

Beschlußempfehlung und Bericht **des Finanzausschusses (7. Ausschuß)**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksachen 11/5289, 11/5495, 11/5623 —

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung **schadstoffarmer Personenkraftwagen**

A. Problem

Die durch Abgase von Kraftfahrzeugen verursachten Umweltbelastungen müssen weiter vermindert werden. Der geregelte Dreiwege-Katalysator gilt als die zur Zeit beste verfügbare Technologie zur Schadstoffminderung. Kleinwagen, die die strengen Anforderungen der Anlage XXIII zur StVZO erfüllen, konnten aus EG-rechtlichen Gründen bisher nur in geringerem Umfang gefördert werden als Fahrzeuge der größeren Hubraumklasse.

B. Lösung

Der Ausschuß empfiehlt grundsätzlich die Annahme des Regierungsentwurfs, der im wesentlichen folgendes vorsieht:

- Förderung ab 1. Januar 1990 neu zugelassener Personenkraftwagen bis 2,0 l Hubraum durch eine befristete Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer, sofern diese Fahrzeuge die Anforderungen der Anlage XXIII zur StVZO oder gleichrangiger EG-Normen erfüllen; Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2,0 l werden bereits seit 1. Oktober 1988 nicht mehr gefördert.
- Rückwirkende Anpassung der Regelungen für Kleinwagen bis 1,4 l Hubraum an die Förderung von Fahrzeugen mit einem Hubraum zwischen 1,4 l und 2,0 l, soweit die Voraussetzungen der Anlage XXIII zur StVZO erfüllt werden. Bei Kleinwagen mit Dieselmotor soll die Dauer der Steuerbefreiung auf die Hälfte begrenzt werden.

- Gewährung eines Förderungsbetrages für Fahrzeuge aller Größenklassen
 - = in Höhe von 550 DM bei nachträglichem Einbau eines unregelmäßig Katalysators,
 - = in Höhe von 1 100 DM bei nachträglichem Einbau eines regelmäßig Dreiwege-Katalysators,der durch das Finanzamt ausgezahlt werden und rückwirkend für Nachrüstungen ab 27. April 1989 gelten soll.
- Beschränkung der Förderung von neuen, schadstoffarmen Personenkraftwagen, die nicht über die bestmögliche Abgasreinigungstechnik verfügen, auf die Einräumung eines niedrigeren Steuersatzes.

Abweichend vom Regierungsentwurf schlägt der Ausschuß insbesondere folgende Maßnahmen vor:

- Bei der nachträglichen Ausrüstung mit Katalysatoren soll neben Einzelgenehmigungen auch die Zulassung der im Zusammenhang mit einer Fahrzeugtypprüfung erteilten Betriebserlaubnisse anerkannt werden.
- In die rückwirkende Förderung des Katalysatoreinbaus sollen bei Personenkraftwagen mit mehr als 2,0 l Hubraum bereits die ab 1. Oktober 1988 vorgenommenen Nachrüstungen einbezogen werden.
- Bei Fahrzeugen, bei denen nachträglich außer einem regelmäßig Dreiwege-Katalysator ein Verdunstungsfilter eingebaut wird, soll sich der Förderungsbetrag auf 1 200 DM erhöhen.
- Durch Klarstellungen soll sichergestellt werden, daß die Zulassungsbehörden das Bestehen der Förderungsvoraussetzungen auch nachträglich noch überprüfen können.

Der Gesetzentwurf in der vom Ausschuß geänderten Fassung ist bei Abwesenheit der Fraktion DIE GRÜNEN einstimmig angenommen worden.

C. Alternativen

Generelle Einbeziehung der Personenkraftwagen mit Dieselmotor in die Förderung.

