

## Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Barbara Höll und der Gruppe  
der PDS/Linke Liste  
— Drucksache 12/4337 —

### Einführung einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer

Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort auf unsere Kleine Anfrage (Drucksache 12/4243) zur „Kfz-Steuer“ unter anderem mitgeteilt, bei der Erarbeitung des als Teil der Koalitionsvereinbarungen vom 16. Januar 1991 beschlossenen „neuen Steuerkonzepts“ hätten sich „Detailprobleme ergeben, die eine Verschiebung des Inkrafttretens bedingen“.

Die Bundesregierung hat zwar erkennen lassen, daß sie im Zusammenhang mit der Einführung einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer daran denkt, neue Gegenstände der Besteuerung einzuführen, aber keine Konkretisierung dieser Aussage vorgenommen.

1. Welche Detailprobleme, die eine Verschiebung des Inkrafttretens des von der Bundesregierung angekündigten neuen Steuerkonzepts bedingen, haben sich im Zusammenhang mit der Einführung einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer ergeben?

Bei den Detailproblemen handelt es sich zu einem erheblichen Teil um praktische Schwierigkeiten, wie z. B. die Einordnung der Altfahrzeuge in Emissionsklassen (vgl. auch Antwort zur Frage 4).

2. Wann ist mit dem Inkrafttreten dieses Teils des neuen Steuerkonzepts zu rechnen?

Ein Termin für das Inkrafttreten des neuen Steuerkonzepts ist noch nicht festgelegt.

3. Welche neuen Gegenstände der Besteuerung von Kraftfahrzeugen möchte die Bundesregierung einführen?

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 1. März 1993 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Auch eine emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer wird an das Halten von Kraftfahrzeugen zum Verkehr als Steuergegenstand anknüpfen. Die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer wird sich künftig allerdings in erheblichem Umfang nach dem Emissionsverhalten der Kraftfahrzeuge richten.

4. Worin bestehen die „technischen Probleme bei der Erfassung des Altwagenbestandes insbesondere in den neuen Bundesländern“?

Die für die emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer vorgesehenen steuerrelevanten Emissionsdaten der Kraftfahrzeuge des Bestandes sind z. Z. beim Kraftfahrt-Bundesamt EDV-mäßig nicht gespeichert. Daher kann die Einstufung in Schadstoffklassen EDV-mäßig nicht erfolgen.

5. Welche Probleme sind bei „Abstimmungen zwischen Bund und Ländern“ aufgetreten?

Es handelt sich um Unterschiede in der Auffassung über die Struktur der neuen Bemessungsgrundlage.

6. Wie sieht das nach Angaben der Bundesregierung vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erarbeitete Grundmodell zu einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer aus?

Das Grundmodell des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wird in den Gesetzentwurf der Bundesregierung zu einer emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer Eingang finden. Es sieht eine Besteuerung aufgrund der Einordnung der Fahrzeuge in Emissionsklassen verbunden mit einer Komponente, die aus Hubraum, Leistung oder Gewicht abgeleitet wird, vor.

7. Wann ist mit der Beratung und Beschlußfassung eines Gesetzentwurfs zur Änderung der Kfz-Steuer durch das Bundeskabinett zu rechnen?

Ein Termin für die Beschlußfassung des Bundeskabinetts über einen Gesetzentwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ist noch nicht festgelegt.

8. Dürfen wir aus der Antwort der Bundesregierung auf Frage 6 unserer Kleinen Anfrage schließen, daß die Bundesregierung nie gewillt war und nicht gewillt ist, der Ankündigung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu folgen und einen Verordnungsentwurf betr. Fahrverbot in Innenstädten zu erlassen?  
Wenn ja, kraft welcher Autorität war das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ermächtigt, namens der Bundesregierung den Erlaß einer solchen Verordnung anzukündigen?

Der Begriff „Fahrverbot“ stellt eine nach § 40 Abs. 2 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz unter bestimmten Randbedingungen mögliche Maßnahme dar, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden. In der zur Diskussion stehenden Verordnung sollen entsprechend der Verordnungsermächtigung des § 40 Abs. 2 Satz 2 keine Maßnahmen vorgeschrieben, sondern Konzentrationswerte bestimmt werden, bei deren Überschreiten Maßnahmen nach § 40 Abs. 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu prüfen sind.

Es handelt sich bei der Verordnung somit um eine Verordnung zur „Festlegung von Konzentrationswerten“. Darauf hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit stets hingewiesen.

