

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Volker Wissing, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/1567 –**

### **Belastungen der Autofahrerinnen und Autofahrer durch die Finanzpolitik der Bundesregierung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Autofahrer in Deutschland sind durch die Finanzpolitik der Bundesregierung in besonderer Weise betroffen. Die Mehrwertsteuer wird nicht nur über steigende Kraftstoff- sondern auch durch höhere Kfz-Preise zu einer erheblichen Mehrbelastung für die Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland führen. Schon heute werden Altfahrzeuge wesentlich länger genutzt und oftmals erst nach ca. neun Jahren ausgewechselt. Die Folgen sind eine zusätzliche Umweltbelastung und ein geringerer Sicherheitsstandard durch eine oftmals schlechtere technische Ausstattung der Fahrzeuge. Die Mehrwertsteuererhöhung wird diesen Trend weiter befördern.

Außerdem führt die erhöhte Mehrwertsteuer zu einer Verteuerung der dringend notwendigen Investitionen in die Infrastruktur. Die Erhöhung stellt damit indirekt auch eine Kürzung der Investitionsmittel für den Ausbau bzw. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur dar.

Durch die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer könnten die Erhebungskosten in Höhe von ca. 200 Mio. Euro gespart werden. Außerdem wäre das ein ökologisch positives Signal, da nicht mehr der Besitz, sondern die Nutzung des Fahrzeuges besteuert würde.

1. Auf welche Summe belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zusätzlichen Einnahmen aus der Mehrwertsteuer bedingt durch die gestiegenen Kraftstoffpreise in den letzten sechs Monaten?
2. Welche Steuern und Abgaben belasten Ankauf und Nutzung von Personenkraftwagen, und wie hat sich das Aufkommen aus diesen Steuern bzw. Abgaben seit Beginn der 14. Legislaturperiode geändert?
3. Auf welche Gesamtsumme belaufen sich nach Ansicht der Bundesregierung die zu erwartenden zusätzlichen Einnahmen durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf die einzelnen Kraftstoffarten und Personenkraftwagen?

Die Fragen 1 bis 3 werden zusammengefasst beantwortet:

#### Umsatzsteuer

Die auf den Erwerb von Personenkraftwagen in den Jahren 1998 bis 2004 in Rechnung gestellte Umsatzsteuer ist der amtlichen Umsatzsteuerstatistik zu entnehmen (siehe nachstehende Tabelle); aktuellere Daten liegen der Bundesregierung nicht vor. Soweit aber die Käufer als Unternehmer zum Vorsteuerabzug berechtigt waren, wurde die beim Erwerb entrichtete Umsatzsteuer von den Finanzbehörden erstattet. Eine Aufteilung nach Vorsteuerabzugsberechtigten und wirtschaftlich belasteten Endverbrauchern ist nicht möglich. Deshalb kann das aus Kraftfahrzeugkäufen letztlich resultierende Umsatzsteueraufkommen nicht näher quantifiziert werden.

Steuerpflichtige, Umsätze und Umsatzsteuer im Einzelhandel mit Kraftwagen  
(Klassifikationsnummer 50.10.3)

Berichtsjahr	Steuerpflichtige <sup>1)</sup>	Lieferungen und Leistungen <sup>2)</sup>	Umsatzsteuer vor Abzug der Vorsteuerbeträge
	Anzahl	1 000 Euro	
1998	37 660	76 729 968	11 741 516
1999	37 526	79 616 986	12 392 941
2000	37 543	78 028 018	11 993 401
2001	37 790	82 107 150	12 571 532
2002	37 853	85 162 245	13 305 017
2003	38 061	83 965 486	12 900 281
2004	38 756	82 762 148	12 738 085

<sup>1)</sup> Mit mehr als 17 500 Euro Jahresumsatz.

<sup>2)</sup> Ohne Umsatzsteuer.

Die auf Kraftstoffe erhobene Umsatzsteuer wird nicht gesondert statistisch erfasst. Die Bundesregierung geht allerdings nicht davon aus, dass die gestiegenen Kraftstoffpreise in 2005 und 2006 zu zusätzlichen Einnahmen aus der Umsatzsteuer geführt haben. Erhöhungen der Kraftstoffpreise führen vielmehr dazu, dass die privaten Haushalte zur Kompensation die Nachfrage nach anderen Konsumgütern einschränken. Unter der Annahme eines konstanten verfügbaren Einkommens und einer konstanten Sparquote ergibt sich damit ein unverändertes Umsatzsteueraufkommen.

