Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/8320

29. 10. 90

Sachgebiet 611

Beschlußempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung — Drucksache 11/8004 —

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor

A. Problem

Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung mit Entschließung vom 14. November 1989 (Drucksache 11/5676) aufgefordert, Vorschläge zur steuerlichen Förderung von Personenkraftwagen mit Dieselmotor als Anreiz zur Schadstoffminderung vorzulegen.

B. Lösung

Mit dem zur Annahme empfohlenen Regierungsentwurf wird eine zeitlich befristete Steuerbefreiung für Personenkraftwagen mit Dieselmotor vorgeschlagen, die die Abgasgrenzwerte nach US-Norm oder als Kleinwagen nach EG-Richtlinie 89/458/EWG und einen Partikelgrenzwert von 0,08 g/km einhalten und die in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1992 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind.

Ergänzend zu den Regelungen des Gesetzentwurfs beinhaltet die Beschlußempfehlung des Finanzausschusses insbesondere eine Ausdehnung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Diesel-Pkw auf

- schadstoffarme Diesel-Pkw des Zulassungsjahres 1989,
- nachträgliche in der Zeit vom 1. Januar 1989 bis 31. Juli 1992 durchgeführte technische Verbesserungen an Diesel-Pkw, die zur Einhaltung der geforderten Grenzwerte führen.

Einstimmigkeit bei Abwesenheit der Fraktion DIE GRÜNEN/ Bündnis 90

C. Alternativen

Steuerliche Förderung nur für solche Diesel-Pkw, die die Abgasgrenzwerte nach US-Norm einhalten.

D. Kosten

Die Kraftfahrzeugsteuerausfälle wegen der Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor führen bei den Ländern zu Belastungen von etwa 38,5 Mio. DM, verteilt auf die Haushaltsjahre 1990 bis 1993.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Entwurf eines Gesetzes zur Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Diesel-Motor — Drucksache 11/8004 — in der anliegenden Fassung anzunehmen.

Bonn, den 24. Oktober 1990

Der Finanzausschuß

Gattermann	**Opel**	**Schulhoff**
Vorsitzender	Berichterstatter	

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor
— Drucksache 11/8004 —
mit den Beschlüssen des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

Entwurf	Beschlüsse des 7. Ausschusses
Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor	**Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor**
Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:	Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:
Artikel 1	**Artikel 1**
Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes	**Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes**
§ 3e des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 25. Juni 1990 (BGBl. II S. 518), wird wie folgt geändert:	§ 3e des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom . . . (BGBl. II S. . .), wird wie folgt geändert:
1. Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.	1. unverändert
2. Folgender *Absatz* 2 *wird* angefügt:	2. **Folgende Absätze** 2 **und 3 werden** angefügt:
„(2) Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, die in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1992 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind und die den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder bei weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum den durch die Richtlinie 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) geänderten Vorschriften des Anhanges I der Richtlinie 70/220/EWG entsprechen und außerdem einen gemäß den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ermittelten Partikelgrenzwert von 0,08 g/km einhalten, werden ab 1. September 1990 oder ab dem späteren Tag der ersten Zulassung zeitlich befristet von der Steuer befreit. Die Steuerbefreiung endet unabhängig von einer vorübergehenden Stillegung für Personenkraftwagen mit Hubraum	„(2) Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, die in der Zeit vom 1. Januar 1989 bis zum 31. Juli 1992 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind und die den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder bei weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum den durch die Richtlinie 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) geänderten Vorschriften des Anhanges I der Richtlinie 70/220/EWG entsprechen und außerdem einen gemäß den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ermittelten Partikelgrenzwert von 0,08 g/km einhalten, werden ab 1. September 1990 oder ab dem späteren Tag der ersten Zulassung zeitlich befristet von der Steuer befreit. **In den Fällen des Absatzes 2 ist die Steuer für denjenigen Halter neu festzusetzen, für den das Fahrzeug am 1. September 1990 zugelassen ist oder, sofern das Fahrzeug am 1. September 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 Fahrzeugs Steuern entrichtet hat.** Die Steuerbefreiung endet unabhängig von einer vorübergehenden Stillegung für Personenkraftwagen mit Hubraum

Entwurf

bis 1 000 ccm nach 1 Jahr 10 Monaten,
über 1 000 bis zu 1 100 ccm nach 1 Jahr 8 Monaten,
über 1 100 bis zu 1 200 ccm nach 1 Jahr 7 Monaten,
über 1 200 bis zu 1 300 ccm nach 1 Jahr 5 Monaten,
über 1 300 bis zu 1 400 ccm nach 1 Jahr 4 Monaten,
über 1 400 bis zu 1 500 ccm nach 1 Jahr 3 Monaten,
über 1 500 bis zu 1 600 ccm nach 1 Jahr 2 Monaten,
über 1 600 bis zu 1 700 ccm nach 1 Jahr 1 Monaten,
über 1 700 bis zu 1 900 ccm nach 1 Jahr,
über 1 900 bis zu 2 100 ccm nach 11 Monaten,
über 2 100 bis zu 2 400 ccm nach 10 Monaten,
über 2 400 bis zu 2 700 ccm nach 9 Monaten,
über 2 700 bis zu 3 100 ccm nach 8 Monaten,
über 3 100 bis zu 3 600 ccm nach 7 Monaten,
über 3 600 ccm nach 6 Monaten."

