

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Hermann Otto Solms, Rainer Funke, Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/4950 –**

Rückstellungsbildung infolge der EU-Altfahrzeugrichtlinie

Die so genannte Altfahrzeugrichtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 (Richtlinie 2000/53/EG) sieht die Einrichtung von Rücknahmesystemen für Altfahrzeuge und für Abfallalteile aus Reparaturen von Personenkraftwagen vor. Sämtliche Altfahrzeuge müssen den zugelassenen Verwertungsanlagen zugeleitet werden. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Ablieferung eines Fahrzeugs bei einer zugelassenen Verwertungsanlage für den Letzthalter und/oder Letzteigentümer unentgeltlich erfolgt. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die Hersteller der Fahrzeuge alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten der Rücknahme bzw. Verwertung tragen. Die Regelung über die Kostentragung gilt ab dem 1. Juli 2002 für ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge. Für vor diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge gilt die Regelung ab dem 1. Januar 2007. Die Richtlinie ist spätestens bis zum 21. April 2002 umzusetzen.

1. Für welches Geschäftsjahr bzw. für welchen Besteuerungszeitraum haben nach Auffassung der Bundesregierung die Hersteller erstmalig Rückstellungen für die Kosten der Rücknahme bzw. Wiederverwertung zu bilden?

Im Rahmen der Umsetzung der Altautorichtlinie werden die Möglichkeiten einer gesetzlichen Regelung zur Rückstellungsbildung geprüft werden. Diese werden gegebenenfalls mit dem nationalen Umsetzungsgesetz wirksam werden, frühestens also 2001/2002. Eine Rückstellungsbildung vor diesem Zeitpunkt wird nicht für sachgerecht gehalten, da die künftigen Verbindlichkeiten zuvor nicht hinreichend konkretisiert sind.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung die Änderung von handels- oder steuerrechtlichen Bilanzierungsvorschriften?

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie wird die Bundesregierung prüfen, welche gesetzlichen Regelungen erforderlich sind, um die unterschiedlichen Interessen der Automobilhersteller und -importeure angemessen zu berücksichtigen und eine wirtschaftsverträgliche Rückstellungsbildung, die handels- und steuerrechtlich zulässig ist, zu erreichen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bilanzierung der Rückstellungen bei Konzernunternehmen, die US-GAAP (United States-Generally Accepted Accounting Principles) oder IAS (International Accounting Standards) anwenden?

Sowohl US-GAAP als auch IAS werden von privaten Standardsettern erstellt und können von der Bundesregierung nicht verbindlich ausgelegt werden. Es kann aber auf Folgendes hingewiesen werden: Nach IAS 37 sind Rückstellungen für Verbindlichkeiten zu bilden, bei denen eine Unsicherheit hinsichtlich ihrer Höhe oder des Zeitpunkts der Vermögensbelastung besteht. Dazu muss insbesondere eine bestehende Verpflichtung (present obligation), z. B. aufgrund gesetzlicher Vorschriften (legislation), vorliegen; zur Höhe der Verpflichtung muss eine verlässliche Schätzung möglich sein. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Entsprechendes gilt – soweit bekannt – auch für die Bilanzierung nach US-amerikanischen Grundsätzen.

4. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff „wesentlichen Teil der Kosten“ in Artikel 5 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2000/53/EG?

Nach dem Wortlaut der Vorschrift sollen die Mitgliedstaaten eine Regelung treffen, wonach die bei der Rücknahme von Altfahrzeugen resultierenden Entsorgungskosten vollständig oder zu einem wesentlichen Teil von den Herstellern/Importeuren getragen werden. Die Bundesregierung prüft derzeit die verschiedenen Alternativen für die Umsetzung dieser Vorgabe. Dabei spielen die wirtschaftlich ausgewogene Belastung der Hersteller mit Blick auf die tatsächliche Kostentragung, die Möglichkeit der Internalisierung der Entsorgungskosten und der eventuelle Rückstellungsbedarf eine Rolle. Der Begriff „wesentlicher Teil der Kosten“ muss sich hieran orientieren.

5. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie andere Mitgliedstaaten der EU diesen Begriff definieren?

Konkrete Erkenntnisse im Hinblick auf die Implementierung von Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie in anderen Mitgliedstaaten liegen der Bundesregierung gegenwärtig nicht vor.

6. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele Fahrzeuge in den Jahren 1998 und 1999 in Deutschland endgültig abgemeldet wurden?

