

19.06.85

—1—

Vorlage

an den Bundesrat

Fragen an die Bundesregierung zum schadstoffarmen
Kraftfahrzeug

DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN
I A 3 - (550/2)

Düsseldorf, den 18. Juni 1985

An den
Präsidenten des Bundesrates

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat beschlossen, in der nächsten Sitzung des Bundesrates am 5. Juli 1985 gemäß § 19 der Geschäftsordnung des Bundesrates die in der Anlage übermittelten

Fragen zum schadstoffarmen Kraftfahrzeug

an die Bundesregierung zu stellen. Herr Minister für Bundesangelegenheiten Günther Einert wird diese Fragen gemäß § 19 Absatz 3 Satz 2 der Geschäftsordnung mündlich begründen.

Johannes Rau

(Johannes Rau)

AnlageFragen an die Bundesregierung zum schadstoffarmen
Kraftfahrzeug

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 18. Juni 1985 beschlossen, in der Sitzung des Bundesrates am 05. Juli 1985 gemäß § 19 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates Fragen an die Bundesregierung zu stellen.

Bundestag und Bundesrat haben mit ihren Beschlüssen vom März bzw. April 1985 zur "Änderung des Mineralölsteuergesetzes" und über "Steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens" weitreichende Gesetzesänderungen verabschiedet. Dem Ziel einer möglichst schnellen und möglichst breiten Einführung umweltschonenderer Fahrzeugtechnik sollte unter anderem durch die Inkrafttretenszeitpunkte 01.04.1985 bzw. 01.07.1985 Rechnung getragen werden. Dabei wurde von der Bundesregierung und den jeweiligen Mehrheiten in Bundestag und Bundesrat in Kauf genommen, daß die sogenannte "Europäische Norm" und damit der entscheidende Maßstab für die Anerkennung eines Pkw als "schadstoffarm" nicht vorlag und erst zu einem späteren Zeitpunkt, jedoch noch vor dem 01. Juli 1985, EG-weit und verbindlich festgelegt werden sollte. Wesentliche Grundlage für die Beschlüsse von Bundestag und Bundesrat war die Erklärung der Bundesregierung,

- die "EG-Norm" werde den "US-Grenzwerten" gleichwertig sein, was einer Schadstoffminderung von 90 % entspräche,

und

- die höchst-möglichen steuerlichen Förderungsbeträge seien gegenüber ursprünglichen deutschen Vorstellungen deutlich

zu reduzieren, da EG-einvernehmlich nur eine an den Kosten orientierte Förderung möglich sei.

Die Festlegung der EG-Norm steht auf der Tagesordnung des EG-Umweltrates am 25. Juni 1985. Der diesbezügliche Vorschlag der EG-Kommission sieht für den Hubraumbereich von 1400 bis zu 2000 ccm (Mittelklasse) Abgasgrenzwerte vor, die nach Einschätzung von EG-Partnerländern, der EG-Kommission und auch ersten Hinweisen der Bundesregierung ungünstiger als die US-Grenzwerte liegen und dementsprechend auch mit Fahrzeugtechniken erreichbar sein sollen, die den "geregelten Drei-Weg-Katalysator" und den daran orientierten Kostenaufwand nicht erfordern.

Hierin wäre eine wesentliche Veränderung der aufgezeigten Grundlagen für die bisherigen Beschlüsse zu sehen. Nordrhein-Westfalen hält daher eine umfassende Bestandsaufnahme im Lichte der Ergebnisse des EG-Umweltrates für unverzichtbar und in diesem Zusammenhang die Beantwortung der folgenden Fragen durch die Bundesregierung für dringlich:

- 1) Welche umweltpolitischen Eckwerte und Erwartungen, die mit den oben genannten Gesetzesbeschlüssen auf der Basis der bisherigen deutschen Vorstellungen hinsichtlich der Abgasgrenzwerte verbunden waren, hält die Bundesregierung bei Festlegung der EG-Abgasnorm für korrekturbedürftig?
 - a) In welchem Umfang unterschreitet die Schadstoffminderung der Personenkraftwagen in der Hubraumklasse von 1400 bis 2000 ccm diejenigen Werte, die für entsprechende an den US-Werten orientierte Personenkraftwagen erreichbar wären?
 - b) Welche Folgen ergäben sich daraus für die Entwicklung der Schadstoffbelastung im Vergleich der ursprünglichen Annahmen der Bundesregierung?

- c) Teilt die Bundesregierung die Erwartung, daß mit der EG-Norm eine Abkehr vom "geregelten Drei-Weg-Katalysator" in der Mittelklasse verbunden wäre?
- d) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um im Verkehrsbereich einen Ausgleich für die hierdurch zu erwartende Schadstoffmehrbelastung zu schaffen?
- 2) Welche wirtschaftlichen Konsequenzen sieht die Bundesregierung bei Festlegung einer für Mittelklassefahrzeuge abweichenden EG-Norm für die deutsche Automobilindustrie und ihre Arbeitsplätze?
- a) In welchem Umfang verändern sich die bisher von der Bundesregierung zugrunde gelegten Zulassungszahlen schadstoffarmer Personenkraftwagen und ab wann und welchem Umfang rechnet sie überhaupt mit der Zulassung von Fahrzeugen mit "Magergemisch-Technik"?
- b) Wie hoch schätzt die Bundesregierung die bisher in die Entwicklung der Katalysator-Technik geflossenen Investitionen der deutschen Automobilindustrie und wie beurteilt sie die hierzu geäußerte Kritik führender Vertreter der Automobilwirtschaft?
- 3) Welche Änderungsnotwendigkeiten sähe die Bundesregierung für bisher verabschiedete steuergesetzliche Regelungen zur Förderung schadstoffarmer und bedingt schadstoffarmer Personenkraftwagen?
- a) Ist bei den zur Einhaltung der EG-Norm geeigneten Techniken von einem gegenüber der geregelten Katalysator-Technik veränderten Kostenumfang auszugehen und führt dies aufgrund der bisher von der Bundesregierung so dargestellten EG-Forderung nach "Kostenorientierung der Steueranreize" nicht ggfls. zu einer Überförderung, die

erneute Korrekturen bei den Kraftfahrzeugsteuer-Vergünstigungen notwendig macht? Wenn ja, in welchem Umfang?

- b) Hielte es die Bundesregierung für vertretbar, Diesel-Personenkraftwagen, die die EG-Abgasgrenzwerte für gasförmige Emissionen erfüllen, ohne jegliche Begrenzung der Rußpartikel steuerlich zu begünstigen?
- c) Hielte die Bundesregierung die beschlossene erhebliche Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für Altfahrzeuge trotz der nun verminderten Umweltentlastung durch "schadstoffarme Neufahrzeuge" weiterhin für gerechtfertigt?
- d) Welche Auswirkungen sähe die Bundesregierung auf die den Ländern zugesicherte Aufkommensneutralität der Regelungen bei der Kraftfahrzeugsteuer?
- e) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß bei einer Abkehr von der Katalysator-Technik dem Absatz unverbleiten Benzins die Basis entzogen würde? Welche Folgerungen würde die Bundesregierung hieraus im Interesse der Sicherung von Aufkommensneutralität und der Vermeidung gerade umweltpolitisch höchst unerwünschter Mehreinnahmen des Bundes bei der Mineralölsteuer ziehen?