Beschlüsse des 7. Ausschusses

bis 1 000 ccm nach 1 Jahr 10 Monaten,
über 1 000 bis zu 1 100 ccm nach 1 Jahr 8 Monaten,
über 1 100 bis zu 1 200 ccm nach 1 Jahr 7 Monaten,
über 1 200 bis zu 1 300 ccm nach 1 Jahr 5 Monaten,
über 1 300 bis zu 1 400 ccm nach 1 Jahr 4 Monaten,
über 1 400 bis zu 1 500 ccm nach 1 Jahr 3 Monaten,
über 1 500 bis zu 1 600 ccm nach 1 Jahr 2 Monaten,
über 1 600 bis zu 1 700 ccm nach 1 Jahr 1 Monaten,
über 1 700 bis zu 1 900 ccm nach 1 Jahr,
über 1 900 bis zu 2 100 ccm nach 11 Monaten,
über 2 100 bis zu 2 400 ccm nach 10 Monaten,
über 2 400 bis zu 2 700 ccm nach 9 Monaten,
über 2 700 bis zu 3 100 ccm nach 8 Monaten,
über 3 100 bis zu 3 600 ccm nach 7 Monaten,
über 3 600 ccm nach 6 Monaten.

(3) Unabhängig vom Tag der Erstzulassung eines Personenkraftwagens wird die Steuerbefreiung nach Absatz 2 gewährt, wenn die in Absatz 2 genannten technischen Voraussetzungen nach den Feststellungen der Zulassungsbehörde in der Zeit vom 1. Januar 1989 bis zum 31. Juli 1992 nachträglich erfüllt werden."

Artikel 2

Berlin-Klausel

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

Artikel 2

entfällt

Artikel *3*

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bericht der Abgeordneten Opel und Schulhoff

I. Allgemeines

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung — Drucksache 11/8004 — 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, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuß überwiesen. Der Finanzausschuß sowie die mitberatenden Ausschüsse haben sich mit der Vorlage am 24. Oktober 1990 befaßt.

1. Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf sieht eine zeitlich befristete Freistellung von der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen mit Dieselmotor vor. Voraussetzung hierfür ist, daß die Diesel-Fahrzeuge

- in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1992 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind,
- bei gasförmigen Schadstoffen den Grenzwert nach US-Norm oder, sofern es sich um Kleinwagen mit weniger als 1 400 cm^3 handelt, die EG-Grenzwerte der Kleinwagenrichtlinie 89/458/EWG nicht überschreiten,
- bei Partikelemissionen einen Grenzwert von 0,08 g/km einhalten.

Der Gesetzentwurf geht auf folgende Entschließung zurück, die der Deutsche Bundestag am 14. November 1989 zusammen mit der Verabschiedung des Entwurfs eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen gefaßt hatte (Drucksache 11/5676):

„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."

Die Bundesregierung macht in der Begründung zum Gesetzentwurf darauf aufmerksam, daß der Förderzeitraum für Personenkraftwagen mit Dieselmotor im Hinblick auf die erst später eintretende Anreizwirkung ein Jahr länger sei als der Förderzeitraum für Personenkraftwagen mit Benzinmotor. Zur Standortbestimmung hinsichtlich des im Gesetzentwurf festgelegten Partikelgrenzwertes von 0,08 g/km weist die Bundesregierung darauf hin, daß die entsprechenden Grenzwerte nach US-Norm bei 0,124 g/km und in Kalifornien bei 0,05 g/km lägen. Die bisher in Richtlinien-Entwürfen der EG-Kommission vorgeschlagenen Werte lägen über dem vom Gesetzentwurf geforderten Wert von 0,08 g/km.

Nach der vorgesehenen Regelung beläuft sich der Förderungsbetrag in Form eines steuerlichen Vorteils pro Personenkraftwagen auf 550 DM, basierend auf dem für nicht schadstoffarme Diesel-Pkw geltenden Steuersatz von 30 DM/100 cm^3 Hubraum.

