

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 16/4010 –

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

b) zu dem Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/946 –

Fördergesetz für Dieselrußpartikelfilter baldmöglichst vorlegen

A. Problem

Zu Buchstabe a – Drucksache 16/4010 –

Wissenschaftliche Studien legen nahe, dass Partikelemissionen aus Dieselfahrzeugen zu einer signifikanten Erhöhung der Mortalität beitragen. Insbesondere in Ballungsgebieten und Städten mit einer schwierigen topographischen Lage bestehen erhebliche Probleme, die Grenzwerte der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes einzuhalten. Die Reduktion von Partikelemissionen des Straßenverkehrs ist dringend geboten. Die Partikelbelastung durch Personenkraftwagen mit Dieselmotor kann effizient reduziert werden, indem im Verkehr befindliche Fahrzeuge mit moderner Partikelminderungstechnik nachgerüstet werden. Vordringlich ist daher die Nachrüstung von Altfahrzeugen.

Zu Buchstabe b – Drucksache 16/946 –

Vor dem Hintergrund der wissenschaftlich erwiesenen Schädlichkeit von Partikelemissionen vor allem des Straßenverkehrs und der anhängigen Klageverfahren wegen Nichteinhaltung der Grenzwerte für Feinstaubemission muss aus dem Straßenverkehrsbereich ein Beitrag zur Einhaltung der Grenzwerte der Luftqualitätsrahmenrichtlinie in Ballungszentren erbracht werden.

B. Lösung

Zu Buchstabe a – Drucksache 16/4010 –

Die Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden geändert, um steuerliche Anreize für den nachträglichen Einbau von Partikelminderungstechnik in Personenkraftwagen mit Dieselmotor zu schaffen, damit von diesen deutlich geringere gesundheitliche Gefährdungen und Belastungen für die Umwelt ausgehen. Nachgerüstete im Verkehr befindliche Fahrzeuge werden befristet steuerbefreit, während nicht nachgerüstete zugelassene Fahrzeuge und Neufahrzeuge, die den voraussichtlichen Euro-5-Grenzwert für Partikelmasse (0,005 g/km) nicht einhalten, erhöht besteuert werden.

Annahme des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP

Zu Buchstabe b – Drucksache 16/946 –

Ein Gesetz zur steuerlichen Förderung des Partikelfilters in Dieselfahrzeugen soll die Nachrüstung in Abhängigkeit vom Wirkungsgrad des Filtersystems mit 250 bis 600 Euro über die Kfz-Steuer fördern sowie nicht nachgerüstete Fahrzeuge mit einer erhöhten Kfz-Steuer belasten. Für den Fall, dass die Selbstverpflichtung der Automobilindustrie, ab 2008 nur noch Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter auszuliefern, nicht eingehalten wird, sollen ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen werden.

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP

C. Alternativen

Zu Buchstabe a – Drucksache 16/4010 –

Keine

Zu Buchstabe b – Drucksache 16/946 –

Keine

D. Kosten

Zu Buchstabe a – Drucksache 16/4010 –

a) Kosten für die öffentlichen Haushalte

Haushaltswirkungen ohne Vollzugsaufwand.

Für die Haushalte der Länder werden sich in den Kassenjahren 2007 bis 2011 folgende Auswirkungen ergeben:

Steuermehr- (+)/-mindereinnahmen (–) in Mio. EUR in den Kassenjahren				
2007	2008	2009	2010	2011
–95	–10	•	+55	+30

Vollzugsaufwand

In der Steuerverwaltung der Länder fällt durch die Umstellung auf das geänderte Gesetz im Bereich der Automation ein geringer Mehraufwand an.

