

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer,
Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/9836 –**

Kosten der Mobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Menschen waren noch nie so mobil wie heute. Denn es gilt, in unserer Gesellschaft flexibel zu sein. Doch in den letzten Jahren ist nicht nur die Bedeutung der Mobilität gewachsen, sondern gleichzeitig auch die finanzielle Belastung der privaten Haushalte, die aus der verbesserten Mobilität resultiert. Mobilität wird immer wichtiger – aber de facto wird sie auch immer teurer.

Mobilität findet mit ganz verschiedenen Verkehrsmitteln statt – je nach Fahrtzweck und zurückzulegender Strecke. Dem Pkw kommt bei der privaten Nutzung noch immer eine Schlüsselstellung zu. Aber: Die Kosten für das Fahren und für die Unterhaltung eines Autos nehmen kontinuierlich zu, insbesondere durch den Anstieg der Kraftstoffpreise. Doch hat sich nicht nur der Betrieb von Autos überproportional verteuert, auch die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sind gewachsen. Studien zufolge nehmen die Bürger im Vergleich zu den übrigen Lebenshaltungskosten den Anstieg der Mobilitätskosten auch stärker wahr.

Fest steht: Die finanziellen Belastungen der persönlichen Mobilität enthalten eine starke soziale Komponente. Je geringer das Einkommen von Verbraucherinnen und Verbraucher ausfällt, desto stärker ist die daraus resultierende Einschränkung der persönlichen Mobilität. Spürbar wird dies beispielsweise, wenn Pendler weder auf andere Verkehrsmittel als das Auto ausweichen noch umziehen können. Gerade in ländlichen Regionen können die Menschen auf individuelle Mobilität, ob nun für den Weg zur Arbeit oder in der Freizeit, nicht verzichten.

Die „Mobilität der Zukunft“ muss daher sowohl umwelt- als auch verbraucherfreundlich ausgestaltet sein.

Allgemeine Entwicklung der Mobilität

1. Wie hat sich der Anteil der privaten und gewerblichen Nutzung individueller und öffentlicher Verkehrsträger im Nah- und Fernverkehr in den letzten zehn Jahren in Deutschland verändert?

Bezogen auf das Verkehrsaufkommen (beförderte Personen) hat sich der Anteil der öffentlichen Verkehrsträger von 15,1 Prozent im Jahr 2001 auf 17,3 Prozent im Jahr 2010 erhöht. Im gleichen Zeitraum ging der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 84,9 Prozent auf 82,7 Prozent zurück. Bezogen auf die Verkehrsleistung (Personenkilometer) hat sich der Anteil der öffentlichen Verkehrsträger von 18,2 Prozent im Jahr 2001 auf 19,8 Prozent im Jahr 2010 erhöht. Im gleichen Zeitraum ging der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 81,8 Prozent auf 80,2 Prozent zurück.

Angaben zur gewerblichen Nutzung liegen nicht vor.

(Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS, Verkehr in Zahlen)

2. Welche Entfernungen werden dabei mit welchen Verkehrsträgern im Schnitt zurückgelegt?

Die amtliche Statistik enthält keine Informationen über Wegelängen. Hilfsweise kann jedoch zur Beantwortung der Frage die Studie „Mobilität in Deutschland“ herangezogen werden, die vom BMVBS als repräsentative Momentaufnahme des Mobilitätsverhaltens jeweils für die Jahre 2002 und 2008 in Auftrag gegeben wurde.

Danach betrug im Jahr 2002 die durchschnittliche Länge eines Weges, der mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt wurde, 13 Kilometer; im Jahr 2008 waren es 12,3 Kilometer. Die durchschnittliche Länge eines Weges, der von Fahrern im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wurde, betrug im Jahr 2002 14,2 Kilometer; im Jahr 2008 waren es 14,7 Kilometer.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die steigenden Kosten für die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger – unter Berücksichtigung der Entwicklung des Anteils der Ausgaben der privaten Haushalte sowie der Unternehmen für Mobilität – in den letzten drei Jahrzehnten?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass aus den steigenden Mobilitätskosten langfristig ein soziales Problem erwächst, und wie begründet sie dies?
5. Wenn ja, welche Maßnahmen zur dauerhaften Begrenzung des Anstiegs der Mobilitätskosten hält die Bundesregierung für zielführend?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Trotz gestiegener Nutzerkosten für Mobilität – auch bedingt durch mehr Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Komfort – liegt nach Angaben des Statistischen Bundesamtes der Anteil der Verkehrsausgaben der privaten Haushalte an den gesamten Konsumausgaben seit 1991 nahezu stabil bei durchschnittlich rd. 14 Prozent. Dabei ist bei Haushalten mit relativ geringem Einkommen der Anteil der Verkehrsausgaben an den Konsumausgaben deutlich niedriger. Für Unternehmen liegt keine amtliche Statistik vor.

Um auch künftig Mobilität als eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche und soziale Teilhabe sicherzustellen, unterstützt die Bundesregierung z. B. den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Radverkehr sowie im Rahmen der Forschungsförderung neue Mobilitätskonzepte. Außerdem wird die Bundesregierung ihre Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie für die kommenden Jahre neu ausrichten. Dazu gehören die Verbesserung der Effizienz konventioneller Antriebe und neue Antriebskonzepte bei allen Verkehrsträgern.

Kosten der Mobilität: Kraftstoffkosten

6. Wie haben sich die Kraftstoffpreise in Deutschland in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die Kraftstoffpreise haben sich in den letzten zehn Jahren wie folgt entwickelt:

Entwicklung der Kraftstoffpreise in Deutschland
in €

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Mrz 12
- Normalbenzin	1,03	1,08	1,12	1,20	1,27	1,33	1,40	1,28			
- Superbenzin	1,05	1,10	1,14	1,23	1,29	1,34	1,40	1,28	1,42	1,56	1,72
- Super Plus					1,36	1,41	1,48	1,36	1,50	1,61	1,74
- Dieselmotorkraftstoff	0,84	0,89	0,94	1,07	1,12	1,17	1,34	1,09	1,23	1,43	1,53

Quelle: Statistisches Bundesamt

7. Welche konkreten Ursachen sind nach Meinung der Bundesregierung für diesen Anstieg der Kraftstoffpreise verantwortlich?

Zum Anstieg der Kraftstoffpreise hat insbesondere die Verteuerung des Weltmarktpreises für Rohöl beigetragen. Der Grenzübergangspreis (Importpreis an der Grenze) für Rohöl in Euro hat sich in diesem Zeitraum mehr als verdreifacht.

8. Wie hat sich das Mobilitätsverhalten der Verbraucherinnen und Verbraucher infolge der steigenden Kraftstoffkosten in den letzten zehn Jahren verändert?

Ein kausaler Zusammenhang zwischen steigenden Kraftstoffkosten und dem langfristigen Mobilitätsverhalten der Verbraucherinnen und Verbraucher ist bislang nicht feststellbar.

9. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung des Bundesverbandes für Transportunternehmen e. V., dass „der Benzinpreis so etwas wie der Brotpreis dieser Jahrzehnte ist“?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, dass die Kraftstoffpreise einen hohen Anteil an den Mobilitätskosten haben.

Die Bundesregierung verfolgt auch mit der Entwicklung einer übergreifenden Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie das Ziel, den Endenergieverbrauch des Verkehrs zu senken, wie es das Energiekonzept der Bundesregierung vorsieht (bis 2020 um 10 Prozent und bis 2050 um 40 Prozent jeweils gegenüber 2005). Das schließt sowohl die Optimierung konventioneller Antriebe mit dem Ziel der Reduzierung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs als auch die Nutzung alter-

nativer Kraftstoffe und Antriebe mit der Zielstellung einer stärkeren Unabhängigkeit vom Mineralöl ein.

10. Gibt es nach Ansicht der Bundesregierung eine zu definierende absolute oder relative Höhe der Kraftstoffpreise, mit der unmittelbar eine Einschränkung von Mobilität verbunden ist?

