

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Gutmacher, Klaus Haupt, Dr. Helmut Haussmann, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt am Main), Detlef Parr, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schüßler, Dr. Irmgard Schwaetzer, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lkw auf EU-Niveau senken – Bedingungen am Güterkraftverkehrsmarkt harmonisieren

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf

- unverzüglich einen Gesetzesentwurf zur Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lkw vorzulegen;
- mit dem Gesetzesentwurf die Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lkw auf das vorgeschriebene EU-Mindestniveau abzusenken;
- die Absenkung mit einer ökologischen Komponente zu verbinden, indem sie für schwere Lkw ab der Schadstoffklasse EURO 3 eingeführt wird. Die Steuersätze für Schadstoffklassen bis EURO 2 bleiben bestehen;
- dem Deutschen Bundestag bis zum 30. April 2001 einen Bericht über bestehende Harmonisierungsdefizite am europäischen Güterkraftverkehrsmarkt vorzulegen.

Berlin, den 11. Oktober 2000

**Horst Friedrich (Bayreuth)
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Rainer Funke
Hans-Michael Goldmann
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Karlheinz Gutmacher
Klaus Haupt
Dr. Helmut Haussmann
Ulrich Heinrich**

**Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Jürgen Koppelin
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt am Main)
Detlef Parr
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Gerhard Schüßler
Dr. Irmgard Schwaetzer
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

Begründung

Die Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes von den durch die so genannte Ökosteuer bedingten Preiserhöhungen beim Dieselmotorkraftstoff ist bislang ausgeblieben. Während die Bundesregierung einkommensschwächere Haushalte mit einem einmaligen Heizkostenzuschuss und Pendler mit einer Anhebung der Kilometerpauschale auf 80 Pfennig entlasten will, wurde dem Güterkraftverkehrsgewerbe, den Omnibusbetrieben und dem Taxi- und Mietwagengewerbe bislang jede Entlastung verweigert.

Insbesondere das unter starkem europäischen Wettbewerbsdruck stehende Güterkraftverkehrsgewerbe kann sich am Markt nicht behaupten, wenn einerseits in Deutschland die Preisentwicklung bei den Kraftstoffkosten durch die so genannte Ökosteuer zusätzlich verstärkt wird und andererseits die Nachbarstaaten ihr nationales Güterkraftverkehrsgewerbe von hohen Kraftstoffsteuern entlasten. Die vorwiegend mittelständisch organisierten deutschen Betriebe müssen aufgeben oder ihren Standort ins Ausland verlagern.

Es ist deshalb zwingend erforderlich, neben der Rücknahme der Ökosteuer alle Aktivitäten zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehrsmarkt zu treffen.

Ein erster Schritt ist die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lkw, gekoppelt mit einer ökologischen Komponente, die die Einführung schadstoffarmer EURO-3-Motoren beschleunigt. Die Entlastung beträgt rund 1000 DM pro Jahr für einen schweren Lkw und reicht folglich nicht aus, um die mehr als 10 000 DM pro Jahr betragende ökosteuerbedingte Mehrbelastung zu kompensieren. Das Güterkraftverkehrsgewerbe hat jedoch ein erstes Signal und einen ersten Schritt in die richtige Richtung verdient.

Die Bundesregierung bleibt aufgefordert, neben der Fiskalharmonisierung auch die Harmonisierung der technischen und sozialen Rahmenbedingungen auf EU-Ebene weiter voranzutreiben.

Die Steuerentlastung für schwere Lkw ist in ihren finanziellen Auswirkungen zu Lasten der Länder wegen der unterschiedlichen Zusammensetzung der deutschen Lkw-Flotte nur schwer zu beziffern. Ein Steuerausfall von bis zu 1 Mrd. DM pro Jahr wird jedoch durch die zum 1. Januar 2001 bevorstehende Erhöhung der Kfz-Steuer für ältere Pkw mehr als überkompensiert, so dass die Kfz-Steuereinnahmen der Länder insgesamt nicht sinken werden.