

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Häfele, Dr. Kreile, Dr. Schäuble, Windelen, Dr. Warnke, Stutzer, Dr. Voss, Frau Will-Feld, Frau Dr. Hellwig, Dr. Kunz (Weiden), Dr. von Wartenberg, Dr. Rose, Borchert, Gerster (Mainz), Glos, Schmitz (Baesweiler), Dr. Waffenschmidt, Niegel, Schröder (Lüneburg), Jung (Lörrach), Dr. Jobst, Herkenrath, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Sprung, Dr. Schwörer, Franke, Dörflinger, Höpfinger, Graf von Waldburg-Zeil, Dr. Köhler (Wolfsburg), Dr. Hornhues und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 9/295 –

Steuerliche Kilometerpauschale und Entwicklung der Kfz-Unterhaltungskosten

Der Bundesminister der Finanzen – I A 7 – Vw 7211 – 7/81 – hat mit Schreiben vom 15. April 1981 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie haben sich die Unterhaltungskosten eines Pkw vom Typ VW Käfer bzw. Golf pro gefahrenem Kilometer unter Zugrundelegung einer Jahresfahrleistung von alternativ 10 000, 15 000, 20 000 und 25 000 km vom 1. Januar 1967 bis heute entwickelt?

Die Haltungskosten für einen VW Käfer/Golf betragen je gefahrenem Kilometer

bei einer Jahresfahrleistung von
10 000 km 15 000 km 20 000 km 25 000 km

am 1. Januar 1967	25,0 Pf	20,4 Pf	18,1 Pf	16,7 Pf
am 1. April 1981	49,4 Pf	41,3 Pf	37,9 Pf	35,3 Pf

2. Wie hoch müßte die Kilometerpauschale unter Zugrundelegung der gestiegenen Unterhaltungskosten bei den alternativen Jahresfahrleistungen heute sein, wenn ausgegangen wird von
- 0,50 DM am Stichtag 1. Januar 1967,
 - 0,36 DM am Stichtag 1. Januar 1967?

Die Bundesregierung sieht keine zwingende Verbindung zwischen den Haltungskosten bestimmter Kraftfahrzeuge und der steuerlichen Kilometerpauschale. Die 1967 aus verkehrs- und haushaltspolitischen Gründen erfolgte Herabsetzung der Kilometerpauschale auf den bis heute geltenden Satz wurde vom Bundesverfassungsgericht im Jahre 1969 für Rechthabens befunden (Beschluß vom 2. Oktober 1969 Bundessteuerblatt II 1970 S. 140). Das Bundesverfassungsgericht hat anerkannt, daß der Gesetzgeber nicht gehindert ist, den Werbungskostenabzug mit der genannten Zielsetzung einzuschränken. Die heute verstärkt hinzutretenden energiepolitischen Gesichtspunkte lassen es um so mehr gerechtfertigt erscheinen, die Kraftfahrzeugwegekosten – im Gegensatz zu den Kosten öffentlicher Verkehrsmittel – nicht in vollem Umfang zum Werbungskostenabzug zuzulassen.

3. Welcher Anteil der Unterhaltungskosten für einen Pkw vom Typ VW Käfer entfiel im Jahre 1967 auf Kraftstoffkosten, jeweils bei den alternativen Jahresfahrleistungen?

Der Anteil der Kraftstoffkosten an den Gesamt-Haltungskosten betrug am 1. Januar 1967 für einen VW Käfer

bei einer Jahresfahrleistung von

10 000 km	15 000 km	20 000 km	25 000 km
21,6 v. H.	26,5 v. H.	29,8 v. H.	32,3 v. H.

4. Wie hoch ist dieser Anteil heute bei einem Pkw Typ VW Golf bei den alternativen Jahresfahrleistungen?

Der Anteil der Kraftstoffkosten an den Gesamt-Haltungskosten betrug am 1. April 1981 für einen VW Golf

bei einer Jahresfahrleistung von

10 000 km	15 000 km	20 000 km	25 000 km
23,7 v. H.	28,3 v. H.	30,9 v. H.	33,1 v. H.

5. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung hinsichtlich ihrer wiederholt erklärten Absicht, für die „Pendler“ Erleichterungen zu schaffen, und wann ist mit einer entsprechenden Gesetzesvorlage zu rechnen?

Die Bundesregierung arbeitet im Zusammenhang mit einer Änderung der Kraftfahrzeugsteuer auch an einem Konzept zur Lösung des Pendlerproblems entsprechend den energiepolitischen Not-

wendigkeiten. Sie strebt an, dieses Konzept möglichst nach der Sommerpause vorzulegen.

6. Befürwortet die Bundesregierung eine einheitliche Entfernungspauschale für alle Verkehrsteilnehmer (einschließlich Fußgänger), oder hält sie an einer auf Fahrzeugbenutzer beschränkten Kilometerpauschale fest?

Die Bundesregierung bezieht in ihre Überlegungen auch die Einführung einer allgemeinen Entfernungspauschale für alle Verkehrsteilnehmer ein.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung eine nach Entfernungszonen abgestufte Kilometerpauschale, vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der Verwaltungsvereinfachung?

Der Satz einer Kilometerpauschale und einer Entfernungspauschale kann nach Entfernungszonen abgestuft werden. Ob dies zweckmäßig ist, muß anhand der verkehrs- und energiepolitischen Zielsetzungen beurteilt werden. Der Gesichtspunkt der Verwaltungsvereinfachung spielt nach dem Stand der in der Finanzverwaltung erreichten Automation insoweit keine wesentliche Rolle.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51

ISSN 0172-6838