D. Kosten

Aufgrund der Ausschlußbeschlüsse ergeben sich keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem Regierungsentwurf, nach dem sich die Kraftfahrzeugsteuereinnahmen der Länder im Zeitraum von 1990 bis 1995 um insgesamt 818 Mio. DM verringern.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen — Drucksache 11/5289 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen,
2. folgende EntschlieÙung zu fassen:
 - a) Der Deutsche Bundestag hält es mit dem Bundesrat für erforderlich, Personenkraftwagen mit Dieselmotor wieder in die steuerliche Förderung einzubeziehen. Die Förderung muß so ausgestaltet werden, daß ein Anreiz gegeben wird, sich auch bei diesen Fahrzeugen für die beste verfügbare Technologie zur Schadstoffminderung zu entscheiden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, Vorschläge für eine steuerliche Förderung vorzulegen. Der Deutsche Bundestag erwartet, daß die Bundesregierung unverzüglich die EG-Kommission von dieser Absicht in Kenntnis setzt, so daß die angestrebte Regelung zum 1. Juli 1990 in Kraft gesetzt werden kann.
 - b) Der Deutsche Bundestag begrüÙt die Bemühungen der Finanzverwaltungen der Länder um eine schnelle Auszahlung der Förderbeträge für die nachträgliche Ausrüstung von Personenkraftwagen mit Katalysatoren. Die unbürokratische und schnelle Bearbeitung der Anträge durch die Straßenverkehrsbehörden und Finanzämter ist ein wichtiger Beitrag zum Erfolg dieser Umweltschutzmaßnahme. Der Deutsche Bundestag bittet die Länder, die organisatorischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Förderbeträge in absehbarer Zeit auch unmittelbar an die mit der Nachrüstung beauftragten Werkstätten oder zur Abkürzung des Zahlungsweges sofort von den Zulassungsbehörden ausgezahlt werden können.

Bonn, den 14. November 1989

Der Finanzausschuß

Gattermann	Opel	Schulhoff
Vorsitzender	Berichterstatter	

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung
schadstoffarmer Personenkraftwagen
— Drucksache 11/5289 —
mit den Beschlüssen des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

Entwurf

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesra-
tes 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 Ver-
kehrsbehörden“.

b) In Absatz 2 wird Satz 2 neu gefaßt und die fol-
genden Sätze werden angefügt:

„Bei Personenkraftwagen sind für die Beurtei-
lung als schadstoffarm oder bedingt schadstoff-
arm oder für die Beurteilung anderer Besteue-
rungsgrundlagen technischer Art die Feststel-
lungen der Zulassungsbehörden verbindlich,
soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.
Die Zulassungsbehörden entscheiden auch dar-
über, ob die technischen Voraussetzungen für
einen Förderungsbetrag nach § 3 g Abs. 1 oder 2
erfüllt sind. Die beim Kraftfahrt-Bundesamt ge-
speicherten Daten über Fahrzeuge, die die Vor-
aussetzungen des § 3 f Abs. 3 erfüllen, und über
deren Fahrzeughalter dürfen an die zuständige
Finanzbehörde übermittelt und von ihr verwen-
det werden, soweit dies für die rückwirkende
Gewährung der Steuerbefreiung erforderlich
ist.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

Beschlüsse des 7. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesra-
tes 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. unverändert

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 7 wird der erste Halbsatz wie folgt
gefaßt:

Entwurf

Beschlüsse des 7. Ausschusses

„7. Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), Sonderfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und einachsigen Kraftfahrzeuganhängern (ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter),“

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

b) 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.“

c) 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 bis zu einem Jahr.“

3. unverändert

4. unverändert

5. In § 3 d werden die Bezeichnung „§ 3 b“ durch die Bezeichnung „§ 3 f“ und die Zahl „1 500“ durch die Zahl „1 000“ ersetzt. In Satz 2 werden die Worte „frühestens ab 1. Juli 1985“ gestrichen.

6. unverändert

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

Entwurf

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.

