

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen

— Drucksache 11/5289 —

hier: Stellungnahme des Bundesrates vom 20. Oktober 1989

1. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3 Nr. 7)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob eine Regelung getroffen werden sollte, nach der Anhänger mit einer Doppelachse, deren Achsabstand weniger als 1 m beträgt, die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 KraftStG nicht deshalb verlieren, weil sie hinter anderen Fahrzeugen als Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen mitgeführt werden.

Begründung

Die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 KraftStG ist für einachsige Anhänger nicht davon abhängig, daß sie hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen mitgeführt werden. Hierunter fielen bis zur Änderung der StVZO durch die 13. Änderungsverordnung vom 16. Juli 1986 (BGBl. I 1019) auch solche Anhänger mit 2 Achsen, deren Achsabstand weniger als 1 m beträgt (sog. Tandemachsen, früher nach § 34 Abs. 1 StVZO „Einzelachsen“). Jetzt handelt es sich verkehrsrechtlich um Anhänger mit einer Doppelachse (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a StVZO). Damit wäre die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 KraftStG auch für diese Anhänger davon abhängig, daß sie hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen mitgeführt werden.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (§ 3 Nr. 13)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b werden in § 3 Nr. 13 am Ende die Worte „eines Jahres“ durch die Worte „bis zu einem Jahr“ ersetzt.

Begründung

Durch die Änderung gegenüber der von der Bundesregierung vorgeschlagenen Fassung soll klargestellt werden, daß die Steuerbefreiung auch schon vor Ablauf eines Jahres enden kann (z. B. wenn die Absicht der Wiederausfuhr aufgegeben wird).

3. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 3 d)

In Artikel 1 Nr. 5 werden

- a) das Wort „wird“ durch das Wort „werden“ ersetzt und
- b) am Ende der Punkt gestrichen und folgende Worte angefügt: „sowie im letzten Satz der Halbsatz ‚frühestens am 1. Juli 1985‘ gestrichen.“

Begründung

Nach der Begründung der Bundesregierung zu dieser Vorschrift soll die Dauer einer für ein Elektrofahrzeug bereits bestehenden Steuerbefreiung

unverändert bleiben, d. h. die Vorschrift in der geänderten Fassung nur auf nach Inkrafttreten des Gesetzes (1. Januar 1990) erstmals zugelassene Elektrofahrzeuge anzuwenden sein. Die Steuerbefreiung nach dem neuen § 3f kann deshalb für ein Elektrofahrzeug nicht schon vor dem 1. Januar 1990 beginnen.

4. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 3e)

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§§ 3f, 3g und 3h)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob folgende Änderungen vorgenommen werden können:

- a) In Artikel 1 Nr. 6 wird § 3e wie folgt gefaßt:

„§ 3e
Personenkraftwagen
mit Selbstzündungsmotor

(1) Die §§ 3f und 3g sind für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor nicht anzuwenden.

(2) Für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor bleibt die Dauer einer vor dem 1. Januar 1989 aufgrund des § 3b in der bis dahin geltenden Fassung entstandenen Steuerbefreiung unberührt. Soweit diese Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie dem neuen Halter gewährt.“

- b) In Artikel 1 Nr. 7 wird in § 3f Abs. 3 der letzte Satz gestrichen.

Begründung

Die Steuerbefreiung schadstoffarmer oder bedingt schadstoffarmer Pkw erfolgt bisher ausschließlich auf der Grundlage der Grenzwerte für gasförmige Schadstoffemissionen. Partikelemissionen bleiben unberücksichtigt. Wegen der gesundheitsschädlichen Wirkung der Rußpartikel bei Dieselmotoren erschien diese Antriebsart nicht mehr förderungswürdig (vorbehaltlich der nachstehenden Stellungnahme). Deshalb ist die Steuerbefreiung für Neuwagen mit Dieselmotor durch das Haushaltsbegleitgesetz 1989 mit Wirkung ab 1. Januar 1989 abgeschafft worden. Dem würde es völlig zuwiderlaufen, wenn jetzt für bestimmte Diesel-Pkw die steuerliche Förderung sogar noch rückwirkend verbessert wird.

Die vorstehende Neufassung des § 3e dient gleichzeitig der besseren Verständlichkeit dieser Bestimmung. Dabei war zu berücksichtigen, daß für Diesel-Pkw mit weniger als 1,4 l Hubraum eine vor dem 1. Januar 1989 aufgrund des § 3c in der bis dahin geltenden Fassung entstandene Steuerbefreiung in jedem Falle bereits vor dem 1. Januar 1990 ausgelaufen ist.

5. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 3e)

Der Bundesrat hält es aus umwelt- und steuerpolitischer Sicht für erforderlich, auch schadstoffarme Diesel-Pkw in das Konzept zur Verbesserung der kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung einzubeziehen, wenn sie die Vorschriften der Anlage XXIII zur StVZO oder des Anhangs III A zur Richtlinie 88/76/EWG (ABl. EG Nr. L 36 vom 9. Februar 1988, S. 1, 12) erfüllen und bei den Partikelemissionen an den kalifornischen Grenzwert annähernd heranreichen. Die Bundesregierung wird daher gebeten zu prüfen, ob derartige Fahrzeuge steuerlich angemessen gefördert werden können. Die Bundesregierung wird außerdem gebeten, unverzüglich mit der Europäischen Gemeinschaft Verhandlungen aufzunehmen mit dem Ziel, daß möglichst bald ein an die kalifornische Regelung angelehnter niedrigerer Partikelgrenzwert als der der Anlage XXIII zur StVZO (0,124 g/km) zur Grundlage einer steuerlichen Förderung gemacht werden kann.

Begründung

Es ist notwendig, für den Dieselmotor als ressourcenschonende CO₂-ärmere Antriebsart Anreize zur weiteren Emissionsminderung insbesondere bei Stickoxiden und Partikeln zu schaffen.

6. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3f Abs. 1)

In Artikel 1 Nr. 7 sind in § 3f Abs. 1 die Worte „am Tage der erstmaligen Zulassung“ durch die Worte „ab dem Tage der erstmaligen Zulassung“ zu ersetzen.

Begründung

Redaktionelle Klarstellung, daß der schadstoffarme Zustand auch nach der Erstzulassung erhalten bleiben muß.

7. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3f Abs. 3) und Artikel 3 (Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verfahren die Frage einer rückwirkenden Einbeziehung bereits zugelassener Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2 500 kg in die kraftfahrzeugsteuerliche Förderung zu prüfen. Die in Artikel 3 des Gesetzentwurfs vorgesehene begrüßenswerte Streichung der bisherigen Gesamtmassengrenze vom 2 500 kg erfaßt nur Neufahrzeuge und die Nachrüstung. Bereits früher zugelassene und nachgerüstete schadstoffarme Pkw über 2 500 kg wären demnach weiterhin von einer Förderung ausgeschlossen. Eine Überschreitung der Gesamtmasse von 2 500 kg kann aber — bei Einhaltung identischer Grenzwerte — kein Kriterium für einen fortbestehenden Ausschluß dieser schadstoffarmen Fahrzeuge von der Förderung sein. Analog der rückwirkenden höheren Förderung von Fahrzeugen unter 1 400 ccm gemäß § 3f Abs. 3 des Gesetzentwurfs sind daher

schadstoffarme Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2 500 kg in die rückwirkende Förderung einzubeziehen. Die fiskalischen Auswirkungen sind gering, da bisher nur wenige schadstoffarme Fahrzeuge oberhalb dieser Gewichtsgrenze liegen.

Für Fahrzeuge über 2 000 ccm Hubraum, für die eine Steuerbefreiung in § 3f nicht mehr vorgesehen ist, könnte zur Vereinfachung die für Fahrzeuge mit Drehkolbenmotor in § 3f Abs. 2 Nr. 2 geltende Regelung übernommen werden. Die Dauer der Steuerbefreiung entspräche damit derjenigen von Fahrzeugen mit 2 l Hubraum.

8. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3f Abs. 3 und 4)

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ab welchem Termin die in Absatz 2 genannte Dauer der Steuerbefreiung in den Fällen des Absatzes 3 gelten soll, und die Vorschriften in Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 Satz 2 entsprechend zu ändern. Auch sollte zur Klarstellung Absatz 3 Nr. 1 wie folgt lauten:

„1. nach Feststellung der Zulassungsbehörde bereits vor dem ... entsprochen hat und“.

Begründung

§ 3f Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 Satz 2 enthalten unterschiedliche Vorschriften über den Beginn der Dauer der in Absatz 2 genannten Steuerbefreiung im Rahmen der rückwirkenden Geltung der verlängerten Dauer (1 100 DM) für Pkw mit weniger als 1 400 cm³ Hubraum.

Absatz 3 Satz 1 bestimmt, daß die Dauer rückwirkend vom Tage der Anerkennung als bedingt schadstoffarm Stufe C gilt, wenn die Bedingungen in Nummern 1 und 2 erfüllt sind.

Absatz 4 Satz 2 stellt dagegen auf die Erfüllung der Bedingung nach Absatz 3 Nr. 1 ab. Diese Termine können durchaus unterschiedlich sein, wenn ein Fahrzeug zunächst als bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt (Schlüssel Nr. 09), später mit geregelter Katalysator nachgerüstet und die Erfüllung der Anlage XXIII StVZO von der Zulassungsstelle in Spalte 33 unter Änderung der Schlüssel-Nummer in 02 eingetragen worden ist.

Die Änderung der Nummer 1 stellt klar, daß die Vorschriften der Anlage XXIII auch über den 1. Januar 1990 hinaus erfüllt sein müssen.

9. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3g Abs. 1 und 2)

In Artikel 1 Nr. 7 sind in § 3g Abs. 1 Nr. 2 und in Abs. 2 jeweils die Worte „nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit einer Betriebserlaubnis genehmigten“ zu streichen.

