

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dietmar Schütz, Bodo Seidenthal,
Gerd Andres, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD**
— Drucksache 12/7278 —

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 „Wettbewerbstörungen“ 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 ruhiger 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.

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?

Die Anschaffungskosten von Diesel-Pkw sind im allgemeinen höher als von vergleichbaren Otto-Pkw. Die Unterschiede beruhen auf den Preiskalkulationen der Automobilhersteller. Nachstehende Anschaffungskosten wurden anhand einzelner ausstattungsgleicher Modelle beispielhaft ermittelt. Diese Auswahl ist willkürlich und kann wegen der Vielfalt der Modelle und Motortechniken (z. B. 16-Ventiltechnik, Turboaufladung, Magermixmotoren) nicht repräsentativ sein. Zu beachten ist, daß ein Diesel-Pkw im allgemeinen einen größeren Hubraum und eine geringere Motorleistung hat als ein vergleichbarer Otto-Pkw. Bei den Preisen handelt es sich um unverbindliche Preisempfehlungen der Hersteller einschließlich Mehrwertsteuer:

Kleinwagen:			
	Ottomotor	Dieselmotor	Unterschied
	1 389 cm ³ 44 kW	1 488 cm ³ 37 kW	
Preis	20 120 DM	21 200 DM	1 080 DM
KraftSt	184 DM	556 DM	372 DM
Untere Mittelklasse:			
	Ottomotor	Dieselmotor	Unterschied
	1 598 cm ³ 52 kW	1 700 cm ³ 44 kW	
Preis	29 325 DM	29 925 DM	600 DM
KraftSt	211 DM	630 DM	419 DM
Obere Mittelklasse:			
	Ottomotor	Dieselmotor	Unterschied
	1 998 cm ³ 100 kW	2 497 cm ³ 83 kW	
Preis	46 460 DM	49 565 DM	3 105 DM
KraftSt	264 DM	927 DM	663 DM

Bei den vorgenannten Fahrzeugen gleicht sich die höhere KraftSt für Diesel-Pkw bei folgenden jährlichen Fahrleistungen aus:

Kleinwagen	14 500 km (12 600 km)
untere Mittelklasse	15 300 km (13 300 km)
obere Mittelklasse	15 800 km (13 800 km).

Die Ermittlungen beruhen auf durchschnittlichen Verbräuchen entsprechend den Herstellerangaben (nach EG-Richtlinien). Der tatsächliche Verbrauch hängt u. a. von geographischen Gegebenheiten und der Fahrweise ab. Daraus können sich Verschiebungen der vorgenannten Jahresfahrleistungen ergeben. Bei den Angaben in Klammern wurde neben der Mineralölsteuer auch die darauf entfallende Mehrwertsteuer berücksichtigt.

Weder in der Kraftfahrzeug-Haftpflicht- noch in der Kraftfahrzeug-Kaskoversicherung ist es von Bedeutung, ob ein Fahrzeug durch Diesel- oder Ottomotor angetrieben wird. Im allgemeinen

haben Diesel-Pkw eine geringere Motorleistung als vergleichbare Otto-Pkw; dies kann bei der Haftpflichtversicherung zu einer geringeren Prämie führen.

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)?

Die Kfz-Steuer beträgt für einen Mercedes S 500 (Hubraum 4 973 cm³) jährlich 660 DM, für einen VW Golf Ecomatic Diesel (Hubraum 1 896 cm³) 704 DM. Demgegenüber ist der Unterschied von über 40 Pfennig in der Belastung eines Liter Diesels im Vergleich zu einem Liter Superbenzin zu sehen (vgl. Antwort auf Frage 3).

Wegen der Gründe für die höhere KraftSt auf Diesel-Pkw wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die schriftlichen Fragen 31 und 32 des Abgeordneten Dr. Dietrich Sperling (Drucksache 12/6692) verwiesen.

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß unter Einbeziehung der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer (einschließlich der Mehrwertsteuer) selbst bei Diesel-Kleinwagen und einer Jahreskilometerfahrleistung von rund 12 000 km der Diesel-Pkw steuerlich nicht benachteiligt ist. So beträgt die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff 62 Pfennig/Liter, die auf bleifreien Ottokraftstoff 98 Pfennig/Liter. Bei einem Dieselpreis von 1,20 DM/Liter an der Tankstelle fällt Mehrwertsteuer in Höhe von 15,7 Pfennig/Liter, bei einem Preis für Superbenzin von 1,55 DM/Liter in Höhe von 20,2 Pfennig/Liter an; ein Liter Diesel ist also mit 77,7 Pfennig Steuern, ein Liter Superbenzin mit 118,2 Pfennig Steuern belastet. Für einen Kleinwagen mit Dieselmotor (z. B. mit einem Hubraum von 1 488 cm³, Verbrauch 5,1 Liter/100 km) und einer jährlichen Fahrleistung von nur 12 000 km sind im Jahr 475 DM Mineralölsteuer zu zahlen. Bei einem vergleichbaren Benziner (Hubraum 1 196 cm³, Verbrauch 6,4 Liter/100 km) fallen 907 DM, also 432 DM mehr, an. Demgegenüber ist die Kraftfahrzeugsteuer für den Diesel (556 DM) nur 398 DM höher als beim Benziner (158 DM). Die Marktchancen von Diesel-Kleinwagen werden somit durch die Besteuerung nicht beeinträchtigt.

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?

Die Bundesregierung sieht keine Veranlassung, die von den gesetzgebenden Körperschaften beschlossene, steuerlich neutrale Behandlung der Motorentechnik zu ändern. Ein wirtschaftlicher Anreiz zur Anschaffung von Fahrzeugen mit sparsamen Motoren geht allein schon von der Kraftstoffersparnis und der damit einhergehenden Ersparnis der verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer aus.

Erfahrungswerte über die Auswirkungen der ab Januar 1994 geltenden Kraftfahrzeugsteueränderung auf Angebot und Nachfrage liegen der Bundesregierung bislang nicht vor. Die Zulassungsstatistiken zeigen aber, daß der Absatz von Diesel-Pkw z. Z. zunimmt. Während der Anteil der Diesel-Pkw an den gesamten Neuzulassungen im Zeitraum Januar bis März 1994 17,5 Prozent betrug, belief er sich im gleichen Vorjahreszeitraum lediglich auf 14,9 Prozent.

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?

Die Feststellung, daß jeder nicht verbrannte Liter Mineralöl der beste Beitrag zum Umweltschutz ist, gilt gleichermaßen für Dieselkraftstoff und Benzin. Da ein „Nullverbrauch“ technisch nicht realisierbar ist, kommt es darauf an, mit welcher Effizienz und mit welchen Auswirkungen für die Umwelt Mineralöl verbrannt wird. Für beide Motorkonzepte müssen gleichwertige Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Bundesregierung verfolgt daher eine Politik, die kein bestimmtes Motorkonzept bevorzugt; vielmehr müssen beide Antriebsarten zu einem ökologischen Optimum gebracht werden. Im übrigen wird Bezug auf die Antwort zur Frage 3 genommen.

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?

Auf die Antwort zur Frage 5 wird Bezug genommen.

7. Stimmt die Bundesregierung zu, daß emissions- und verbrauchsarme Pkw grundsätzlich steuerlich gegenüber emissions- und verbrauchsintensiven Pkw bevorzugt, zumindest jedoch nicht benachteiligt werden sollten?

Emissionsarme Pkw werden kraftfahrzeugsteuerlich durch die günstigeren Steuersätze für schadstoffarme Pkw und bei der Mineralölsteuer durch die günstigeren Steuersätze für unverblei-

ten Kraftstoff und für Dieselkraftstoff bevorzugt. Die höhere Kraftfahrzeugsteuer für Diesel-Pkw ändert daran nichts.

Der Verbrauch wirkt sich auf die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer und den Steuersatz bei der Mineralölsteuer nicht aus. Die Bundesregierung hält dies auch nicht für erforderlich, da – wie bereits zur Frage 4 erläutert – allein schon von der Kraftstoffersparnis ein Anreiz zur Anschaffung von Pkw mit sparsamen Motoren ausgeht.