Die Auswirkungen der geplanten Erhöhung des Regelsatzes der Umsatzsteuer auf das Preisniveau und das Umsatzsteueraufkommen kann nur durch gesamtwirtschaftliche Zielprojektion ermittelt werden. Die Wirkung auf einzelne Wirtschaftszweige bzw. Warengruppen ist nicht quantifizierbar. Die Steuermehereinnahmen durch Anhebung des Umsatzsteuerregelsatzes von 16 auf 19 Prozent wurden im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum Haushaltsbegleitgesetz 2006 auf rund 23 Mrd. Euro bei voller Wirksamkeit geschätzt.

## Kraftfahrzeugsteuer

Jahresdaten zu dem auf Personenkraftwagen entfallenden Anteil der Kraftfahrzeugsteuer liegen der Bundesregierung nicht vor. Nach Angaben der Geschäftsstatistik der Länder zur Kraftfahrzeugsteuer bei Personenkraftwagen, jeweils zum Stand vom 1. Juli, lässt sich dieser Anteil wie folgt näherungsweise bestimmen:

Anteil der Personenkraftwagen am Kraftfahrzeugsteueraufkommen

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Mrd. Euro</b>							
6,2	6,3	5,7	6,5	6,4	6,1	6,2	6,7

## Mineralölsteuer

Das Mineralölsteueraufkommen aus der Besteuerung von Otto- und Dieselmotoren ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Eine Aufteilung auf Personen- und Lastkraftwagen ist nicht möglich.

Mineralölsteueraufkommen

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	<b>Mrd. Euro</b>							
Steuersoll Benzin	20,4	21,2	22,1	22,5	22,7	22,9	21,7	20,4
Steuersoll Diesel	10,3	11,4	12,8	14,0	14,7	15,6	15,6	15,1

## Versicherungsteuer

Hinsichtlich der Versicherungsteuer liegen der Bundesregierung keine Daten zum Aufkommen aus Kraftfahrzeugversicherungen für Personenkraftwagen vor. Das gesamte Versicherungsteueraufkommen ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Versicherungsteueraufkommen

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Mrd. Euro</b>							
7,1	7,1	7,2	7,4	8,3	8,9	8,8	8,7

4. Wie wird sich nach Ansicht der Bundesregierung die Einführung des vollen Mineralölsteuersatzes auf Biokraftstoffe in Verbindung mit der Beimengungspflicht auf die Preise von Benzin und Diesel auswirken, und wie begründet die Bundesregierung ihre diesbezügliche Auffassung?

Zum 1. Januar 2007 soll eine Verpflichtung, einen gesetzlich bestimmten Mindestanteil an Biokraftstoffen in Deutschland in Verkehr zu bringen (Biokraftstoffquote), eingeführt werden. In Verkehr gebrachte Biokraftstoffe – in Reinform oder als Beimischung zu fossilen Kraftstoffen –, die in die Biokraftstoffquote fallen, sollen der Regelbesteuerung der Energie- bzw. Mineralölsteuer unterliegen. Ausgehend von der derzeitigen Mineralölmarktlage, der Annahme sich zumindest mittelfristig nicht gravierend ändernder marktpolitischer Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der sich aus heutiger Sicht abzeichnenden Marktentwicklung bei den Biokraftstoffen, dürfte dies zu einer Verteuerung der Kraftstoffe um rund 1,5 Cent je Liter führen (ohne Umsatzsteuer).

5. Wie wirkt sich nach Ansicht der Bundesregierung die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf die geplanten Investitionsvorhaben im Verkehrsbereich aus, und ist nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt, dass trotz eventueller Preissteigerungen alle Vorhaben wie geplant umgesetzt werden können?

Die Bundesregierung sieht keine Gefährdung von Verkehrsinvestitionsvorhaben. Unter Wettbewerbsbedingungen ist nicht von einer vollständigen Überwälzung der Umsatzsteuererhöhung von den Unternehmen auf die Endverbraucher auszugehen. Zudem dürfte die damit finanzierte Senkung des Beitragsatzes zur Arbeitslosenversicherung um zwei Prozentpunkte – insbesondere in arbeitsintensiven Branchen – gegenläufige preissenkende Wirkungen entfalten.

