

5 Landesumweltgesetze

Die gegenwärtige Rechtssituation ist von einer wohl einmaligen Konstellation geprägt. Es gelten die Bundesumweltgesetze als Rahmengesetz zuzüglich der alten DDR-Gesetze als Landesgesetze, auch hinsichtlich der Zuständigkeiten der Umweltbehörden. Dies führt nicht nur zu rechtsfreien Räumen im Vollzug, sondern schränkt auch die Selbstverwaltung der Kommunen erheblich ein.

Wir erwarten deshalb vom Landesgesetzgeber eine rasche Verabschiedung der Landesumweltgesetze unter folgenden Prämissen:

- Einbindung nicht nur der aus der Vergangenheit und Gegenwart herrührenden Problemfelder, sondern vor allem auch der zukünftigen (z.B. der Ressourcenbegrenzung) in den gesetzgeberischen Handlungsrahmen,
- Überwindung der medialen Umwelt-Betrachtungsweise und Übergang zu einer gesamtheitlichen Sicht der Umweltprobleme, vor allem hinsichtlich Planung und Vorsorge,
- Übertragung der Rechts- und damit Entscheidungskompetenz von den Landesfachbehörden auf die Städte und Landkreise,

- Einführung neuer demokratischer Mitsprachemöglichkeiten der Verbände und Bürger.

Nicht zuletzt erwarten wir rasche Entscheidungen zur Kommunalisierung der städtischen Versorgungsbetriebe, um auch umweltpolitisch die Entscheidungen für die Zukunft treffen zu können.

So wie wir es in Leipzig bisher verstanden haben, parteiübergreifend Umweltpolitik umzusetzen, sollte es überall geschehen. Die ökologischen Herausforderungen sind so groß, daß Lösungen nicht kleinteiliger Parteiengezänk oder wirtschaftlichen Erwägungen des Augenblicks geopfert werden dürfen. In einem „Europa ohne Grenzen“ muß auch die Umweltpolitik in neuen Dimensionen denken und handeln. **Global denken – lokal handeln** wird in Zukunft wichtiger denn je sein.

*Dr. Christian Aegerter
Leiter des Umweltamtes der Stadt Leipzig
Neues Rathaus
O-7010 Leipzig*

Kurznachrichten

Steuersätze für schadstoffarme PKW

- Zur Kraftfahrzeugsteuer ab 1. Januar 1991 in dem beigetretenen Teil der Bundesrepublik Deutschland

Ab 1. Januar 1991 gilt das Kraftfahrzeugsteuerrecht der Bundesrepublik Deutschland mit zahlreichen Übergangsregelungen auch in den neuen Ländern und Berlin (Ost). Zur Vereinfachung bleibt es bis Ende 1992 noch bei dem in der ehemaligen DDR üblichen Steuermarkenverfahren; für die am 31. Dezember 1990 noch zugelassenen Pkw und Motorräder bleibt auch der bisherige Einheitstarif. Für Fahrzeuge mit Katalysator werden im wesentlichen dieselben Steuerbefreiungen und Förderungsbeträge eingeführt wie in den alten Bundesländern. Andererseits ist für die bisher steuerfreien Fahrzeuge der VEB und ihrer Nachfolgeunternehmen sowie für Fahrzeuganhänger ab 1. Januar 1991 Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen.

1 Steuersätze

Für am 31. Dezember 1990 bereits im Gebiet der ehemaligen DDR (einschließlich Ost-Berlin) zugelassenen Personenkraftwagen gelten die bisherigen Steuersätze für Pkw von 18,00 DM und für Krafträder von 12,00 DM je 100 ccm Hubraum bis zur Veräußerung oder vorübergehenden Stilllegung weiter. Diese Sonderregelung endet spä-

stens am 31. Dezember 1992; bei Halterwechsel oder bei Wiedenzulassung nach erfolgter Stilllegung bereits mit der neuen Zulassung.

Bei Zulassung von Motorrädern und Pkw gelten nach dem 31. Dezember 1990 die folgenden Steuersätze:

Krafträder mit Hubkolbenmotor

3,60 DM für alle Krafträder; es gibt je angefangene 25 ccm Hubraum bisher noch keine differenzierte Besteuerung für Motorräder mit Abgasreduzierung.

Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotor mit Fremdzündung (Benzinmotor)

13,20 DM für „bedingt schadstoffarme“ Pkw der „Stufe C“ und für „schadstoffarme“ Personenkraftwagen, die die Abgasnormen der US-Norm oder der Europa-Norm erfüllen,

18,80 DM für vor dem 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet zugelassene nicht schadstoffarme Pkw sowie für bedingt schadstoffarme Pkw

21,60 DM für nach dem 31. Dezember 1990 im Beitrittsgebiet zugelassene nicht schadstoffarme Pkw oder andere Pkw, die nicht die Voraussetzungen für die Gewährung des Steuersatzes von 13,20 DM oder 18,80 DM erfüllen.

21,60 DM für nach dem 31. Dezember 1990 im Beitrittsgebiet zugelassene nicht schadstoffarme Pkw oder andere Pkw, die nicht die Voraussetzungen für die Gewährung des Steuersatzes von 13,20 DM oder 18,80 DM erfüllen.

der Stufe C oder der Stufe A, die die zeitlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Steuersatzes von 13,20 DM nicht erfüllen;

Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

Für Personenkraftwagen mit Dieselmotor gelten jeweils um 8,40 DM für 100 ccm Hubraum höhere Steuersätze

21,60 DM für bedingt schadstoffarme Pkw der Stufe C und für schadstoffarme Personenkraftwagen, die die Abgasnormen der US-Norm oder der Europa-Norm erfüllen;

21,60 DM für bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe A, soweit sie vor dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen und vor dem 1. Januar 1988 als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt wurden;

27,20 DM für vor dem 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet zugelassene nicht schadstoffarme Pkw, nicht bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe A, die nicht unter die zeitlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Steuersatzes von 21,60 DM fallen;

30,00 DM für nach dem 31. Dezember 1990 im Beitrittsgebiet zugelassene nicht schadstoffarme oder bedingt schadstoffarme Personenkraftwagen der Stufe A, die nicht unter die zeitlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Steuersatzes von 21,60 DM fallen.

Andere als die vorgenannten Kraftfahrzeuge (z.B. auch Pkw mit Elektromotor) werden nach dem verkehrsrechtlich höchstzulässigen Gesamtgewicht besteuert.

Die Steuersätze betragen zwischen 22,00 DM je angefangene 200 kg Gesamtgewicht (bei Fahrzeugen bis 2 000 kg Gesamtgewicht) bis zu 124,00 DM (bei Fahrzeugen über 15.000 kg Gesamtgewicht). Die Steuer ist auf einen Jahreshöchstbetrag von 3 500 DM begrenzt.

Anhänger werden bis zu 2 000 kg Gesamtgewicht mit 22,00 DM je angefangene 200 kg Gesamtgewicht besteuert; der 2 000

kg übersteigende Teil des Gesamtgewichts wird je angefangene 200 kg Gesamtgewicht mit 23,50 DM besteuert, insgesamt ist die Jahressteuer für Anhänger auf 300,00 DM begrenzt.

2 Steuermarken

Die Steuer wird ab 1. Januar 1991 nicht mehr durch Versicherungen oder Sparkassen erhoben. Sie ist durch Erwerb von Wertmarken bei der Post zu entrichten. Wertmarken müssen für alle am 31. Dezember zugelassenen Fahrzeuge bis 30. April des Folgejahres gekauft werden.

Bei Neuzulassung oder Halterwechsel ist die Steuermarke vor der Zulassung zu kaufen; sie gilt ab Tag der Zulassung für ein Jahr (nicht nur bis zum Ende des Kalenderjahres). Die Zulassungsbehörde darf die Fahrzeugpapiere erst aushändigen, wenn die Steuer bezahlt ist.

Für Fahrzeuge ehemaliger volkseigener Betriebe, Haushaltsorganisationen und Produktionsgenossenschaften der Landwirtschaft sowie für die bisher steuerfreien Fahrzeuganhänger werden neue Steuerkarten ausgestellt.

3 Steuervergünstigungen für KAT-Autos

Besonders schadstoffarme Pkw bis 2 000 ccm Hubraum (z.Z. nur Benziner) werden durch zeitlich befristete Steuerbefreiung gefördert, wenn sie die Abgasgrenzwerte der US-Norm (Anlage XXIII zur StVZO) oder der neuen Europa-Norm (Anhang III der

Zum einen werden sich nicht alle der derzeit im Osten bekannten 30 000 Verdachtsflächen als sanierungsbedürftig erweisen, zum anderen wird nicht einmal für diese genügend Geld vorhanden sein. Und das bei einer übermächtigen Konkurrenz aus den Alt-Bundesländern (allein das „wlb Handbuch Umwelttechnik 1988/89“ weist über 150 Firmen aus).

Als etwas günstiger wird die Situation auf dem Gebiet der **Abwasserklärung** eingeschätzt, aber auch hier gegen eine ähnliche Konkurrenz.