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?

Zur weiteren Förderung emissionsärmer Pkw plant die Bundesregierung zwar die Einführung einer stärker emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer; es ist jedoch nicht zu übersehen, daß das Unterschreiten bestimmter, erst in Zukunft verbindlicher Emissionsgrenzwerte auch ohne besondere steuerliche Förderung immer mehr zu einem wirksamen Verkaufsargument wird.

Verbrauchsarme Fahrzeuge werden sich vorrangig aufgrund der Einsparungen beim Kraftstoff am Markt durchsetzen. Darüber hinaus erwartet die Bundesregierung einen Vorschlag der Europäischen Kommission zur Verminderung der CO₂-Emissionen und damit des Kraftstoffverbrauchs von Pkw. Insoweit wird auch auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Kraftstoff-Verbrauchsbeschränkung für Pkw“ verwiesen (Drucksache 12/5877).

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?

Mit einer Verwirklichung einer emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer ist in dieser Wahlperiode nicht mehr zu rechnen. Ziel der Bundesregierung bleibt jedoch die aufkommensneutrale Umstellung der Besteuerung in der nächsten Wahlperiode. Das Konzept für die Umstellung konnte bisher nicht vorgelegt werden, weil insbesondere die erforderlichen Ermittlungen sehr aufwendig sind und Daten für das Beitrittsgebiet erst jetzt zur Verfügung stehen.

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?

Ein von der Zeitschrift „Auto“ (Heft 10/1994) durchgeföhrter Vergleichstest zwischen modernen Diesel-Pkw und modernen Otto-Pkw ergab hinsichtlich Verbrauch von CO₂-Emissionen folgende Vorteile für Diesel-Pkw:

	Dieselvorteil			
	Diesel 1/100 km	Benzin 1/100 km	Ver- brauch	CO ₂ - Emission
Opel Corsa	5,1	6,4	– 20,3 %	– 9,7 %
Ford Mondeo	7,0	8,5	– 17,6 %	– 6,6 %
BMW Touring	7,8	9,2	– 15,2 %	– 3,8 %

Es wurden die im tatsächlichen Fahrbetrieb ermittelten Kraftstoffverbräuche zugrunde gelegt. Der Dieselvorteil relativiert sich jedoch durch die Nachteile bei den Stickoxid-Emissionen und den Partikeln.

Im übrigen wird auf die Vorbemerkung in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Kubatschka, Holger Bartsch, Hans Gottfried Bernrath, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD zu Dieselmotoremissionen von Pkw und Lkw (Drucksache 12/6528) und auf die Antwort der Bundesregierung zur Frage 5 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Klaus Lennartz, Michael Müller (Düsseldorf), Robert Antretter u. a. zu Kraftstoff-Verbrauchsbeschränkungen für Pkw (Drucksache 12/5877) verwiesen.

11. Gibt es bei modernen, mit Katalysator ausgestatteten Diesel-Pkw einen Mehrausstoß an Stickoxiden gegenüber dem Benziner?

Die heute bei modernen Diesel-Pkw eingesetzten Katalysatoren haben keine Wirkung auf die Stickoxid-Emissionen. Die Stickoxid-Emission eines Diesel-Pkw ist in der Regel deutlich höher als die eines Benzin-Pkw mit geregeltem Katalysator. Aus diesem Grunde mußten für Diesel-Pkw für die nächsten Abgasstufen ab 1. Januar 1997 höhere Grenzwerte als für benzinbetriebene Pkw eingeräumt werden, da nach übereinstimmender Auffassung der europäischen Automobilindustrie Diesel-Pkw die anspruchsvollen Grenzwerte für Benzinfahrzeuge nicht einhalten können.

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)?

Die Bundesregierung weist darauf hin, daß Dieselkraftstoff dichter und schwerer als Ottokraftstoff ist und daher Verbrauchsvorteile von Diesel-Pkw, gemessen in Litern/100 km, allein schon aus dem höheren Energieinhalt des Dieselkraftstoffs resultieren. Dar-

über hinaus ergeben sich Verbrauchsvorteile für den Dieselmotor durch mageres Gemisch, Wegfall der Drosselverluste, den geringeren Anreicherungsbedarf bei kaltem Motor und den höheren thermodynamischen Wirkungsgrad durch eine höhere Verdichtung. Dem stehen Nachteile durch erhöhtes Gewicht des Dieselmotors im Vergleich zum Ottomotor sowie bei den Stickoxid-Emissionen und den Partikeln gegenüber.

13. Welche konkreten Praxiswerte aus Untersuchungsreihen liegen der Bundesregierung aufgrund der in Frage 12 genannten physikalischen Randbedingungen vor?

Eigene Untersuchungsreihen zur Beantwortung der konkreten Fragestellung liegen der Bundesregierung nicht vor. Auf die zahlreichen Testergebnisse in Fachzeitschriften sowie auf die Verbrauchsangaben der Hersteller wird verwiesen.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorteile des DI-Dieselmotors gegenüber dem WK-Dieselmotor?

Der DI-Dieselmotor hat Verbrauchsvorteile gegenüber dem WK-Dieselmotor. Dem stehen Nachteile bei den Stickoxid-Emissionen und Partikeln gegenüber.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorteile des Dieselmotors im Vergleich zum Ottomotor bei den Treibhauspotentialen im Kraftstoffverbrauch, Herstellungsaufwand, Verteilungsaufwand und bei Befankungs-/Verdampfungsverlusten?

Hinsichtlich der Bewertung von Vorteilen des Dieselmotors im Vergleich zum Ottomotor bei dem Treibhauspotential im Kraftstoffverbrauch durch CO₂-Emissionen wird auf die Vorbemerkungen der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu „Dieselmotoremissionen von Pkw und Lkw“ (Drucksache 12/6528) verwiesen.

Ohne technische Minderungsmaßnahmen wäre das Treibhauspotential hinsichtlich der Verdampfungsemissionen an flüchtigen Kohlenwasserstoffen bei Fahrzeugen mit Ottomotoren wesentlich höher einzustufen als bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren.

Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß neuere Fahrzeuge zur Vermeidung von Verdampfungsverlusten aus der Tankatmung mit einem sogenannten Kohlekanister ausgerüstet sind und aufgrund der zunehmenden Ausrüstung von Tankstellen mit Gaspendeleinrichtungen und Absauganlagen („Saugrüssel“) auch die Betankungsverluste (Betankungsemissionen) bei Ottokraftstoffen weiter minimiert werden.

Das Potential für die Treibhausgase CO₂, NO_x und CO kann für die Kette von der Erdölförderung bis zur Betankung der Fahrzeuge für Diesel- und Ottokraftstoffe als identisch angenommen werden.

In einer zusammenfassenden Einschätzung kommt das Umweltbundesamt zu dem Ergebnis, daß bei Fahrzeugen mit Ottomotor die Emissionen von Kohlenwasserstoffen und bei Fahrzeugen mit Dieselmotor die von Stickstoffoxiden hinsichtlich des Treibhauspotentials überwiegen.

Beide Schadstoffkomponenten wirken auf die Ozonbildung und auf den Treibhauseffekt ein. Eine gegenseitige Aufrechnung ist aufgrund umfangreicher komplexer Wirkungsmechanismen nicht möglich.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse der neuen Abgasuntersuchungen, nach denen Diesel-Pkw hinsichtlich der Zuverlässigkeit ihrer Einstellung deutlich besser als Benziner abschneiden?

Repräsentative Ergebnisse über die Beanstandungsquoten bei der Durchführung der Abgasuntersuchungen an Pkw mit Dieselmotor oder mit Benzinmotor und geregeltem 3-Wege-Katalysator (G-Kat-Pkw) liegen der Bundesregierung noch nicht vor. Eine entsprechende Erhebung soll erstmals im Herbst 1994 durchgeführt werden.

Die ersten bekanntgegebenen Ergebnisse zeigen, daß die Beanstandungsquoten bei den Abgasuntersuchungen an Diesel- und G-Kat-Pkw nicht nennenswert voneinander abweichen. Für beide Fahrzeugarten gelten die gleichen Untersuchungsfristen.

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?

