

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Ernst, Ingrid Remmers, Fabio De Masi, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/14164 –**

Politische Signale an die Automobilindustrie

Vorbemerkung der Fragesteller

Es besteht nach Ansicht der Fragesteller ein Widerspruch zwischen den Bekenntnissen der Bundesregierung zu einer Verkehrswende und den nach wie vor bestehenden Subventionen fossiler Kraftstoffe, vor allem des Diesels. Zugleich wurden und werden unter dem Label „Zukunft der Mobilität“ und dessen früheren Versionen Konferenzen und Gesprächskreise mit der Industrie finanziert, die aus Sicht der Fragesteller ebenfalls keine sichtbaren Impulse für eine Verkehrswende erbracht haben. Solange Subventionen in erheblichem Umfang den Verbrauch fossiler Kraftstoffe fördern, werden neue Förderinstrumente, die den Umstieg auf Elektromobilität forcieren sollen, kaum Wirkung entfalten. Dialogformate zur Verständigung mit der Industrie sollten nach Auffassung der Fragesteller einer klaren Zielsetzung folgen und einer Erfolgskontrolle unterliegen.

1. Wann und wo findet das erste Treffen im Rahmen der „Konzertierten Aktion Mobilität“ statt, wer ist als Teilnehmerin bzw. Teilnehmer angefragt, und welche Tagesordnung ist vorgesehen (www.bundesregierung.de/breg-de/suche/regierungspressekonferenz-vom-15-maerz-2019-1590010; Bundestagsdrucksache 19/11025)?
2. Wie hoch ist das Budget der „Konzertierten Aktion Mobilität“?
3. Welche Erwartungen hat die Bundesregierung an die Teilnehmer an der „Konzertierten Aktion Mobilität“?

4. Was wäre aus Sicht der Bundesregierung ein Scheitern, was der größte Erfolg der „Konzertierten Aktion Mobilität“ (bitte begründen)?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das erste Treffen der Konzertierten Aktion Mobilität fand am 24. Juni 2019 statt. Am Treffen haben teilgenommen:

Name	Funktion
Dr. Angela Merkel	Bundeskanzlerin
Prof. Dr. Helge Braun	Chef des Bundeskanzleramtes
Steffen Seibert	Staatssekretär, Regierungssprecher
Olaf Scholz	Bundesminister der Finanzen
Peter Altmaier	Bundesminister für Wirtschaft und Energie
Hubertus Heil	Bundesminister für Arbeit und Soziales
Anja Karliczek	Bundesministerin für Bildung und Forschung
Andreas Scheuer	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
Svenja Schulze	Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Alexander Dobrindt	Vorsitzender CSU-Landesgruppe
Dr. Rolf Mützenich	Kom. Vorsitzender SPD-Bundestagsfraktion
Ralph Brinkhaus	Vorsitzender CDU/CSU Bundestagsfraktion
Markus Söder	Ministerpräsident Bayern; CSU-Vorsitzender
Malu Dreyer	Ministerpräsidentin Rheinland-Pfalz; kom. SPD-Vorsitzende
Armin Laschet	Ministerpräsident Nordrhein-Westfalen; Stv. CDU-Vorsitzender
Prof. Dr. Günther Schuh	RWTH Aachen, CEO e.GO Mobile AG
Prof. Dr. Wilhelm Bauer	Fraunhofer IAO, Stuttgart
Prof. Dr. Henning Kagermann	Vorsitzender, Nationale Plattform Zukunft der Mobilität
Bernhard Mattes	Präsident, Verband der Automobilindustrie (VDA)
Jörg Hofmann	Erster Vorsitzender, Industriegewerkschaft Metall
Harald Krüger	Vorstandsvorsitzender, BMW AG
Manfred Schoch	Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats, BMW AG
Dr. Michael Bolle	Geschäftsführer, Chief Digital Officer, Chief Technology Officer, Robert Bosch GmbH
Hartwig Geisel	Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Mobility Solutions, Stv. Vorsitzender des Konzernbetriebsrats, Robert Bosch GmbH
Dr. Ariane Reinhart	Vorstandsmitglied Personal, Arbeitsdirektorin, Continental AG
Lorenz Pfau	Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Continental Automotive GmbH, Continental AG
Ola Källenius	Vorstandsvorsitzender, Leiter Mercedes-Benz Cars, Daimler AG
Markus Schäfer	Vorstandsmitglied Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung, Daimler AG
Michael Brecht	Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats, Daimler AG
Dr. Herbert Diess	Vorstandsvorsitzender und Vorsitzender des Markenvorstands Volkswagen Pkw, Volkswagen AG
Dr. Frank Welsch	Markenvorstand Technische Entwicklung, Volkswagen AG
Bernd Osterloh	Vorsitzender Gesamt- und Konzernbetriebsrat, Volkswagen AG
Wolf-Henning Scheider	Vorstandsvorsitzender, ZF Friedrichshafen AG

In den zwei Blöcken „Technologische Herausforderungen und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit“ und „Auswirkungen des technologischen Wandels auf Arbeitswelt und Beschäftigung“ haben sich die Beteiligten über die nächsten Schritte für eine zukunftsgerichtete, wettbewerbsfähige Automobilindustrie in Deutschland ausgetauscht. Dies zu erreichen, ist gemeinsames Ziel der Beteiligten. Im Rahmen des zweiten Treffens am 4. November 2019 wurden die bis-

herigen Ergebnisse der Diskussion vorgestellt. Die Konzertierte Aktion Mobilität verfügt über kein eigenes Budget.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11025 verwiesen.