Nein.

11. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um die negativen Auswirkungen der steigenden Kraftstoffpreise für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu reduzieren?
14. Wenn ja, mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung dieser Entwicklung entgegenwirken?
16. Wie will die Bundesregierung im Rahmen der geplanten Novellierung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen die mittelständischen Mineralölunternehmen im Wettbewerb mit den großen Mineralölkonzernen stärken?

Die Fragen 11, 14 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sollte der Anstieg der Kraftstoffpreise auf kartellrechtswidrigem Verhalten beruhen, können das Bundeskartellamt oder zuständige Landeskartellbehörden bei hinreichendem Anfangsverdacht und im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens Missbrauchsverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) gegen die Mineralölunternehmen bzw. Raffinerien einleiten. In Deutschland sind die Kartellbehörden für die Aufdeckung und Ahndung kartellrechtswidriger Absprachen und missbräuchlich überhöhter Preise zuständig.

Aus Sicht der Bundesregierung ist auch im Kraftstoffmarkt die Stärkung des Wettbewerbs wesentlich, um missbräuchlichen Entwicklungen entgegenzuwirken. Sie setzt sich deshalb im Rahmen der 8. GWB-Novelle für eine Stärkung des Wettbewerbs durch die gesetzliche Verankerung eines nunmehr dauerhaften Verbots sogenannte Preis-Kosten-Scheren ein. Dies soll insbesondere mittelständische Mineralölunternehmen als wichtigem Motor des Wettbewerbs vor missbräuchlichen Verdrängungsstrategien marktbeherrschender Mineralölkonzerne schützen. Zudem hat die Bundesregierung am 2. Mai 2012 einen Entwurf für ein Gesetz zur Einrichtung einer Markttransparenzstelle beim Bundeskartellamt verabschiedet. Der Markttransparenzstelle wird auch die Aufgabe übertragen, die Kraftstoffmärkte zu beobachten und dafür relevante Kraftstoffpreise und Abgabepreise zu erheben und zu analysieren. Dadurch erhält das Bundeskartellamt eine bessere Datengrundlage, um etwaige Verstöße gegen das Kartellrecht (insbesondere Preis-Kosten-Scheren) aufzudecken.

12. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis der Studie des Hamburger Energie-Experten Steffen Bukold, wonach die Mineralölkonzerne die Autofahrer in den vergangenen Monaten um 98 Mio. Euro/Monat stärker belasteten als dies mit höheren Ölpreisen begründbar gewesen wäre?

Die Bundesregierung hat die im Auftrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN von Dr. Steffen Bukold erstellte Kurzstudie zur Kenntnis genommen. Nach Auffassung der Bundesregierung wurde dort nur eine begrenzt sachgerechte und zeitlich mit drei Monaten sehr eng gefasste Analyse vorgenommen.

Es wurde außer Acht gelassen, dass sich die für die Kraftstoffpreise an den hiesigen Tankstellen maßgeblichen Rotterdamer Großhandelspreise für Kraftstoffe zumindest vorübergehend vom Rohölpreis abkoppeln können. So hat der Energie-Informationdienst EID in seinem „Fokus Öl 2012“ (S. 4) festgestellt, dass die Benzinnotierungen in Rotterdam zwischen Januar und März 2012 fast doppelt so stark gestiegen sind wie der Rohölpreis, was wesentlich zu dem Anstieg der Tankstellenpreise in Deutschland beigetragen hat. In der Kurzstudie nicht berücksichtigt wurde die preisliche Entwicklung weiterer Kostenbestandteile in der Produktions- und Logistikkette.

13. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Hamburger Energie Informationsdienst GmbH EID, dass vor allem die Raffinerien die über Ölpreissteigerungen hinausgehenden Preiserhöhungen der Kraftstoffe zu verantworten haben, und wenn nein, wer sonst?

Hinsichtlich des Bezugs zur Kurzstudie von Dr. Steffen Bukold und die für die Preisbildung auf dem Kraftstoffmarkt relevanten Faktoren wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen. Nach Angaben des Energie-Informationdienstes EID haben sich die Raffineriemargen Anfang des Jahres von sehr niedrigem Niveau aus erhöht. Dämpfend auf die Preise im Raffineriesektor wirken sich die im Trend zurückgehende Nachfrage nach Mineralölprodukten und die zunehmende außereuropäische Konkurrenz aus.

15. Welches der derzeit diskutierten Modelle zur Dämpfung der Kraftstoffpreise (österreichisches oder west-australisches Modell) favorisiert die Bundesregierung, und warum?

Die Bundesregierung sieht gesetzliche Regelungen, die wie das österreichische und das westaustralische Modell auf eine Preisregulierung hinauslaufen, kritisch. Sie hat mit Vertretern der relevanten Interessengruppen Gespräche über Möglichkeiten zur Stärkung des Wettbewerbs durch freie Tankstellen geführt und eingehend Preismodelle in anderen Ländern analysiert. Die Gespräche bestätigen die Einschätzung, dass gesetzliche Regelungen zur Preisregulierung der Kraftstoffpreise in Deutschland nicht sinnvoll sind. Diese Position wird durch die freien Tankstellen und wissenschaftliche Untersuchungen klar unterstützt. Vielmehr würden preisregulierende Maßnahmen tendenziell zu einer Schwächung des Wettbewerbs und damit des Mittelstands, insbesondere der freien Tankstellen, führen und nicht zu einer dauerhaften Senkung der Kraftstoffpreise beitragen.

Kosten der Mobilität: Steuern und Gebühren allgemein

17. Welche staatlichen Abgaben (Steuern und Gebühren) beeinflussen die private und gewerbliche Nutzung von Pkw und Lkw?

Die private und gewerbliche Nutzung von Pkw und Lkw wird auf der Ebene des Bundes im Wesentlichen durch die Energiesteuer auf Kraftstoffe, die Kraftfahrzeugsteuer, die Umsatzsteuer, die Versicherungssteuer aus der Kraftfahrzeugversicherung und die Lkw-Maut beeinflusst. Zu weiteren Abgaben auf Landes- und Kommunalebene (z. B. Parkgebühren im öffentlichen Raum) liegt der Bundesregierung keine umfassende Übersicht vor.

18. Wie hat sich das Aufkommen aus diesen Abgaben seit Beginn der 17. Wahlperiode geändert?

Einnahmen aus	Steuer- und Gebühreneinnahmen in Mrd. Euro		
	2009	2010	2011
Kraftfahrzeugsteuer	8,2	8,5	8,4
Energiesteuer	35,4	35,6	35,6
Versicherungssteuer aus der Kraftfahrzeugversicherung*	3,8	3,7	3,7
Lkw-Maut (Gebühreumsätze)	4,41	4,48	4,49

* Schätzung auf Basis der gebuchten Bruttobeiträge.

19. Mit welchen Abgaben, und in welcher Höhe werden die Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfahrt, Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt) derzeit belastet?

Die Angaben sind aus der Tabelle im Anhang zu entnehmen.

Kosten der Mobilität: Lkw-Maut

20. Wann und an welches Beratungsunternehmen hat die Bundesregierung ein neues Wegekostengutachten für die Bundesfernstraßen in Auftrag gegeben?

Eine Auftragserteilung an einen Berater hat noch nicht stattgefunden. Die Vergabebekanntmachung erfolgte am 19. Mai 2012 im Amtsblatt der Europäischen Union.

21. Wann werden die Ergebnisse des neuen Wegegutachtens vorliegen?

Nach derzeitiger Planung wird mit einem Vorliegen der Ergebnisse im Frühjahr 2013 gerechnet.

22. Plant die Bundesregierung nach Vorliegen des neuen Wegegutachtens eine Novellierung der Mauthöheverordnung noch in der laufenden Wahlperiode, und wenn ja, wie sehen hierzu die konkreten Vorstellungen aus?

