

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ernst Burgbacher, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 15/159 –**

### **Steuerliche Behandlung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Reisebus**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Das Ziel der ökologischen Steuerreform war es, Arbeit billiger zu machen. Dieses Ziel wurde verfehlt. Die Rentenversicherungsbeiträge steigen mindestens auf 19,5 % und damit auf das Niveau von 1999. Trotz Einnahmen aus der ökologischen Steuerreform von rund 63 Mrd. Euro bis 2003 ist es nicht gelungen, die Rentenversicherungsbeiträge und damit die Lohnzusatzkosten dauerhaft zu senken.

Insbesondere für die mittelständische Tourismus- und Reisebranche sind die Steuer- und Sozialabgabenerhöhungen eine Belastung. Deshalb ist zur Sicherung der privaten Omnibusbranche in ihrer mittelständischen Struktur eine Verbesserung der bestehenden Rahmenbedingungen erforderlich. Dazu gehört unter anderem die Beseitigung steuerlicher Benachteiligungen von Reisebussen.

So stehen Mehrbelastungen für Reisebusse durch die Öko- und Umsatzsteuer den ökologischen Vorteilen dieses Verkehrsmittels entgegen. Außerdem leistet der Reisebus einen maßgeblichen Beitrag zu einem umweltverträglichen Tourismus in Deutschland. Von den damit verbundenen 24 Millionen Tagesfahrten, über zwei Millionen Kurz-, Städte-, Rund- und Studienreisen sowie zwei Millionen Haupturlaubsreisen, die mit dem Reisebus unternommen werden, profitieren insbesondere die heimischen Städte und Gemeinden über höhere Einnahmen.

1. Stimmt die Bundesregierung der These zu, dass es sich bei Reisebussen und Linienbussen um umweltfreundliche Verkehrsmittel handelt, deren Attraktivität gerade für umweltbewusste Verbraucher nicht über Gebühr durch eine Verteuerung der Fahrpreise über hohe Steuern und Abgaben gemindert werden sollte?

Die Bundesregierung betrachtet Reisebusse und Linienbusse als komfortable, sichere und ökologisch vernünftige Verkehrsmittel. Sie sieht keine Steuer- oder Abgabenerhöhungen vor, die einseitig den Verkehr mit Reisebussen belasten

und damit dessen Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln beeinträchtigen. Ziel der Bundesregierung ist es vielmehr, auch durch den Einsatz der allgemeinen Instrumente zur Mittelstandsförderung das Busverkehrsgewerbe als mittelständig geprägte Branche zu stärken und auf faire Wettbewerbsbedingungen auch auf dem Europäischen Verkehrsmarkt hinzuwirken.

Der Verkehr mit Reise- und Linienbussen ist umweltfreundlicher als der Autoverkehr. Dem trägt die Steuerpolitik der Bundesregierung Rechnung. Dabei ist zu bedenken, dass weder die Attraktivität des Busverkehrs noch die Fahrpreise allein durch Steuern beeinflusst werden. Vielmehr sind nicht steuerliche Faktoren wie z. B. Löhne und Gehälter von größerer Bedeutung. Zudem haben Busse durch den relativ niedrigen Energieverbrauch pro Personenkilometer bereits einen wichtigen Kostenvorteil gegenüber dem Autoverkehr.

2. Wie hoch sind die zusätzlichen steuerlichen Mehrbelastungen – prozentual und in absoluter Höhe – der Reisebusbranche durch die ökologische Steuerreform und durch die Verabschiedung des Gesetzes zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform, und in welcher Höhe steigen die Mehrbelastungen ab dem Jahr 2003?
3. Wie hoch ist die steuerliche Belastung der Reisebusbranche durch die ökologische Steuerreform in Artikel 1 Mineralölsteuergesetz prozentual und in absoluter Höhe?
5. Werden Linienbusse des öffentlichen Nahverkehrs in gleicher Weise und Höhe durch die ökologische Steuerreform in Artikel 2 Stromsteuergesetz belastet wie dies bei Reisebussen der Fall ist?

Wenn nein, welche Unterschiede bestehen?

Die Fragen 2, 3 und 5 werden wie folgt zusammengefasst beantwortet:

Durch die Gesetze zum Einstieg in die ökologische Steuerreform und zur Fortführung der ökologischen Steuerreform wurde eine stufenweise Erhöhung der Mineralölsteuersätze für Kraftstoffe vorgenommen. Omnibusse im Reiseverkehr werden fast ausschließlich mit Dieseldieselkraftstoff betrieben. Deshalb werden die prozentualen Änderungen der Mineralölsteuersätze am Beispiel des schwefelarmen bzw. schwefelfreien Dieseldieselkraftstoffs dargestellt.

