

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Siegmар Mosdorf, Brigitte Adler, Ursula Burchardt, Hans Martin Bury, Wolf-Michael Catenhusen, Dr. Marliese Dobberthien, Carl Ewen, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Reinhold Hiller (Lübeck), Ilse Janz, Klaus Kirschner, Siegrun Klemmer, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Helga Otto, Wolfgang Roth, Bodo Seidenthal, Siegfried Scheffler, Ursula Schmidt (Aachen), Dr. Hartmut Soell, Siegfried Vergin, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Matthias Weisheit, Dr. Axel Wernitz, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich
— Drucksache 12/3450 —

Auswirkungen des Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen

1. Wie haben die Hersteller bei der Fertigung von Neufahrzeugen reagiert?

Die Hersteller haben sich frühzeitig auf die Lieferung schadstoffarmer Personenkraftwagen eingestellt. Zu Beginn der Gültigkeit des Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen wurden – bis auf wenige Ausnahmen – alle Pkw-Modelle in schadstoffarmer Ausführung angeboten.

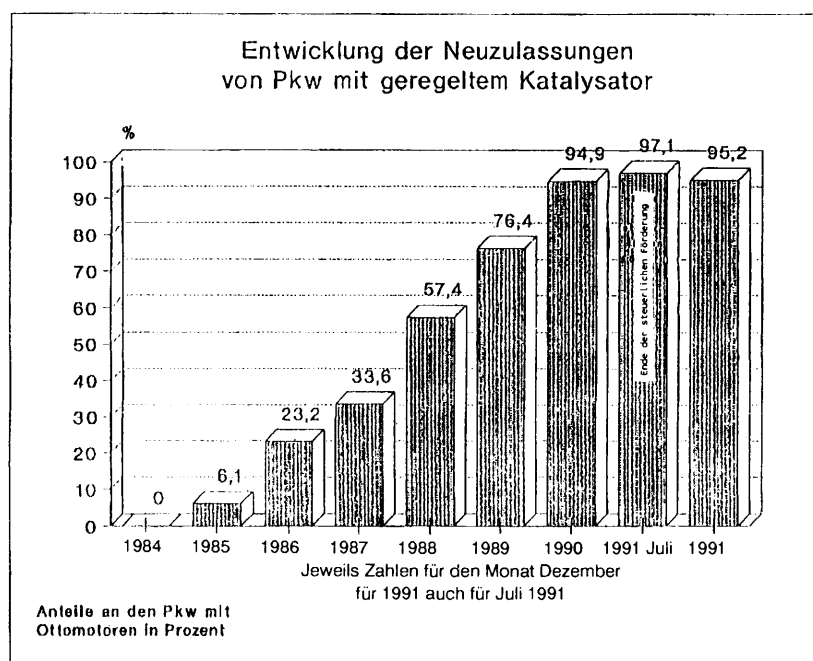
2. Ab wann waren alle Neufahrzeuge mit geregelter Katalysator ausgestattet?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 30. Dezember 1992 übermittelt.

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

Ab 1. Januar 1993 müssen grundsätzlich alle erstmals zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagen Abgasvorschriften einhalten, die nach dem heutigen Stand der Technik bei Fahrzeugen mit Ottomotor den geregelten Dreiwegekatalysator erfordern.

Die bisherige Entwicklung der Neuzulassungen von Personenkraftwagen mit geregeltem Katalysator ist aus dem nachfolgenden Diagramm ersichtlich.



3. Wie viele Fördermittel wurden für die Katalysatoren bei Neufahrzeugen aufgewendet?

Durch das Gesetz wurden schadstoffarme Personenkraftwagen mit Ottomotor und einem Hubraum bis zu 2000 ccm, die mit einem geregelten Katalysator ausgestattet sind, je nach Hubraumgröße zwischen zwei Jahren und sieben Monaten und fünf Jahren und einem Monat von der Kraftfahrzeugsteuer befreit (§ 3f KraftStG). Voraussetzung war, daß die Fahrzeuge in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis 31. Juli 1991 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden.

Nach einer Hochrechnung auf der Basis der Geschäftsstatistiken von zehn alten Bundesländern zum Stichtag 1. Oktober 1991 sind rd. 3,75 Millionen begünstigte Fahrzeuge erfaßt. Für jeden begünstigten Personenkraftwagen beträgt der Vorteil durch die Steuerbefreiung ca. 1 100 DM.

Danach ergibt sich für alle begünstigten Personenkraftwagen in den alten Bundesländern ein Gesamtwert der steuerlichen Förderung von ca. vier Mrd. DM, der sich auf die Jahre 1990 bis 1996 verteilt.

Unterlagen für eine – auch nur grobe – Schätzung des Förderbetrages in den neuen Bundesländern stehen der Bundesregierung nicht zur Verfügung.

4. Wie viele Altfahrzeuge sind mit dem ungeregelten Katalysator im Rahmen des Gesetzes ausgestattet und gefördert worden?

Der Vollzug des Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen fällt gemäß Artikel 106 Grundgesetz in die Steuerkompetenz der Bundesländer.

Nach Geschäftsstatistiken der Finanzverwaltungen der alten Bundesländer ist bei rd. 830 000 Personenkraftwagen die Nachrüstung mit einem ungeregelten Katalysator steuerlich gefördert worden. Hinsichtlich der neuen Bundesländer liegen keine statistischen Unterlagen vor.