Auf Grundlage der Ergebnisse des noch zu vergebenen neuen Wegekostengutachtens ist zu prüfen, ob und wie die Mautsätze in einer neuen Mauthöheverordnung, die noch möglichst in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden sollte, angepasst werden müssen.

Kosten der Mobilität: Pkw-Maut

23. Wie geht die Querschnitts-Arbeitsgruppe unter Leitung der Unterabteilung UI 2 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Erarbeitung eines Konzepts zur Einführung einer Pkw-Maut vor, und welchen Zeitplan verfolgt sie bei ihrer Arbeit?
24. Wann wird das vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, für Mitte März 2012 angekündigte Konzept zur Pkw-Maut, das bis heute aussteht, vorliegen und im Koalitionsausschuss von CDU, CSU und FDP beraten werden?
25. Welche bisherigen Ergebnisse zur Einführung einer Pkw-Maut liegen zum jetzigen Zeitpunkt vor?
26. Trifft es zu, dass die Bundesregierung noch keine adäquate Lösung für ein sozialverträgliches Konzept der Pkw-Maut gefunden hat?
27. Falls nein, wie erklärt die Bundesregierung die lange Dauer zwischen der Ankündigung des Konzepts einer PKW-Maut durch den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer für Herbst 2011 (Pressemitteilung der Bundesregierung vom 1. September 2011) und dessen Fertigstellung?
28. Sieht die Bundesregierung in der Überprüfung verschiedener Modelle zur Einführung einer Pkw-Maut durch die Querschnitts-Arbeitsgruppe im BMVBS einen Widerspruch zu der Aussage des stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden, Patrick Döring, dass „Mehrbelastungen für Autofahrer für die FDP nicht in Frage kommen, das haben wir vor der Wahl gesagt und dabei bleiben wir“ (Pressemeldung der FDP-Pressestelle vom 15. April 2010), und wie begründet sie ihre Auffassung?

Die Fragen 23 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat ein Konzept, das sich mit unterschiedlichen „Möglichkeiten der Verbesserung der Finanzierung der Bundesfernstraßen“ beschäftigt, erstellt. Eine Entscheidung über eine Weiterverfolgung bzw. Weiterentwicklung ist innerhalb der Bundesregierung noch nicht erfolgt.

Kosten der Mobilität: Einkommensteuer

29. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie, Dr. Philipp Rösler, dass „sie sich der Diskussion um die Pendlerpauschale öffnen müsse, um denen zu helfen, die unter den Kosten leiden“ (Leipziger Volkszeitung vom 30. März 2012)?

Bei der Diskussion muss berücksichtigt werden, dass die Entfernungspauschale keine Kostenpauschale im eigentlichen Sinne ist. Sie wird unabhängig von den tatsächlich entstehenden Aufwendungen und auch unabhängig vom gewählten Transport- bzw. Verkehrsmittel als Werbungskosten oder Betriebsausgabe berücksichtigt. Ein Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Treibstoffpreise und der Höhe der Pauschale besteht daher nicht.

30. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Auswirkungen der steigenden Kraftstoffpreise auf die Verbraucherinnen und Verbraucher durch eine Erhöhung der Pendlerpauschale aufgefangen werden können?

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass eine Erhöhung der Entfernungspauschale geeignet ist, um auf steigende Kraftstoffpreise zu reagieren (vgl. Antwort zu Frage 29).

31. Wenn ja, plant die Bundesregierung eine Anhebung der Pendlerpauschale noch in dieser Wahlperiode?

Eine Anhebung der Entfernungspauschale ist derzeit nicht geplant.

32. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Pendler von einer Erhöhung der Pendlerpauschale umso mehr profitieren, je höher ihr Einkommen ist?

Der Umstand ist begründet in dem System des progressiven Einkommensteuertarifs. Es gehört zum System, dass höhere Einkommen mit einem höheren Steuersatz besteuert werden. Entsprechend wirkt die Entlastung durch den Abzug von Werbungskosten oder Betriebsausgaben.

33. Wie bewertet die Bundesregierung das Konzept einer „fairen Entfernungspauschale“, also eines Abzugs von der Einkommensteuerschuld?

Die Bundesregierung befürwortet einen Abzug bei der Ermittlung der Einkünfte im bestehenden System der Einkommensteuer (vgl. Antwort zu Frage 32).

34. Wie steht die Bundesregierung zu einer Neuausrichtung der Dienstwagenbesteuerung am CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs?

Auf die Antworten zu den Fragen 35 und 36 wird verwiesen.

35. Plant die Bundesregierung einen finanziellen Ausgleich bei der Dienstwagenbesteuerung von Elektrofahrzeugen vor dem Hintergrund, dass der Anschaffungspreis bei diesen und damit auch die steuerliche Belastung bei der privaten Nutzung höher ausfällt als bei Kraftfahrzeugen mit Otto- oder Dieselmotor?

Der Entwurf für eine entsprechende Änderung im Jahressteuergesetz 2012 wurde vom Kabinett am 23. Mai 2012 beschlossen.

36. Wenn ja, wie sehen diese Pläne aus, und wann sollen sie umgesetzt werden?

Die bisherige Systematik zur Bewertung der Entnahme für die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs nach der 1-Prozent-Regelung bleibt erhalten. Der Listenpreis als Bemessungsgrundlage wird um die in diesem enthaltenen Kosten für das Batteriesystem gemindert. Zur Vereinfachung der Ermittlung dieser Kosten werden diese in pauschaler Höhe angesetzt. Dabei soll für bis zum 31. Dezember 2013 angeschaffte Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge Fahrzeuge der Bruttolistenpreis in Höhe von 500 Euro pro Kilowattstunde (kWh) Speicherkapazität der Batterie gemindert werden. Der Betrag mindert sich für in

den Folgejahren angeschaffte Kraftfahrzeuge jährlich um 50 Euro pro kWh Speicherkapazität der Batterie.

Die Regelung wird zeitlich beschränkt auf Anschaffungen bis zum 31. Dezember 2022. Die Vorschrift soll spätestens nach Ablauf von fünf Jahren evaluiert werden.

37. Wenn nein, welche weiteren Schritte plant die Bundesregierung nach Mai 2012 zur Aufhebung der Benachteiligung von Elektrofahrzeugen bei der Dienstwagenbesteuerung?

Siehe Antwort zu Frage 36.

Kosten der Mobilität: Umsatzsteuer

38. Welche Optionen räumt die geltende Mehrwertsteuersystemrichtlinie den Mitgliedstaaten der Europäischen Union für die Umsatzbesteuerung der einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfahrt, Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt) – differenziert nach Personen- und Güterverkehr – ein?

Im Bereich der Beförderungsleistungen räumt die Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie (MwStSystRL) den Mitgliedstaaten mehrere Optionen ein:

- Nach Artikel 52 MwStSystRL haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Mehrwertsteuer auf den Teil einer innergemeinschaftlichen Güterbeförderung an Nichtsteuerpflichtige nicht zu erheben, der den Beförderungsstrecken über Gewässer entspricht, die nicht zum Gebiet der Gemeinschaft gehören.
- Nach Artikel 98 in Verbindung mit Anhang III Nummer 5 MwStSystRL können die Mitgliedstaaten einen ermäßigten Mehrwertsteuersatz für die Beförderung von Personen und des mitgeführten Gepäcks anwenden.
- Schließlich dürfen die Mitgliedstaaten, die am 1. Januar 1978 die in Anhang X Teil B MwStSystRL genannten Umsätze von der Mehrwertsteuer befreit haben, diese Befreiung nach Artikel 371 MwStSystRL zu den in dem jeweiligen Mitgliedstaat zu dem genannten Zeitpunkt geltenden Bedingungen weiterhin mit dem Recht auf Vorsteuerabzug (Artikel 391 MwStSystRL) befreien. Nach Anhang X Teil B Nummer 10 MwStSystRL sind dies die Beförderung von Personen und von Begleitgütern der Reisenden, wie Gepäck und Kraftfahrzeuge, sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung, soweit die Beförderung dieser Personen von der Mehrwertsteuer befreit ist. Diese Regelung wird später beigetretenen Mitgliedstaaten im Wesentlichen ebenfalls übergangsweise zugestanden (vgl. Titel XIII Kapitel 1 Abschnitt 2 MwStSystRL).