<b>Entwicklung der Regelsteuersätze für 1 000 Liter Gasöle der Unterposition 2710 0069 der Kombinierten Nomenklatur</b>		<b>Veränderung in Prozent<sup>1)</sup></b>
bis zum 31. März 1999	620,00 DM	
ab 1. April 1999	680,00 DM	9,68
vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2000	740,00 DM	19,35
vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2001	800,00 DM	29,03
vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2002	439,70 EUR <sup>2)</sup>	38,71
ab 1. Januar 2003	470,40 EUR <sup>2)</sup>	48,49

<sup>1)</sup> Als Basis (= 100) dient der am 31. März 1999 geltende Steuersatz für Gasöle in Höhe von 620,00 DM je 1 000 Liter.

<sup>2)</sup> Umrechnungsfaktor 1 Euro = 1,95583 DM.

Weder der Bundesregierung noch den Omnibusverbänden liegen hinreichend genaue Informationen über Art und Anzahl der von der Busreisebranche eingesetzten Fahrzeuge sowie über deren jeweilige Fahrleistung vor. Zur absoluten

Höhe der aus der ökologischen Steuerreform folgenden steuerlichen Mehrbelastung der Busreisebranche können deshalb keine Angaben gemacht werden.

Von der Einführung und den Anhebungen der Stromsteuer sind lediglich Oberleitungsomnibusse betroffen. Im Übrigen beinhaltet die Stromsteuer keine Belastungen von Linienbussen des öffentlichen Nahverkehrs oder von Reisebussen.

Das Gesetz zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform sieht weder Mehrbelastungen für Linien- noch für Reisebusse vor. Vielmehr soll die zurzeit bis zum 31. Dezember 2009 befristete Steuerermäßigung für Erdgas, das als Kraftstoff in Fahrzeugen verwendet wird, bis zum 31. Dezember 2020 verlängert werden. Die Bundesregierung trägt damit auch dem Bedürfnis der Omnibushersteller sowie der Verkehrsunternehmen nach Investitionssicherheit Rechnung.

4. Sind Linienbusse und Reisebusse bei der Mineralölsteuer in unterschiedlicher Weise und Höhe betroffen?

Wenn ja, in welcher Art und mit welchen finanziellen Auswirkungen?

Grundsätzlich gilt die in der Antwort zu den Fragen 2, 3 und 5 beschriebene stufenweise Erhöhung der Mineralölsteuersätze für alle Kraftfahrzeuge. Mit dem Gesetz zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 hingegen wurde für die Personenbeförderung im Schienenverkehr und mit Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr für den Nahverkehrsbereich eine Vergütungsmöglichkeit für einen Teil der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe eingeführt. Dadurch wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nur mit der Hälfte der Steuersatzanhebungen auf diese Kraftstoffe belastet. Diese Steuerbegünstigung soll die wirtschaftlichen Grundlagen für den ÖPNV langfristig sichern und zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV beitragen.

Hingegen war es nie Intention der ökologischen Steuerreform, den Gelegenheitsverkehr, wozu auch der Reisebusverkehr gehört, mit Omnibussen von den Energiesteueranhebungen auszunehmen. Der Gesetzgeber beabsichtigte durchaus auch eine Belastung des Gelegenheitsverkehrs, um die Verkehrsunternehmen anzuhalten, Energiesparpotenziale auszuschöpfen. Die in mäßigen Schritten erfolgende stetige Erhöhung der Mineralölsteuer soll zu Anpassungsreaktionen anregen, wie z. B. Veränderung der Fahrzeugflotte zugunsten von energieeffizienteren Fahrzeugen. Da sich die Mineralölsteuererhöhungen bezogen auf die Beförderungsleistungen (Kraftstoffverbrauch pro Personenkilometer) auf den motorisierten Individualverkehr stärker auswirken als auf die Busreisebranche, entsteht den Verkehrsunternehmen durch die ökologische Steuerreform insgesamt ein Wettbewerbsvorteil.