Der Vollzugsaufwand ist nicht bezifferbar.

b) Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Förderbedingte Einzelpreisänderungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Zu Buchstabe b – Drucksache 16/946 –

Angaben zu den haushaltsmäßigen Auswirkungen der mit der Vorlage angestrebten Maßnahmen sind in dem Antrag nicht beziffert. Es wird jedoch benannt, dass die Aufwendungen für die Förderung der Nachrüstung zum einen Teil von der höheren Belastung für nicht nachgerüstete Fahrzeuge und zum anderen Teil durch den weiter wachsenden Anteil von Dieselfahrzeugen ausgeglichen werde.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/4010 unverändert anzunehmen.
- b) den Antrag auf Drucksache 16/946 abzulehnen.

Berlin, den 28. Februar 2007

Der Finanzausschuss

Eduard Oswald
Vorsitzender

Patricia Lips
Berichterstatterin

Ingrid Arndt-Brauer
Berichterstatterin

Dr. Volker Wissing
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Patricia Lips, Ingrid Arndt-Brauer und Dr. Volker Wissing

1. Verfahrensablauf

Zu Buchstabe a – **Drucksache 16/4010** –

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf der Bundesregierung in seiner 76. Sitzung am 18. Januar 2007 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen. Dem Haushaltsausschuss wurde der Gesetzentwurf gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages überwiesen. Die Ausschüsse für Wirtschaft und Technologie, für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit haben ihre Voten in ihren Sitzungen am 28. Februar 2007 abgegeben. Der Finanzausschuss hat die Vorlagen in seinen Sitzungen am 17. Januar 2007 und abschließend am 28. Februar 2007 beraten.

Zu Buchstabe b – **Drucksache 16/946** –

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in seiner 35. Sitzung am 11. Mai 2006 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Gesundheit, dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss hat sein Votum in seiner Sitzung am 28. Juni 2006, die Ausschüsse für Gesundheit, für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in ihren Sitzungen am 28. Februar 2007 abgegeben. Der Finanzausschuss hat die Vorlagen abschließend in seiner Sitzung am 28. Februar 2007 beraten.

2. Inhalt der Vorlage

Zu Buchstabe a – **Drucksache 16/4010** –

Bezug nehmend auf die herrschende wissenschaftliche Auffassung, dass Partikelemissionen aus Dieselmotoren zu einer signifikanten Erhöhung der Sterblichkeit führen können, beabsichtigt die Bundesregierung mit diesem Gesetzentwurf, die Nachrüstung von Partikelminderungstechnik in Personenkraftwagen mit Dieselmotoren, die bis zum 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen und in der Zeit zwischen dem 1. Januar 2006 und dem 31. Dezember 2009 entsprechend nachgerüstet werden, zu fördern. Hiermit soll die Einhaltung der Grenzwerte der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die seit 1. Januar 2005 gelten, erreicht werden.

Zur Gewährung eines technikneutralen Anreizes statt der Förderung bestimmter Techniken gibt der Gesetzentwurf vor, dass gemäß der in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Nachrüstung definierten Partikelminderungsstufen und der zu definierenden Partikelminderungsklassen eine einheitliche Befreiung von der Kraftfahrzeug-

steuer bis zu einem Betrag von 330 Euro erfolgt. Dieser Betrag soll etwa 50 Prozent der Nachrüstkosten abdecken. Neben Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit und den Rückhaltegrad der Partikelminderungstechnik legen die Partikelminderungsstufen und -klassen den Emissionsgrenzwert fest, ab dem eine Steuerbefreiung möglich ist (z. B. 0,050 g Partikelmasse je Kilometer entspricht der Partikelminderungsstufe PM 1). Eine Differenzierung nach unterschiedlichen Partikelminderungsklassen ist nicht vorgesehen. Die Feststellung der technischen Voraussetzung erfolgt durch die Zulassungsbehörde.

Für nicht entsprechend nachgerüstete Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotoren und solche, die mangels ausreichend wirksamer Technik nicht den Grenzwert von 0,005 g Partikelmasse je Kilometer einhalten, wird vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2011 (vier Jahre) eine um 1,20 Euro je 100 Kubikzentimeter erhöhte Kraftfahrzeugsteuer erhoben. Oldtimer sind wegen der häufigen technischen Unmöglichkeit der Nachrüstung von Partikelemissionsminderungstechnik und rote Kennzeichen wegen der ständig wechselnden Fahrzeuge, mit denen die Kennzeichen genutzt werden, von der Regelung ausgenommen.