Beschlüsse des 7. Ausschusses

der Zulassungsbehörden **ab dem** Tage der erstmaligen Zulassung schadstoffarm sind, weil sie den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder des Anhangs III A der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. EG Nr. L 76, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/491/EWG (ABl. EG Nr. L 238, S. 43), entsprechen.

- (2) unverändert

(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 **bereits** vor dem 1. Januar 1990 den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung **entsprochen hat** und

2. unverändert

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.

Entwurf

(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.

Beschlüsse des 7. Ausschusses

(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. 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) unverändert

§ 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. unverändert
2. der Personenkraftwagen muß in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991 nachträglich durch Einbau eines Katalysators, **der**
 - a) mit einer Betriebserlaubnis **für Fahrzeugteile** nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung **oder**
 - b) **im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach §§ 20 oder 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung** **genehmigt ist**, technisch so verbessert worden sein, daß nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Vorschriften der Anlage XXV **zu § 47** der 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; **und**
3. unverändert

Entwurf

(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 Gemischaufbereitung 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.

Beschlüsse des 7. Ausschusses

(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 durch Einbau eines Katalysators – einschließlich einer lambda-geregelten Gemischaufbereitung –, der

1. mit einer Betriebserlaubnis **für Fahrzeuge** nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder

2. **im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug** nach §§ 20 oder 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

genehmigt ist, technisch so verbessert worden ist, daß nach der Feststellung der Zulassungsbehörde

3. 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 und 1.8.2,

- b) **des Anhangs I Abschnitt 8.3, ausgenommen Abschnitt 8.3.1.2, in Verbindung mit den Vorschriften des Anhangs III A der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. EG Nr. L 76, S. 1), in der Fassung der Richtlinie 89/491/EWG (ABl. EG Nr. L 238, S. 43)** oder

- c) unverändert

4. für Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 2 000 Kubikzentimetern die **in Nummer 3 Buchstabe a oder Buchstabe b genannten** Vorschriften oder

die für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 400 bis 2 000 Kubikzentimetern geltenden Vorschriften der Richtlinie 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) in Verbindung mit der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. EG Nr. L 76, S. 1), in der Fassung der Richtlinie 89/491/EWG (ABl. EG Nr. L 238, S. 43),

erfüllt sind.

Entwurf

Beschlüsse des 7. Ausschusses

(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."

(3) 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.

(4) Die Absätze 1 bis 3 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.

(5) 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.

(6) 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.

(7) 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

unverändert

Entwurf**Beschlüsse des 7. Ausschusses**

- | | |
|---|----------------|
| 8. In § 9 Abs. 1 werden in der Nummer 2 a nach dem Buchstaben „C“ die folgenden Worte eingefügt:
„oder nach § 3 f oder § 3 g begünstigt“. | 8. unverändert |
| 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.“ | 9. unverändert |

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 § 3 g 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 2**unverändert****Artikel 3****unverändert**

Entwurf

Beschlüsse des 7. Ausschusses

Artikel 4

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

unverändert

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

Artikel 5

Berlin-Klausel

unverändert

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

Artikel 6

Inkrafttreten

unverändert

(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.

Bericht der Abgeordneten Opel und Schulhoff

I. Allgemeines

Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen — Drucksache 11/5289 — wurde in der 167. Sitzung des Deutschen Bundestages am 19. Oktober 1989 zur federführenden Beratung an den Finanzausschuß und zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuß überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat der Vorlage am 25. Oktober 1989 aus verkehrspolitischer Sicht mit Stimmenmehrheit zugestimmt, während der Haushaltsausschuß dem Gesetzentwurf am 26. Oktober 1989 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und denen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN zugestimmt hat. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 10. November 1989 bei zwei Enthaltungen mehrheitlich beschlossen, dem Gesetzentwurf im Grundsatz zuzustimmen. Der Finanzausschuß hat den Gesetzentwurf am 4. Oktober und am 10. November 1989 beraten. Am 18. Oktober 1989 hat er eine öffentliche Anhörung zu der Vorlage durchgeführt.

1. Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf sollen die bisherigen Maßnahmen zur Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen neu strukturiert werden. Die Vorlage geht davon aus, daß

- der geregelte Dreiwege-Katalysator die zur Zeit bestmögliche Technologie zur Schadstoffminderung ist,
- für neu zuzulassende Personenkraftwagen steuerliche Anreize zur Schadstoffminderung geschaffen und die nachträgliche Ausstattung von bereits zugelassenen Personenkraftwagen mit Katalysatoren gefördert werden sollte,
- die auf Grund der inzwischen verabschiedeten EG-Richtlinie über „Europäische Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum unter 1,4 Litern“ verfügbare Möglichkeit, auch für diese Fahrzeuge höhere steuerliche Anreize zur Schadstoffminderung zu geben, ausgenutzt werden sollte.

Die Bundesregierung nimmt an, daß von den vorgesehenen Maßnahmen ca. 2,2 Mio. Personenkraftwagen betroffen sein werden, von denen sich 1,6 Mio. Fälle auf die Neuwagenförderung, 215 000 Fälle auf die rückwirkende Begünstigung von Kleinwagen und 400 000 Fälle auf den nachträglichen Einbau eines Katalysators beziehen.

Im einzelnen sieht der Gesetzentwurf insbesondere vor:

Neuwagen

- Für Neuzulassungen von Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis 2,0 l in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis 31. Juli 1991 soll eine befristete Kraftfahrzeugsteuerbefreiung geschaffen werden, sofern diese Fahrzeuge die Schadstoffgrenzwerte der Anlage XXIII zur StVZO oder gleichrangige EG-Normen einhalten; die Steuerbefreiung soll je nach Hubraum des begünstigten Fahrzeugs zwischen 31 und 61 Monaten gelten und einen Wert von 1 100 DM (unter Zugrundelegung des Steuersatzes von 21,60 DM/100 ccm Hubraum) bzw. 680 DM (unter Zugrundelegung des Steuersatzes von 13,20 DM/100 ccm Hubraum) erreichen.
- Rückwirkende Anpassung der Dauer der Steuerbefreiung von Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis 1,4 l an die Steuerbefreiung der Fahrzeuge der größeren Hubraumklasse, sofern sie die genannten Schadstoffgrenzwerte einhalten; bei Kleinwagen mit Dieselmotor soll die Dauer der Steuerbefreiung auf die Hälfte begrenzt werden.

Nachrüstung

- Gewährung eines Förderungsbetrages durch das Finanzamt bei nachträglichem Einbau eines Katalysators in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis 31. Juli 1991 in vor 1990 erstmals zugelassene Fahrzeuge in Höhe von
 - = 550 DM bei Einbau eines unregelmäßig Katalysators,
 - = 1 100 DM bei Einbau eines geregelten Dreiwege-Katalysators,
 wobei bei der Hubraumklasse über 2,0 l diejenigen Fahrzeuge nicht begünstigt werden sollen, die nach der für diese Personenkraftwagen zum 1. Oktober 1988 erfolgten obligatorischen Einführung des schadstoffarmen Personenkraftwagens erstmals zugelassen worden sind; Kleinwagen unter 1,4 l Hubraum und Fahrzeuge mit mehr als 2,0 l Hubraum sollen nachträglich auch dann gefördert werden, wenn die Nachrüstung nach dem 27. April 1989 erfolgt ist.

2. Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf dargelegt, daß er die umweltpolitische Zielsetzung der Vorlage teile. Er hat jedoch auf die mit dem Gesetzesvorhaben verbundenen beträchtlichen Steuerausfälle der Länder hingewiesen und dabei betont, daß bei den Ländern weitere erhebliche Steuer-

ausfälle aufgrund der beabsichtigten Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr zu erwarten seien. Er gehe davon aus, daß im weiteren Gesetzgebungsverfahren Klarheit über die bei den Ländern insgesamt entstehenden Steuerausfälle und eine adäquate Ausgleichsregelung geschaffen werde.