Auf die Antwort der Bundesregierung zur Frage 11 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Horst Kubatschka, Holger Bartsch, Hans Gottfried Bernrath, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD zu Dieselmotoremissionen von Pkw und Lkw (Drucksache 12/6528) wird verwiesen.

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?

Ab 1. Oktober 1996 wird in der EU der Schwefelgehalt im Dieselkraftstoff von z. Z. 0,2 Gewichtsprozent auf 0,05 Gewichtsprozent herabgesetzt. Die deutsche Mineralölindustrie hat versichert, daß die Umstellung auf schwefelarmen Dieselkraftstoff bereits bis zur zweiten Hälfte des Jahres 1995 weitgehend abgeschlossen sein wird.

Nach der neuen Kraftstoffqualitätsverordnung vom 13. Dezember 1993 kann der Hersteller schwefelarmen Dieselkraftstoff bereits

ab dem 1. Oktober 1994 als solchen auszeichnen. Damit wird ein Anreiz zur vorzeitigen Einführung gegeben. Über die Kosten einer weitergehenden Entschwefelung auf 0,02 oder 0,01 Gewichtsprozent sowie über den zusätzlichen Umweltnutzen liegen der Bundesregierung noch keine ausreichenden Daten vor. Auf Betreiben der Bundesregierung hat die Europäische Kommission Expertenberatungen zur Verbesserung der Kraftstoffqualitäten aufgenommen. Im Rahmen der z. Z. stattfindenden Beratungen werden auch die Frage der weiteren Herabsetzung des Schwefelgehalts im Dieselkraftstoff behandelt sowie Kosten und Nutzen dieser Maßnahme bewertet. Da die Einführung des schwefelarmen Dieselkraftstoffs mit 0,05 Gewichtsprozent EU-weit erst bevorsteht, soll vor der Entscheidung über weitere Maßnahmen der Abschluß der Untersuchungen der EU abgewartet werden.

Zu den Gründen, die gegen eine Präferenz schwefelarmen Dieselkraftstoffs bei der Mineralölsteuer sprechen, wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die schriftliche Frage des Abgeordneten Klaus Lennartz verwiesen (Drucksache 12/6585).

19. Welche Gründe standen der Markteinführung von ruß- und schwefelarmem Dieseltreibstoff – insbesondere der schwedischen Qualitäten – bislang entgegen?

Der maximale Schwefelgehalt im Dieselkraftstoff ist durch EG-Richtlinie geregelt. Unabhängig davon wird auch Dieselkraftstoff mit einem niedrigeren Schwefelgehalt (unter 0,2 Prozent) angeboten. Das Marktvolumen ist bisher jedoch durch die Kapazität der Entschwefelungsanlagen in den Raffinerien begrenzt.

20. In welcher Form wird die Bundesregierung die Markteinführung von ruß- und schwefelarmem Dieseltreibstoff mit der Mineralölindustrie vereinbaren?

Auf die Antwort zur Frage 18 wird verwiesen.

21. Wie verlief die Entwicklung (Anteil und Zahlen) bei der Neuzulassung und Gesamtzahl von Diesel-Pkw in der Bundesrepublik Deutschland seit 1984?

Auf die Anlagen 1 a und 1 b wird verwiesen.

22. Wie verlief die Entwicklung (Anteil und Zahlen) bei der Neuzulassung und Gesamtzahl von Diesel-Pkw in Großbritannien, Frankreich, Italien, den Benelux-Staaten, Dänemark, Schweden, den USA und Japan seit 1984?

Auf Anlage 2 wird verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, daß Aufzeichnungen über die erbetenen Zahlenangaben in den einzelnen Staaten sehr

unterschiedlich vorgenommen werden. In der Anlage konnten nur die jeweils verfügbaren Angaben aufgenommen werden, Angaben für das Jahr 1994 liegen nicht vor. Zu den USA ist trotz insoweit nicht vorhandener Statistiken zu bemerken, daß den Diesel-Pkw eine untergeordnete Bedeutung zukommt. Der Bestand konzentriert sich im wesentlichen auf importierte Mercedes-Pkw.

23. Nach welchen Kriterien und in welcher Höhe werden Diesel-Pkw im Vergleich zu Pkw mit Otto-Motor in den in Frage 22 genannten Ländern seit 1984 besteuert?

Großbritannien:

Alle Pkw werden unabhängig von ihrer Größe, Antriebsart usw. einheitlich in Form einer jährlichen Vignettensteuer besteuert. Zur Zeit kostet die Vignette („road tax disc“) 125 Pfund (= ca. 312 DM).

Frankreich:

Die Kraftfahrzeugsteuer wird für Diesel- und Otto-Pkw einheitlich nach sog. „Steuer-PS“ (Puissance Administrative) und Alter (unterschiedliche Steuerstaffeln für Pkw bis 5, 5 bis 20 und 20 bis 25 Jahre) bemessen. Die Steuersätze werden von 95 Departments in jeweils unterschiedlicher Höhe festgesetzt (vgl. hierzu Anlage 3).

Die Steuer-PS werden auf der Grundlage des Hubraums und der Kraftübertragungsmerkmale berechnet. Diese Berechnungsart soll sicherstellen, daß kraftstoffsparende Fahrzeuge steuerlich begünstigt werden.

Die Berechnungsformel lautet:

$$P = m(0,458 C/K)1,48$$

P = Steuer-PS,

m = Koeffizient 1 für Benzin und 0,7 für Diesel,

C = Hubraum,

K = Parameter für die Kraftübertragung.

Italien:

Die Kraftfahrzeugsteuer wird nach sog. „Steuer-PS“ (cavalli fiscali) bemessen, die im wesentlichen vom Hubraum abhängig sind. Diesel-Pkw werden mit einer Zusatzsteuer belegt.

Belgien:

Die Kraftfahrzeugsteuer wird nach sog. „Steuer-PS“ (ermittelt aus Hubraum und Fahrzeuggewicht) entsprechend folgender Formel bemessen:

$$4 \times \text{Zylinderinhalt in Litern} + \frac{\text{Gewicht in Kilogramm}}{400}$$

Eine Unterscheidung zwischen Diesel- und Otto-Pkw wird nicht vorgenommen.

Tarif

Steuer-PS	Betrag	
	1. Juli 1983	1. Juli 1993
bis zu 4	1 392 BF (= 64 DM)	1 884 BF (= 91 DM)
5	1 740 BF (= 84 DM)	2 364 BF (= 115 DM)
6	2 508 BF (= 122 DM)	3 408 BF (= 165 DM)
7	3 276 BF (= 159 DM)	4 425 BF (= 215 DM)
8	4 056 BF (= 197 DM)	5 496 BF (= 267 DM)
9	4 824 BF (= 234 DM)	6 540 BF (= 318 DM)
10	5 592 BF (= 272 DM)	7 584 BF (= 369 DM)
11	7 260 BF (= 353 DM)	9 840 BF (= 479 DM)
12	8 916 BF (= 434 DM)	12 096 BF (= 589 DM)
13	10 584 BF (= 515 DM)	14 352 BF (= 698 DM)
14	12 240 BF (= 596 DM)	16 608 BF (= 808 DM)
15	13 908 BF (= 677 DM)	18 864 BF (= 918 DM)
16	18 216 BF (= 887 DM)	24 708 BF (= 1 203 DM)
17	22 524 BF (= 1 096 DM)	30 552 BF (= 1 487 DM)
18	26 832 BF (= 1 306 DM)	36 396 BF (= 1 772 DM)
19	31 140 BF (= 1 516 DM)	42 240 BF (= 2 057 DM)
20	35 448 BF (= 1 726 DM)	48 072 BF (= 2 341 DM)
jedes weitere		
Steuer-PS	1 932 BF (= 94 DM)	2 628 BF (= 127 DM)

Die Tarife werden jährlich der allgemeinen Teuerungsrate angepaßt.

Niederlande:

Die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer beruht grundsätzlich auf folgenden Elementen:

- Gewicht des Fahrzeugs (Grundbetrag),
- Art des Kraftstoffverbrauchs (Benzin, Diesel, Autogas),
- Provinz, in der das Fahrzeug zugelassen ist,
- Reichsstraßenzuschlag,
- Mobilitätszuschlag bzw.
- ab 1. Januar 1994: Infrastrukturzuschlag.