6. Welche Auswirkungen auf die Umwelt hat nach Ansicht der Bundesregierung die verlängerte durchschnittliche Nutzungsdauer von Personenkraftwagen, und wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der Mehrwertsteuererhöhung auf das Investitionsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf die Neuanschaffung von Personenkraftwagen?

Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes in seinem Jahresbericht 2005 ist das Durchschnittsalter der Personenkraftwagen auf acht Jahre gestiegen. Gleichwohl wurden in den zurückliegenden Jahren insgesamt die Emissionswerte kontinuierlich reduziert. Die Bundesregierung geht nicht von gravierend nachteiligen Auswirkungen der geplanten Umsatzsteuererhöhung auf das Investitionsverhalten hinsichtlich neuer Personenkraftwagen aus, zumal die durch die Erhöhung ermöglichte strukturelle Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sowie die Senkung der Lohnnebenkosten das Konsum- und Investitionsklima mittel- und langfristig verbessern werden.

7. Welche politischen Ziele werden mit der Kraftfahrzeugsteuer verfolgt?

Hauptziel der Kraftfahrzeugsteuer ist die Erzielung staatlicher Einnahmen, die nach dem Grundgesetz den Ländern zustehen. Daneben wird seit einiger Zeit vor allem das umweltpolitische Ziel verfolgt, durch eine emissionsbezogen gestaffelte Besteuerung insbesondere bei Personenkraftwagen finanzielle Anreize für neue und nachgerüstete Fahrzeuge zu geben, die Umwelt und Klima weniger belasten.

8. Werden diese Ziele erreicht?

Ja.

9. Wie viele Parameter sind bei der Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer von Personenkraftwagen regelmäßig zu berücksichtigen, und um welche handelt es sich dabei?

Die Kraftfahrzeugsteuer wird in der Regel nach Emissionsverhalten und Hubraum bemessen. Dabei gelten für Dieselmotoren höhere Steuersätze. Diese gehen auf einen pauschalierten Ausgleich für die niedrigere Belastung mit Mineralölsteuer zurück, der im Jahr 1989 eingeführt sowie 1991 und 1994 angehoben wurde.

10. Auf welche Summe belaufen sich die Erhebungskosten der Kraftfahrzeug-, der Mineralöl- bzw. der Ökosteuer?

Das Bundesministerium der Finanzen hat im Jahr 2002 auf Grundlage der von den Ländern jeweils ermittelten Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer und der Kosten für die Festsetzung und Erhebung – einschließlich Vollstreckung – dieser Steuer Verwaltungskosten in Höhe von rund 205,5 Mio. Euro ermittelt; das entsprach einem bundesdurchschnittlichen Verwaltungskostenanteil von 2,575 Prozent des Kraftfahrzeugsteueraufkommens. Aktuellere Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Es kann aber aufgrund des hohen Automatisierungsgrades bei der Festsetzung und Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer davon ausgegangen werden, dass die anteiligen Kosten geringer geworden sind.

Die Erhebungskosten der Mineralölsteuer betragen im Jahr 2005 rund 7,65 Mio. Euro. Dies entspricht einem Anteil von 0,019 Prozent am Gesamtaufkommen bzw. 0,022 Prozent am Aufkommen aus der Besteuerung der Kraftstoffe.

11. Ab welchen Kraftstoffpreisen ist nach Ansicht der Bundesregierung die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger eingeschränkt, und wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Einkommen der Bürgerinnen und Bürger im Verhältnis zu den Kraftstoffpreisen in den letzten fünf Jahren geändert?

Mobilität hängt von vielen Faktoren ab. Die Kosten der Nutzung von Kraftfahrzeugen und die Entwicklung der Kraftstoffpreise sind nur ein Teilbereich der vielfältigen Bestimmungsgründe. Im Fünfjahreszeitraum von 2000 bis 2005 sind die Kraftstoffpreise, wie sie in den Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes mit einem Gewicht von knapp 3,5 Prozent eingehen, stärker gestiegen als das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte (siehe nachstehende Tabelle). Der überproportionale Anstieg resultierte, insbesondere in den beiden letzten Jahren, weit überwiegend aus den aktuellen Entwicklungen an den Treibstoffmärkten. Dies hat dazu beigetragen, dass das Fahrverhalten in stärkerem Maße als früher an kraftstoffsparenden und umweltschonenden Gesichtspunkten ausgerichtet wird. Bisher war nicht zu beobachten, dass die Mobilität wirtschaftlich und gesellschaftlich nachteilig eingeschränkt worden wäre. Auch für die Zukunft lässt sich für sich genommen kein hypothetischer Kraftstoffpreis festlegen, ab dem eine solche Einschränkung eintreten würde.