Begründung

Damit die Nachrüstung sofort und übergangslos einsetzen und auch die rückwirkende Regelung in Absatz 3 für alle Katalysator-Nachrüstungen gelten kann, sollte auf die Forderung einer Betriebserlaubnis nach 22 StVZO verzichtet werden. Außerdem ist bei vielen Fahrzeugen der Katalysator-Nachrüstungssatz bereits in der Fahrzeug-ABE nach § 20 StVZO enthalten (z. B. Beipack- oder Rückrüstlösung).

10. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3g Abs. 3)

In Artikel 1 Nr. 7 ist § 3g Abs. 3 wie folgt zu fassen:

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

Begründung

Der in § 3g Abs. 3 vorgesehene Stichtag (27. April 1989) stellt für die Förderung des nachträglichen Einbaus eines Katalysators auf den Tag der Ankündigung der Förderung durch die Bundesregierung ab.

Diese Regelung ist unbefriedigend, da die Halter von Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2 000 ccm, die ihr vor dem 1. Oktober 1988 erstmals zugelassenes Fahrzeug in der Zeit vom 1. Oktober 1988 bis 26. April 1989 nicht zuletzt aufgrund der Öffentlichkeitsarbeit und des Appells der Bundesregierung sowie der Landesregierungen mit einem geregelten 3-Wege-Katalysator ausgestattet haben, von der steuerlichen Förderung ausgeschlossen werden.

Es erscheint deshalb sachgerecht, die neue Förderung nahtlos an die zum 30. September 1988 ausgelaufene Förderung anzuschließen.

11. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 3g Abs. 3a — neu —)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 3g nach Absatz 3 folgender Absatz 3a einzufügen:

„(3a) Der Förderungsbetrag erhöht sich auf 1 200 DM, wenn, über die in Absatz 2 genannten Voraussetzungen hinausgehend, die Fahrzeuge mit einem Verdunstungsfilter zur Verminderung von Kohlenwasserstoffemissionen entsprechend Abschnitt 1.7.3 der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ausgerüstet werden.“

Begründung

Die Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen aus dem Bereich des Straßenverkehrs belaufen sich z. Z. auf ca. 1,2 Mio. t/a. Die Verdunstungsemissionen aus Kfz betragen (ohne Verdunstungen beim Betanken) ca. 200 000 t/a. Es sind alle technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, diese Schadstoffemission zu verringern. Die Verwendung von Verdunstungsfiltern in Pkw gemäß der „US-Norm“ kann dazu beitragen. Ihr Einbau in vorhandene Pkw sollte daher gefördert werden.

12. Zu Artikel 3 (Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften)

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob in Abschnitt 1 der Anlage XXV 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), nicht die Worte „und höchstens 2 500 kg“ gestrichen werden sollten.

13. Zum Gesetzentwurf im ganzen

Der Bundesrat teilt grundsätzlich die dem Gesetzentwurf zugrundeliegende umweltpolitische Zielsetzung. Er sieht sich jedoch veranlaßt, auf die nicht nur mit diesem Gesetzesvorhaben verbundenen beträchtlichen Steuerausfälle bei den Ländern hinzuweisen. Auch aufgrund des beabsichtigten Gesetzentwurfs zur Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahr-

zeuge drohen den Ländern erhebliche Einbußen bei der Kraftfahrzeugsteuer.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß beide Gesetzentwürfe bezüglich ihrer erheblichen finanziellen Auswirkungen für die Länder im Zusammenhang gesehen werden müssen. Er geht davon aus, daß im weiteren Gesetzgebungsverfahren Klarheit über die den Ländern insgesamt entstehenden Steuerausfälle und eine adäquate Ausgleichsregelung geschaffen wird.

Insbesondere im Hinblick auf die finanzielle Förderung des nachträglichen Einbaus geregelter und ungeregelter Katalysatoren in Personenkraftwagen hält es der Bundesrat für dringend geboten, die Abgassonderuntersuchung auch für schadstoffarme Personenkraftwagen möglichst rasch einzuführen. Ansonsten kann die Funktionsfähigkeit der nachträglich eingebauten Systeme nicht überprüft und ein Mißbrauch — z. B. durch den späteren Ausbau der Systeme — nicht ausgeschlossen werden.

Die steuerliche Förderung schadstoffarmer Pkw erfolgt nach der Vorlage der Bundesregierung bis in das Jahr 1996 und basiert auf dem System der hubraumbezogenen Besteuerung der Pkw.

Der Bundesrat geht davon aus, daß seine Zustimmung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung nicht die Beibehaltung des hubraumbezogenen Kfz-Steuersystems bis in das Jahr 1996 präjudiziert und daß bei einer eventuellen Änderung des Systems der Kfz-Besteuerung die Förderung schadstoffarmer Pkw ohne finanzielle Einbußen für die betroffenen Halter der Fahrzeuge umgestaltet werden wird.