5. Wie viele Fördermittel wurden bei der Ausstattung von Altfahrzeugen mit dem ungeregelten Katalysator aufgewendet?

Es wurden in den alten Bundesländern Förderungsbeträge in Höhe von rd. 456,5 Mio. DM aufgewendet.

6. Wie viele Altfahrzeuge sind mit dem geregelten Katalysator im Rahmen des Gesetzes ausgestattet und gefördert worden?

Nach Geschäftsstatistiken der Finanzverwaltungen der alten Bundesländer ist bei rd. 47 000 Personenkraftwagen die Nachrüstung mit einem geregelten Dreiwegekatalysator steuerlich gefördert worden.

Hinsichtlich der neuen Bundesländer liegen keine statistischen Unterlagen vor.

7. Wie viele Fördermittel wurden bei der Ausstattung von Altfahrzeugen mit dem geregelten Katalysator aufgewendet?

Es wurden in den alten Bundesländern Förderungsbeträge in Höhe von rd. 52,9 Mio. DM aufgewendet.

8. Wie viele Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland sind bis heute noch nicht mit einem Katalysator ausgestattet?

Schätzungen gehen davon aus, daß derzeit etwa 15 Millionen im Verkehr befindlicher Personenkraftwagen mit Ottomotor nicht mit einem Katalysator ausgerüstet sind.

9. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, damit diese mit einem geregelten Katalysator ausgestattet werden?

Bei einem großen Teil der nicht mit Katalysator ausgerüsteten Altfahrzeuge ist eine Katalysatornachrüstung aus technischen Gründen nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar.

Nach Ablauf der Frist für die Gewährung eines Förderbetrages zum 31. Juli 1992 kann weiterhin für ein Fahrzeug, das durch Nachrüstung mit einem geregelten Katalysator die entsprechenden Abgasvorschriften einhält, ein ermäßigter Steuersatz in Anspruch genommen werden.

Das unter realistischer Einschätzung erreichbare Nachrüstpottential der im Verkehr befindlichen Personenkraftwagen dürfte nahezu ausgeschöpft sein. Eine nochmalige Nachrüstaktion ist daher in der bisherigen Form nicht beabsichtigt.

10. Ist die Bundesregierung bereit, eine „Öko-Nachrüstung“ der mit dem unregelten Katalysator ausgestatteten Fahrzeuge zu fördern, um mit einem geregelten Katalysator die US-Norm zu erreichen?

Die Motoren mit unregelten Katalysatoren können in der Regel nicht mit geregelten Katalysatoren ausgerüstet werden, um die US-Norm zu erreichen. Daher ist eine Nachrüstaktion nicht beabsichtigt.

11. Wieviel wurde für die Förderung schadstoffarmer Diesel aufgewendet?

Die Förderung schadstoffarmer Diesel-Personenkraftwagen durch zeitlich befristete Kraftfahrzeugsteuerbefreiung ist mit Wirkung zum 1. Januar 1989 abgeschafft worden. Durch das Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen ist die Förderung durch Steuerbefreiung grundsätzlich nicht wieder eingeführt worden. Eine Ausnahme bestand für Diesel-Pkw mit weniger als 1 400 ccm Hubraum (§ 3 f Abs. 3 KraftStG).

Nach den statistischen Unterlagen sind für solche Kleinwagen mit Dieselmotor Steuerbefreiungen nicht gewährt worden.

12. Welche Erfahrungen gibt es mit der Entsorgung von Katalysatoren?

Die für die Abgasreinigung von Kraftfahrzeugen verwendeten Katalysatoren bestehen in Europa überwiegend aus einem im Edelstahlgehäuse eingelassenen Keramik-Wabenkörper, der mit Reaktionsbeschleunigern (Edelmetalle Platin, Rhodium) in speziellen Kombinationen beschichtet ist. Katalysatoren aus den USA enthalten zusätzlich Palladium.

Anfallende Altkatalysatoren können nicht unmittelbar wiederverwendet werden. Sie werden der Altmaterialverwendung zugeleitet.

Insbesondere der Edelmetallgehalt – pro Katalysator derzeit mit einem Marktwert zwischen 70 DM und 120 DM – führt zu einem wirtschaftlichen Interesse an der umfassenden stofflichen Verwer-

tung der Altkatalysatoren. Ein Katalysator enthält etwa bis zu zehn Gramm der genannten Edelmetalle.

In der Bundesrepublik Deutschland sind mehrere Aufbereitungsfirmen bzw. -firmengruppen zur Verwertung von Altkatalysatoren bundesweit am Markt, die im Kfz-Gewerbe, bei Herstellern und Autoverwertern tätig sind.

13. Mit welchen Verfahren werden die Katalysatoren entsorgt, und welche Abfallmengen sind bisher angefallen?

Die Aufarbeitung der gesammelten Altkatalysatoren erfolgt zunächst in Zerlegebetrieben.

Für die Zerlegung des Edelstahlgehäuses stehen unterschiedliche Verfahren zur Verfügung (Trennscheibe, Scheren, Bandsäge, Plasmaschneider).

Das Edelstahlgehäuse, das ca. 80 % des Gesamtgewichtes des Katalysators ausmacht, wird in den Materialkreislauf zurückgeführt. Die Rückgewinnung der Edelmetalle ist Stand der Technik.

Die bisher aus der Altkatalysatorverwertung in Deutschland entstandenen Abfälle, die vor allem von den Keramikträgermaterialien herrühren, liegen schätzungsweise bei unter 1 000 t.