Chancen könnten für einige Unternehmen in Produktion und Betrieb von **Recyclinganlagen** sowie der **Meß- und Regeltechnik** liegen.

Trotz zunehmenden Handlungsbedarfs, z.B. durch die bevorstehende Verpackungsmittelverordnung und die Vereinheitlichung von Vorschriften für den EG-Binnenmarkt, wird der deutsche Markt eng bleiben; denn neben westdeutschen Firmen halten auch weltweit führende holländische, schweizer und japanische Unternehmen bedeutende Anteile.

Richtlinie 70/220/EWG, ABl. EG Nr. L 76 S. 1) einhalten. Neue Personenkraftwagen, die lediglich die schwächeren Europa-Normen (z.B. Anlage XXV zur StVZO) einhalten, werden nicht durch Steuerbefreiungen gefördert. Sie erhalten aber den ermäßigten Steuersatz. Das Finanzamt bescheinigt die Dauer der Steuerbefreiung auf der Steuerkarte.

Die **Nachrüstung** von Autos mit wirksamen geregelten oder unregulierten Katalysatoren wird, sofern durch die Nachrüstung die in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung festgelegten Abgaswerte eingehalten werden, noch bis Mitte 1992 durch einmalige Auszahlung von Förderbeträgen (550,00 DM, 1 100,00 DM, 1 200,00 DM) begünstigt.

4 Sonstiges

Für die Steuerbefreiung von Spezialfahrzeugen (z.B. des Rettungsdienstes) sind ab 1991 die bisher in den westlichen Bundesländern geltenden Regelungen anzuwenden. Schwerbehinderte können für ein Fahrzeug Steuerbefreiung beanspruchen, z.B. wenn sie ihre erhebliche Gehbehinderung durch den Schwerbehindertenausweis oder den bisherigen Schwerbeschädigtenausweis nachweisen.

Auskünfte erteilen ab 1. Dezember 1990 in allen verkehrsrechtlichen Fragen die Zulassungsstellen und in steuerlichen Fragen die Finanzämter. Dort stehen dann auch entsprechende Merkblätter mit detaillierten Informationen zur Kraftfahrzeugsteuer zur Verfügung.

*Der Bundesminister für Finanzen
vom 5. November 1990*

KAISER weist ferner darauf hin, daß sich die Marktchancen nicht in erster Linie aus dem ökologischen Nachholbedarf ableiten lassen. Sie sind vor allem von den Geldmitteln abhängig. So wurden 1990 in Westeuropa für 164,5 Mrd DM Umwelttechnologien umgesetzt, in den USA und Kanada für 151,1 Mrd DM, in Japan für 48,5 Mrd DM, in Osteuropa für 28,6 Mrd DM, in den ASEAN-Staaten für 12,9 Mrd DM und in den übrigen Ländern für 79,1 Mrd DM.

Chancen für ostdeutsche Umwelttechnik-Firmen könnten sich möglicherweise in Spanien, Portugal, Italien, Großbritannien und Frankreich ergeben, für die KAISER einen noch größeren ökologischen Nachholbedarf sieht als für die Ost-Bundesländer.

Unbestritten bleibt, daß es im Osten Deutschlands auf dem Gebiet des Umweltschutzes viel zu tun gibt, jedoch nicht für alle Firmen im gewinnträchtigen Bereich.

*Dr. Dieter Martinetz
Forschungsstelle für
chemische Toxikologie
Permoserstraße 15
O-7050 Leipzig*

Chancen für ostdeutsche Umwelttechnik-Firmen

Nachdem der DDR-Staat weitgehend vermieden hatte, einschlägige Forschungsthemen zu bearbeiten, schießen nun die Öko- und Umweltinstitute – zumindest dem Namen nach – aus dem Boden.

Auch in der Industrie ist dieser Trend zu beobachten. Man hofft, auf dem jahrzehntelang vernachlässigten Gebiet der Umweltberatung und Umweltschutztechnik zu überleben, was jedoch von Kennern dieses Marktes skeptisch beurteilt wird.

Die international tätige Tübinger Unternehmensberatung Helmut KAISER berichtet, daß sich in den alten Bundesländern bereits 5 000 Firmen nach Aufträgen drängen. Dazu wollen jetzt zahlreiche ostdeutsche Betriebe stoßen, deren perspektivische Vorstellungen sich oft nicht wesentlich unterscheiden. KAISER bemerkt, daß sich zu viele Unternehmen auf **Aldastensanierung** verlegen wollen.