Darüber hinaus hat der Bundesrat zum Ausdruck gebracht, daß er eine möglichst rasche Einführung der Abgassonderuntersuchung auch für schadstoffarme Personenkraftwagen für dringend geboten halte. Schließlich hat er erklärt, er gehe davon aus, daß seine Zustimmung zu dem Gesetzentwurf nicht die Beibehaltung des hubraumbezogenen Kraftfahrzeugsteuersystems bis in das Jahr 1996 präjudiziere und daß bei einer möglichen Änderung des Systems der Kraftfahrzeugbesteuerung die Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen ohne finanzielle Einbußen für die betroffenen Fahrzeughalter umgestaltet werde.

Aus der Stellungnahme des Bundesrates sind folgende Einzelpunkte hervorzuheben:

- Prüfung der Frage, ob auch schadstoffarme Diesel-Personenkraftwagen in das Konzept zur Verbesserung der kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung von Personenkraftwagen einbezogen werden können, sofern sie die Anforderungen der Anlage XXIII zur StVZO oder des Anhangs IIIa zur Richtlinie 88/76/EWG erfüllen und bei den Partikelemissionen an den kalifornischen Grenzwert heranreichen.
- Verzicht auf die — rückwirkende — Verbesserung der steuerlichen Förderung von Diesel-Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis 1,4 l.
- Begünstigung der Nachrüstung auch mit Katalysatoren, die durch Einzelbetriebserlaubnis oder Beipacklösung anerkannt sind.
- Erhöhung des Förderbetrags bei der Nachrüstung auf 1 200 DM, wenn zusätzlich zur Nachrüstung mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator ein Verdunstungsfilter nach der US-Norm eingebaut wird.

3. Anhörung

Der Finanzausschuß hat am 18. Oktober 1989 eine öffentliche Anhörung durchgeführt, bei der folgende Verbände und Institutionen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf hatten:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
 Arbeitsgemeinschaft der Verbraucherverbände
 Automobilclub von Deutschland
 Bund der Steuerzahler
 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
 Bundesverband der Deutschen Industrie
 Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
 Mineralölwirtschaftsverband
 Reichsverband der Kriegs- und Zivilbeschädigten, Sozialrentner und Hinterbliebenen
 Umweltbundesamt
 Verband der Automobilindustrie
 Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen

Verband der Kraftfahrzeugteile- und Zweirad-Großhändler

Verband der Kriegs- und Wehrdienststopfer, Behinderten und Sozialrentner Deutschlands

Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine

Christlicher Gewerkschaftsbund Deutschland

Dachverband der Kfz-Sachverständigen-Verbände

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Deutsche Steuer-Gewerkschaft

Deutscher Gewerkschaftsbund

Deutscher Industrie- und Handelstag

Interessengemeinschaft der Werksvertretungen für Kfz-Teile

Kraftfahrt-Bundesamt

Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland

Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks

Das Anhörungsergebnis ist in die Ausschlußberatungen eingeflossen. Zu den Einzelheiten des Hearings wird auf die stenographische Mitschrift dieser Veranstaltung verwiesen, die der Öffentlichkeit zugänglich ist.

4. Ausschlußempfehlung

Der Gesetzentwurf in der vom Ausschuß geänderten Fassung ist sowohl in allen Einzelabstimmungen als auch in der Gesamtabstimmung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und den Stimmen der Fraktion der SPD bei Fehlen von Stimmenthaltungen angenommen worden. Die Fraktion DIE GRÜNEN war bei der Schlußberatung der Gesetzesvorlage nicht anwesend.

