

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Gerhard Schick, Kerstin Andreae, Cornelia Behm, Birgitt Bender, Alexander Bonde, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Irmingard Schewe-Gerigk, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Dienstwagen in Deutschland – Steuerliche Behandlung, Zulassung und CO<sub>2</sub>-Ausstoß**

Unter Dienstwagen im Sinne dieser Anfrage sind alle im nicht privaten Bereich gehaltenen Fahrzeuge zu verstehen. Sie setzen sich zusammen aus dem gewerblichen und dem öffentlichen Bereich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Besteuerung von Dienstwagen zu novellieren, wie dies vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Sigmar Gabriel, mehrfach, so z. B. in der Sendung „Bericht aus Berlin“ vom 22. Juni 2008, öffentlich angekündigt wurde?

2. Wie viele Pkw wurden jeweils in den jeweiligen Jahren von 2000 bis 2007 von privaten Nutzern und von nicht privaten Nutzern neu zugelassen?

Wie verteilten sich die nicht privaten Zulassungen in diesen Jahren auf den gewerblichen und öffentlichen Bereich?

3. Wie viele Pkw befanden sich jeweils in den jeweiligen Jahren von 2000 bis 2007 im Besitz von privaten Nutzern und von nicht privaten Nutzern (Bestand)?

Wie verteilten sich die nicht privaten Bestände in diesen Jahren auf den gewerblichen und öffentlichen Bereich?

4. Für wie viele Dienstwagen wurde der geldwerte Vorteil der privaten Nutzung in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2007 pauschal versteuert?

Wie hoch sind die damit verbundenen jeweiligen Steuereinnahmen?

Falls die Bundesregierung dazu über keine Daten verfügt, wie hoch schätzt die Bundesregierung die damit verbundenen Steuereinnahmen, und auf welchen Schätzgrundlagen beruht dies?

5. Für wie viele Dienstwagen wurde der geldwerte Vorteil der privaten Nutzung in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2007 mit der Fahrtenbuchmethode ermittelt und versteuert?

Wie hoch sind die damit verbundenen jeweiligen Steuereinnahmen?

Wenn die Bundesregierung dazu über keine Daten verfügt, wie hoch schätzt die Bundesregierung die damit verbundenen Steuereinnahmen, und auf welchen Schätzgrundlagen beruht dies?

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die betrieblichen Aufwendungen jeweils für die Anschaffung, die Kraftstoffausgaben für Firmenfahrzeuge sowie die sonstigen Betriebskosten, die steuerlich als Betriebsausgaben geltend gemacht wurden?  
Wie hoch schätzt die Bundesregierung die daraus resultierenden Steuermindereinnahmen, und auf welchen Schätzgrundlagen beruht dies?
7. Welche zehn Fahrzeugmodelle wurden jeweils in den Jahren von 2000 bis 2007 am häufigsten als Dienstwagen zugelassen, und welche jeweiligen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte nach ECE-Prüfzyklus pro Kilometer waren damit verbunden?
8. Wie verteilten sich die Dienstwagen in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2007 auf die Fahrzeugkategorien des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sowie auf die einzelnen Fahrzeugmodelle?
9. Wie hoch war jeweils der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Dienstwagen insgesamt und von neu zugelassenen Dienstwagen in den jeweiligen Jahren von 2000 bis 2007?
10. Hält die Bundesregierung die Angabe des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) für zutreffend (<http://www.vda.de/de/meldungen/news/20080723.html>), dass der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Wert von Dienstwagen deutscher Marken lediglich um 2,5 Prozent über dem Gesamtdurchschnitt der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland liegt?
11. Wie hoch ist der durchschnittliche Listenpreis neu zugelassener Dienstwagen?
12. Wie hoch ist der durchschnittliche Listenpreis privat zugelassener Dienstwagen?
13. Wie hoch ist die durchschnittliche jährliche Fahrleistung jeweils von Dienstwagen und privat zugelassenen Pkw?  
Falls keine statistischen Daten vorliegen: Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die durchschnittliche Fahrleistung der Dienstwagen deutlich höher ist als von privat genutzten Pkw?
14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die CO<sub>2</sub>-Reduktion und damit den Klimaschutzbeitrag, wenn es gelänge, den Durchschnittsverbrauch der Dienstwagenflotte in Deutschland um nur einen Liter zu senken?
15. Sieht die Bundesregierung eine Novelle der Dienstwagenbesteuerung als Möglichkeit, Anreize zum Kauf effizienterer Fahrzeuge zu geben?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die CO<sub>2</sub>-Differenzierung bei der steuerlichen Behandlung von Dienstwagen in Großbritannien?
17. Sind der Bundesregierung weitere Länder bekannt, in denen die steuerliche Behandlung von Dienstwagen nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß oder weiteren umweltbezogenen Kriterien differenziert wird?
18. Wie hoch ist der letzte verfügbare Verbrauch der Dienstwagenflotten der einzelnen Bundesministerien (jeweils mit und ohne nachgeordnete Behörden)?
19. Wie groß ist der Unterschied des Verbrauchs der Dienstwagenflotte der Bundesregierung zum Durchschnittsverbrauch der Dienstwagenflotte sowie der privat zugelassenen Fahrzeugflotte?

Berlin, den 17. September 2008

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**