

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Renate Blank, Wilhelm Josef Sebastian, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Hansjürgen Doss, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshoven, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Gert Willner und der Fraktion der CDU/CSU

Auswirkungen der ökologischen Steuerreform auf Güterkraftverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche finanziellen Belastungen ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus der ersten Stufe der ökologischen Steuerreform für das deutsche Güterkraftgewerbe, bezogen auf die Gesamtsumme für die Branche im ersten und in den Folgejahren und bezogen auf die durchschnittliche Fahrleistung und den durchschnittlichen Verbrauch eines 40-Tonner Lastzuges?
2. Welche Belastungen im Sinne der Frage 1 ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus den geplanten weiteren Stufen der ökologischen Steuerreform für das deutsche Güterkraftgewerbe?
3. Welche Entlastungen im Bereich der Lohnnebenkosten ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung für das deutsche Güterkraftgewerbe im Zuge der ersten Stufe der ökologischen Steuerreform?
4. Welche Entlastungen im Sinne der Frage 3 ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung im Zuge der geplanten weiteren Stufen der ökologischen Steuerreform für das deutsche Güterkraftgewerbe?
5. Welche Be- und Entlastungen ergeben sich für den Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland im Sinne der Fragen 1 bis 4?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die augenblickliche Kosten- und Gewinnlage bundesdeutscher Güterkraftunternehmer?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die augenblickliche Wettbewerbssituation des deutschen Güterkraftgewerbes im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie der Kobotage unter besonderer Berücksichtigung von Unternehmen aus anderen EU-Staaten?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts ihrer Einschätzungen hinsichtlich der Fragen 1 bis 6 die zukünftige Entwicklung der Wettbewerbssituation sowie der Kosten- und Gewinnlage des deutschen Güterkraftgewerbes als Folge der Be- und Entlastungen im Zuge der ökologischen Steuerreform?
9. Wie viele Arbeitsplätze werden nach Einschätzung der Bundesregierung direkt vom deutschen Güterkraftgewerbe bereitgestellt und wie viele sind indirekt davon abhängig?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die zukünftige Entwicklung des Arbeitsplatzangebotes im Bereich des deutschen Güterkraftgewerbes unter Berücksichtigung ihrer Antwort auf Frage 7?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die zukünftige Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung ihrer Antwort auf Frage 5?
12. Welche ökonomischen Ziele hinsichtlich einer Lenkung der Nachfrage nach Transportdienstleistungen verfolgt die Bundesregierung mit der ökologischen Steuerreform, insbesondere im Hinblick auf die unterschiedliche Gewährung von Steuerbefreiungen für bestimmte Transportleistungsanbieter?
13. Welche ökonomischen oder ökologischen Erkenntnisse haben die Bundesregierung bewogen, im Zuge der Umsetzung der ökologischen Steuerreform bei der Gewährung von Ausnahmeregelungen zwischen energieintensivem produzierendem Gewerbe und anderen nicht-produzierenden energieintensiven Wirtschaftsbereichen zu differenzieren?
14. Wie schätzt die Bundesregierung das steigende Verkehrswachstum gebietsfremder Transportunternehmer ein, die sich der ökologischen Steuerreform und der Mineralölsteuererhöhung in Deutschland entziehen können?
15. Welche Schritte will die Bundesregierung auf europäischer Ebene unternehmen, um die Harmonisierungsdefizite im Bereich der Steuervorschriften im Sinne fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger auf den europäischen Transportmärkten zu beseitigen?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Bereitschaft der anderen EU-Staaten, im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen eine erhöhte Steuer auf Kraftstoffe zu erheben, deren Steuerlast die Güterkraftunternehmen in diesen EU-Staaten tragen?
17. Durch welche einseitigen nationalen Schritte zur Kompensierung der Belastungen durch die ökologische Steuerreform will die Bundesregierung die internationale Marktposition der deutschen Verkehrsunternehmen im Straßengüterverkehr verbessern und den Erhalt der Arbeitsplätze in diesem Bereich sichern?
18. Durch welche einseitigen nationalen Schritte will die Bundesregierung in Zukunft sicherstellen, dass in Deutschland fahrende ausländische Lastkraftwagen eine gleiche Belastung durch die Steuer auf Kraftstoffe erfahren wie inländische?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung im Rahmen des EU-Rechts die wettbewerbsrechtliche Zulässigkeit von Ausnahmeregelungen im Ökosteuergesetz für den Transportanbieter Eisenbahn bei voller Steuerpflicht aller anderen Transportbereiche?

Welche Ergebnisse hat nach Kenntnis der Bundesregierung die wettbewerbsrechtliche Prüfung der EU-Kommission im Sinne der Frage 19 erbracht?

20. Hält die Bundesregierung eine weitere Erhöhung der Mineralölsteuer für sinnvoll und welche konkreten weiteren Erhöhungen plant sie wann und in welcher Höhe?

Berlin, den 26. Oktober 1999

**Renate Blank,
Wilhelm Josef Sebastian,
Dirk Fischer (Hamburg),
Dr.-Ing. Dietmar Kansy,
Eduard Oswald,
Wolfgang Börnsen (Bönstrup),
Georg Brunnhuber,
Wolfgang Dehnel,
Hubert Deittert,
Hansjürgen Doss,
Peter Götz,
Manfred Heise,
Norbert Königshoven,
Peter Letzgus,
Eduard Lintner,
Dr. Michael Meister,
Günter Nooke,
Norbert Otto (Erfurt),
Hans-Peter Repnik,
Hannelore Rönsch (Wiesbaden),
Gert Willner,
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion**

