfahren (§§ 347 bis 368 AO) und über das gerichtliche Rechtsbehelfsverfahren (vgl. § 33 Finanzgerichtsordnung) anzuwenden sind. Weiterhin wird klargestellt, daß der Förderungsbetrag aus den Einnahmen an Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen ist.

Zu Nummer 8 (§ 3h — neu — KraftStG)

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gilt für die Anwendung der §§ 3f und 3g unter Berücksichtigung der Änderung durch Artikel 3 dieses Gesetzes in der am 1. Januar 1990 geltenden Fassung. Spätere Änderungen haben für die steuerliche Förderung keine unmittelbare Bedeutung.

Auch die maßgeblichen EG-Richtlinien sind in der am 1. Januar 1990 geltenden Fassung anzuwenden.

Zu Nummer 9 (§ 9 Abs. 1 KraftStG)

Der niedrigere Steuersatz von 13,20 DM für je 100 ccm Hubraum gilt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 für Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren, die schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C sind.

Durch die vorgesehene Einfügung der §§ 3f und 3g in § 9 wird klargestellt, daß die jeweiligen Förderungsmaßnahmen zugleich mit dem Anspruch auf den niedrigeren Steuersatz verbunden sind.

Zu Nummer 10 (§ 13 Abs. 3 — neu — KraftStG)

Die neue Vorschrift steht im Zusammenhang mit der Rechtsänderung in § 3 Nr. 12 (vgl. Nummer 2 Buchstabe a des Gesetzentwurfs).

Bei Fahrzeugen mit Ausfuhrkennzeichen bestehen in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten, einen Steueranspruch zu verwirklichen, wenn sich der Fahrzeughalter nicht mehr im Geltungsbereich des Gesetzes aufhält oder kurzfristig seinen Aufenthaltsort gewechselt hat. Zur Sicherstellung des Steueranspruchs wird deshalb bestimmt, daß grundsätzlich vor der Aushändigung des Fahrzeugscheins die Entrichtung der Steuer nachgewiesen werden muß.

Zu Artikel 2 (Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)*I. Allgemeines*

Die Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes haben eine Änderung von Durchführungsvorschriften zur Folge. Aus Vereinfachungsgründen werden diese Rechtsänderungen in den Gesetzentwurf mit aufgenommen, da die Zeitspanne zwischen der Verkündung des Gesetzes und dem Inkrafttreten (1. Januar 1990) zur notwendigen Anpassung der Durchführungsvorschriften im gewöhnlichen Ordnungsverfahren voraussichtlich nicht ausreicht und die Durchführungsvorschriften mit den Gesetzesän-

derungen oder vorher in Kraft treten müssen, um den Gesetzesvollzug zu sichern.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Nummer 1 (§ 3 Abs. 3 KraftStDV)

Die Vorschrift steht im Zusammenhang mit § 3 Nr. 12 KraftStG (vgl. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a des Gesetzesentwurfs). Soweit bei Fahrzeugen mit Ausfuhrkennzeichen keine Steuerpflicht besteht, weil das Ausfuhrkennzeichen nur für drei Monate oder weniger gilt, wird zur Entlastung der Zulassungsbehörde und der Finanzämter auf eine Steuererklärung verzichtet. Damit entfällt auch die Notwendigkeit, einen Freistellungsbescheid zu erlassen, sofern er nicht ausdrücklich beantragt wird (§ 155 Abs. 1 AO).

Zu Nummer 2 (§ 5 Abs. 2 Buchstabe i — neu — KraftStDV)

Die Gewährung von Steuervergünstigungen für schadstoffarme Pkw beruht auf der Feststellung der Zulassungsbehörde, daß die Vorschriften der §§ 3f oder 3g des Gesetzes erfüllt sind. Durch die neu eingefügte Vorschrift soll sichergestellt werden, daß die Zulassungsbehörden ihre Mitwirkung beim Besteuerungsverfahren auf die Mitteilung der technischen Besteuerungsgrundlagen ausdehnen. Insbesondere in den Fällen des § 3g des Gesetzes beruht die Auszahlung des Förderungsbetrages nicht nur auf der Anerkennung des Fahrzeuges als „schadstoffarm“, sondern auch auf der Anwendung einer bestimmten Abgasreinigungstechnik (Katalysator). Für die Mitteilung entsprechender Angaben fehlt bisher eine ausreichende Rechtsgrundlage.

Zu Nummer 3 (§ 9 Abs. 1 KraftStDV)

Für die Fahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn wird die Kraftfahrzeugsteuer in einem besonderen Abrechnungsverfahren erhoben.

Durch die neu eingefügte Vorschrift werden die Förderungsbeträge nach § 3g des Gesetzes aus Vereinfachungsgründen in das Abrechnungsverfahren einbezogen.

Zu Artikel 3 (Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften)

1. Soweit schadstoffarme Personenkraftwagen ein höheres Gesamtgewicht als 2 500 kg haben, sind sie bisher von der steuerlichen Förderung ausge-

schlossen. Diese Begrenzung wird ab 1. Januar 1990 aufgehoben. Dies hat zur Folge, daß im Fall der Nachrüstung bei Erfüllung der in § 3g genannten Voraussetzungen ein Förderungsbetrag gewährt werden kann und der niedrigere Steuersatz von 13,20 DM/100 ccm Hubraum angewendet wird. Damit wird auch für Fahrzeuge dieser Größenklasse ein Anreiz zur nachträglichen technischen Verbesserung gegeben.

2. Künftig sollen auch Kleinwagen mit weniger als 1,4 l Hubraum als „schadstoffarm“ anerkannt werden können. Soweit diese Fahrzeuge die Voraussetzungen der Anlage XXIII zur StVZO erfüllen, ist dies in den meisten Fällen auch bereits im Fahrzeugschein vermerkt worden. Da sich ab 1. Januar 1990 die steuerliche Förderung für schadstoffarme Fahrzeuge mit weniger als 2,0 l Hubraum nach denselben Voraussetzungen richtet, kann der bisherige Ausschluß der Kleinwagen in der Anlage XXIII aufgehoben werden. Die Bezeichnung als „bedingt schadstoffarm Stufe C“ ist für diejenigen Fahrzeuge weiter von Bedeutung, die weder die in § 3f noch die in § 3g des Kraftfahrzeugsteuergesetzes genannten Voraussetzungen erfüllen.

Zu Artikel 4 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Die durch dieses Gesetz geänderten Vorschriften der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sollen künftig im gewöhnlichen Verordnungsgebungsverfahren wieder geändert werden können. Die Vorschrift dient der Wahrung des einheitlichen Ranges aller Vorschriften der geänderten Verordnungen.

Zu Artikel 5 (Berlin-Klausel)

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Die materiellrechtlichen Vorschriften dieses Gesetzes treten zum 1. Januar 1990 in Kraft. Die Vorschriften über den Verzicht auf Steuererklärungen bei steuerbefreiten Fahrzeugen mit Ausfuhrkennzeichen (Artikel 2 Nr. 1) und über die Mitteilung technischer Besteuerungsgrundlagen (Artikel 2 Nr. 2) sollen zur Vereinfachung der verwaltungsmäßigen Bearbeitung bereits am Tage nach der Verkündung in Kraft treten.