Dabei werden für Diesel und Autogas Zuschläge erhoben, weil diese Kraftstoffe einer geringeren Verbrauchsteuer unterliegen. Auf eine Darstellung der Berechnung an dieser Stelle wird wegen der Komplexität verzichtet. Wegen Einzelheiten vgl. Anlage 4.

Luxemburg:

Pkw werden unabhängig von der Antriebsart nach Hubraum besteuert. Bis zum 31. Dezember 1983 wurden Diesel-Pkw günstiger besteuert als Otto-Pkw.

Dänemark:

Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor.

Schweden:

Bis 1993 wurde auf Diesel-Pkw eine Kilometersteuer erhoben. In allen Pkw war ein verplombter Kilometerzähler eingebaut. Dieser Zähler wurde mit Hilfe einer Steckkarte abgelesen, die vierteljährlich der Steuerverwaltung zugesandt werden mußte.

Die Kilometersteuer wurde erhoben, um die Verwendung des früher erheblich billigeren Heizöls als Kraftstoff zu verhindern. Inzwischen haben sich die Preise für Heizöl und Dieselkraftstoff angeglichen, so daß die Kilometersteuer zum 1. Oktober 1993 abgeschafft wurde. Dafür wurde die Kraftfahrzeugsteuer für Diesel-Pkw wesentlich erhöht und beträgt zur Zeit das Fünffache der Kraftfahrzeugsteuer für Otto-Pkw.

Die Steuer auf Dieselkraftstoff (ca. 0,55 DM) ist nach wie vor niedriger als auf Benzin (bleifrei ca. 0,84 DM, verbleit ca. 0,95 DM).

Kraftfahrzeugsteuer

	1984	1994
Otto-Pkw	580 skr (= 125 DM)	715 skr (= 154 DM)
Diesel-Pkw	580 skr (= 125 DM)	3 575 skr (= 770 DM)
zuzüglich	1,34 skr (= 0,29 DM) je 10 gefahrene km	

USA:

Auf Bundesebene gibt es keine der deutschen Kraftfahrzeugsteuer vergleichbare Besteuerung von Pkw. Informationen über die Besteuerung in den einzelnen Bundesstaaten liegen nicht vor. Aufgrund der zu vernachlässigenden Anzahl von Diesel-Pkw sind dabei Unterschiede zwischen Otto- und Diesel-Pkw unwahrscheinlich.

Auf Bundesebene gibt es zwar Steuern, die beim Verkauf von Pkw erhoben werden, hierbei gibt es aber keine Unterschiede zwischen Otto- und Diesel-Pkw.

Japan:

Pkw werden ohne Unterscheidung zwischen Antrieb durch Otto- oder Dieselmotor wie folgt nach Hubraum besteuert:

Hubraum	Jahressteuer
bis 1 000 cm ³	29 500 Yen (= 483 DM)
bis 1 500 cm ³	34 500 Yen (= 565 DM)
bis 2 000 cm ³	39 500 Yen (= 647 DM)
bis 2 500 cm ³	45 000 Yen (= 738 DM)
bis 3 000 cm ³	51 000 Yen (= 836 DM)
bis 3 500 cm ³	58 000 Yen (= 951 DM)
bis 4 000 cm ³	66 000 Yen (= 1 082 DM)
bis 4 500 cm ³	76 000 Yen (= 1 246 DM)
bis 6 000 cm ³	88 000 Yen (= 1 443 DM)
mehr	
als 6 000 cm ³	111 000 Yen (= 1 820 DM)

Angaben über die Vorjahre liegen nicht vor.

24. Wie verlief die Entwicklung der Preise für Dieseltreibstoff und für Benzin (verbleit/bleifrei) in der Bundesrepublik Deutschland seit 1984?

Preisentwicklung bei Benzin (Normal/Super) und Dieselkraftstoff (jeweils Jahresdurchschnittspreise)¹⁾

Jahr	Normal verbleit DM/100 l	Normal bleifrei DM/100 l	Super verbleit DM/100 l	Super bleifrei DM/100 l	Diesel- kraftstoff DM/100 l
1984	132,5		139,0		131,5
1985	135,7		142,5		134,1
1986	101,6		107,7	102,4	98,5
1987	97,9		103,8	101,4	92,3
1988		92,6	101,8	97,7	89,5
1989		110,3	124,4	115,2	96,4
1990		113,9	128,2	119,4	102,4
1991		127,8	142,1	133,3	108,0
1992		135,1	152,8	139,9	107,5
1993		134,4	152,1	139,3	109,2
1994 ²⁾		148,7	166,4	153,7	115,4

1) Tankstellenpreise; Quellen: ARAL-Verkehrstaschenbuch 1993/94 und EID (für 1993/94).

2) Nur 1. Quartal.

25. Wie verlief die Entwicklung der Preise für Dieseltreibstoff und für Benzin (verbleit/bleifrei) in den in Frage 14 genannten Ländern seit 1984?

Auf Anlage 5 wird verwiesen.

Von Großbritannien liegt der Bundesregierung keine detaillierte Aufstellung vor. Auch dort unterliegen die Benzin- und Diesel-

preise den üblichen Marktschwankungen. Der Preisunterschied zwischen Dieselkraftstoff und bleifreiem Normalbenzin hat sich in den vergangenen zehn Jahren jedoch stets in engen Grenzen gehalten. Der größte Unterschied war 1989 festzustellen, als Diesel bis zu 10 Prozent billiger war als bleifreies Normalbenzin. Seitdem haben sich die Preise wieder stark angeglichen. 1993 betrug der Unterschied nur noch 1,5 Prozent. Im März 1994 war der Dieselpreis sogar geringfügig höher. Der Literpreis für Diesel und bleifreies Normalbenzin beträgt zur Zeit ca. 1,25 DM. Vor zehn Jahren kostete der Liter Diesel ca. 0,95 DM und der Liter Normalbenzin ca. 1,02 DM. Der Steueranteil bei Diesel- und Normalbenzin ist in etwa gleich.

Anlage 1 a (zu Frage 2)

Neuzulassungen von Pkw im Jahre

	Pkw gesamt	davon mit Dieselmotor	Prozent
1984	2 393 939	378 236	15,8
1985	2 379 261	582 928	24,5
1986	2 829 438	775 637	27,4
1987	2 915 654	567 511	19,5
1988	2 807 939	382 497	13,6
1989	2 807 939	294 157	10,4
1990	3 040 783	364 896	12,0
1991	3 428 601	364 896	13,0
1992	3 929 558	588 592	15,0
1993	3 194 204	473 885	14,8

Quelle: KBA.

Anlage 1 b (zu Frage 2)

Bestand an Personenkraftwagen mit Dieselmotor 1984 bis 1993

Jahr Stand 1. 7.	Dieselmotor Anzahl	Anteil an gesamt Pkw Prozent	gesamt Pkw
1984	2 033 678	5,1	25 217 787
1985	2 341 030	6,0	25 844 520
1986	2 967 142	7,9	26 917 423
1987	3 600 626	10,0	27 908 157
1988	3 850 716	11,0	28 878 220
1989	4 002 571	11,9	29 755 447
1990	4 122 435	12,6	30 684 611
1991	4 249 838	13,3	31 321 733
1992	4 430 166	14,1	31 984 449
1993	4 661 244	15,2	32 652 041

Quelle: KBA.