Nach den Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Reihe 3/Jahresergebnisse 1998 und Reihe 3/Jahresergebnisse 1999) erfolgte die Löschung der Zulassung von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen wie folgt:

	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen
1998	3 468 798	188 723
1999	3 290 203	198 064

7. Gilt nach Auffassung der Bundesregierung die Rücknahme- bzw. Wiederverwertungspflicht der Hersteller auch für Fahrzeuge, die in andere Mitgliedstaaten der EU geliefert werden?

Rücknahme- bzw. Verwertungspflichten im Hinblick auf Fahrzeuge, die in Deutschland produziert aber innerhalb eines anderen EU-Mitgliedstaates erstmals in den Verkehr gebracht worden sind, richten sich jeweils nach den künftigen Regelungen in den betreffenden Mitgliedstaaten auf der Grundlage der EU-Altfahrzeug-Richtlinie.

8. Wenn ja, kann die Bundesregierung Angaben darüber machen, wie viele in Deutschland produzierte Fahrzeuge in den Jahren 1998 und 1999 in andere Mitgliedstaaten geliefert wurden?

Nach Angaben des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) sind von den in Deutschland hergestellten Fahrzeugen im Jahre 1998 rund 2,17 Mio. Stück und im Jahre 1999 rund 2,32 Mio. Stück in die Europäische Union exportiert worden.

9. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die durchschnittliche Lebensdauer eines neu zugelassenen Fahrzeugs?

Eine Aussage über die tatsächliche Lebensdauer von Fahrzeugen ist mangels statistischer Daten nicht möglich, da ein nicht genau bekannter aber erheblicher Anteil der aus dem Zulassungsregister gelöschten Fahrzeuge nicht in Deutschland entsorgt und meist als Gebrauchtfahrzeuge exportiert wird.

Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (Statistische Mitteilungen, Reihe 3) hatten die in den Jahren 1998 und 1999 in Deutschland gelöschten Personenkraftwagen ein Durchschnittsalter von annähernd 12 Jahren, wobei die relativ häufigsten dieser Fahrzeuge ein Alter von 12 bis 14 Jahren haben. Es kann erfahrungsgemäß angenommen werden, dass gelöschte Fahrzeuge mit einem Alter von mehr als 12 Jahren eher in Deutschland entsorgt werden als dass diese aus Deutschland exportiert werden.

Bei Lastkraftwagen wird für die Jahre 1998 und 1999 ein Durchschnittsalter von jeweils etwa 10,5 Jahren ermittelt.

Wegen des verbesserten Korrosionsschutzes und der längeren Lebensdauer von Verschleißteilen kann bei den derzeit hergestellten Fahrzeugen eine eher größere Lebensdauer prognostiziert werden.

10. Wie hoch wird nach Auffassung der Bundesregierung das Rückstellungsvolumen der inländischen Hersteller von Pkw für die Kosten der Rücknahme bzw. Verwertung in den Jahren 2000 bis 2006 sein?

Eine verlässliche Schätzung des Rückstellungsvolumens inländischer Hersteller von Pkw ist erst möglich nach Feststellung der relevanten Bestimmungen aufgrund einer nationalen gesetzlichen Regelung. Deshalb können hierzu gegenwärtig keine Angaben gemacht werden.

11. Kann die Bundesregierung beziffern, in welchem Umfang sich dadurch die Gewinne der Hersteller von Pkw mindern bzw. die Verluste erhöhen?

Nein, vergleiche Antwort zu Frage 10.

12. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Steuerausfälle infolge der Rückstellungsbildung für die Kosten der Rücknahme bzw. Verwertung in den Jahren 2001 bis 2004 ein?

Die aus der Rückstellungsbildung der Unternehmen resultierenden Steuerausfälle können erst dann verlässlich geschätzt werden, wenn der tatsächliche Rückstellungsbedarf auf der Grundlage der noch zu treffenden nationalen gesetzlichen Grundlage festgestellt werden kann. Dies ist gegenwärtig nicht der Fall.

13. Falls der Bundesregierung die in den vorherigen Fragen angesprochenen Zahlen nicht bekannt sind, was hat sie bewogen, der Richtlinie trotzdem zuzustimmen?

Der Bundesregierung ist es in schwierigen Verhandlungen gelungen, eine möglicherweise unverhältnismäßige Belastung der Hersteller mit Entsorgungskosten im Vergleich zum ursprünglichen Vorschlag zum einen durch flexible Gestaltung von Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie und zum anderen durch ein Verschieben des Zeitpunktes der Rücknahme des Altbestandes auf spätestens das Jahr 2007 ausgewogen zu gestalten.