39. Wie stellt sich die Umsatzbesteuerung der einzelnen Verkehrsträger in Deutschland derzeit dar?

Im Inland ausgeführte Umsätze eines Unternehmers unterliegen grundsätzlich dem allgemeinen Umsatzsteuersatz von 19 Prozent. Gemäß § 12 Absatz 2 Nummer 10 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) ermäßigt sich die Umsatzsteuer auf 7 Prozent für Umsätze aus der Beförderung von Personen im Schienenbahnverkehr, im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen, im genehmigten Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, im Verkehr mit Taxen, mit Drahtseilbahnen und sonstigen mechanischen Aufstieghilfen aller Art und im genehmigten Linienverkehr mit Schiffen sowie die Beförderungen im Fährverkehr, wenn sich die Beförderung

innerhalb einer Gemeinde vollzieht oder die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt.

Nach § 26 Absatz 3 UStG kann das Bundesministerium der Finanzen anordnen, dass die Umsatzsteuer für grenzüberschreitende Personenbeförderungen im Luftverkehr unter bestimmten Voraussetzungen – insbesondere Gegenseitigkeit bei ausländischen Unternehmen – niedriger festgesetzt oder (ganz oder teilweise) erlassen wird.

Der Erlass kommt für den inländischen Streckenanteil (nur insoweit steht Deutschland das Besteuerungsrecht zu) der folgenden grenzüberschreitenden Beförderungen im Luftverkehr in Betracht:

1. Von einem ausländischen Flughafen zu einem Flughafen im Inland,
2. von einem Flughafen im Inland zu einem ausländischen Flughafen,
3. von einem ausländischen Flughafen zu einem ausländischen Flughafen über das Inland.

Der Erlass der Umsatzsteuer beim grenzüberschreitenden Luftverkehr wird im Inland ansässigen Luftverkehrsunternehmen sowie im Ausland ansässigen Luftverkehrsunternehmen gewährt, wenn der Sitzstaat für grenzüberschreitende Personenbeförderungen im Luftverkehr durch deutsche Luftverkehrsunternehmen ebenfalls keine Umsatzsteuer oder vergleichbare Steuer erhebt. Die Regelung beruht somit auf einem System der faktischen Gegenseitigkeit.

Rein inländische Personenbeförderungen im Luftverkehr sind umsatzsteuerbar und umsatzsteuerpflichtig mit dem allgemeinen Steuersatz von 19 Prozent.

40. Hält die Bundesregierung Änderungen der nationalen Umsatzbesteuerung – insbesondere mit dem Ziel einer steuerlichen Gleichbehandlung der einzelnen Verkehrsträger oder zur Unterstützung der Energiewende – für sinnvoll, und wie begründet sie ihre Auffassung?

Auf die Antwort zu Frage 41 wird verwiesen.

41. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Bundesministers der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, zu einer Neuordnung der ermäßigten Umsatzbesteuerung in Deutschland, dass es „in dieser Wahlperiode ... nicht den Hauch einer Chance für eine Mehrheit in Bundestag und Bundesrat für eine grundlegende Reform des kaum noch durchschaubaren Mehrwertsteuersystems gebe“ (Handelsblatt vom 12. März 2012)?

Der Bundesminister der Finanzen hat darauf hingewiesen, dass es auch nach Änderungen im Detail weiterhin Streitige Abgrenzungsfragen im Bereich der ermäßigten Mehrwertsteuersätze geben wird, solange unterschiedliche Mehrwertsteuersätze bestehen. Für eine grundlegende Vereinheitlichung der Mehrwertsteuersätze – zum Beispiel in Anlehnung an das Modell des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung – besteht derzeit nicht die Aussicht, eine Mehrheit nicht nur im Deutschen Bundestag, sondern zusätzlich auch im Bundesrat zu gewinnen. Zudem bedarf ein solch grundlegender Reformansatz einer breiteren öffentlichen Debatte, die über die Grenzen dieser Legislaturperiode hinaus zu führen ist.

42. Teilt die Bundesregierung die Ansicht von Bundesfinanzminister Dr. Wolfgang Schäuble, dass es in Deutschland „keine überzeugende Regelung geben kann, solange es die zwei unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze von sieben beziehungsweise 19 Prozent gibt“ (Handelsblatt vom 12. März 2012), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Auf die Antwort zu Frage 41 wird verwiesen.

43. Welche Vorschläge und Überlegungen des Europäischen Parlaments, der Europäischen Kommission und des Rates zur Veränderung der Umsatzbesteuerung des Verkehrs sind der Bundesregierung bekannt?

Der Bundesregierung ist die Einschätzung des Europäischen Parlaments in der Entschließung vom 13. Oktober 2011 zu der Zukunft der Mehrwertsteuer (P7_TA(2011)0436) bekannt. Die Europäische Kommission hat in ihrer Mitteilung zur Zukunft der Mehrwertsteuer „Wege zu einem einfacheren, robusteren und effizienteren MwSt-System, das auf den Binnenmarkt zugeschnitten ist“ vom 6. Dezember 2011, den Vorschlag für ein neutraleres und einfacheres Mehrwertsteuerrahmenwerk für Tätigkeiten im Bereich der Personenbeförderung angekündigt. Dieser Vorschlag liegt dem Rat noch nicht vor.

44. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesen Vorschlägen und Überlegungen, und welche Haltung nimmt sie in den Beratungen auf europäischer Ebene zur künftigen Umsatzbesteuerung des Verkehrs ein?

Die Bundesregierung erwartet die Vorlage des angekündigten Richtlinienvorschlags der Europäischen Kommission und wird dann ihre Haltung hierzu festlegen.

Kosten der Mobilität: Energiesteuer

45. Wie hat sich das Aufkommen aus der Energie- und der Umsatzsteuer infolge des Anstiegs der Kraftstoffpreise in den letzten zwölf Monaten verändert?
46. Mit welchen Aufkommenswirkungen bei der Energie- und der Umsatzsteuer rechnet die Bundesregierung bei unverändert hohen Kraftstoffpreisen mittelfristig?

Die Fragen 45 und 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufkommen aus der Energiesteuer:

Bemessungsgrundlage für die Energiesteuer ist die verkaufte Menge an Kraftstoff. Somit ergeben sich keine direkten Auswirkungen aus der Höhe des Kraftstoffpreises auf die Energiesteuereinnahmen.

Hinsichtlich des Energiesteueraufkommens aus dem Bereich Kraftstoffe kann keine signifikante Veränderung gegenüber den Vorjahren festgestellt werden.

Monatliche Schwankungen sind durchgehend in allen Jahren festzustellen und jahreszeitlich (z. B. durch Ferienzeiten) bedingt.

Die Bundesregierung rechnet unabhängig von den Verbraucherpreisen mittelfristig mit geringfügig zurückgehenden Energiesteuereinnahmen. Der Arbeits-

kreis „Steuerschätzungen“ vom Mai 2012 schätzt das künftige Aufkommen wie folgt:

Energiesteuer auf Kraftstoffe in Mio. Euro				
2012	2013	2014	2015	2016
35 672	35 600	35 478	35 455	35 282

Dies bedeutet einen Rückgang von rd. 1,1 Prozent bis zum Jahr 2016.

Aufkommen aus der Umsatzsteuer:

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen zur Höhe des monatlichen Umsatzsteueraufkommens aus Kraftstoffen vor. In der Kassenstatistik wird lediglich das Aufkommen der Umsatzsteuer insgesamt erfasst.