Die steuerliche Begünstigung des ÖPNV entwickelt sich stufenweise wie folgt:

<b>Für 1 000 l Benzine nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 oder 1 000 l Gasöle nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 Mineralölsteuergesetz (MinöStG)</b>	
bis zum 14. Februar 2000	keine Begünstigung
vom 15. Februar 2000 <sup>1)</sup> bis zum 31. Dezember 2000	30,00 DM
vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2001	60,00 DM
vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2002	46,05 EUR
ab 1. Januar 2003	61,40 EUR

<sup>1)</sup> Tag der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften

<b>Für 1 000 kg Flüssiggase nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a MinöStG</b>	
bis zum 14. Februar 2000	keine Begünstigung
vom 15. Februar 2000 <sup>1)</sup> bis zum 31. Dezember 2000	7,40 DM
vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2001	14,80 DM
vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2002	11,40 EUR
ab 1. Januar 2003	15,20 EUR
<b>für 1 MWh Erdgas und andere gasförmige Kohlenwasserstoffe nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 MinöStG</b>	
bis zum 14. Februar 2000	keine Begünstigung
vom 15. Februar 2000 <sup>1)</sup> bis zum 31. Dezember 2000	0,55 DM
vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2001	1,10 DM
vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2002	0,85 EUR
ab 1. Januar 2003	1,15 EUR

<sup>1)</sup> Tag der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einerseits über ermäßigte Umsatzsteuersätze begünstigt wird, andererseits mit Ökosteuern belastet ist?

Der ÖPNV wird nicht nur über ermäßigte Umsatzsteuersätze begünstigt, sondern wie in der Antwort auf Frage 4 dargelegt, auch im Rahmen der Ökosteuer. Die Bundesregierung vermag daher einen Widerspruch zwischen der umsatzsteuerlichen Behandlung des ÖPNV und den Regelungen der Ökosteuer nicht zu erkennen.

7. Mit welcher Begründung werden Linienbusse über ermäßigte Steuersätze begünstigt, während gleichzeitig den ebenfalls umweltfreundlichen Reisebussen das verwehrt bleibt?

Der ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge. Dessen Funktionsfähigkeit und Attraktivität zu sichern, liegt nicht nur aus sozialen Gründen, sondern gerade auch deswegen im besonderen öffentlichen Interesse, weil in den städtischen Bereichen auf diesem Wege Verkehrsfluss und Luftqualität verbessert sowie staubedingte Behinderungen und Unfallgefahren reduziert werden können.

Der Verkehr mit Reisebussen ist demgegenüber nicht der Daseinsvorsorge zuzuordnen, sodass insofern eine steuerliche Gleichbehandlung nicht als erforderlich angesehen wird. Gegenüber dem motorisierten Individualverkehr als dem Hauptkonkurrenten des Reisebusses sieht die Bundesregierung – wie auch die Entwicklung der Reisebusbranche zeigt – keinen Wettbewerbsnachteil. Vielmehr wird wegen des höheren Kraftstoffverbrauchs pro Person und Kilometer die Pkw-Nutzung relativ stärker belastet als der Verkehr mit Reisebussen, sodass insoweit eine Mineralölsteuererhöhung für den Reisebusverkehr sogar tendenziell eine vorteilhafte Veränderung bedeutet.

8. Mit welcher Begründung soll der öffentliche Schienenverkehr zukünftig von einer Reduzierung des Umsatzsteuersatzes profitieren, während der umweltfreundliche Reisebus ausgeschlossen bleibt?

Die Beförderung von Personen im Schienenbahnverkehr innerhalb einer Gemeinde oder bei Entfernungen bis 50 km unterliegt dem ermäßigten Umsatzsteuersatz von 7 %. Beförderungsleistungen für Strecken, die diese Grenzen überschreiten (sog. Schienenpersonenfernverkehr), unterliegen dagegen insgesamt dem allgemeinen Umsatzsteuersatz von 16 %. Nach ersten hinreichenden Erfahrungen mit dem neuen Tarifsysteem der Deutschen Bahn AG soll geprüft werden, ob der ermäßigte Steuersatz von 7 % ab 2005 auch auf den Schienenpersonenfernverkehr angewendet werden kann. Das Ergebnis der Prüfung bleibt abzuwarten.

9. Sind ermäßigte Umsatzsteuersätze für Reisebusse nach EU-Recht möglich?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Frage auf die Beförderung von Personen mit Reisebussen und nicht auf die Lieferung von Reisebussen abzielt. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union können auf die mit einem Reisebus durchgeführten Personenbeförderungen einen ermäßigten Steuersatz anwenden – Artikel 12 Abs. 3 Buchstabe a 3. Unterabsatz i. V. m. Anhang H, Kategorie 5 der 6. EG-Richtlinie.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderungen nach einer steuerlichen Gleichbehandlung von Linien- und Reisebussen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.





