

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

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 11/8003 —

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes **und des Straßenverkehrsgesetzes**

A. Problem

Gegen das „Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen“ vom 22. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2436) hat die EG-Kommission eingewandt, daß die sog. Kleinwagen-Richtlinie bei den steuerlichen Förderungsmaßnahmen keine Berücksichtigung gefunden habe.

Allgemeine Aufforderungen an die Kraftfahrer, ihre Fahrzeuge unter Nutzung der staatlichen Förderung mit umweltfreundlicherer Technik nachzurüsten, haben nach Auffassung der Bundesregierung nicht den erwarteten Erfolg gebracht.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf

- trägt den Einwendungen der EG-Kommission Rechnung, indem die in der sog. Kleinwagen-Richtlinie festgelegten europäischen Schadstoffnormen im Rahmen von steuerlichen Förderungsmaßnahmen für schadstoffarme Personenkraftwagen herangezogen werden sollen,
- ermöglicht die individuelle Ansprache der Kraftfahrer zur Nachrüstung ihrer Personenkraftwagen mit umweltfreundlicherer Technik durch Ermächtigung des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Erteilung von Auskünften aus den zentralen Fahrzeugregistern über potentielle Nachrüst-Interessenten.

Der Ausschuß schlägt ergänzend vor:

- Vorschriften zur praxisgerechteren Festsetzung und Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer in Sonderfällen.
- Befristung der Ermächtigung des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Datenübermittlung für Umweltmaßnahmen bis zum 31. Dezember 1995.

Angenommen mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Fraktion DIE GRÜNEN/Bündnis 90.

C. Alternativen

Keine Berücksichtigung der Kleinwagenrichtlinie bei der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen.

D. Kosten

Die Steuerausfälle wegen der zusätzlichen Förderung einzelner Typen von Kleinwagen mit ungeregeltem Katalysator sind für die Länderhaushalte ohne Bedeutung.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes — Drucksache 11/8003 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 24. Oktober 1990

Der Finanzausschuß

Gattermann	Opel	Schulhoff
Vorsitzender	Berichterstatter	

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes
und des Straßenverkehrsgesetzes
— Drucksache 11/8003 —
mit den Beschlüssen des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

Entwurf

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

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 30. April 1990 (BGBl. I S. 826), wird wie folgt geändert:

1. § 3f wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt geändert:

„Steuerbefreiung für schadstoffarme Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotor“.

b) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Für Personenkraftwagen mit weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum gilt dies auch, wenn sie den Vorschriften des Anhanges I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 89/458/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 18. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) entsprechen.“

c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 Nr. 1 werden nach den Worten „angetrieben werden“ die folgenden Worte eingefügt:

„und mit einem Katalysator — einschließlich einer lambda-geregelten Gemischaufbereitung — ausgestattet sind“.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Für andere Personenkraftwagen, die mindestens den in § 3f Abs. 1 Satz 2 genannten Vorschriften der Europäischen Gemein-

Beschlüsse des 7. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

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 23. September 1990 (BGBl. II S. 885), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 7. Ausschusses

schaften entsprechen und mit einem Katalysator ohne lambda-geregelte Gemischaufbereitung ausgestattet sind, endet die Steuerbefreiung nach einem Viertel der Zeit, die sich nach Satz 2 ergibt; angefangene Monate werden auf volle Monate aufgerundet."

2. § 3g Abs. 2 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. für Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 2 000 Kubikzentimetern

a) die in Nummer 3 Buchstabe a oder Buchstabe b genannten Vorschriften

oder

b) die in § 3f Abs. 1 Satz 2 genannten Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Personenkraftwagen mit weniger als 1 400 Kubikzentimetern

erfüllt sind."

2. unverändert

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

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

Artikel 2

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 35 Abs. 2 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Januar 1987 (BGBl. I S. 486), wird wie folgt gefaßt:

„1. an Inhaber von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge oder an Fahrzeughersteller für Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von erheblichen Mängeln für die Verkehrssicherheit oder für die Umwelt an bereits ausgelieferten Fahrzeugen (§ 32 Abs. 1 Nr. 1) sowie für staatlich geförderte Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch bereits ausgelieferte Fahrzeuge und“.

Artikel 3

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 2

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 35 Abs. 2 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Januar 1987 (BGBl. I S. 486), wird wie folgt gefaßt:

„1. an Inhaber von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge oder an Fahrzeughersteller für Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von erheblichen Mängeln für die Verkehrssicherheit oder für die Umwelt an bereits ausgelieferten Fahrzeugen (§ 32 Abs. 1 Nr. 1) sowie **bis zum 31. Dezember 1995** für staatlich geförderte Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch bereits ausgelieferte Fahrzeuge und“.

Artikel 3

entfällt

Entwurf**Beschlüsse des 7. Ausschusses****Artikel 4****Artikel 3****Inkrafttreten****Inkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 1 Buchstaben b und c Doppelbuchstabe bb und Nr. 2 tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1990 in Kraft.