Auch der amtlichen Umsatzsteuerstatistik können hierzu keine Angaben entnommen werden, da diese nicht auf Monatsbasis sondern nur auf Jahresbasis erhoben werden. Zudem sind die nachgewiesenen Umsätze nicht nach Gütergruppen sondern nach Branchen aufgeteilt. Der für Tankstellen ausgewiesene Umsatz enthält aber nur einen kleinen Teil der Umsätze aus Kraftstoffen, da diese in der Regel im Namen und für Rechnung eines Mineralölunternehmens verkauft werden und diese wiederum auch andere Erzeugnisse als Kraftstoffe liefern.

Die Preissteigerungen bei Kraftstoffen müssen im Ergebnis nicht zwangsläufig zu Mehreinnahmen bei der Umsatzsteuer führen. Höhere Kosten für Kraftstoffe können auch zu einem geänderten Konsumverhalten führen wie z. B. geringerem Verbrauch oder weniger Konsum anderer Güter. Insgesamt würde das Umsatzsteueraufkommen dann annähernd gleich bleiben.

47. Unterstützt die Bundesregierung das Bestreben der Europäischen Kommission zur Reform der Energiesteuerrichtlinie, und wie beurteilt sie deren Vorschläge vom 13. April 2011 im Einzelnen (KOM(2011) 168/3)?

Zur Beantwortung der Frage wird auf die für den Deutschen Bundestag verfassten Stellungnahme der Bundesregierung in der umfassenden Bewertung gemäß § 7 Absatz 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bundesregierung und Deutschem Bundestag in Angelegenheiten der Europäischen Union (EUZBBG) und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (EUZBLG) zum Ratsdokument 9267/11 in Verbindung mit 9270/11 ADD 1 bis 3 vom 31. Mai 2011 verwiesen.

48. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Meinung von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, dass es sich bei diesen Vorschlägen der Europäischen Kommission um „unsinnige Pläne“ handle (ARD-Morgenmagazin vom 11. April 2011) und dass man die „Finger davon lassen solle“ (BILD vom 11. April 2011)?

Die zitierten Aussagen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, bezogen sich auf den Vorschlag der Europäischen Kommission zur zwingenden Angleichung der auf den Energiegehalt bezogenen Steuersätze bei der Besteuerung von Benzin- und Dieselmotorkraftstoff. Diese Angleichung würde starke Auswirkungen auf die deutschen Kraftstoffsteuersätze haben, ohne dass damit zwangsläufig eine stärkere Harmonisierung der Steuer-

sätze in der EU verbunden wäre. Die Bundesregierung lehnt diesen Vorschlag der Europäischen Kommission ab.

49. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kritik von Automobilverbänden an der Europäischen Kommission, dass deren Vorschläge zur Reform der Energiesteuerrichtlinie die Fortschritte bei der Senkung des Treibhausgasausstoßes in der Dieseltechnik gefährdet würden?

Fahrzeuge mit Dieselmotoren spielen eine entscheidende Rolle für das Erreichen der ambitionierten CO₂-Zielwerte, weil diese im Mittel niedrigere Emissionen pro gefahrenen Kilometer aufweisen als Fahrzeuge mit Ottomotor. Eine zwingende Angleichung der Steuersätze bei der Besteuerung von Benzin- und Dieselmotoren durch den Bezug auf den Energiegehalt würde das derzeit existierende Kostenverhältnis ändern und dadurch Dieselfahrzeuge tendenziell unattraktiver machen. Daher lehnt die Bundesregierung diesen Vorschlag ab.

50. Welche Beratungen des aktuellen Richtlinienvorschlages fanden seit der Veröffentlichung im Europäischen Parlament und auf Ratsebene statt?

Europäisches Parlament:

Die Mitgliedstaaten sind an den Beratungen von Richtlinienentwürfen im Europäischen Parlament nicht beteiligt. Daher kann zu den einzelnen Beratungen im Europäischen Parlament keine verbindliche Auskunft erteilt werden. Die Termine der Plenen und Ausschüsse sind der Internetseite des Europäischen Parlaments zu entnehmen.

Rat der Europäischen Union:

25. Mai 2011	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
7. Juni 2011	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
14. Juli 2011	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
7. September 2011	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
25. Oktober 2011	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
23. November 2011	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
19. Dezember 2011	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
17. Januar 2012	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
31. Januar 2012	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
5. März 2012	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
13. April 2012	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
8. Mai 2012	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen
6. Juni 2012	Ratsarbeitsgruppe Steuerfragen.

51. Wie hat sich die Bundesregierung dabei positioniert, insbesondere in Hinblick auf die in der Aktuelle Stunde des Deutschen Bundestages am 14. April 2011 erörterten Konsequenzen für die Dieselmotorenbesteuerung in Deutschland?

Die Bundesregierung hat sich entsprechend der Antwort zu Frage 47 positioniert und verweist im Übrigen auf die dem Deutschen Bundestag übermittelten Berichte der Ständigen Vertretung über die Ratsarbeitsgruppensitzungen.

52. Wie stellt sich der aktuelle Stand der Beratungen zur Reform der Energie-steuerrichtlinie auf europäischer Ebene dar?

Die Verhandlungen in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe dauern an. Ein konkreter Kompromiss zu den strukturellen Fragen ist noch nicht absehbar. Das Europäische Parlament hat am 19. April 2012 seine Stellungnahme gemäß Artikel 113 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu dem Richtlinienänderungsentwurf der Europäischen Kommission verabschiedet. Die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses gemäß Artikel 113 AEUV ist am 28. Januar 2012 erfolgt.

Kosten der Mobilität: Kraftfahrzeugsteuer

53. Wie viele Fahrzeuge – unterteilt nach den Fahrzeugarten des Kraftfahrzeugsteuergesetzes – sind in Deutschland aktuell zugelassen?

Der Bestand der im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes erfassten Kraftfahrzeuge mit (amtlichem) Kennzeichen betrug am 1. Januar 2012 rund 51,74 Mio. Kraftfahrzeuge. Davon können den im Kraftfahrzeugsteuergesetz genannten Fahrzeugarten gerundet grundsätzlich zugeordnet werden:

Krafträder	3,76 Mio.,
Personenkraftwagen:	42,59 Mio.,
Wohnmobile:	0,34 Mio.,
Drei- und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge:	0,13 Mio.,
Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, Kraftomnibusse:	2,79 Mio.,
Andere Kraftfahrzeuge (z. B. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen):	2,13 Mio.

Außerdem weist das Zentrale Fahrzeugregister noch einen Bestand von 6,21 Mio. Kraftfahrzeuganhängern aus.

54. Wie verteilen sich die zugelassenen Pkw, Nutzfahrzeuge und Wohnmobile auf die verschiedenen Abgasstufen?

Der Bestand der Personenkraftwagen einschließlich der Wohnmobile am 1. Januar 2012 von insgesamt rund 42,93 Mio. verteilt sich gerundet wie folgt auf die Abgasstufen:

Euro 1:	2,14 Mio.,
Euro 2:	8,93 Mio.,
Euro 3:	7,43 Mio.,
Euro 4:	17,88 Mio.,
Euro 5:	5,78 Mio.,
Euro 6:	0,02 Mio.,
Übrige:	0,75 Mio.

Der Bestand der Nutzfahrzeuge (hier nur Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, Kraftomnibusse) am 1. Januar 2012 von insgesamt rund 2,79 Mio. verteilt sich gerundet wie folgt auf die Abgasstufen:

Schadstoffklasse S 1:	0,24 Mio.,
Schadstoffklasse S 2:	0,46 Mio.,

Schadstoffklasse S 3:	1,05 Mio.,
Schadstoffklasse S 4:	0,29 Mio.,
Schadstoffklasse S 5:	0,44 Mio.,
EEV Klasse 1:	0,08 Mio.,
Übrige:	0,23 Mio.