Anlage 2 (zu Frage 22)

Jahr	GB	F	I	B	NL	L	DK	S	USA	J
1984 Neuzulassungen	1 749	1 757	1 572	212		28	*)	234		
davon Diesel	45	240	361	50	*)	*)	*)	*)	*)	
Anteil in %	2,59	13,68	23,01	23,61						
Bestand		20 600			277	145		3 080		27 144
davon Diesel	*)	1 453	*)	*)	*)	*)		130	*)	1 028
Anteil in %	7,05							4,22		3,80
1985 Neuzulassungen	1 832	1 766	1 653	254		29		266		
davon Diesel	66	264	421	70	*)	*)		5	*)	
Anteil in %	3,61	14,99	25,50	27,70				2,20		
Bestand		20 800			328	151		3 151	171 654	27 844
davon Diesel	*)	1 660	*)	*)	*)	16		127	*)	1 248
Anteil in %	7,98					11,03		4,05		4,50
1986 Neuzulassungen	1 882	1 911	1 769	300		32		274		
davon Diesel	77	299	438	82	*)	*)		3	*)	
Anteil in %	4,12	15,66	24,78	27,36				1,29		
Bestand		21 090			380	156		3 253	176 191	28 653
davon Diesel	*)	1 885	*)	*)	*)	18		124	*)	1 478
Anteil in %	8,94					11,65		3,81		5,20
1987 Neuzulassungen	2 013	2 105	1 929	324		32		322		
davon Diesel	93	384	488	87	*)	*)		4	*)	
Anteil in %	4,63	18,25	25,30	26,89				1,29		
Bestand		21 500			439	162		3 366	179 044	29 478
davon Diesel	*)	2 125	*)	*)	*)	19		120	*)	1 726
Anteil in %	9,88					11,97		3,56		5,90
1988 Neuzulassungen	2 215	2 217	2 051	348		33		349		
davon Diesel	101	522	430	105	*)	*)		3	*)	
Anteil in %	4,56	23,56	21,00	30,32				0,95		
Bestand		21 970			495	168		3 482	184 397	30 776
davon Diesel	*)	2 390	*)	*)	*)	21		114	*)	2 618
Anteil in %	10,88					12,77		3,27		6,60
1989 Neuzulassungen	2 300	2 274	2 262	352		34		314		
davon Diesel	123	678	349	118	*)	*)		2	*)	
Anteil in %	5,36	29,82	15,45	33,75				0,71		
Bestand		22 520			547	177		3 578	187 261	32 621
davon Diesel	*)	2 800	*)	*)	*)	*)		109	*)	2 411
Anteil in %	12,43							3,04		7,40
1990 Neuzulassungen	2 008	2 309	2 540	376		38		235		
davon Diesel	128	762	232	118	*)	*)		1	*)	
Anteil in %	6,38	33,00	9,13	31,57				0,69		
Bestand		23 010			580	183		3 600	188 655	34 924
davon Diesel	*)	3 265	*)	*)	*)	27		104	*)	2 886
Anteil in %	14,19					15,02		2,90		8,30
1991 Neuzulassungen	1 529	2 031	2 220	358		47		191		
davon Diesel	139	780	*)	105	*)	*)		1	*)	
Anteil in %	8,78	38,43		29,30				0,88		
Bestand		23 550			590	191		3 619	188 372	37 076
davon Diesel	*)	3 775	*)	*)	*)	31		99	*)	3 370
Anteil in %	16,03					16,14		2,73		9,10
1992 Neuzulassungen	1 593	2 105	2 339	358		48		157		
davon Diesel	200	820	*)	102	*)	*)		1	*)	
Anteil in %	12,60	38,97		28,58				0,88		
Bestand		23 810			592	200		3 586		38 963
davon Diesel	*)	4 275	*)	*)	*)	33		93	*)	3 850
Anteil in %	17,95					16,77		2,60		9,90
1993 Neuzulassungen	1 778	1 721		214		33		127		
davon Diesel	340	783		70	*)	*)		3	*)	
Anteil in %	19,14	45,51		32,65				3,11		
Bestand		24 020		3 844	589	208		3 566		40 716
davon Diesel	*)	4 876		1 055	*)	*)		93	*)	4 234
Anteil in %	20,30			27,44				2,62		10,40

Zahlenangaben in Tausend.

Prozentangaben bezogen auf die nicht gerundeten Zahlen.

*) Angaben nicht verfügbar.

Tarifs de Vente
(en francs)

AGE		Voitures particulières (VP) – Camions et Camionnettes non soumis à la taxe à l'essieu (VU)																				de 20 à 25 ans
		moins de 5 ans										Véhicules de 5 à 20 ans										
Genre et Catégories	Départements	VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 & 18 cv	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus	VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 & 18 cv	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus	VP/VU toutes puis- sances
		A 1	A 2	A 3	A 4	A 5	A 6	A 7	A 8	A 9	A 10	H 1	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H 10	S
01 Ain	250	476	1 126	1 326	2 352	2 878	3 528	5 282	7 936	11 912	125	238	563	663	1 176	1 439	1 764	2 641	3 968	5 958	99	
02 Aisne	254	492	1 142	1 344	2 382	2 914	3 572	5 346	8 032	12 062	127	241	571	672	1 191	1 457	1 788	2 673	4 016	6 031	100	
03 Allier	254	482	1 196	1 410	2 500	3 060	3 752	5 614	8 434	12 664	127	241	596	705	1 250	1 530	1 878	2 807	4 217	6 332	106	
04 Alpes de Haute-Provence	252	478	1 130	1 332	2 362	2 690	3 544	5 302	7 986	11 962	126	239	565	668	1 181	1 445	1 772	2 651	3 963	5 981	100	
05 Alpes (Hautes-)	272	510	1 224	1 442	2 556	3 128	3 834	5 738	8 620	12 942	136	259	612	721	1 278	1 664	1 917	2 869	4 310	6 471	100	
06 Alpes (Maritimes)	250	474	1 122	1 320	2 342	2 868	3 514	5 260	7 002	11 866	125	237	561	680	1 171	1 434	1 757	2 630	3 951	5 933	96	
07 Ardèche	246	486	1 158	1 364	2 420	2 960	3 630	5 430	8 160	12 252	123	233	579	682	1 210	1 480	1 815	2 715	4 080	6 126	97	
08 Ardennes	254	482	1 142	1 344	2 382	2 914	3 572	5 348	8 032	12 062	127	241	571	672	1 191	1 457	1 786	2 673	4 016	6 031	100	
09 Ariège	260	508	1 204	1 418	2 514	3 074	3 770	5 640	8 474	12 726	130	254	602	709	1 257	1 537	1 885	2 820	4 237	6 383	106	
10 Aube	268	508	1 208	1 420	2 518	3 080	3 776	5 850	8 490	12 748	134	254	603	710	1 259	1 540	1 888	2 825	4 245	6 374	107	
11 Aude	268	534	1 264	1 490	2 642	3 234	3 966	5 932	8 914	13 384	134	267	632	745	1 321	1 617	1 983	2 966	4 457	6 692	112	
12 Aveyron	246	466	1 104	1 300	2 306	2 820	3 458	5 172	7 770	11 668	123	233	552	650	1 153	1 410	1 728	2 586	3 885	5 834	97	
13 Bouches-du-Rhône	246	468	1 106	1 370	2 428	2 972	3 644	5 454	8 194	12 304	123	234	554	685	1 214	1 488	1 822	2 727	4 097	6 152	98	
14 Calvados	206	392	928	1 092	1 936	2 370	2 904	4 346	6 630	9 906	103	196	464	546	968	1 185	1 452	2 173	3 265	4 903	82	
15 Cantal	268	524	1 240	1 460	2 592	3 170	3 890	5 820	8 744	13 129	134	262	620	730	1 296	1 585	1 945	2 910	4 372	6 564	107	
16 Charente	248	492	1 168	1 376	2 440	2 984	3 680	5 478	8 228	12 358	124	246	534	689	1 220	1 492	1 830	2 739	4 114	6 178	98	
17 Charente-Maritime	246	488	1 158	1 384	2 420	2 820	3 630	5 172	7 770	11 668	123	244	579	682	1 210	1 410	1 815	2 586	3 885	5 834	101	
18 Cher	250	496	1 178	1 386	2 460	3 010	3 690	5 522	8 296	12 450	125	248	589	693	1 230	1 505	1 845	2 761	4 148	8 229	104	
19 Corrèze	260	492	1 168	1 376	2 440	2 984	3 600	5 478	8 228	12 356	130	246	584	688	1 220	1 492	1 830	2 739	4 114	8 178	104	
2a/2b Corse	140	266	630	742	1 316	1 610	1 978	2 956	4 442	6 688	70	133	315	371	658	805	988	1 478	2 221	3 334	55	
21 Côte-d'Or	260	502	1 190	1 418	2 538	3 104	3 806	5 698	8 558	12 850	130	251	595	709	1 269	1 552	1 900	2 848	4 279	6 425	103	

