

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Dorothee Menzner, Hans-Kurt Hill und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/11862 –**

Austausch nicht funktionierender Rußpartikelfilter – Wirksamkeit und rechtliche Zulässigkeit der Kulanzregelung

Vorbemerkung der Fragesteller

Aufgrund der kriminellen Energie von drei Herstellern von Partikelminderungssystemen (PMS) wurden über 45 000 praktisch wirkungslose Filter in Diesel-Pkw eingebaut. Erst spät, im Oktober 2007, nahm die Bundesregierung offiziell zur Kenntnis, dass diese Filter nicht den vorgeschriebenen Grad von 30 Prozent Minderung erreichten. Zur Frage, ob die Bundesregierung tatsächlich erst so spät davon erfahren hat, dass einige PMS funktionsunfähig sind, gab es bereits mehrere, z. T. gemeinsame Sitzungen des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages.

Nachdem die Unwirksamkeit der Filter offenbar wurde, versuchte die Bundesregierung mit einer sog. Kulanzregelung dem Problem zu begegnen. Diese am 28. November 2007 geschlossene Vereinbarung wurde allerdings nicht mit den Herstellern der funktionsunfähigen PMS, sondern mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK) und dem Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA) geschlossen.

Fraglich ist, ob die Bundesregierung mit der Kulanzregelung und dem Verzicht auf den rückwirkenden Entzug der Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) der funktionsunfähigen PMS sowie dem Verzicht auf die Rückforderung der zu Unrecht gewährten finanziellen Förderung in Höhe von 330 Euro pro Fahrzeug über die Kfz-Steuer rechtmäßig gehandelt hat. Das Gutachten „Rechtliche Konsequenzen der Verwendung unzureichend wirksamer Partikelminderungssysteme“ vom 24. November 2008, das im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) erstellt wurde, legt die Schlussfolgerung nahe, dass die Bundesregierung gesetzeswidrig gehandelt hat. Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass man durch den Entzug der ABE die Halter bestraft hätte, die sich in gutem Glauben einen Filter eingebaut hätten. Deswegen sei man auf die Kulanzregelung verfallen.

Im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Austausch nicht funktionsfähiger Rußpartikelminderungssysteme vom 10. November 2008 verweist die Bundesregierung bezüglich der Frage der Anzahl bereits ausgetauschter fehlerhafter PMS auf die Angaben des ZDK und des GVA. Danach seien vom ZDK mit Stand 25. September 2008 1 480 PMS ausgetauscht worden, vom GVA mit Stand 15. August 2008 6 897. Zusätzlich seien ca. 11 000 Gutscheine an Fahrzeughalter für den Austausch zu einem späteren Zeitpunkt ausgeteilt worden. Eigene Angaben über die Zahl der ausgetauschten PMS hat die Bundesregierung bislang noch nicht veröffentlicht. Der ursprüngliche Einbau eines PMS musste aber von den Fahrzeughaltern in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden, sonst wurde keine steuerliche Förderung gewährt. Einträge in die Fahrzeugpapiere werden dem Zentralen Fahrzeugregister gemeldet, das vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geführt wird. Diese Daten sind der Bundesregierung also ohne weiteres zugänglich.

Lassen Fahrzeughalter nun ein nicht funktionierendes PMS durch ein neues ersetzen, können sie dies ebenfalls in ihre Fahrzeugpapiere eintragen lassen. Da die Bundesregierung weder die ABE für die fehlerhaften PMS entzogen hat, noch eine Rückforderung der steuerlichen Förderung anstrebt, entstehen für die Fahrzeughalter allerdings keine Nachteile, wenn sie dies nicht tun. Wird allerdings ein Weiterverkauf des Fahrzeugs angestrebt, ist es für die Fahrzeughalter vorteilhaft, diesen Austausch eintragen zu lassen. Da der rückwirkende Entzug der ABE und die Rückforderung der steuerlichen Förderung politisch noch diskutiert werden, ist davon auszugehen, dass viele Fahrzeughalter einen solchen Austausch in ihre Fahrzeugpapiere haben eintragen lassen.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die im DUH-Gutachten vertretene Auffassung, dass die rechtswidrig erlangten ABE aufgrund Anlage 26 zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Ziffer 8 hätten rückwirkend zurückgenommen werden müssen?