Der Bundesrat hat vorgeschlagen,

- den Zeitraum für förderungswürdige Erstzulassungen von Personenkraftwagen auf das Jahr 1989 auszudehnen, um bereits frühzeitig umweltorientierte Fahrzeughalter nicht von der Förderung auszuschließen,
- in den Fällen der rückwirkenden Gewährung der Steuerbefreiung insbesondere bei zwischenzeitlich erfolgtem Halterwechsel Vereinfachungen vorzusehen, um den Verwaltungsaufwand nicht über Gebühr auszudehnen,
- bei den Förderungsregelungen zu verdeutlichen, daß auch nachträgliche Umrüstungsmaßnahmen begünstigt sind,
- Personenkraftwagen mit weniger als 1 400 cm^3 Hubraum, für die auf Basis der sog. Kleinwagen-Richtlinie bei den gasförmigen Schadstoffen im Vergleich zu den Werten nach US-Norm weniger strenge Grenzwerte gelten, von der Förderung auszuschließen.

Daneben bittet der Bundesrat die Bundesregierung zu prüfen, inwieweit die Förderung für schadstoffarme, mit geregeltem Katalysator ausgerüstete Neufahrzeuge mit Benzinmotor den Förderungszeiträumen für besonders schadstoffarme Diesel-Pkw angepaßt werden müsse, wobei eine Förderung von 550 DM pro Personenkraftwagen sachgerecht erscheine. Schließlich unterstreicht der Bundesrat die im Gesetzentwurf festgelegten Schadstoffgrenzwerte als absolutes, nicht kompromißfähiges Minimum für eine steuerliche Förderung vom Personenkraftwagen mit Dieselmotor.

2. **Stellungnahmen der beteiligten Ausschüsse**

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt, den Gesetzentwurf wie folgt zu ändern:

„a) „In § 3e Abs. 2 Satz 1 wird das Datum ‚1. Januar 1990' durch das Datum ‚1. Januar 1989' ersetzt."

b) In § 3e Abs. 2 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

„In den Fällen des Absatzes 2 ist die Steuer für denjenigen Halter neu festzusetzen, für den das Fahrzeug am 1. September 1990 zugelassen ist oder, sofern das Fahrzeug am 1. September 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 Fahrzeugs Steuern entrichtet hat."

c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Unabhängig vom Tag der Erstzulassung eines Personenkraftwagens wird die Steuerbefreiung nach Absatz 2 gewährt, wenn die in Absatz 2 genannten technischen Voraussetzungen nach den Feststellungen der Zulassungsbehörde in der Zeit vom 1. Januar 1989 bis zum 31. Juli 1992 nachträglich erfüllt werden."

Im übrigen stimmt der Verkehrsausschuß der Vorlage aus verkehrspolitischer Sicht zu.

Begründung

Zu a und b:

Die in § 3e Abs. 2 vorgesehene Stichtagsregelung (Erstzulassung ab 1. Januar 1990) hinsichtlich der steuerlichen Förderung würde umweltorientierte Fahrzeughalter, die bereits im Jahr 1989 besonders schadstoffarme Diesel-Pkw erworben haben, von der befristeten Steuerbefreiung ausschließen. Es erscheint sachgerecht, die neue Förderung nahtlos an die zum 31. Dezember 1988 ausgelaufene Förderung für Personenkraftwagen mit Dieselmotor anzuschließen. Aus Vereinfachungsgründen muß eine Berichtigung der Steuerfestsetzung für frühere Halter des Fahrzeugs unterbleiben, weil der damit verbundene Verwaltungsaufwand unvertretbar hoch wäre.

Im übrigen soll die vorgeschlagene Formulierung die bereits bisher im Gesetzentwurf vorgesehene Beschränkung deutlicher aufzeigen.

Zu c:

Durch die vorgeschlagene Formulierung soll ausdrücklich klargestellt werden, daß nachträgliche technische Verbesserungen von Diesel-Personenkraftwagen steuerlich (mit einer befristeten Steuerbefreiung) gefördert werden, wenn dadurch die im Gesetzentwurf vorgesehenen strengen Emissionswerte eingehalten werden. Eine Begrenzung auf Fahrzeuge bestimmter Zulassungsjahrgänge ist dabei nicht sinnvoll. Entsprechende Umrüstungskonzepte werden bereits auf dem Markt angeboten.'"

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Haushaltsausschuß haben dem Gesetzentwurf zugestimmt.

3. **Ausschußempfehlung**

Die Ausschußmehrheit folgt der Regierungsvorlage im wesentlichen. Sie schlägt jedoch ergänzende Regelungen vor, die auf entsprechenden Anregungen des Bundesrates und des mitberatenden Ausschusses für Verkehr beruhen.