55. Welche Begünstigungen sieht das Kraftfahrzeugsteuergesetz vor, und wie hoch ist die Zahl der davon jeweils betroffenen Fahrzeuge?

Eine tabellarische Zusammenstellung wichtiger Begünstigungen im Kraftfahrzeugsteuerrecht und die Zahl davon betroffener Fahrzeuge kann der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Vorschrift des KraftStG	Beschreibung der Begünstigung	Anzahl der Fahrzeuge
§ 3 Nr. 6	Steuerbefreiung für Kraftomnibusse und mitgeführte Anhänger, die überwiegend im Linienverkehr verwendet werden	ca. 59 700
§ 3 Nr. 7	Steuerbefreiung von verkehrsrechtlich zulassungspflichtigen Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), Sonderfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und von einachsigen Kraftfahrzeuganhängern (ausgenommen Sattelanhänger), bei ausschließlicher Verwendung in bzw. für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe	ca. 1,19 Mio.
§ 3 Nr. 9 und § 4	Steuerbefreiung bzw. -erstattung für Fahrzeuge im Kombinierten Verkehr Schiene, Binnenwasserstraße, See/Straße	ca. 136 000
§ 3a	Steuerbefreiung und hälftige Steuerermäßigung für Fahrzeuge schwer behinderter Halter	ca. 1 Mio.
§ 9 Abs. 2	Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer um 50 Prozent für reine Elektrofahrzeuge (für Pkw nach der Steuerbefreiung)	ca. 1 400
§ 10	Nichterhebung der Steuer für Kraftfahrzeuganhänger insbesondere im Straßengüterverkehr	ca. 159 000

56. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der CO₂-orientierten Kraftfahrzeugsteuer für Pkw, die zum 1. Juli 2009 in Kraft trat, und falls ja, wann sollen die Ergebnisse vorliegen?

Derzeit gibt es hierzu keine Planung.

57. Wenn nein, warum verzichtet die Bundesregierung auf eine Analyse der Auswirkungen der Umstellung der steuerlichen Bemessungsgrundlage auf das Verhalten der Pkw-Käufer sowie die Forschungs- und Entwicklungsarbeit der Automobilindustrie?

Das monatliche Neuzulassungsbarometer des Kraftfahrt-Bundesamtes dokumentiert Auswirkungen ständig aktuell und anhand verschiedener Merkmale (z. B. CO₂-Emissionen, Emissionsklassen, Kraftstoffarten und CO₂-Effizienzklassen). Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich auch die Kraftstoffpreisent-

wicklung als weitaus größerer Kostenfaktor auf das Verhalten der Pkw-Käufer und mittelbar auf die Automobilindustrie auswirkt.

58. Wie verteilen sich die Pkw-Neuzulassungen seit Mitte 2009 auf die Abgasstufen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes?

Die Pkw-Neuzulassungen verteilen sich seit Mitte 2009 auf die Abgasstufen gerundet wie folgt:

Euro 4: 2,02 Mio.,

Euro 5: 5,78 Mio.,

Euro 6: 0,02 Mio.

Nur die Abgasstufe „Euro 6“ wird bei den Diesel-Pkw mit befristeter Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer begünstigt.

59. Wie ist der Stand der regierungsinternen Beratungen zur Überführung des Pkw-Altbestands (mit Ersterzulassung bis zum 30. Juni 2009) in die steuerliche Systematik der Neuregelung?

Das Ergebnis umfangreicher Prüfungen der notwendigen CO₂-Datenbasis liegt vor. Danach können rechtssichere, belastbare CO₂-Werte für rund zwei Drittel des so genannten Pkw-Altbestandes nicht ermittelt werden. Weitere Untersuchungen dauern an.

60. Wie viele Fahrzeuge werden von der Rechtsänderung zum 1. Januar 2013 betroffen sein?
61. Welche Bemessungsgrundlagen und welche Steuersätze plant die Bundesregierung für die künftige Besteuerung des Pkw-Altbestands?
62. Wie hat die Bundesregierung das Problem zuverlässiger und vergleichbarer Datengrundlagen für die Besteuerung des Pkw-Altbestands gelöst?
63. Wie wird sich die finanzielle Belastung für die betroffenen Fahrzeughalter und das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer infolge der Umstellung der Besteuerung des Pkw-Altbestands verändern?
64. Wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung für das Gesetzgebungsverfahren zur Neuregelung der Kraftfahrzeugbesteuerung des Pkw-Altbestands aus?

Auf die Antwort zu Frage 59 wird verwiesen.

65. Welche konkrete Bedeutung misst die Bundesregierung der im Referentenentwurf eines Verkehrssteueränderungsgesetzes vom 16. Dezember 2011 vorgesehenen Erweiterung der kraftfahrzeugsteuerlichen Begünstigung von reinen Elektrofahrzeugen im Rahmen der Umsetzung des Regierungsprogramms Elektromobilität zu?

Um den finanziellen Anreiz zur Anschaffung eines bisher noch teureren umweltfreundlichen Elektrofahrzeuges zu verbessern, soll die derzeit auf Pkw mit reinem Elektroantrieb, also rein elektrisch angetriebene und hierfür aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeiste Pkw (insbesondere Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge) beschränkte fünfjährige Kraftfahr-

zeugsteuerbefreiung auf alle Fahrzeugarten ausgedehnt werden, sofern auch diese rein elektrisch angetrieben sind. In den Segmenten Nutzfahrzeuge und Leichtfahrzeuge (drei- und leichte vierrädrige Fahrzeuge der Klasse L) liegen erhebliche Potenziale. Um die Entwicklung des Marktes zu forcieren, soll die Förderdauer zunächst um weitere fünf auf insgesamt zehn Jahre ausgedehnt werden. Für Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 2016 bis Ende 2020 ist wieder eine Steuerbefreiung über fünf Jahre beabsichtigt. Nach Ablauf der zehn- bzw. fünfjährigen Kraftfahrzeugbesteuerung unterliegen diese Fahrzeuge, sofern sie noch im Betrieb sind, der Besteuerung nach Gewicht, wobei der Steuersatz für diese Fahrzeuge halbiert ist.

66. Prüft die Bundesregierung im Rahmen dieses Vorhabens eine Ausweitung der kraftfahrzeugsteuerlichen Begünstigung von reinen Elektrofahrzeugen auf Fahrzeuge mit Hybridantrieb, wie sie etwa die Wirtschaftsministerkonferenz am 14./15. Dezember 2009 für Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerung forderte, und falls nein, warum nicht?

Es sollen nur reine Elektrofahrzeuge befristet steuerbefreit werden. Der Gesetzgeber hat zur Kraftfahrzeugsteuer für neue Pkw mit der zum 1. Juli 2009 vollzogenen Neuregelung eine technologieneutrale grundsätzliche Belastungsentscheidung getroffen, die sich auch an den CO₂-Emissionen orientiert. Hybridantriebe weisen CO₂-Emissionen auf, deren geringes Niveau niedrige kraftfahrzeugsteuerliche Belastungen bewirkt.

67. Warum hat das Kabinett, das den Gesetzentwurf nach der ursprünglichen Planung am 15. Februar 2012 beschließen sollte, bis heute nicht darüber entschieden?

Das Kabinett hat den Entwurf eines Verkehrssteueränderungsgesetzes am 23. Mai 2012 beschlossen.

Kosten der Mobilität: Wechselkennzeichen

68. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der anhaltenden Kritik an der Einführung von Wechselkennzeichen für Kraftfahrzeuge in Deutschland, etwa aus der Aussage des Pressesprechers des ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.), Jochen Österle: „Wenn das Wechselkennzeichen, so wie es ist, in ein paar Jahren wieder begraben wird, ist es auch nicht weiter schlimm.“ (SPIEGEL ONLINE vom 18. Januar 2012)?
70. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorwurf, dass sich der bürokratische Aufwand für die Fahrzeugzulassung mit der Einführung von Wechselkennzeichen nicht verringern wird (SPIEGEL ONLINE vom 18. Januar 2012: „Luftnummernschild“), obwohl der Bürokratieabbau zur entscheidenden Zielsetzung der Initiative der schwarz-gelben Bundesregierung mutierte (Bundestagsdrucksache 17/4242)?