Voitures particulières (VP) – Camions et Camionnettes non soumis à la taxe à l'essieu (VU)

AGE	Véhicules																		de 20 à 25 ans		
	moins de 5 ans									de 5 à 20 ans											
Genre et Catégories	VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 & 18 cv	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus	VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 & 18 cv	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus	VP/VU toutes plus- sances
	A 1	A 2	A 3	A 4	A 5	A 6	A 7	A 8	A 9	A 10	H 1	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H 10	S
22 Côtes-d'Armor	266	504	1 196	1 410	2 498	3 058	3 748	5 606	8 424	12 648	133	252	598	705	1 249	1 529	1 874	2 804	4 212	6 324	107
23 Creuse	272	518	1 224	1 442	2 556	3 128	3 834	5 736	8 620	12 942	136	259	612	721	1 278	1 664	1 917	2 889	4 310	6 471	113
24 Dordogne	254	504	1 196	1 410	2 600	2 914	3 572	5 346	8 032	12 062	127	252	598	705	1 250	1 457	1 766	2 673	4 016	6 031	105
25 Doubs	266	504	1 196	1 410	2 498	3 058	3 748	5 608	8 424	12 848	133	252	599	705	1 249	1 529	1 874	2 804	4 212	6 324	111
26 Drôme	282	496	1 190	1 414	2 512	3 010	3 768	5 520	8 294	12 452	131	248	596	707	1 258	1 505	1 884	2 760	4 147	6 225	109
27 Eure	254	480	1 136	1 336	2 370	2 898	3 554	5 318	7 900	11 996	127	240	568	668	1 185	1 449	1 777	2 659	3 995	5 999	100
28 Eure-et-Loir	278	530	1 252	1 474	2 614	3 200	3 922	5 868	8 816	13 238	139	265	628	737	1 307	1 603	1 961	2 934	4 408	6 619	111
29 Finistère	252	478	1 130	1 332	2 362	2 800	3 546	5 304	7 978	11 964	126	239	565	660	1 181	1 445	1 773	2 652	3 989	5 982	100
30 Gard	266	530	1 256	1 480	2 622	3 210	3 934	5 889	8 846	13 280	133	265	628	740	1 311	1 605	1 967	2 944	4 423	6 640	106
31 Garonne (Haute-)	214	412	974	1 146	2 034	2 488	3 050	4 564	8 880	10 300	107	206	487	573	1 017	1 244	1 525	2 282	3 430	5 150	88
32 Gers	250	474	1 122	1 388	2 400	2 868	3 690	5 522	8 296	12 458	125	237	561	693	1 230	1 434	1 845	2 761	4 148	6 220	98
33 Gironde	254	482	1 142	1 410	2 500	3 060	3 752	5 614	8 434	12 664	127	241	571	705	1 250	1 530	1 876	2 807	4 217	6 332	103
34 Hérault	262	496	1 178	1 388	2 582	3 160	3 872	5 796	8 708	13 074	131	248	589	693	1 291	1 580	1 936	2 898	4 354	6 537	104
35 Ille-et-Vilaine	259	490	1 160	1 366	2 420	2 962	3 632	5 434	8 164	12 258	129	245	580	683	1 210	1 481	1 816	2 717	4 082	6 129	103
36 Indre	284	500	1 186	1 396	2 478	3 032	3 718	5 564	8 380	12 562	132	250	593	698	1 239	1 516	1 859	2 782	4 180	6 276	105
37 Indre-et-Loire	278	530	1 252	1 474	2 614	3 200	3 922	5 868	8 818	13 238	139	285	626	737	1 307	1 600	1 961	2 934	4 408	6 619	111
38 Isère	250	496	1 178	1 388	2 460	3 010	3 690	5 522	8 296	12 458	125	248	589	693	1 230	1 505	1 845	2 761	4 148	6 229	104
39 Jura	228	434	982	1 258	2 148	2 630	3 224	4 824	7 250	10 886	114	217	491	629	1 074	1 315	1 612	2 412	3 625	5 443	90
40 Landes	248	488	1 162	1 382	2 450	2 938	3 676	5 500	8 262	12 408	124	244	581	601	1 225	1 499	1 838	2 750	4 131	6 201	98
41 Loir-et-Cher	250	474	1 122	1 320	2 342	2 868	3 514	5 260	7 902	11 866	125	237	561	660	1 171	1 434	1 757	2 630	3 951	5 933	98
42 Loire	262	496	1 178	1 386	2 460	3 010	3 690	5 520	8 294	12 452	131	248	583	693	1 230	1 505	1 845	2 760	4 147	6 226	105
43 Loire (Haute-)	264	500	1 186	1 396	2 478	3 032	3 718	5 564	8 360	12 552	132	250	593	698	1 239	1 516	1 859	2 782	4 100	6 276	110
44 Loire-Atlantique	258	486	1 150	1 354	2 402	2 938	3 600	5 368	8 098	12 158	128	243	575	677	1 201	1 469	1 800	2 694	4 049	6 079	101
45 Loiret	250	474	1 122	1 320	2 342	2 868	3 514	5 260	7 902	11 866	125	237	561	680	1 171	1 434	1 757	2 633	3 961	5 933	99
46 Lot	244	492	1 138	1 336	2 372	2 796	3 562	5 130	7 708	11 572	122	241	569	868	1 186	1 398	1 781	2 585	3 853	5 786	99
47 Lot-et-Garonne	250	474	1 122	1 320	2 342	2 868	3 514	5 280	7 902	11 866	125	237	561	660	1 171	1 434	1 757	2 630	3 951	5 933	98
48 Lozère	248	470	1 112	1 310	2 324	2 842	3 486	5 216	7 836	11 766	124	235	558	855	1 162	1 421	1 743	2 608	3 918	5 883	98
49 Maine et Loire	272	518	1 224	1 442	2 556	3 128	3 834	5 738	8 620	12 942	136	259	612	721	1 278	1 564	1 917	2 800	4 310	6 471	109
50 Manche	244	462	1 094	1 288	2 284	2 796	3 428	5 130	7 706	11 572	122	231	547	644	1 142	1 398	1 714	2 585	3 853	5 786	96
51 Marne	140	266	630	778	1 382	1 692	2 074	3 104	4 662	7 082	70	133	915	369	691	848	1 087	1 552	2 331	3 501	55

