

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer**

Durch die Bundesregierung wird schon seit der 12. Legislaturperiode ein Gesetzentwurf für eine „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer“ angekündigt. Dieser sollte nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr, Matthias Wissmann, Anreize zur Senkung des Kraftstoffverbrauches und zur Reduktion der mit der Verbrennung verbundenen Schadstoff-Emissionen bewirken. Abgesehen von dieser Ankündigung gibt es seitens der Bundesregierung keine Hinweise auf die zu erwartende Wirksamkeit einer solchen „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer“ sowie konkrete Realisierungsdaten.

Wir fragen in diesem Zusammenhang die Bundesregierung:

1. Auf welchem Stand der Vorbereitung befindet sich der Entwurf eines Gesetzes für eine „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer“ bei der Bundesregierung?
2. Welche Grundauffassungen werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt in diesem Gesetzentwurf dargestellt?
3. Zu welchem Zeitpunkt ist nach dem gegenwärtigen Stand der Planung das Inkrafttreten der „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer“ vorgesehen?

Wann wird die Bundesregierung den Gesetzentwurf im Parlament einbringen?

4. Um welche absoluten beziehungsweise relativen Veränderungen sollen mit der „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer“ gegenüber der derzeitigen Kraftfahrzeugsteuer-Mindestbelastung
  - a) Fahrzeuge mit überdurchschnittlicher Schadstoff-Emission zusätzlich belastet beziehungsweise
  - b) Fahrzeuge mit unterdurchschnittlicher Schadstoff-Emission entlastet werden?

5. Wird nach Auffassung der Bundesregierung mit einer teilweisen oder vollständigen Umlegung der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer ein ähnlicher Effekt wie mit einer „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer“ erreicht?

Wenn dies nicht der Fall ist, warum nicht?

6. Wie bewertet die Bundesregierung die ökonomische und ökologische Wirksamkeit einer
- 50 %igen beziehungsweise
  - 100 %igen

Umlegung der bestehenden Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer allgemein?

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die quantitativen Auswirkungen auf den bundesweiten Kraftstoffverbrauch und die entsprechenden Emissionen in Folge einer
- 50 %igen beziehungsweise
  - 100 %igen

Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer ein?

8. Welche quantitativen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch eine verstärkte „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer“ auf den mittel- und langfristigen Kraftstoffverbrauch sowie Schadstoff-Emissionen in der Bundesrepublik Deutschland?

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung im Falle einer vollständigen oder teilweisen Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer, die dann ausfallenden Kraftfahrzeugsteuer-Einnahmen der Bundesländer zu kompensieren?

10. Bewertet die Bundesregierung die Abschaffung einer Kraftfahrzeugsteuer als einen Beitrag zur Vereinfachung des Steuersystems der Bundesrepublik Deutschland?

Wenn nein, warum nicht?

11. Wie viele Personalstellen in der Finanzverwaltung könnten mittel- und langfristig durch die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer eingespart werden?

Welchen jährlichen Umfang im Bundeshaushalt würden diese Stelleneinsparungen einnehmen?

12. Wie beabsichtigt die Bundesregierung andererseits, die stärker emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer mit ihrem Ziel der Steuervereinfachung und einer „Verschlankung der Verwaltung“ in Übereinstimmung zu bringen?

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, die derzeitige Kraftfahrzeugsteuer kurz- oder mittelfristig zu erhöhen?

Wenn ja, welche absoluten oder relativen Größen in welchen Zeiträumen sind dabei vorgesehen oder angedacht?

14. Wenn die Bundesregierung eine Mineralölsteuer-Erhöhung ablehnt, wo sieht sie dann hinreichende Anreize im Sinne einer ökonomisch wirksamen Steuer Mehrbelastung bei überdurchschnittlich stark emittierenden Fahrzeugen oder einer ökonomisch wirksamen Steuerentlastung bei unterdurchschnittlich stark emittierenden Kraftfahrzeugen?
15. Wie schätzt die Bundesregierung die zu erwartende Entwicklung des Anteils der sogenannten „Euro-II-Fahrzeuge“ am gesamten Fahrzeugstand für die Jahre 1995, 1996, 1997 und 1998 bei unveränderter Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer ein?
16. Wie quantifiziert die Bundesregierung den Mitnahmeeffekt im Falle einer emissionsorientierten Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer, da bereits ab dem 1. Januar 1997 die in der sogenannten Euro-II-Norm vorgeschriebenen Emissionswerte für Neuwagen obligatorisch werden?
17. Wie will die Bundesregierung mögliche Mitnahmeeffekte verhindern?
18. Müßte die „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer“ als Anreiz zur Verminderung des Kraftstoffverbrauches zum 1. Januar 1997 im Sinne von Frage 14 wieder auslaufen?
19. Will die Bundesregierung Anreize zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen geben, die die in der Euro-II-Norm festgelegten Emissionswerte übertreffen?  
Wie werden nach dem gegenwärtigen Stand der Planung diese Anreize aussehen?
20. Will die Bundesregierung weitere besondere Anreize für Fahrzeuge im Bestand schaffen?
21. Erwartet die Bundesregierung bei der Einführung einer „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer“ einen Konjunkturunbruch in der nationalen Automobilindustrie?
22. Wie will sie diesen Konjunkturunbruch verhindern, der zu erwarten ist, weil Käufe von niedrigemittierenden Neuwagen lediglich zeitlich vorgezogen, aber nur im geringen Umfang darüber hinaus Neuwagen erworben werden?

Bonn, den 4. Mai 1995

**Gila Altmann (Aurich)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**