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 1 Buchstaben b und c Doppelbuchstabe bb und Nr. 2 tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1990 in Kraft.

Bericht der Abgeordneten Opel und Schulhoff

I. Allgemeines

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung — Drucksache 11/8003 — wurde in der 229. Sitzung des Deutschen Bundestages am 5. Oktober 1990 zur federführenden Beratung an den Finanzausschuß und zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr und den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen. Der Finanzausschuß sowie die mitberatenden Ausschüsse haben sich mit der Vorlage am 24. Oktober 1990 befaßt.

1. Inhalt der Vorlage

Der Regierungsentwurf beinhaltet zum einen eine Ausdehnung des Begünstigungskreises bei der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen. Künftig sollen Kleinwagen mit einem Hubraum von weniger als 1 400 cm³ in die steuerliche Förderung einbezogen werden, wenn sie bei der Erstzulassung in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991 mit einem geregelten Katalysator ausgestattet worden sind und die EG-Schadstoffgrenzwerte einhalten. Nach der derzeitigen Regelung setzt die Förderung die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte gemäß US-Norm voraus. Für Kleinwagen, die die EG-Schadstoffgrenzwerte der Kleinwagenrichtlinie 89/458/EWG auch ohne besondere Vorrichtung nicht überschreiten, reduziert der Gesetzentwurf die steuerlichen Vorteile auf ein Viertel.

Neben diesen Förderungsvorschriften enthält der Gesetzentwurf eine Erweiterung der Auskunftsmöglichkeiten aus den Fahrzeugregistern des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Gewinnung potentieller Interessen für umweltfreundlicheren Kraftfahrzeug-Nachrüstungsbedarf. Im Gegensatz zu der ersten Nachrüstaktion, die von allgemeinen Aufrufen unter Hinweis auf die vom Staat gewährten Zuschüsse getragen wurde, erwartet die Bundesregierung einen größeren Nachrüsterfolg, wenn der einzelne Kraftfahrer individuell mit einem konkreten Nachrüstangebot angesprochen wird. Zur Ansprache möglicher Nachrüst-Interessenten soll das Datenmaterial der Fahrzeugregister herangezogen werden können.

Der Bundesrat lehnt die vorgesehene Ausdehnung der steuerlichen Förderung auf Kleinwagen, die lediglich die EG-Schadstoffgrenzwerte einhalten, ab, da diese Maßnahme die Gefahr in sich birgt, daß billigere Fahrzeuge mit im Vergleich zu den Anforderungen nach US-Norm weniger wirksamen Schadstoffminderungssystemen auf dem Markt angeboten und vom Käufer akzeptiert würden. Daneben schlägt der Bundesrat folgende Ergänzungen zum Gesetzentwurf vor:

- Verlängerung der kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung der Katalysator-Nachrüstung über den Juli 1991 hinaus, um Verzögerungen und Engpässen auf dem Markt der Katalysator-Nachrüstung zu begegnen. Hierbei solle in Anbetracht der längeren Vorlaufzeit bei der Schaffung eines Angebots an geregelten Katalysator-Konzepten die Dauer der Förderung der Nachrüstung mit geregeltem Katalysator etwas länger betragen als die Förderungsdauer unregelter Konzepte.
- Schaffung erleichterter formeller Voraussetzungen für die Sondersituation der Nachrüstung.
- Anpassungen der gesetzlichen Verordnungs-Ermächtigung für die Landesregierungen aus Gründen einer praxisgerechten Steuerverwaltung.

2. Stellungnahmen der beteiligten Ausschüsse

Der Verkehrsausschuß hat der Vorlage aus verkehrspolitischer Sicht zugestimmt, wobei er jedoch folgende Änderungen empfiehlt:

- a) In Artikel 1 wird nach Nummer 2 folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. In § 12 Abs. 5 wird nach den Worten ‚in den Fällen des § 11 Abs. 1‘ ein Komma eingefügt und werden die Worte ‚und 2‘ durch die Worte ‚2 und 4 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2‘ ersetzt.“
- b) In Artikel 1 wird nach Nummer 3 die folgende Nummer 4 — neu — eingefügt:

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

Darüber hinaus hat der Verkehrsausschuß den Finanzausschuß um Prüfung des Vorschlags des Bundesbeauftragten für den Datenschutz gebeten, die Ermächtigung des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Datenübermittlung für Umweltmaßnahmen bis zum 31. Dezember 1995 zu befristen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat dem Gesetzentwurf zugestimmt.

3. Ausschussempfehlung

Die Ausschußmehrheit folgt der Regierungsvorlage im wesentlichen, wobei sie jedoch zusätzlich einige Ergänzungen vorschlägt.

