

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dietmar Schütz, Bodo Seidenthal, Gerd Andres, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck (Uetersen), Dr. Ulrich Böhme (Unna), Ludwig Eich, Lothar Fischer (Homburg), Norbert Formanski, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Renate Jäger, Ilse Janz, Susanne Kastner, Ernst Kastning, Siegrun Klemmer, Hans Koschnick, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Dr. Uwe Küster, Klaus Lennartz, Dieter Maaß (Herne), Ulrike Mehl, Siegmar Mosdorf, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Dr. Helga Otto, Horst Peter (Kassel), Manfred Reimann, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Ottmar Schreiner, Ernst Schwanhold, Dr. Peter Struck, Joachim Tappe, Margitta Terborg, Josef Vosen, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Barbara Weiler, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Steuerliche Belastung von Diesel-Pkw

Die Bundesregierung hat zum 1. Januar 1994 die Kraftfahrzeugsteuer für schadstoffarme Diesel-Pkw von 29,60 DM auf 37,10 DM je angefangene 100 ccm Hubraum erhöht, während die Kfz-Steuer für einen schadstoffarmen Otto-Pkw bei 13,20 DM je angefangene 100 ccm Hubraum belassen wurde.

Diese Erhöhung der Kfz-Steuer wurde von der Bundesregierung mit dem Argument begründet, sie sei als Ausgleich zur geringeren Besteuerung des Dieselkraftstoffes vorgenommen worden, um „Wettbewerbsstörungen“ auf dem Pkw-Markt zu vermeiden. Diesel-Pkw würden insgesamt hinsichtlich der Schadstoffemissionen mit Otto-Pkw gleichbehandelt.

Es liegen jedoch Daten und Untersuchungen vor, die nahelegen, daß moderne Dieselmotoren mit rußärmer Verbrennung und Rückhaltetechnik aufgrund ihres Minderverbrauchs und des geringeren Schadstoffausstoßes umweltfreundlicher als Ottomotoren sind. Die Kfz-Steuererhöhung widerspricht damit zum einen dem Grundsatz, beide Antriebsarten gleichzubehandeln, zum anderen wirkt sie kontraproduktiv gegen erklärte umwelt- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung, wie z. B. den CO₂-Reduktionsbeschluß des Bundeskabinetts.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Diesel-Pkw sind in Anschaffung, Kfz-Steuer und Versicherung teurer als vergleichbare Benziner.
Welche jährlichen Fahrleistungen sind zur Amortisation des Dieselmalus bei einem Kleinwagen, einem Wagen der unteren Mittelklasse und einem Wagen der oberen Mittelklasse erforderlich, damit sich der Kauf eines Diesel-Pkw für den Kunden lohnt, und wie sehen die konkreten Zahlen im Vergleich Diesel/Benziner hinsichtlich der Anschaffung, Kfz-Steuer und Versicherung bei einem Kleinwagen, einem Wagen der unteren Mittelklasse und einem Wagen der oberen Mittelklasse aus?
2. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die hohe Kfz-Steuer für Diesel-Pkw zum Ergebnis hat, daß für ein relativ großes Benzinfahrzeug (z. B. Mercedes S 500 Benziner) weniger Steuern zu zahlen sind als für ein kleines, sparsames Dieselfahrzeug (VW Golf Ecomatic Diesel)?
3. Hält sie es verkehrs-, gesundheits- und umweltpolitisch für sinnvoll, daß durch die hohe Kfz-Steuer der Schwellenwert für Dieselkleinwagen so hoch gesetzt wird, daß diese angesichts der durchschnittlichen Kilometerleistung bei Kleinwagen keine Marktchancen haben?
4. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß die von ihr gewünschte steuerliche Gleichbehandlung von Diesel- und Otto-Pkw weder in der Verbrauchernachfrage noch bei den Herstellern Anreize für die moderne Dieseltechnik schafft?
5. Wie bewertet die Bundesregierung ihre gegenüber dem Abgeordneten Dr. Dietrich Sperling gegebenen Aussage (siehe Drucksache 12/6692, Fragen 31 und 32), daß „steuerliche Maßnahmen, durch die sich Nachfrageverlagerungen auf dem Pkw-Markt zugunsten von Diesel-Pkw ergeben würden, nicht aufgezeigt sind“, unter dem Aspekt ihrer Bemühungen zur Umwelt- und Ressourcenschonung, und sieht sie darin einen Widerspruch?
6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß jeder nicht verbrannte Liter Mineralöl der beste Beitrag zum Umweltschutz ist, und muß von daher nicht das rein fiskalisch orientierte Argument von der „notwendigen Gleichbehandlung der Benzin- und Diesel-Pkw“ aufgehoben werden?
7. Stimmt die Bundesregierung zu, daß emissions- und verbrauchsarme Pkw grundsätzlich steuerlich gegenüber emissions- und verbrauchsintensiven Pkw bevorzugt, zumindest jedoch nicht benachteiligt werden sollten?
8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß aus Gründen des Gesundheits-, Klima- und Umweltschutzes sowie aus Verantwortung für knappe Ressourcen eine rasche Entwicklung und Markteinführung von energie- und emissionsarmen Pkw erforderlich ist, und welche konkreten Anreize wird die Bundesregierung zu Entwicklung und Einsatz von Kraftfahrzeugen mit geringem Verbrauch und niedrigen Emissionswerten geben?