Die Fragen 68 und 70 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung kommentiert diese Äußerungen der Medien nicht.

69. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung vor diesem Hintergrund aus früheren Aussagen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, der den Verbraucherinnen und Verbrauchern monatelang eine Steuerersparnis bei der Nutzung von Wechselkennzeichen in Aussicht stellte (Pressemitteilung des BMVBS vom 2. Februar 2010, Nr.: 035/2010)?

Wie in der entsprechenden Pressemitteilung ausgeführt, handelte es sich um eine laufende Prüfung und nicht um ein Inaussichtstellen.

71. Inwiefern kann – wie von der Bundesregierung ständig behauptet (Bundestagsdrucksache 17/6665) – die Möglichkeit der Nutzung eines Wechselkennzeichen zum Kauf eines Elektroautos motivieren?

Ein geringerer Versicherungsbeitrag, ein vereinfachtes Zulassungsverfahren sowie die auch unabhängig vom Wechselkennzeichen gewährte zeitweilige Steuerbefreiung (siehe Frage 65) können mit zu der Entscheidung beitragen, sich ein Elektroauto anzuschaffen.

72. Welche Unternehmen der Versicherungswirtschaft werden nach Kenntnis der Bundesregierung Fahrzeughaltern Vergünstigungen bei Verwendung eines Wechselkennzeichens gewähren?

Die Gewährung von Vergünstigungen bei der Versicherung für die Nutzung von Wechselkennzeichen ist die Sache des Marktes.

73. Wieso verzögerte sich die Einführung von Wechselkennzeichen in Deutschland, die Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bereits für den 1. Januar 2011 angekündigt hatte, nun bis zum 1. Juli 2012?

Ein Ordnungsverfahren, das – wie die Einführung von Wechselkennzeichen – einen komplexen Regelungsgegenstand hat, führt wegen einer Vielzahl Beteiligter zu Abstimmungsprozessen, die einen erheblichen Zeitaufwand verursachen können.

74. Plant die Bundesregierung in einem zweiten Schritt kraftfahrzeugsteuerliche Vorteile für die Nutzer von Wechselkennzeichen, und wie begründet sie dies?

Eine gesonderte kraftfahrzeugsteuerrechtliche Vergünstigung für Wechselkennzeichen ist nicht vorgesehen.

Abgaben der Verkehrsträger

Beförderung von	Straße		Schiene		Luftfahrt		Seeschifffahrt		Binnenschifffahrt	
	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen
Energiesteuer (bis 01.08.06 Mineralölsteuer)	Diesellokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 485,70 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 470,40 Euro/1.000 l <u>Ottokraftstoff</u> mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 669,80 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 654,50 Euro/1.000 l <u>Flüssiggas</u> 180,32 Euro/1000 kg <u>Erdgas</u> 13,90 Euro/MWh	- dito - Ausnahme ÖPNV: ÖPNV erhält eine Entlastung für Diesellokraftstoff oder Ottokraftstoff 54,02 Euro/1000 l - Flüssiggas 13,37 Euro/1000 kg - Erdgas 1 Euro/MWh	Diesellokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 485,70 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 470,40 Euro/1.000 l <u>Ottokraftstoff</u> mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 669,80 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 654,50 Euro/1.000 l <u>Flüssiggas</u> 180,32 Euro/1000 kg <u>Erdgas</u> 13,90 Euro/MWh	- dito - Ausnahme ÖPNV: ÖPNV erhält eine Entlastung für Diesellokraftstoff oder Ottokraftstoff 54,02 Euro/1000 l - Flüssiggas 13,37 Euro/1000 kg - Erdgas 1 Euro/MWh	Steuerfrei, mit Ausnahme der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt. Bei letzterer gilt folgendes: Kerosin 654,50 Euro/1.000 l Flugbenzin 721 Euro/1.000 l Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 669,80 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 654,50 Euro/1.000 l Diesellokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 485,70 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 470,40 Euro/1.000 l	Steuerfrei mit Ausnahme der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt. Bei letzterer gilt folgendes: Diesellokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 485,70 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 470,40 Euro/1.000 l Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 669,80 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 654,50 Euro/1.000 l Flüssiggas 180,32 Euro/1000 kg Erdgas 13,90 Euro/MWh	Steuerfrei mit Ausnahme der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt. Bei letzterer gilt folgendes: Diesellokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 485,70 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 470,40 Euro/1.000 l Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 669,80 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 654,50 Euro/1.000 l Flüssiggas 180,32 Euro/1000 kg Erdgas 13,90 Euro/MWh	Steuerfrei mit Ausnahme der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt. Bei letzterer gilt folgendes: Diesellokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 485,70 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 470,40 Euro/1.000 l Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 669,80 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 654,50 Euro/1.000 l Flüssiggas 180,32 Euro/1000 kg Erdgas 13,90 Euro/MWh	Steuerfrei mit Ausnahme der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt. Bei letzterer gilt folgendes: Diesellokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 485,70 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 470,40 Euro/1.000 l Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg: 669,80 Euro/1.000 l mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg: 654,50 Euro/1.000 l Flüssiggas 180,32 Euro/1000 kg Erdgas 13,90 Euro/MWh	

	Straße		Schiene		Luftfahrt		Seeschifffahrt		Binnenschifffahrt	
					VersStG)		schließlich der Durchführung befördert werden nach § 4 Nr. 10 VersStG)		befördert werden nach § 4 Nr. 10 VersStG)	
Stromsteuer	Der Strom für den Fahrbetrieb im Verkehr mit O-Bussen wird mit rd. 56 % des Regelsteuersatzes besteuert (anstelle 2,05 nur 1,142 Cent/ kWh)		Der Strom für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr wird mit rd. 56 % des Regelsteuersatzes besteuert (anstelle 2,05 nur 1,142 Cent/ kWh)				ermäßigter Steuersatz für die landseitige Stromversorgung in Höhe von 0,50 Euro/MWh mit Ausnahme der privaten, nicht gewerblichen Schifffahrt		ermäßigter Steuersatz für die landseitige Stromversorgung in Höhe von 0,50 Euro/MWh mit Ausnahme der privaten, nicht gewerblichen Schifffahrt	
Kraftfahrzeugsteuer	<p><u>Betrifft nur Straße:</u></p> <p>a) Güter</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für schwerere Nfz gelten emissionsbezogene Tarife, die progressiv in Stufen von 200 kg zulässiges Gesamtgewicht gestaffelt sind. ▪ Die jährliche Höchststeuer beträgt für: Schadstoffklasse S2 und besser 556 €, Schadstoffklasse S1 914 €, Geräuschkategorie G1 1.425 € und Übrige 1.681 €. ▪ Leichte Nfz und andere Kfz mit zulässigem Gesamtgewicht bis 3,5 t werden nur gewichtsbezogenen besteuert: bis 2.000 kg 11,25 €, über 2.000 bis 3.000 kg 12,02 €, über 3.000 bis 3.500 kg 12,78 € jeweils je angefangene 200 kg. ▪ Die Steuer für reine Elektrofahrzeuge wird um die Hälfte ermäßigt. ▪ Für Anhänger gilt ein linearer Tarif mit 7,46 € je angefangene 200 kg zulässiges Gesamtgewicht, höchstens aber 373,24 €. 									

