

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),  
Patrick Döring, Michael Kauch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/10644 –**

### **Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfiltern**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Rußpartikelfiltern wird mit einmalig 330 Euro gefördert. Wer seinen Diesel-Pkw nicht nachrüstet, zahlt einen Zuschlag zur Kfz-Steuer.

Für Lastkraftwagen plant die Bundesregierung die Erhöhung der Lkw-Maut. Davon sind besonders diejenigen Fahrzeuge betroffen, die in schlechteren Schadstoffklassen als Euro 5 eingestuft sind. Im Zuge der „Harmonisierungsmaßnahmen“ wird die Anschaffung von Euro-5-Lkw staatlich gefördert.

Für leichte Nutzfahrzeuge gibt es – anders als bei Pkw und schweren Lkw – keinerlei Fördertatbestände für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern.

1. Wie viele Pkw wurden bislang mit Rußpartikelfiltern nachgerüstet?

Die dazu durchgeführte Auszählung des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) vom 20. März 2008 weist einen Bestand von knapp 286 000 Pkw aus, die mit einem Partikelminderungssystem (PMS) nach den Bestimmungen der Anlage XXVI Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nachgerüstet worden sind.

2. Wie hoch war für die bisherige Nachrüstung der entstandene Förderaufwand für die öffentliche Hand?

Das Fördervolumen betrug bis zum Stand Dezember 2007 rd. 91 Mio. Euro.

3. Mit welchem Fördervolumen für die öffentliche Hand hatte die Bundesregierung ursprünglich gerechnet, und in welchem Umfang ist dieses Volumen bisher ausgeschöpft?
4. Wie hoch sind die Einnahmen aus der höheren Besteuerung nicht nachgerüsteter Diesel-Pkw bisher, und wie hoch werden die entsprechenden Einnahmen hochgerechnet bis zum Jahr 2012 sein?

Die kraftfahrzeugsteuerliche Förderung besonders partikelreduzierter Diesel-Pkw ist als insgesamt annähernd ausgeglichene Bonus-Malus-Regelung bis zum 31. März 2011 konzipiert (490 Mio. Euro befristete Steuerbefreiung nach § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) und 470 Mio. Euro befristeter Zuschlag nach § 9a KraftStG zum jeweiligen Regelsteuersatz; vgl. Bundestagsdrucksache 16/4010).

Hinsichtlich der Ausschöpfung des geplanten Fördervolumens vgl. Antwort zu Frage 2.

Laut Geschäftsstatistik des Bundesfinanzministeriums zum Stand vom 31. Dezember 2007 waren rd. 6,9 Mio. Pkw zugelassen, bei denen ein Zuschlag nach § 9a KraftStG von 1,20 Euro je 100 cm<sup>3</sup> erhoben wurde (ohne Partikelfilter, schlechter als PM 5, keine sonstige Steuerbefreiung). Das Zuschlagsvolumen betrug zum Dezember 2007 rd. 126 Mio. Euro.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die Einnahmen aus der Nicht-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen zweckgebunden verwendet werden in dem Sinne, dass die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern gefördert wird?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine allgemeine, nicht zweckgebundene Haushaltseinnahme der Länder, die ausschließlich über deren Verwendung entscheiden.

6. Wäre es nach Ansicht der Bundesregierung sinnvoll, in die Fördertatbestände auch Nutzfahrzeuge unterhalb von 12 Tonnen Gesamtgewicht einzubeziehen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der insgesamt aufkommensneutral angelegten Bonus-Malus-Regelung ist eine befristete Förderung von besonders partikelreduzierten Diesel-Pkw vorgesehen (§§ 3c und 9a KraftStG).

Eine gemessen an den Umrüstkosten nennenswerte kraftfahrzeugsteuerliche Förderung wäre innerhalb der genannten Gruppe von Nutzfahrzeugen in gleicher Weise wie bei Pkw nicht bzw. nur durch einen deutlich höheren Steuer-Malus für nicht nachgerüstete und neue nicht ausreichend partikelreduzierte Fahrzeuge realisierbar. Eine Quersubventionierung zu Lasten der Halter von Diesel-Pkw ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht vertretbar.

7. Wie viele leichte Nutzfahrzeuge, die nicht als Pkw zugelassen sind, gibt es in der Bundesrepublik Deutschland, und wie viele dieser Fahrzeuge kämen für eine Rußpartikelfilternachrüstung in Betracht?

Leichte Nutzfahrzeuge sind nicht eindeutig definiert. Unterstellt man, dass es sich dabei um Lastkraftwagen (Lkw) mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 7,5 t handelt, lag der Bestand am Stichtag 1. Januar 2008 bei knapp 2,1 Mio. Nutzfahrzeugen. Davon werden knapp 2 Mio. mit Dieselmotor angetrieben. Für eine Nachrüstung mit PMS kommen unter Kosten-/Nutzensgesichtspunkten heute Lkw in Betracht, die der Schadstoffklasse S 2 (rote Feinstaubplakette) oder S 3 (gelbe Feinstaubplakette) zugeordnet sind. Das sind insgesamt 1,2 Mio. Lkw (S 2: 550 000 Lkw; S 3: 650 000 Lkw).

8. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass gerade die Nachrüstung von leichten Nutzfahrzeugen sinnvoll wäre, weil diese speziell in Innenstädten und Ballungsgebieten eingesetzt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass sowohl die Nachrüstung von Pkw als auch von leichten und schweren Nutzfahrzeugen zur Minderung der Partikelemissionen des Straßenverkehrs und damit zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt.

9. Wenn ja, welche Möglichkeiten zur beschleunigten Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit Rußpartikelfiltern sind aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Die geplante Einführung weiterer Umweltzonen stellt einen zusätzlichen signifikanten Anreiz zur Nachrüstung auch von leichten Nutzfahrzeugen mit PMS dar. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Nachrüstungsbemühungen bei leichten Nutzfahrzeugen weiter anziehen werden.