Zu Buchstabe b – **Drucksache 16/946** –

Der Deutsche Bundestag soll mit Bezug auf einen entsprechenden Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 27. Mai 2005, dem der Bundesrat nicht zugestimmt hatte (Bundesratsdrucksache Nr. 394/05 vom 8. Juli 2005), auf den Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 15. Juni 2005 (Bundestagsdrucksache Nr. 15/5687) sowie auf den Koalitionsvertrag der CDU, CSU und SPD vom 11. November 2005 die Bundesregierung auffordern, die rasche Nachrüstung von Altfahrzeugen und die Ausstattung von Neufahrzeugen mit innovativer Filtertechnologie durch befristete Steuerbefreiungen differenziert nach dem Wirkungsgrad zu fördern und gegebenenfalls ordnungspolitische Maßnahmen zu ergreifen, falls ab 2008 weiterhin Neufahrzeuge ohne Filtertechnologie von der Automobilindustrie ausgeliefert werden. Die Nachrüstung von Vollfiltern bzw. so genannten geschlossenen Filtern, die einen Partikelgrenzwert von 0,005 g/km einhalten, solle mit 600 Euro, die Nachrüstung von Teilfiltern bzw. so genannten offenen Filtern, die die Minderungsstufen PM 1 bis PM 4 der Anlage XXVI, Nr. 2.1, STVZO einhalten, mit 250 Euro über die Kfz-Steuer gefördert werden. Die technischen Voraussetzungen seien mit einem breiten Angebot moderner Partikelfiltertechnologie genauso gegeben, wie die Europäische Kommission mit ihrem Vorschlag für einen Partikelgrenzwert von 0,005 g/km für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge den EU-Mitgliedstaaten europarechtlich die Möglichkeit einräume, steuerliche Anreizsysteme zu etablieren. Neben den ökologischen und gesundheitspolitischen Potentialen, vor allem der Nachrüstung von Filtertechnologie in Altfahrzeugen, stellt der Antrag die konjunkturellen Auswirkungen insbesondere für mittelständische Betriebe und die Anreizwirkung auf die Automobilhersteller in den Mittelpunkt.

3. Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 829. Sitzung am 15. Dezember 2006 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/4010 keine Einwendungen zu erheben.

4. Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 46. Sitzung am 31. Januar 2007 zu beiden Vorlagen eine öffentliche Anhörung durchgeführt. Dabei hatten folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)
- Bund für Umwelt und Naturschutz e. V. (BUND), Dr. Werner Reh
- Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte
- Deutsche Umwelthilfe, Jürgen Resch
- Emitec – Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH, Wolfgang Maus
- HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG
- Verband der Automobilindustrie e. V. (VdA)
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Gerd Lottsiepen
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.

Das Ergebnis der Anhörung ist in die Ausschussberatung eingegangen. Das Protokoll der öffentlichen Anhörung einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

5. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a – Drucksache 16/4010 –

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Zu Buchstabe b – Drucksache 16/946 –

Der **Ausschuss für Gesundheit** empfiehlt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat mit den Stimmen aller Fraktionen empfohlen, den Antrag für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt die Ablehnung des Antrags mit den

Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Der **Haushaltsausschuss** empfiehlt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

6. Empfehlung des federführenden Ausschusses

Der **Finanzausschuss** empfiehlt, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/4010 unverändert anzunehmen. Die Empfehlung erfolgte mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Des Weiteren empfiehlt der Ausschuss mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP, den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache Nr. 16/946 abzulehnen.