	Straße	Schiene	Luftfahrt	Seeschifffahrt	Binnenschifffahrt								
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steuervergünstigungen existieren z. B. für bestimmte Fahrzeuge in der Land- und Forstwirtschaft, im kombinierten Verkehr, im sog. Huckepackverkehr mit der Eisenbahn und für überzählige Anhänger. ▪ Zulassungsfreie Fahrzeuge werden nicht besteuert. 	<p>b) Personen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für Omnibusse, die überwiegend im Linienverkehr fahren, gilt Steuerbefreiung. Übrige Omnibusse werden wie Nutzfahrzeuge besteuert. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Für Pkw mit Erstzulassung bis 30. Juni 2009 wird die Steuer nach Emissionsklasse und Hubraum bemessen, unterschieden nach Fremdzünder (z. B. Otto) und Selbstzünder (z. B. Diesel). Die Steuersätze sind gestaffelt von 6,75 € bis 37,58 € je angefangene 100 ccm Hubraum. ▪ Für Pkw mit Erstzulassung ab 1. Juli 2009 gilt eine CO₂-orientierte Besteuerung mit folgenden Komponenten: <ol style="list-style-type: none"> 1. Hubraumbezogener Sockelbetrag, unterschieden nach Fremdzünder (2 € je angefangene 100 ccm) und Selbstzünder (9,50 € je angefangene 100 ccm), zuzüglich 2. CO₂-bezogener Betrag, ermittelt mit 2 € je Gramm des für den Pkw ausgewiesenen CO₂-Wertes pro km, wobei ein Teil steuerfrei bleibt (Erstzulassungen vor 2012: 120 g/km, 2012/2013: 110 g/km, ab 2014: 95 g/km). ▪ Reine Elektro-Pkw sind ab Erstzulassung für fünf Jahre steuerbefreit. ▪ Für dreirädrige und leichte vierrädrige Kfz der Klasse L wird die Steuer nach Hubraum und Emissionsklasse bemessen. Die Steuersätze entsprechen denen für ältere Pkw. ▪ Die Jahressteuer für Krafträder beträgt 1,84 € je angefangene 25 ccm Hubraum. ▪ Zulassungsfreie Fahrzeuge werden nicht besteuert. 										
Ertragsteuern	<p>Keine Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern. Besteuerung des Gewinns je nach Rechtsform des Verkehrsträgers:</p> <p>a) als Kapitalgesellschaft seit dem 01.01.2008 aufgrund der Änderungen durch die Unternehmenssteuerreform 2008 mit 15% Körperschaftsteuer + Solidaritätszuschlag 0,83% + rd. 14% GewSt = Gesamtbelastung von rd. 29,83 %</p> <p>b) als Personenunternehmen mit dem persönlichen Einkommensteuersatz des (Mit-)Unternehmers (bis zu 45 %) + Solidaritätszuschlag und ggf. Kirchensteuer, pauschale Anrechnung der von dem Personenunternehmen zu zahlenden GewSt auf die ESt des (Mit-)Unternehmers.</p> <p>Hinweis: ab dem Veranlagungszeitraum 2008: Möglichkeit der Thesaurierungsbeginn: Nicht entnommene Gewinne eines Personenunternehmens können auf Antrag mit einem Einkommensteuersatz in Höhe von 28,25 % versteuert werden. Bei einer späteren Entnahme der thesaurierten Gewinne ist eine Nachversteuerung i. H. v. 25% vorzunehmen..</p>												
Verkehrssteuer	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td data-bbox="1174 1659 1342 1883" style="width: 25%;"></td> <td data-bbox="1174 1491 1342 1659" style="width: 25%;"></td> <td data-bbox="1174 1099 1342 1491" style="width: 25%;"></td> <td data-bbox="1174 819 1342 1099" style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1174 1659 1342 1883"></td> <td data-bbox="1174 1491 1342 1659"></td> <td data-bbox="1174 1099 1342 1491"> <p>Ab dem 01. Januar 2011 wird die Luftverkehrssteuer (Luft-VSt) erhoben; diese gilt nur für gewerbliche Personenbeförderung, nicht für Güterbeförderung. Der Steuersatz ist abhängig vom Zielfort. Ausgangs-</p> </td> <td data-bbox="1174 819 1342 1099"></td> </tr> </table>											<p>Ab dem 01. Januar 2011 wird die Luftverkehrssteuer (Luft-VSt) erhoben; diese gilt nur für gewerbliche Personenbeförderung, nicht für Güterbeförderung. Der Steuersatz ist abhängig vom Zielfort. Ausgangs-</p>	
		<p>Ab dem 01. Januar 2011 wird die Luftverkehrssteuer (Luft-VSt) erhoben; diese gilt nur für gewerbliche Personenbeförderung, nicht für Güterbeförderung. Der Steuersatz ist abhängig vom Zielfort. Ausgangs-</p>											
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td data-bbox="1174 1211 1342 1491" style="width: 50%;"></td> <td data-bbox="1174 1099 1342 1211" style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1174 1211 1342 1491"></td> <td data-bbox="1174 1099 1342 1211"> <p>Möglichkeit</p> <p>a) zur pauschalen Gewinnermittlung anhand der Schiffs tonnages („Tonnagebesteuerung“) und</p> <p>b) zum 40 % igen Lohnsteuereinbehalt</p> </td> </tr> </table>								<p>Möglichkeit</p> <p>a) zur pauschalen Gewinnermittlung anhand der Schiffs tonnages („Tonnagebesteuerung“) und</p> <p>b) zum 40 % igen Lohnsteuereinbehalt</p>				
	<p>Möglichkeit</p> <p>a) zur pauschalen Gewinnermittlung anhand der Schiffs tonnages („Tonnagebesteuerung“) und</p> <p>b) zum 40 % igen Lohnsteuereinbehalt</p>												

	Straße	Schiene	Luftfahrt	Seeschifffahrt	Binnenschifffahrt
			<p>punkt für den Steuertarif ist die Entfernung des größten Verkehrsflughafens im Zielland vom Flughafen Frankfurt am Main. Abflüge in Mitgliedstaaten der EU und Drittstaaten, die in diesem Entfernungskreis liegen, werden mit einem Steuersatz von € 7,50 (in 2011: € 8,-) belegt. Für andere Zielländer mit einer Entfernung bis zu max. 6.000 Kilometern wird ein Steuersatz von € 23,43 (in 2011: € 25,-) erhoben, Entfernungen über 6000 Kilometer werden mit dem Höchstsatz von € 42,18 (in 2011: € 45,-) belegt.</p>		

GEBÜHREN / ENTGELTE DER VERKEHRSTRÄGER

Gebühren oder Entgelte	Straße	Schiene	Luftfahrt	Seeschifffahrt	Binnenschifffahrt
	<p>Maut für Lkw ab 12 t auf Bundesautobahnen und Abschnitte von Bundesstraßen; Mautsatz: 14,1 – 28,8 Cent/km Hinweis: Ziel ist es, ab dem 1. August 2012 mit der Bemauerung von schweren Lkw auf mindestens vierstreifigen Bundesstraßen mit unmittelbarer Anbindung an einer Bundesautobahn unter den Voraussetzungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12.07.2011 zu starten.</p>	<p>Trassennutzungsentgelte (an DB Netz AG) Stationspreise (an DB Station und Service AG)</p>	<p>Flughafentgelte (privatrechtl.) Flugsicherungsgebühren (einschließlich anteiliger Wetterdienstgebühren) Luftsicherheitsgebühren Verwaltungsgebühren</p>	<p>für Seeschifffahrt keine Gebühren (für Schifffahrtsstraßen, Schleusen, Zufahrtslinien) für Seehäfen (öffentlich oder privat) Hafeneingelge / Hafenumschlagentgelte Entgelte für Lootsen (privatrechtl.)</p>	<p>Auf den bedeutendsten Binnenwasserstraßen ist aufgrund von intern. Schifffahrtsabkommen keine Gebührenerhebung möglich. aber: Binnenschifffahrtsabgaben werden auf den staugeregelten Flüssen und Kanälen erhoben. Entgelte für Hafen- und Umschlagsbetriebe aufgrund privatrechtlicher Verträge.</p>