9. Wann wird die Bundesregierung ihre mehrfach angekündigte volle Umstellung der hubraumbezogenen Kfz-Steuer auf eine hubraumunabhängige emissionsbezogene Steuer verwirklichen, und welche Emissionen in welchem Verhältnis zueinander sollen dabei berücksichtigt werden?
10. Welche Vorteile hat ein moderner Diesel-Pkw gegenüber einem modernen Otto-Pkw beim Verbrauch und bei der CO₂-Emission, gemessen am Flottenverbrauch und der durchschnittlichen Jahresfahrleistung von Kleinwagen, Wagen der unteren und der oberen Mittelklasse?
11. Gibt es bei modernen, mit Katalysator ausgestatteten Diesel-Pkw einen Mehrausstoß an Stickoxiden gegenüber dem Benzinier?
12. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Verbrauchs- und CO₂-Vorteile des Dieselmotors gegenüber dem Ottomotor darin zu finden sind, daß der Dieselmotor ein mageres Gemisch statt stöchiometrischem Gemisch, Qualitätsregelung statt Drosselregelung und einen geringeren Anreicherungsbedarf bei kaltem Motor aufweist, und wie erklärt sie diese Vorteile (Gegenüberstellung vergleichbarer Otto-/Diesel-Pkw)?
13. Welche konkreten Praxiswerte aus Untersuchungsreihen liegen der Bundesregierung aufgrund der in Frage 12 genannten physikalischen Randbedingungen vor?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorteile des DI-Dieselmotors gegenüber dem WK-Dieselmotor?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorteile des Dieselmotors im Vergleich zum Ottomotor bei den Treibhauspotentialen im Kraftstoffverbrauch, Herstellungsaufwand, Verteilungsaufwand und bei Betankungs-/Verdampfungsverlusten?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse der neuen Abgasuntersuchungen, nach denen Diesel-Pkw hinsichtlich der Zuverlässigkeit ihrer Einstellung deutlich besser als Benzinier abschnitten?
17. Wie hoch ist der Anteil der Neuzulassungen bei Diesel-Pkw, die bereits heute in der Lage sind, die sog. „Töpfer-Norm“ von 0,08 Gramm Partikelausstoß pro Kilometer zu unterschreiten?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verwendung von ruß- und schwefelarmem Dieseltreibstoff, der u. a. in Skandinavien weite Verbreitung findet, und ist sie bereit, diesen steuerlich bevorzugt zu behandeln, wie es z. B. mit verbleitem/unverbleitem Benzin geschieht, um – wie es u. a. die EG-Kommission angeregt hat – dessen Markteinführung zu beschleunigen?
19. Welche Gründe standen der Markteinführung von ruß- und schwefelarmem Dieseltreibstoff – insbesondere der schwedischen Qualitäten – bislang entgegen?
20. In welcher Form wird die Bundesregierung die Markteinführung von ruß- und schwefelarmem Dieseltreibstoff mit der Mineralölindustrie vereinbaren?

21. Wie verlief die Entwicklung (Anteil und Zahlen) bei der Neu-zulassung und Gesamtzahl von Diesel-Pkw in der Bundes-republik Deutschland seit 1984?
22. Wie verlief die Entwicklung (Anteil und Zahlen) bei der Neu-zulassung und Gesamtzahl von Diesel-Pkw in Großbritannien, Frankreich, Italien, den Benelux-Staaten, Dänemark, Schwei-den, den USA und Japan seit 1984?
23. Nach welchen Kriterien und in welcher Höhe werden Diesel-Pkw im Vergleich zu Pkw mit Ottomotor in den in Frage 14 genannten Ländern seit 1984 besteuert?
24. Wie verlief die Entwicklung der Preise für Dieseltreibstoff und für Benzin (verbleit/bleifrei) in der Bundesrepublik Deutsch-land seit 1984?
25. Wie verlief die Entwicklung der Preise für Dieseltreibstoff und für Benzin (verbleit/bleifrei) in den in Frage 14 genannten Ländern seit 1984?

Bonn, den 13. April 1994

Dietmar Schütz	Dieter Maaß (Herne)
Bodo Seidenthal	Ulrike Mehl
Gerd Andres	Siegmar Mosdorf
Friedhelm Julius Beucher	Michael Müller (Düsseldorf)
Lieselott Blunck (Uetersen)	Jutta Müller (Völklingen)
Dr. Ulrich Böhme (Unna)	Volker Neumann (Bramsche)
Ludwig Eich	Dr. Edith Niehuis
Lothar Fischer (Homburg)	Dr. Helga Otto
Norbert Formanski	Horst Peter (Kassel)
Arne Fuhrmann	Manfred Reimann
Monika Ganseforth	Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Dr. Liesel Hartenstein	Ottmar Schreiner
Klaus Hasenfratz	Ernst Schwanhold
Renate Jäger	Dr. Peter Struck
Ilse Janz	Joachim Tappe
Susanne Kastner	Margitta Terborg
Ernst Kastning	Josef Vosen
Siegrun Klemmer	Hans Georg Wagner
Hans Koschnick	Wolfgang Weiermann
Horst Kubatschka	Barbara Weiler
Dr. Klaus Kübler	Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Uwe Küster	Dr. Axel Wernitz
Klaus Lennartz	Hans-Ulrich Klose und Fraktion