Bei der Beratung wurde die vorgesehene Einbeziehung der Kleinwagen in die steuerliche Förderung

schadstoffarmer Personenkraftwagen ausführlich diskutiert. Die Fraktion der SPD im Finanzausschuß lehnt die Maßnahme aus umweltpolitischen Gründen ab und folgt insoweit dem Votum des Bundesrates. Sie vertritt die Auffassung, daß nur solche Fahrzeuge förderungswürdig seien, die bei den gasförmigen Emissionen die Grenzwerte nach US-Norm nicht überschreiten. Es sei nicht einsichtig, daß die Europäische Gemeinschaft einerseits schwächere Grenzwerte festlege und die europäische Automobilindustrie andererseits Fahrzeuge, die die Anforderungen der strenger US-Norm erfüllen, in die USA exportiere. Von seiten der Koalitionsfraktionen wurde durchaus Sympathie für diese Auffassung signalisiert, wobei jedoch gleichzeitig auf die bestehenden Zwänge aufgrund EG-rechtlicher Bestimmungen hingewiesen wurde. Obgleich die Fraktion der SPD die Bindungen durch das Gemeinschaftsrecht im vorliegenden Fall nicht in Abrede stellt, plädiert sie für eine Vorreiterrolle der Bundesrepublik Deutschland innerhalb der EG bei der Einführung strengerer Emissionsgrenzwerte. Das Risiko einer Klage beim Europäischen Gerichtshof sei in Kauf zu nehmen. Die Koalitionsfraktionen vertreten demgegenüber die Auffassung, daß dieser Weg nicht geeignet sei, gegen nicht genehmes EG-Recht vorzugehen. Die Ansatzpunkte für die Durchsetzung nationaler Interessen seien in erster Linie im Rahmen der Rechtsetzungsverfahren auf EG-Ebene zu suchen.

Hinsichtlich der mit dem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Ermächtigung des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Datenübermittlung für Umweltmaßnahmen hat sich der Ausschuß einstimmig für eine Befristung dieser Regelung bis zum 31. Dezember 1995 ausgesprochen. Der Ausschuß greift damit eine Anregung des mitberatenden Ausschusses für Verkehr auf und macht sich die dort erwähnte Auffassung des Bundesbeauftragten für den Datenschutz zu eigen. Die zeitliche Eingrenzung der Auskunftsmöglichkeiten scheint sachgerecht, da die Übermittlung von faktisch unter Zwang erhobenen Fahrzeug- und Halterdaten an die Automobilindustrie für staatlich geförderte Maßnahmen ein Novum in der Nutzung staatlicher Informationsbestände und darüber hinaus eine nicht unerhebliche Bevorzugung eines Wirtschaftszweiges durch staatliche Stellen darstellt.

Im übrigen empfiehlt der Ausschuß als Ergänzung des Gesetzentwurfs ebenfalls einstimmig, die Landesgesetzgeber zu ermächtigen, mittels Verordnung

- die Steuerfestsetzung durch die Kraftfahrzeug-Zulassungsbehörden in bestimmten Fällen und
- die Aushändigung des Kraftfahrzeugscheines durch die Zulassungsstelle gegen Vorlage einer Einzugsermächtigung zugunsten des Steuergläubigers

zu regeln. Mit diesen Ermächtigungen soll die Grundlage für eine praxisgerechtere Gestaltung des Verwaltungsverfahrens in einem Teilbereich geschaffen werden.

Bei der Schlußabstimmung wurde der Gesetzentwurf mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Fraktion DIE GRÜNEN/Bündnis 90 angenommen.

II. Einzelbegründung

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

Zu Artikel 1 — Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Zur Einleitung

Redaktionelle Änderung

Zur neuen Nummer 3 (§ 12 Abs. 5 KraftStG)

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

Zur neuen Nummer 4 (§ 13 KraftStG)

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

Zu Artikel 2 — Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Die Nutzung staatlicher Informationsbestände soll aus datenschutzrechtlichen Erwägungen eng mit der Verwirklichung der damit verfolgten Zwecke, nämlich der möglichst schnellen und vollständigen Schaffung eines schadstoffarmen Fahrzeugbestandes, verbunden werden. Für diesen Zweck ist es ausreichend, daß die erforderlichen Daten den betroffenen Wirtschaftszweigen nicht unbefristet, sondern zunächst einmal für die Dauer von fünf Jahren zur Verfügung gestellt werden. Die Änderung entspricht einem Vorschlag des Bundesbeauftragten für den Datenschutz.

Zu Artikel 3 — Berlin-Klausel

Die Berlin-Klausel ist seit dem 3. Oktober 1990 obsolet geworden.

Zu Artikel 3 — Inkrafttreten

Änderung der Artikelnummer infolge des Wegfalls der Berlin-Klausel.

Bonn, den 24. Oktober 1990

Opel **Schulhoff**

Berichterstatter