Die **Koalitionsfraktionen** hoben hervor, dass der vorgelegte Gesetzentwurf den bereits im Koalitionsvertrag vereinbarten umwelt- und haushaltspolitischen Zielen, die Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Partikelfiltern aufkommensneutral steuerlich zu fördern, entspreche. Bezüglich dieser Ziele würden die Positionen aller Fraktionen nahe beieinander liegen, weshalb die Gesetzesinitiative nahezu unumstritten sei.

Bei der öffentlichen Anhörung sei zum Ausdruck gekommen, dass alle Sachverständigen den Gesetzentwurf trotz mitunter gegensätzlicher Grundeinstellungen in ähnlicher Weise befürworteten. Die angestrebte Bonus-/Malusregelung entfalte die gewünschte Lenkungswirkung. Dies werde auch dadurch deutlich, dass bereits die bloße Ankündigung des Gesetzes zu einer Vielzahl von Anmeldungen für die Nachrüstung eines Rußpartikelfilters bei den Werkstätten geführt habe.

Außerdem begrüßten die Koalitionsfraktionen die in der öffentlichen Anhörung zum Ausdruck gekommene Bereitschaft zur Gewährung von Rabatten beim Verkauf von Dieselußpartikelfiltern an Menschen mit Behinderung und biten die Bundesregierung, sich gegenüber den Dieselußpartikelfilterherstellern für die Gewährung eines solchen Rabatts einzusetzen.

Des Weiteren hoben die Koalitionsfraktionen hervor, dass das Gesetz eine deutliche Förderung des Mittelstandes sowie eine dringend notwendige Verbesserung der aktuellen Feinstaub-Problematik darstelle und deshalb umgehend verabschiedet werden müsse, damit seine umwelt- und wirtschaftspolitische Wirkung zur Entfaltung komme. Darüber hinaus sei der Gesetzgebungsprozess nach der langen Phase einer Abstimmung mit den Ländern nun zügig abzuschließen, um Planungssicherheit zu schaffen.

Die **Fraktion der FDP** wandte sich bei den Ausschussberatungen grundsätzlich gegen die sowohl mit dem Gesetzentwurf als auch dem Antrag verbundene weitere Bürokratisierung des Steuerrechts. Außerdem kritisierte sie unter Bezugnahme auf die öffentliche Anhörung, dass mit diesem Gesetz im Ergebnis eine Steuererhöhung vorgenommen

werde. Es sei auch deutlich geworden und zu kritisieren, dass die Förderungspraxis über einen befristeten Steuererlass zur Diskriminierung von Menschen mit Behinderung führt und diese – weil steuerbefreit – gar keine steuerliche Förderung erfahren. Darüber hinaus merkt die Fraktion der FDP an, dass es grundsätzlich notwendig sei, die Kfz-Steuer vollständig abzuschaffen und auf die Mineralölsteuer umzulegen, um nicht länger die potentielle, sondern die tatsächliche Umweltbelastung durch Kraftfahrzeuge zu besteuern.

Die **Fraktion DIE LINKE.** unterstützte ausdrücklich, die Nachrüstung von Partikelfiltern über steuerliche Anreize statt über Ge- und Verbotspolitik zu fördern. Sie kritisierte aber die im Gesetzentwurf fehlende Differenzierung zwischen offenen und geschlossenen Filtersystemen. Wegen der etwa doppelt so hohen Nachrüstkosten geschlossener Filtersysteme, die aber Rußpartikel fast vollständig aus den Abgasen filtern würden, wäre ein doppelt so hoher finanzieller Anreiz zur Nachrüstung dieser Technologie statt der offenen Filtersysteme notwendig gewesen. Bezug nehmend auf die Äußerungen der Fraktion der FDP betonte die Fraktion DIE LINKE., dass sie eine Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer nicht befürworte.