Der für die steuerliche Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor relevante Zulassungszeitraum wird ausgedehnt auf das Jahr 1989. Hierdurch kann die Förderung nahtlos an die zum 31. Dezember 1988 ausgelaufene Förderung für Diesel-Pkw anschließen. Die Einbeziehung des Zulassungsjahres 1989 soll auch und gerade diejenigen Fahrzeughalter begünstigen, die sich bereits frühzeitig für ein umweltfreundlicheres Fahrzeug entschieden haben. Darüber hinaus wird der Gesetzestext dahingehend ergänzt, daß nachträgliche technische Verbesserungen von Diesel-Pkw, die in der Zeit vom 1. Januar 1989 bis 31. Juli 1992 durchgeführt worden sind und zur Einhaltung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Emissionsgrenzwerte führen, ebenfalls förderungswürdig sind.

Kontrovers diskutiert wurde die Frage, ob Diesel-Pkw, die bei den gasförmigen Schadstoffen zwar die EG-Grenzwerte der Kleinwagenrichtlinie 89/458/EWG aber nicht die etwas strengeren Grenzwerte nach US-Norm einhalten, bei der steuerlichen Förderung berücksichtigt werden sollen. Die Fraktion der SPD verneint im Einklang mit dem Bundesrat bei diesen Fahrzeugen aus umweltpolitischen Gründen die Förderungswürdigkeit. Nach deren Auffassung ist es nicht einsichtig, daß Fahrzeuge gefördert werden sollen, bei denen aus technischer Sicht die Einhaltung der strengeren Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe nach US-Norm durchaus möglich sei. Ein entsprechender Änderungsantrag der Fraktion der SPD scheiterte an der Ausschußmehrheit der Koalitionsfraktionen, obgleich von deren Seite Sympathie für die Auffassung der Antragsteller signalisiert wurde. Die Koalitionsfraktionen verwiesen auf die bestehenden Zwänge durch die einschlägigen EG-rechtlichen Bestimmungen, die eine Beachtung der Kleinwagenrichtlinie bei steuerlichen Förderungsmaßnahmen notwendig mache. Ein bewußter Verstoß gegen EG-Normen sei kein geeignetes Mittel, gegen nicht genehmes EG-Recht vorzugehen. Die nationalen Interessen seien im Rahmen der europäischen Rechtsetzungsverfahren einzubringen. Demgegenüber will die Fraktion der SPD eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof wegen Verstoßes gegen Gemeinschaftsrecht in Kauf nehmen, um eine Vorreiterrolle der Bundesrepublik Deutschland innerhalb der EG bei der Einführung strengerer Emissionsgrenzwerte zu markieren.

Neben den Modifizierungen der im Gesetzentwurf enthaltenen Förderungsregelungen schlägt der Ausschuß darüber hinaus zur Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens spezielle Regelungen zur Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer beim Wechsel des Halters eines schadstoffarmen Diesel-Pkw vor.

Bei der Schlußabstimmung hat die Fraktion der SPD mit den Koalitionsfraktionen bei Abwesenheit der Fraktion DIE GRÜNEN/Bündnis 90 für den Gesetzentwurf gestimmt, obgleich sie mit ihrem o. g. Änderungsantrag nicht durchdringen konnte. Als Grund für dieses Abstimmungsverhalten wurde vorgebracht, daß der Wunsch nach strengeren Schadstoff-Grenzwerten bei einer grundsätzlichen Befürwortung der steuerlichen Förderung von schadstoffarmen Diesel-Pkw nicht ausschlaggebend sei.

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

Zu Nummer 2 (§ 3e KraftStG)

Absatz 2

Die in § 3e Abs. 2 vorgesehene Stichtagsregelung (Erstzulassung ab 1. Januar 1990) hinsichtlich der steuerlichen Förderung würde umweltorientierte Fahrzeughalter, die bereits im Jahr 1989 besonders schadstoffarme Diesel-Pkw erworben haben, von der befristeten Steuerbefreiung ausschließen. Es erscheint sachgerecht, die neue Förderung nahtlos an die zum 31. Dezember 1988 ausgelaufene Förderung für Personenkraftwagen mit Dieselmotor anzuschließen. Aus Vereinfachungsgründen muß eine Berichtigung der Steuerfestsetzung für frühere Halter des Fahrzeugs unterbleiben, weil der damit verbundene Verwaltungsaufwand unvertretbar hoch wäre.

Im übrigen soll die vorgeschlagene Formulierung die bereits bisher im Gesetzentwurf vorgesehene Beschränkung deutlicher aufzeigen.

Absatz 3

Durch die vorgeschlagene Formulierung soll ausdrücklich klargestellt werden, daß nachträgliche technische Verbesserungen von Diesel-Personenkraftwagen steuerlich (mit einer befristeten Steuerbefreiung) gefördert werden, wenn dadurch die im Gesetzentwurf vorgesehenen strengen Emissionswerte eingehalten werden. Eine Begrenzung auf Fahrzeuge bestimmter Zulassungsjahrgänge ist dabei nicht sinnvoll. Entsprechende Umrüstungskonzepte werden bereits auf dem Markt angeboten.

Zu Artikel 2 — 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

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333