Bei dem in der Beschlußempfehlung (S. 4) enthaltenen Entschließungsantrag handelt es sich um einen gemeinsamen Antrag der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD, der vom Ausschuß dementsprechend einstimmig verabschiedet worden ist. Dabei haben sowohl die Koalitionsfraktionen als auch die Fraktion der SPD zum ersten Teil dieses Antrags — der Wiedereinbeziehung der Personenkraftwagen mit Dieselmotoren in die steuerliche Förderung — von der Bundesregierung gefordert, daß diese bei den von ihr erbetenen Lösungsvorschlägen bei der Festlegung der Voraussetzungen für die Förderung bis an die Grenze des technisch Möglichen gehe. Dies solle ggf. im Vorgriff auf die weiteren Rechtsentwicklungen im EG-Bereich geschehen. Die Fraktion der SPD hat insbesondere klargestellt, daß sie die Forderung des Bundesrates in diesem Zusammenhang voll unterstütze. Gefördert werden solle nur dann, wenn in diesem Sinne die heute marktfähigen Grenzwerte deutlich unterschritten und die kalifornischen Partikelwerte annähernd erreicht werden. Zu der im zweiten Teil des Entschließungsantrags enthaltenen Bitte an die Länder, dafür zu sorgen, daß die Förderungsbeträge auch unmittelbar an die Werkstätten oder sofort von den Zulassungsbehörden ausgezahlt werden können, hat die Bundesregierung erklärt, daß unter diese Möglichkeiten auch die Abtretung des Förderungsbetrages an die Werkstätten falle.

Zu dem Gesetzentwurf allgemein hat die Fraktion der SPD dargelegt, daß sie einer ordnungspolitischen Lö-

sung mit einem mittels Übergangsvorschriften zu realisierenden Verbot nicht schadstoffarmer Personenkraftwagen den Vorzug vor der in der Vorlage vorgesehenen steuerrechtlichen Lösung gegeben hätte. Dies sei jedoch kurzfristig nicht realisierbar gewesen. Sie ist darüber hinaus für eine grundsätzliche Überarbeitung des gesamten Abgaben- und Steuerrechts im Bereich der Förderung schadstoffarmer Kraftfahrzeuge eingetreten. Zudem hat die Fraktion der SPD ausgeführt, daß sie ergänzende Regelungen im Nutzfahrzeugbereich für dringend notwendig halte. Sie hat hierzu die Auffassung vertreten, daß es bei neuen Lastkraftwagen leichter als bei Personenkraftwagen möglich sei, durch technische Verbesserungen die Schadstoffemissionen zu vermindern. Hierfür kämen insbesondere der Diesel-Katalysator, der Rußfilter und Abgasrückführungssysteme in Frage. Schließlich hat die Fraktion der SPD erklärt, daß es wünschenswert gewesen wäre, wenn auch für die von der Kraftfahrzeugsteuer befreiten Schwerbehinderten finanzielle Anreize zum Erwerb schadstoffarmer Neuwagen hätten geschaffen werden können. Sie würde es begrüßen, wenn für die Schlußberatung des Gesetzentwurfs entsprechende Vorschläge vorgelegt werden könnten. Die Koalitionsfraktionen haben zu diesem Problembereich klargestellt, daß sog. Negativsteuern kein geeignetes Regelungsinstrument seien, nichtsteuerliche Lösungen aber von ihnen nach Möglichkeit unterstützt würden.

II. Einzelbegründung

Die gegenüber der Regierungsvorlage beschlossenen Änderungen und Ergänzungen werden im einzelnen wie folgt erläutert:

Zu Artikel 1 – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Zu Nummer 2 (§ 3 KraftStG)

Buchstabe a

Die Änderung geht zurück auf eine Prüfungsbitte des Bundesrates (Nr. 1 der Stellungnahme). Eine Neufassung verkehrsrechtlicher Bestimmungen hat dazu geführt, daß Tandemachsen mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter nicht mehr als eine Achse gelten. Damit wäre die nur für einachsige Kraftfahrzeuganhänger geltende Steuerbefreiung für land- oder forstwirtschaftlich genutzte „Tandemachsenanhänger“ entfallen. Durch die Neuregelung wird sichergestellt, daß Tandemachsenanhänger, deren Achsabstand weniger als einen Meter beträgt, auch künftig steuerbefreit hinter land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mitgeführt werden können.