Veränderung der Kraftstoffpreise und verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte

<b>Jahr</b>	<b>Kraftstoffpreise</b>	<b>Verfügbare Einkommen der privaten Haushalte</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent</b>		
2001	1,0	3,9
2002	2,3	1,1
2003	4,6	2,1
2004	4,4	2,1
2005	8,2	1,7

12. Auf welche Summe belaufen sich nach Ansicht der Bundesregierung die mit den einzelnen Ausnahmetatbeständen verbundenen Steuerausfälle bei der Kraftfahrzeugsteuer?

Die geschätzten Steuermindereinnahmen aufgrund der kraftfahrzeugsteuerlichen Vergünstigungen für schwerbehinderte Fahrzeughalter betragen ins-

gesamt rund 140 Mio. Euro. Für Personenkraftwagen mit einem ausschließlich elektrischen Antrieb ermäßigt sich die Kraftfahrzeugsteuer um 50 Prozent. Die Mindereinnahmen betragen rund 0,2 Mio. Euro. Diese Angaben beruhen auf der Geschäftsstatistik der Länder zur Kraftfahrzeugsteuer und auf Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Bestand an Elektro-Personenkraftwagen.

Für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen sind zum 31. Dezember 2005 sämtliche Steuerbefreiungen ausgelaufen. Zu weiteren steuerbefreiten Personenkraftwagen liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

13. Warum werden Fahrzeuge der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizei, der Zollgrenzdienste etc. von der Kraftfahrzeugbesteuerung ausgenommen?

Die Befreiungsvorschrift ist im öffentlichen Interesse und trägt den Besonderheiten dieser staatlichen Schutzeinrichtungen Rechnung.

14. Auf welche Weise werden die mit der Kraftfahrzeugbesteuerung verbundenen politischen Ziele bei den Institutionen, die von der Besteuerung ausgenommen wurden, erreicht, und wie hat sich die durchschnittliche Motorleistung bzw. der durchschnittliche Verbrauch der Fahrzeugflotte der Bundeswehr, der Bundespolizei sowie der Zollgrenzdienste in den letzten fünf Jahren verändert?

Grundsätzlich wird das umweltpolitische Ziel, schadstoffarme Kraftfahrzeuge bei der Bundeswehr, Bundespolizei und Zollverwaltung in den Verkehr zu bringen, durch ständig verschärfte verkehrsrechtliche Anforderungen an das Emissionsverhalten von Kraftfahrzeugen und eine entsprechende Beschaffung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten erreicht.

#### Bundeswehr

Die Fahrzeugflotte der ungepanzerten Radfahrzeuge der Bundeswehr hat sich in den letzten fünf Jahren mit der Leistungserbringung durch die BwFuhrpark-Service GmbH gravierend verändert. Seit 2002 werden die handelsüblichen Fahrzeuge durch die BwFuhrpark-Service GmbH bereitgestellt. Vergleichszahlen zur durchschnittlichen Motorleistung und dem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch gegenüber den früher in Eigenverantwortung betriebenen Fahrzeugen sind nicht verfügbar. Allerdings ist in umweltpolitischer Hinsicht bereits die starke Verminderung des Fahrzeugbestandes positiv zu bewerten. Bei der in militärischer Verantwortung betriebenen Fahrzeugflotte der ungepanzerten Radfahrzeuge hat sich die durchschnittliche Motorleistung bzw. der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch nicht geändert.

#### Bundespolizei

Die Motorleistung aller Kraftfahrzeuge der Bundespolizei entspricht ihren aufgabenbedingten Anforderungen. Die technische Entwicklung der Motoren führte bei gleichem Hubraum zu erhöhter Motorleistung. Gleichzeitig sind im Zuge technischer Verbesserungen an den Kraftfahrzeugen die Leergewichte gestiegen. Das Leistungsgewicht (Verhältnis von der Leistung zum Gewicht) hat sich daher in den letzten fünf Jahren grundsätzlich nicht verändert. Der Durchschnittsverbrauch der Kraftfahrzeugflotte der Bundespolizei ist in den letzten fünf Jahren um 14,3 Prozent gesunken.

