

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf den CO₂-Ausstoß

Entsprechend den Koalitionsvereinbarungen von CDU/CSU und SPD werden, wie auch verschiedentlich in der Presse berichtet wurde, derzeit verschiedene Optionen zur Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf den CO₂-Ausstoß erwogen. Erklärtes Ziel der Regierung ist es, dadurch „wirksame Anreize für die Einführung hocheffizienter Antriebe“ zu schaffen, um „zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen und der Verminderung von CO₂-Emissionen im gesamten Straßenverkehr“ beizutragen. Hierzu kursierten in den vergangenen Wochen und Monaten verschiedene Modelle. So wurde unter anderem berichtet, die Bundesregierung plane auch die Anhebung der hubraumbezogenen Kfz-Steuer für den Fahrzeugbestand und ein Stufenmodell für neuzugelassene Fahrzeuge.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist die gegenwärtige Struktur des deutschen Fahrzeugbestandes im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und wie hoch ist insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km?
2. Wie hat sich der Fahrzeugbestand im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km in Deutschland in den letzten Jahren entwickelt?
3. Wie wird sich im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km in Deutschland entwickeln, wenn die Kraftfahrzeugsteuer nicht auf den Ausstoß an CO₂ bezogen wird?
4. Wie sind die Einnahmen der Kfz-Steuer gegenwärtig im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen strukturiert, wie hoch sind also zum Bei-

spiel die Kfz-Steuererinnahmen von Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von 95 bis 119 g/km, 120 bis 139 g/km, 140 bis 159 g/km etc.?

5. Wie sind die Einnahmen der Kfz-Steuer gegenwärtig im Hinblick auf den Hubraum von Fahrzeugen strukturiert, wie hoch sind also zum Beispiel die Kfz-Steuererinnahmen von Fahrzeugen mit einem Hubraum bis 999 ccm, 1 000 bis 1 199 ccm, 1 200 bis 1 399 ccm etc.?
6. Wie hätte sich der Fahrzeugbestand im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß in etwa entwickelt, wenn die Erneuerung des Bestandes sich in den letzten Jahren nicht verlangsamt und das Durchschnittsalter der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge von 6,3 Jahren (1992) auf acht Jahre erhöht hätte?
7. Wie soll sich nach Auffassung der Bundesregierung im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und insbesondere die Zahl der Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km in Deutschland entwickeln?
8. In welchem Maße müsste sich der Kfz-Bestand in Deutschland in den nächsten Jahren erneuern, um dieses Ziel zu erreichen, und wie würde sich dies mutmaßlich auf das Durchschnittsalter der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge auswirken?
9. Auf der Grundlage welcher Annahmen und Untersuchungen trifft die Bundesregierung ihre Antworten auf die Fragen 1 bis 8?
10. Welche Lenkungswirkung kann nach Ansicht der Bundesregierung eine Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Fahrzeugbestand entfalten und welche Voraussetzungen hält die Bundesregierung für notwendig, um durch die Umstellung der Kfz-Steuer einen wirksamen Anreiz für die Einführung hocheffizienter Antriebe zu schaffen?
11. Nach welchen Methoden kann die Umstellung der Kfz-Steuer vom Hubraum auf den CO₂-Ausstoß erfolgen?
12. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkung eines nicht-linearen Tarifs (z. B. ein Stufenmodell, das Fahrzeuge bis zu 160 g/Co mit 1,80 Euro je Gramm besteuert, während jedes Gramm über 160 g mit 2,60 Euro besteuert wird) gegenüber einem linearen Tarif auf die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in Deutschland ein?
13. Erwägt die Bundesregierung die Umstellung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2009 zugelassen worden sind, und wenn ja, wie begründet sie dies?
14. Erwägt die Bundesregierung die Anhebung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2009 zugelassen worden sind, und wenn ja, wie begründet sie dies?
15. Wie beabsichtigt die Bundesregierung bei der Umstellung der Kfz-Steuer Oldtimer sowie landwirtschaftliche und gewerbliche Fahrzeuge zu behandeln?
16. Beabsichtigt die Bundesregierung den Energiesteuerausgleich beim Diesel beizubehalten, und wie begründet sie dies?
17. In welchem Maße würde im Falle der Beibehaltung des Energiesteuerausgleichs die Kfz-Steuer für Diesel im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen teurer?
18. Welche Auswirkungen hätte die Streichung des Energiesteuerausgleichs auf die Höhe der Kfz-Steuer für mit Ottokraftstoff betriebene Fahrzeuge, sofern die Umstellung der Kfz-Steuer aufkommensneutral erfolgen soll?

19. Arbeitet die Bundesregierung darauf hin, mit den Bundesländern einen Steuertausch vorzunehmen, wie ihn die Verkehrsministerkonferenz im Februar 2008 angeboten hat, und wenn nein, warum nicht?
20. Welche Alternativen erwägt die Bundesregierung für den Fall, dass ein Steuertausch nicht gewollt oder nicht durchführbar ist, um gegebenenfalls Steuerausfälle für die Bundesländer auszuschließen, etwa für den Fall, dass aufgrund einer schnelleren Umstellung auf schadstoffarme Fahrzeuge die Einnahmen aus der Kfz-Steuer zurückgehen?
21. Hält die Bundesregierung es vor dem Hintergrund des steigenden Durchschnittsalters des deutschen Fahrzeugbestandes und in Anbetracht des Umstandes, dass über ein Drittel der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge älter als zwölf Jahre sind, für angebracht, die Anschaffung neuer Fahrzeuge zu vereinfachen oder zu verbilligen, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in dieser Absicht?
22. Welche Auswirkungen hatte nach Ansicht der Bundesregierung der Rückgang des durchschnittlich verfügbaren Einkommens auch in Folge von Steuererhöhungen der letzten Jahre auf den finanziellen Spielraum der Bürgerinnen und Bürger und damit auf die Erneuerung des Fahrzeugbestandes in Deutschland?

Berlin, den 28. Mai 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