AGE		Voitures particulières (VP) – Camions et Camionnettes non soumis à la taxe à l'essieu (VU)																				de 20 à 25 ans
Genre et Catégories	Départements	moins de 5 ans										Véhicules de 5 à 20 ans										de 20 à 25 ans
		VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv VU 12 à 16 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 & 18 cv VU 17 & plus	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus	VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv VU 12 à 16 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 & 18 cv VU 17 & plus	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus	VP/VU toutes plus- sances
52 Marne (Haute-)	258	490	1 160	1 386	2 420	2 962	3 632	5 434	8 164	12 258	129	245	580	683	1 210	1 481	1 818	2 717	4 062	6 129	103	
53 Mayenne	264	496	1 184	1 402	2 496	3 028	3 730	5 560	8 356	12 544	132	248	592	701	1 248	1 513	1 865	2 780	4 178	6 272	105	
54 Meurthe-et-Moselle	246	466	1 102	1 300	2 306	2 820	3 456	5 172	7 770	11 668	123	233	551	650	1 153	1 410	1 729	2 586	3 885	5 834	98	
55 Meuse	258	490	1 160	1 366	2 420	2 962	3 632	5 434	8 164	12 258	129	245	590	683	1 210	1 481	1 816	2 717	4 082	6 129	103	
56 Morbihan	228	434	1 030	1 212	2 148	2 630	3 224	4 824	7 250	10 896	114	217	515	606	1 074	1 315	1 612	2 412	3 625	5 443	90	
57 Moselle	236	452	1 072	1 260	2 240	2 738	3 374	5 050	7 584	11 390	116	226	536	630	1 120	1 369	1 687	2 525	3 792	5 695	94	
58 Nièvre	266	504	1 194	1 410	2 490	3 054	3 748	5 888	8 846	13 280	133	252	597	705	1 249	1 527	1 874	2 944	4 423	6 640	106	
59 Nord	242	458	1 140	1 342	2 380	2 910	3 588	5 340	8 022	12 046	121	329	570	671	1 190	1 455	1 784	2 870	4 011	6 023	96	
60 Oise	244	462	1 094	1 288	2 284	2 796	3 420	5 130	7 706	11 572	122	231	547	644	1 142	1 393	1 714	2 565	3 853	5 786	96	
61 Orne	264	500	1 196	1 396	2 478	3 032	3 718	5 564	8 360	12 552	132	250	593	698	1 239	1 516	1 859	2 782	4 180	6 276	105	
62 Pas-de-Calais	224	426	1 012	1 250	2 216	2 710	3 324	4 974	7 474	11 222	112	213	506	625	1 108	1 355	1 662	2 487	3 737	5 611	89	
63 Puy-de-Dôme	262	518	1 224	1 482	2 592	3 172	3 890	5 820	8 742	13 106	131	259	612	731	1 296	1 586	1 945	2 910	4 371	6 553	110	
64 Pyrénées-Atlantiques	266	524	1 242	1 466	2 618	3 074	3 928	5 678	8 568	12 890	133	282	621	733	1 309	1 537	1 964	2 839	4 283	6 445	107	
65 Pyrénées (Hautes-)	274	520	1 256	1 482	2 626	3 214	4 054	6 069	9 120	13 692	137	260	628	741	1 313	1 607	2 027	3 034	4 580	6 846	109	
66 Pyrénées-Orientales	268	516	1 244	1 480	2 622	3 210	3 934	5 888	8 646	13 280	133	258	622	740	1 311	1 605	1 967	2 944	4 423	6 640	107	
67 Rhin (Bas-)	254	480	1 140	1 342	2 380	2 910	3 563	5 340	8 022	12 046	127	240	570	671	1 190	1 455	1 784	2 670	4 014	6 023	100	
68 Rhin (Haut-)	258	490	1 160	1 366	2 420	2 962	3 632	5 434	8 164	12 258	129	245	580	683	1 210	1 481	1 816	2 717	4 082	8 129	103	
69 Rhône	242	456	1 086	1 280	2 270	2 778	3 430	5 126	7 748	11 816	121	228	543	640	1 135	1 389	1 715	2 563	3 874	5 808	95	
70 Saône (Haute-)	254	482	1 142	1 344	2 382	2 914	3 572	5 346	8 032	12 062	127	241	571	672	1 191	1 457	1 786	2 673	4 016	6 031	100	
71 Saône et Loire	258	512	1 210	1 432	2 540	3 108	3 812	5 704	8 570	12 868	129	256	608	716	1 270	1 554	1 908	2 852	4 285	6 434	107	
72 Sarthe	264	500	1 188	1 396	2 478	3 032	3 719	6 564	8 360	12 552	132	250	593	698	1 239	1 516	1 859	2 782	4 180	6 276	106	
73 Savoie	262	506	1 226	1 456	2 582	3 046	3 872	5 616	8 432	12 632	131	253	613	728	1 291	1 523	1 936	2 808	4 216	6 331	107	
74 Savoie (Haute-)	252	480	1 136	1 335	2 374	2 902	3 658	5 326	7 998	12 012	126	240	588	668	1 187	1 451	1 779	2 663	3 999	6 006	100	
75 Paris (Ville de)	204	388	918	1 082	1 918	2 346	2 876	4 304	6 464	9 706	102	194	450	541	959	1 173	1 438	2 152	3 232	4 853	81	
76 Seine-Maritime	216	412	974	1 166	2 050	2 483	3 068	4 562	6 854	10 290	108	206	487	583	1 025	1 244	1 533	2 281	3 427	5 145	89	
77 Seine-et-Marne	246	466	1 104	1 300	2 306	2 820	3 456	5 172	7 770	11 868	123	233	552	650	1 153	1 410	1 728	2 583	3 885	5 834	97	
78 Yvelines	248	470	1 112	1 310	2 324	2 842	3 486	5 216	7 838	11 786	124	235	556	655	1 162	1 421	1 743	2 608	3 918	5 883	98	
79 Sévres (Deux-)	256	436	1 150	1 376	2 470	2 938	3 780	5 658	8 502	12 768	128	243	575	688	1 235	1 489	1 860	2 829	4 251	6 304	107	
80 Somme	236	464	1 038	1 294	2 292	2 726	3 440	5 148	7 736	11 614	116	232	549	647	1 146	1 363	1 720	2 574	3 868	5 807	96	
81 Tarn	252	470	1 164	1 398	2 480	3 034	3 720	5 568	8 366	12 562	126	239	592	699	1 240	1 517	1 860	2 784	4 183	6 281	105	

AGE		Véhicules																		de 20 à 25 ans	
Genre et Catégories	Départements	moins de 5 ans								de 5 à 20 ans										VP/VU toutes puissances	
		VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 VU 12 à 16 cv	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus	VP/VU 1 à 4 cv	VP/VU 5 à 7 cv	VP/VU 8 & 9 cv	VP/VU 10 & 11 cv	VP 12 à 14 cv	VP 15 & 16 cv	VP 17 VU 12 à 16 cv	VP 19 & 20 cv	VP 21 & 22 cv	VP 23 cv & plus
A 1	A 2	A 3	A 4	A 5	A 6	A 7	A 8	A 9	A 10	H 1	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H 10	S	
82 Tarn-et-Garonne	258	490	1 130	1 368	2 420	2 962	3 632	5 434	8 164	12 258	129	245	580	683	1 210	1 481	1 818	2 717	4 082	6 129	103
83 Var	150	286	678	796	1 414	1 730	2 120	3 172	4 766	7 158	75	143	339	399	707	865	1 080	1 586	2 383	3 579	59
84 Vaucluse	266	510	1 222	1 472	2 622	2 904	3 932	5 888	8 846	13 278	133	255	611	736	1 311	1 452	1 986	2 944	4 423	6 638	105
85 Vendée	258	490	1 160	1 368	2 420	2 962	3 632	5 434	8 164	12 258	129	245	560	683	1 210	1 481	1 816	2 717	4 082	6 129	103
86 Vienne	246	469	1 120	1 320	2 390	2 878	3 578	5 289	7 948	11 908	123	234	560	660	1 190	1 438	1 789	2 644	3 974	5 958	98
87 Vienne (Haute-)	254	484	1 194	1 410	2 500	3 060	3 752	5 812	8 434	12 682	127	242	597	705	1 250	1 530	1 876	2 806	4 217	6 331	103
88 Vosges	258	492	1 164	1 382	2 458	2 960	3 686	5 454	8 202	12 318	129	246	582	891	1 229	1 480	1 843	2 727	4 101	6 159	103
89 Yonne	260	518	1 226	1 444	2 582	3 134	3 842	5 752	8 640	12 972	130	259	613	722	1 281	1 567	1 921	2 878	4 320	6 486	108
90 Belfort (Territoire de)	230	440	1 050	1 240	2 200	2 700	3 300	4 900	7 400	11 100	115	220	525	620	1 100	1 350	1 650	2 450	3 700	5 550	90
91 Essonne	210	418	902	1 170	2 074	2 538	3 110	4 656	6 994	10 602	105	209	406	485	1 037	1 289	1 565	2 328	3 497	5 261	87
92 Hauts-de-Seine	196	372	882	1 039	1 840	2 252	2 780	4 130	6 204	9 316	98	186	441	519	920	1 126	1 380	2 095	3 102	4 858	78
93 Seine-Saint-Denis	216	408	984	1 180	2 128	2 488	3 202	4 792	7 198	10 808	108	204	492	590	1 064	1 244	1 601	2 396	3 699	5 404	86
94 Val-de-Marne	216	408	988	1 184	2 128	2 362	3 200	4 664	6 858	10 296	108	204	494	592	1 064	1 181	1 800	2 282	3 429	5 148	86
95 Val d'Oise	236	452	1 014	1 318	2 118	2 725	3 508	5 248	7 884	11 840	118	226	507	659	1 058	1 363	1 754	2 824	3 942	5 920	98
D.D.M.																					
971 Guadeloupe	206	412	974	1 148	2 034	2 488	3 060	4 584	6 858	10 296	103	206	487	574	1 017	1 244	1 525	2 282	3 429	5 148	86
972 Martinique	234	460	1 082	1 292	2 278	2 834	3 302	5 202	7 816	11 736	117	230	541	646	1 139	1 417	1 651	2 601	3 908	5 868	98
973 Guyane	248	492	1 166	1 374	2 440	2 984	3 658	5 476	6 228	12 356	124	246	583	687	1 220	1 492	1 829	2 738	4 114	6 178	104
974 Réunion	298	568	1 346	1 584	2 808	3 436	4 212	6 304	9 470	14 218	149	284	673	672	1 404	1 718	2 106	3 152	4 735	7 109	119