Eine auf Nummer 8 der Anlage XXVI zur Straßenverkehrszulassungsordnung gestützte Rücknahme der Allgemeinen Betriebserlaubnisse kommt nicht in Betracht. Die Vorschrift erlaubt nur ein Tätigwerden für die Zukunft. Die Hersteller hatten ihre Allgemeinen Betriebserlaubnisse aber vorher bereits freiwillig zurückgegeben.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die im DUH-Gutachten vertretene Auffassung, dass die Untätigkeit des KBA eine strafrechtliche Relevanz hat, weil es den Straftatbestand der „Haushaltsuntreue“ (§ 266 des Strafgesetzbuchs – StGB) erfüllt?

Dem Kraftfahrtbundesamt steht nach Auffassung der Bundesregierung ein Ermessen darüber zu, ob es die Allgemeinen Betriebserlaubnisse unter Abwägung aller Gesichtspunkte, insbesondere des Vertrauensschutzes und des Nutzens für die Umwelt, zurücknimmt. Der Vorwurf der „Haushaltsuntreue“ ist daher nicht zutreffend.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die Feststellung, dass PMS funktionsunfähig sind, § 12 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) zur Anwendung kommen müsste, nachdem die Steuer neu festzusetzen ist, „wenn die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung, eine Steuerermäßigung [...] eintreten oder wegfallen oder wenn nachträglich festgestellt wird, dass die Voraussetzungen nicht vorgelegen haben oder nicht vorliegen“ (bitte mit Begründung)?

Der § 12 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ist nicht einschlägig, wenn es sich um eine Änderung der Steuerfestsetzung handelt, die auf einem Grundlagenbescheid beruht, hier die Feststellung der Partikelemissionen durch die Zulassungsbehörde im Einzelfall. Eine Änderung der Steuerfestsetzung nach den allgemeinen Vorschriften der Abgabenordnung setzt die Rücknahme der Allgemeinen Betriebserlaubnis und die entsprechende Anpassung der jeweiligen Fahrzeugpapiere voraus.

4. Wie viele Fahrzeughalter haben bis zum 31. Dezember 2008 den Ersatz eines funktionsunfähigen PMS in ihre Fahrzeugpapiere eintragen lassen?
5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass alle Fahrzeughalter den Austausch eines funktionsunfähigen PMS in ihre Fahrzeugpapiere eintragen lassen sollten?

Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung dafür, dass dies auch geschieht, bzw. was hat sie unternommen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach § 13 Absatz 1 Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) hat der Fahrzeughalter bestimmte Änderungen von Fahrzeugdaten – wie z. B. den Austausch eines funktionsunfähigen PMS – der Zulassungsbehörde erst bei deren nächster Befassung mit der Zulassungsbescheinigung mitzuteilen. Zuständig für den Vollzug der FZV sind aber die Länder. Entsprechende Informationen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt zum Stichtag 31. Dezember 2008 daher nicht vor.

6. Trifft es zu, dass Fahrzeughalter, die ein funktionsunfähiges PMS durch ein funktionsfähiges ersetzen, erneut Gebühren für den Eintrag des neuen Filters in die Fahrzeugpapiere zahlen müssen?

Für die Gebührenerhebung sind die Länder zuständig.

7. Trifft es zu, dass einige Bundesländer diese Gebühr in diesen Fällen aus Kulanz erlassen?

Wenn ja, welche?

8. Hat die Bundesregierung diesbezüglich irgendwelche Weisungen, Empfehlungen oder Ähnliches gegeben?

Wenn ja, welche und wann?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die im Zusammenhang mit dem Austausch funktionsunfähiger PMS aufgetretenen Fragen, u. a. auch die Notwendigkeit einer Gebühr, mit den Ländern im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss erörtert. Nach der im Grundgesetz verankerten Zuständigkeitsregelung kann die Bundesregierung den Ländern diesbezüglich aber keine Weisung erteilen.

9. Verfügt die Bundesregierung über Erkenntnisse darüber, wie viel Prozent der Fahrzeughalter, die ein funktionsunfähiges PMS durch ein funktionsfähiges ersetzt haben, diesen Austausch in ihre Fahrzeugpapiere eingetragen haben?

Wenn ja, wie viel Prozent sind dies?

Wenn nein, warum nicht?

10. Wie viele funktionsunfähige PMS wurden bis zum 31. Dezember 2008 durch ein funktionsfähiges ersetzt?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die der Bundesregierung vom Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA) und Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) übermittelten Zahlen wurden dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages mit Bericht vom 12. November 2008 (Ausschussdrucksache 16(15)1288) mitgeteilt.

11. Versucht die Bundesregierung eigene Daten über den Austausch funktionsunfähiger PMS zu gewinnen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Die Parteien der Kulanzregelung ZDK und GVA ermitteln die Zahlen über den Austausch funktionsunfähiger PMS und stellen diese der Bundesregierung regelmäßig zur Verfügung.