## Zollverwaltung

Die durchschnittliche Motorleistung bei Dienstkraftfahrzeugen der Zollverwaltung hat sich in den letzten fünf Jahren geringfügig erhöht (ca. 10 Prozent). Durch die bei der Zollverwaltung praktizierte Verfahrensweise, Dienstkraftfahrzeuge bereits nach einem Jahr wieder zu verkaufen und für den Erlös ein neues Fahrzeug zu erwerben, ist die Fahrzeugflotte erheblich modernisiert worden und der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch durch zunehmenden Einsatz von moderner Motorentechnik trotz erhöhter Motorleistung in etwa gleich geblieben.

15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Fahrzeuge in Deutschland, für die keine Kraftfahrzeugsteuer entrichtet werden muss, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Befreiungstatbestände?

Nach Angaben der Geschäftsstatistik der Länder zur Kraftfahrzeugsteuer waren am 1. Juli 2005 289 222 Personenkraftwagen nach § 3a Abs. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes steuerbefreit. Angaben über den Bestand an Personenkraftwagen, die aus technischen und Vereinfachungsgründen (z. B. zulassungsfreie Personenkraftwagen nach § 18 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) und im öffentlichen oder sozialen Interesse (Personenkraftwagen im Dienst der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizei, des Zollgrenzdienstes, des Rettungsdienstes, für den diplomatischen oder konsularischen Dienst) steuerbefreit sind, liegen der Bundesregierung nicht vor.

16. Wie viele Fahrzeuge sind derzeit jeweils in die einzelnen (Schadstoff-)Klassen bei der Kraftfahrzeugsteuer eingestuft?

Nach Angaben der Geschäftsstatistik der Länder zur Kraftfahrzeugsteuer waren am 1. Juli 2005 die zugelassenen, steuerpflichtigen Personenkraftwagen in folgende Emissionsgruppen eingestuft:

## Bestand an Personenkraftwagen nach Emissionsgruppen

<b>Emissionseinstufung nach Schadstoffgrenzwerten</b>	<b>Steuerpflichtiger Bestand am 1. Juli 2005 in Mio.</b>
Euro-4	10,9
Euro-3	11,2
Euro-2	7,3
Euro-1 und Vergleichbare	9,2
Andere, für die Fahrverbot bei Ozonalarm nicht galt	0,2
Andere, für die Fahrverbot bei Ozonalarm galt	0,5
Übrige	0,5

17. Welche Staaten fordern für Dienstfahrzeuge deutscher Botschaften bzw. diplomatischer Vertretungen Steuern, und auf welche Summe belaufen sich die entsprechenden jährlichen Ausgaben der betroffenen deutschen Behörden?

Der Bundesregierung sind keine Staaten bekannt, die in der Praxis Kraftfahrzeugsteuern für das Halten von Dienstkraftfahrzeugen deutscher Botschaften bzw. deutscher multilateraler Vertretungen erheben. Es fallen diesbezüglich keine Ausgaben an.

18. Wird für Fahrzeuge diplomatischer Vertretungen in Deutschland Kraftfahrzeugsteuer erhoben, und wie hoch sind ggf. die damit verbundenen jährlichen Einnahmen?

Nach Artikel 2 Buchstabe a des Gesetzes zu dem Wiener Übereinkommen vom 18. April 1961 über diplomatische Beziehungen (BGBl. 1964 II S. 957) in Verbindung mit § 3 Nr. 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden die ausländischen diplomatischen Missionen in Deutschland für ihre Dienstkraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, wenn Gegenseitigkeit gewährt wird. Die aktuelle Länder-Gegenseitigkeitsliste zu dieser Frage sieht grundsätzlich die uneingeschränkte Befreiung vor. Lediglich im Verhältnis zu drei Staaten gibt es einschränkende Regelungen, die jedoch aus Sicht der Bundesregierung in der Praxis keine Bedeutung haben. Über damit verbundene jährliche Einnahmen, die den Ländern zustehen würden, ist der Bundesregierung nichts bekannt.