Obwohl die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** mit ihrem eigenen Antrag sehr viel reichende und sehr viel stärker differenzierte Vorschläge unterbreitet habe, spreche auch sie sich für den umgehenden Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens aus. Im Mittelpunkt ihrer Kritik stehe aber weiterhin, dass die finanzielle Förderung der Nachrüstung nicht nach Teil- und Vollfiltersystemen differenziere. Da kein steuerlicher Malus für Neuwagen ohne Vollfilter eingeführt werde, sei außerdem zu kritisieren, dass sich die Industrie mit einer ökologisch zweitklassigen Technologie durchgesetzt habe. Darüber hinaus halte es die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aber für notwendig, zu einem späteren Zeitpunkt über ein emissionsabhängiges Kfz-Steuer-Modell, wie es in den letzten Wochen diskutiert worden sei, bzw. über die Umlegung der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer zu beraten.

Die **Bundesregierung** wies den Einwand der Fraktion der FDP zurück, dass mit dem Gesetzentwurf Menschen mit Behinderung diskriminiert würden. Vielmehr werde analog der Regelung verfahren, wie sie bei der Einführung des Ka-

talysators von der von CDU/CSU und FDP getragenen Bundesregierung angewandt wurde. Dies beinhalte, dass eine Förderung nur dann erfolge, wenn ansonsten keine Steuerbefreiung vorliege, was aber keine Diskriminierung darstelle. Jede andere Lösung hätte wegen der dann notwendigen Auszahlung der Förderung wiederum zu einem erheblichen Bürokratieaufbau geführt, der, wie ebenfalls von der Fraktion der FDP angemerkt, zu vermeiden sei.

Bezüglich der aktuell diskutierten Umstellung der Kfz-Steuer wandte die Bundesregierung ein, dass die mit dem vorgelegten Gesetzentwurf beabsichtigte Verminderung von Rußpartikelemissionen nach Übereinstimmung aller Beteiligten jetzt regelungsfähig sei. Der Gesetzgeber sei deshalb gut beraten, der Regelung jetzt Gesetzeskraft zu verleihen. Vor einer weitergehenden Diskussion müssten dann sowohl das Angebot des Steuertauschs der Länderfinanzminister als auch technische Aspekte insbesondere bezüglich der Schadstoffemission älterer Fahrzeuge eingehend geprüft werden.

Der **Petitionsausschuss** hat dem federführenden Finanzausschuss eine Bürgereingabe übermittelt, in der der Petent die Erhöhung der Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge um 1,20 Euro je angefangene 100 ccm Hubraum auch für Fahrzeuge, bei denen aus technischen Gründen kein Rußfilter nachgerüstet werden kann, beanstandet. Nach § 109 der Geschäftsordnung hat der Petitionsausschuss um Stellungnahme zu dem Anliegen nachgesucht. Der Finanzausschuss hat die Petition in seine Beratungen einbezogen. Die von dem Petenten vorgeschlagene Änderung hat der Ausschuss im Ergebnis nicht nachvollzogen. Im Einzelnen haben die Koalitionsfraktionen hierzu darauf hingewiesen, dass mit dem Gesetzentwurf beabsichtigt sei, nicht nachgerüstete Dieselfahrzeuge zusätzlich zu belasten. So solle ein Anreiz geschaffen werden, die Feinstaubemissionen des Fahrzeugs entweder durch Nachrüstung eines Filters oder durch Kauf eines neuen Kfz erheblich zu reduzieren. Um jedoch keine unbilligen Härten für Fahrzeughalter entstehen zu lassen, sehe der Gesetzgeber von Ge- und Verboten zur Nachrüstung bzw. der Stilllegung von Dieselfahrzeugen ab. Vielmehr belaste er stattdessen lediglich nicht nachgerüstete Fahrzeuge, was im Hinblick auf deren vergleichsweise geringere Anzahl im Ergebnis einer Abwägung hingenommen werden müsse.

Berlin, den 28. Februar 2007

Patricia Lips
Berichterstatlerin

Ingrid Arndt-Brauer
Berichterstatlerin

Dr. Volker Wissing
Berichterstatler