Anlage 4 (zu Frage 23)

1) Grundbetrag (in hfl.):

Gewicht (kg)	1984 bis 1992	1993
bis 200 kg	55	55/ 85/ 93
201 bis 500	66	66/102/112
600	81	81/125/137
700	97	97/149/164
800	131	131/202/222
900	168	168/259/285
1000	229	229/353/388
über 1 000	229	229/353/388
nebst per 100 kg		
Eigengewicht oberhalb 1 000 kg	61	61/ 94/103

2) Dieselzuschlag

(gebildet aus einem Erhöhungsgrundbetrag zuzüglich einem Betrag je 100 kg für ein Eigengewicht über 500/1 000 kg [bis 7/1991 einem weiteren prozentualen Erhöhungsbetrag]):

	1984–7/1991	7–12/1991	1992–1/1993	1993–1/1994
Grundbetrag	205	373/442	442	330
Zuschlag pro 100 kg bei Eigengewicht oberhalb 500 kg	40	73/87	87	65
Zuschlag pro 100 kg bei Eigengewicht bis 1 000 kg		41/49	49	37
Zuschlag pro 100 kg bei Eigengewicht über 1 000 kg		46/55	55	41
Zuschlag auf den Grundbetrag	127 %	ersetzt durch Gewichtszuschlag	ersetzt durch Gewichtszuschlag	ersetzt durch Gewichtszuschlag

3) Reichsstraßenfonds-Zuschlag:

Gewicht (kg)	1984–1992	1992–1993	seit 01. 04. 1993
bis 200		137,21	141,60
200–500		155,31	160,28
über 500		155,31	160,28
über 500 per 100		25,92	26,75
Eigengewicht		max. 856,58	max. 883,99
Bestim- mungen bis 1992 (kg):			
700	145		
800	127		
900	115		
1 000	95		
1 100	84		
1 200	76		
1 300	70		
1 400	66		
1 500	64		
1 600	61		
1 700	59		
1 800	57		
1 900	56		
2 000	54		
2 100	53		
über 2 200	53		
vermindert um 1 pro 100 kg bei einem Eigengewicht oberhalb von 2100, min- destens um 47			

4) Provinzzuschlag (variiert unter den zwölf niederländischen Provinzen; angegeben wird der jeweilige Höchstwert in Prozent im Verhältnis zum Grundbetrag):

1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
26,0	27,1	27,9	28,7	29,6	30,7	31,7	32,7	34,2	36,1	38,1

5) Mobilitätszuschlag (bis 31. 12. 1993): 25 hfl./Jahr.

6) Infrastrukturfonds-Zuschlag (ab 01. 01. 1994):

bis 200 kg	200 bis 500 kg	über 500 kg	pro 100 über 500 kg
166,60	185,28	185,28 +	26,75 jedoch max. 908,99

Anlage 5 (zu Frage 25)

Jahr	GB	F	I	B	NL	L	DK	S	USA	J	
1984	vgl. Antwort	•)	1,31		•)	•)	•)	•)	0,50	•)	
		•)	•)			1,26		•)	0,54	2,37	
		1,64	1,36	•)		1,34		0,89	•)	•)	
		•)	•)			•)		0,91	0,61	•)	
		Diesel	1,22	0,70		1,10		0,61	0,36	1,70	
1985		•)	1,40	1,47		•)		•)	0,50	•)	
		•)	•)	•)		1,36		•)	0,53	2,31	
		1,56	1,54	1,53		1,41		0,98	•)	•)	
		•)	•)	•)		•)		1,00	0,60	•)	
		Diesel	1,22	0,77	1,18	1,13		0,65	0,35	1,64	
1986		•)	1,29	1,10		•)		•)	0,38	•)	
		•)	•)	•)		1,18		•)	0,41	2,01	
		1,33	1,34	1,15		1,25		0,86	•)	•)	
		•)	•)	•)		•)		0,89	0,48	•)	
		Diesel	0,89	0,62	0,77	1,00		0,49	0,21	1,37	
1987		•)	1,36	1,14		•)		•)	0,37	•)	
		•)	•)	•)		0,98		•)	0,42	1,98	
		1,39	1,41	1,17		1,01		0,86	•)	•)	
		•)	•)	•)		•)		0,90	0,49	•)	
		Diesel	0,94	0,72	0,79	0,68		0,55	0,24	1,19	
1988		•)	1,37	1,15		•)		•)	0,44	•)	
		•)	•)	•)		1,02		•)	0,45	1,90	
		1,43	1,42	1,20		1,04		0,92	•)	•)	
		•)	•)	•)		•)		0,96	0,50	•)	
		Diesel	0,94	0,77	0,76	0,65		0,57	0,22	1,11	
1989		•)	1,44	1,26		•)		•)	0,51	•)	
		•)	•)	•)		1,02		•)	0,52	1,90	
		1,47	1,49	1,32		1,16		0,98	•)	•)	
		•)	•)	•)		1,05		1,03	0,60	•)	
		Diesel	1,03	0,95	1,01	0,76		0,69	0,26	1,09	
1990		•)	1,53	1,40		•)		•)	0,51	•)	
		•)	•)	•)		1,10		•)	0,52	2,00	
		1,52	1,58	1,48		1,27		1,35	•)	•)	
		1,50	1,53	•)		1,16		1,41	0,60	•)	
		Diesel	1,09	1,17	1,23	0,88		1,03	0,32	1,18	
1991		•)	1,55	•)		•)		•)	•)	•)	
		•)	•)	•)		0,99		•)	0,51	2,01	
		1,53	1,58	1,51		1,12		1,38	•)	•)	
		1,47	1,52	1,39		1,01		1,46	0,59	•)	
		Diesel	1,02	1,17	1,13	0,79		1,11	0,29	1,23	
1992		•)	•)	•)		•)		•)	•)	•)	
		•)	•)	•)		1,02		•)	0,50	1,96	
		1,52	1,62	1,59		1,20		1,34	•)	•)	
		1,43	1,58	1,41		1,04		1,43	0,59	•)	
		Diesel	1,01	1,22	1,18	0,85		1,06	0,27	1,19	
1993		•)	•)	•)		•)		•)	•)	•)	
		•)	•)	•)		1,16		•)	0,50	1,93	
		1,61	1,73	1,62		1,33		1,45	•)	•)	
		1,50	1,58	1,45		1,15		1,54	0,59	•)	
		Diesel	1,13	1,30	1,20	0,98		1,12	0,27	1,18	
1994		•)	•)	•)		•)		•)	•)	•)	
		•)	•)	1,50		1,11		•)	•)	•)	
		1,64	1,76	1,66		1,28		1,71	•)	•)	
		1,53	•)	•)		1,13		1,69			
		Diesel	1,14	1,30	1,06	0,98		1,50			
Umrechnungskurse (Stand: April 94)		100 FF =	1 000 Lit =	100 bfrs =		100 lfrs =		100 skr =	1 US \$ =	100 Yen =	
		29,25 DM	1,05 DM	4,87 DM		4,88 DM		21,55 DM	1,70 DM	1,64 DM	

*) Keine Angaben verfügbar (z. T. Kraftstoff noch nicht oder nicht mehr im Handel).

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333