Buchstabe b

Siehe Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a des Regierungsentwurfs.

Buchstabe c

Die Änderung entspricht dem Änderungsvorschlag des Bundesrates. Es wird klargestellt, daß die Steuerbefreiung für im Ausland zugelassene Fahrzeuge (Stellungnahme Nr. 2) unter Umständen auch früher als nach einem vollen Jahreszeitraum enden kann (z. B. bei Zuteilung eines inländischen Kennzeichens).

Zu Nummer 5 (§ 3 d KraftStG)

Die Änderung entspricht einem Vorschlag des Bundesrates (Stellungnahme Nr. 3). Es wird klargestellt, daß die verlängerte Steuerbefreiung (5 Jahre und 1 Monat) nur Elektrofahrzeuge betrifft, die ab 1. Januar 1990 erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

Zu Nummer 7 (§§ 3 f, 3 g, 3 h KraftStG)

Zu § 3 f

Absatz 1

Die Änderung entspricht einem Änderungsvorschlag des Bundesrates (Stellungnahme Nr. 6). Es wird klargestellt, daß die Abgasminde rung nicht nur am Tage der Erstzulassung, sondern auch danach bestehen muß. Die für die Feststellung der Schadstoffarmut zuständigen Zulassungsbehörden haben ggf. auch die Feststellung zu treffen, daß die Schadstoffarmut nicht mehr besteht (z. B. bei Ausbau oder Unwirksamkeit eines Katalysators).

Absatz 2

Siehe Begründung zu Artikel 1 Nummer 7 § 3 f Abs. 2 des Regierungsentwurfs.

Absatz 3 Nr. 1 und Absatz 4

Die Änderungen gehen auf eine Prüfbitte des Bundesrates (Stellungnahme Nr. 8) zurück. Die Neuformulierung gewährleistet die Beibehaltung der Schadstoffminderung über den Tag der Anerkennung hinaus und dient der Verhinderung von Mißbräuchen (z. B. durch nachträglichen Ausbau eines Katalysators).

Zu § 3 g

Absatz 1 Nr. 2 und Absatz 2

Die Änderungen gehen auf eine Prüfbitte und Änderungsanregungen des Bundesrates zurück. Hierdurch wird die Nachrüstung von Personenkraftwagen mit Katalysatoren begünstigt, die durch Einzelbetriebserlaubnis oder Beipacklösung genehmigt und anerkannt sind.

Absatz 3

Um die Verdunstungsemissionen aus Kraftfahrzeugen weiter zu verringern, wird vorgesehen, einen Förderungsbetrag von 1 200 DM zu gewähren, wenn zusätzlich zur Nachrüstung mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator Verdunstungsfilter nach der sog. US-Norm in Personenkraftwagen eingebaut werden. Die Regelung entspricht einem Änderungsvorschlag des Bundesrates (Nr. 11 der Stellungnahme).

Absatz 4

Entsprechend einem Änderungsantrag des Bundesrates (Nr. 10 der Stellungnahme) wird die steuerliche Förderung der Nachrüstung von Personenkraftwagen mit mehr als 2 000 ccm Hubraum rückwirkend ab dem 1. Oktober 1988 gefördert. Die Förderung der Nachrüstung schließt somit nahtlos an die am 1. Oktober 1988 ausgelaufene steuerliche Förderung an.

Absätze 5, 6, 7

Redaktionelle Änderungen (Absatznummern)

Bonn, den 10. November 1989

Opel **Schulhoff**
Berichterstatter