5. Wie hoch waren die Kosten insgesamt für die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE)?

Die Organisation der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) erfolgte durch die gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO). Die Ausgaben der GGEMO beliefen sich auf 5.408.147 Euro.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Arbeit der NPE (bitte begründen)?
7. Welche Ergebnisse der NPE hält die Bundesregierung für besonders relevant (bitte begründen)?
8. Inwiefern sind die durch die Arbeitsgruppen der NPE erarbeiteten Konzepte und Empfehlungen in die Arbeit der Bundesregierung eingeflossen, welche waren das, und welche wurden nicht berücksichtigt (bitte jeweils begründen)?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeit der NPE wird nicht nur durch die Bundesregierung positiv bewertet, die Plattform ist im internationalen Umfeld anerkannt. Durch die Arbeiten der NPE ist es gelungen, Wissenschaft, Industrie, Politik und Zivilgesellschaft für das in umwelt- und wertschöpfungspolitischer Hinsicht relevante Thema Elektromobilität zusammenzubringen.

Im Ergebnis hat sich das Thema „Elektromobilität“ auch im Bewusstsein der Öffentlichkeit fest verankert. In verschiedenen Arbeitsgruppen (AGs) wurden grundlegende Konzepte und Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Elektromobilität in den wichtigen Handlungsfeldern Fahrzeugtechnologie (AG 1), Batterietechnologie (AG 2), Ladeinfrastruktur und Netzintegration (AG 3), Normung, Standardisierung und Zertifizierung (AG 4), Aus-bildung und Qualifizierung (ehemals AG 5) sowie Rahmenbedingungen (AG 6) formuliert. Daher steht den relativ geringen Kosten ein hoher Nutzen gegenüber.

Die NPE hat einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, die folgenden Ziele zu erreichen:

- Kurzfristig: Erarbeitung von Rahmenbedingungen für einen umweltorientierten Strukturwandel in der Mobilität als Empfehlung für Industrie, Politik und Zivilgesellschaft.
- Mittelfristig: Beschleunigung des Markthochlaufs und Etablierung Deutschlands als internationalen Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland.
- Langfristig: Schaffung eines Angebots rein elektrisch betriebener Autos aus deutscher Produktion, die in Reichweite, Preis, Komfort und Fahrspaß den konventionellen, durch Verbrennungsmotor angetriebenen Fahrzeugen gleichen.

Die Empfehlungen der NPE sowie ihrer Arbeitsgruppen sind in zahlreichen Berichten und Publikationen festgehalten (www.nationale-plattform-elektromobilitaet.de/die-npe/publikationen/) und als Hintergrundinformationsmaterial eines

externen hochrangigen Beratungsgremiums in die Arbeiten der Bundesregierung eingeflossen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1542 verwiesen.

9. Wie hoch sind die jährlichen Steuermindereinnahmen von Dieseldieselkraftstoff in Deutschland aufgrund des im Vergleich zum Ottokraftstoff niedrigeren Steuersatzes bei der Energiesteuer und des in der Folge geringeren Mehrwertsteuersatzes, und wie haben sie sich seit dem Jahr 2008 entwickelt (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?

In der nachstehenden Tabelle sind die rein rechnerischen Steuermehreinnahmen ausgewiesen, die sich bei einer Besteuerung des Dieseldieselkraftstoffes mit dem gleichen Energiesteuersatz wie für Benzin in den Jahren 2008 bis 2018 ergeben hätten. Verhaltenseffekte hinsichtlich der Auswirkungen von höheren Betriebskosten, insbesondere in Bezug auf die Fahrzeugwahl und Fahrleistung, sind nicht berücksichtigt.

Bei der Umsatzsteuer ist der Wert ohne Berücksichtigung eines etwaigen Vorsteuerabzugs ausgewiesen. Soweit der Abnehmer den Dieseldieselkraftstoff für sein Unternehmen erworben hat und ein entsprechender Vorsteuerabzug besteht (z. B. Speditionen, Taxen, Dienstwagen), hätten sich aufgrund des Vorsteuerabzugs keine Umsatzsteuermehreinnahmen ergeben. Über die tatsächliche Höhe dieses Vorsteuerabzugs liegen jedoch keine Daten vor. Zudem wäre auch das Umsatzsteuervolumen nach Berücksichtigung eines Vorsteuerabzugs nicht gleichzusetzen mit entsprechenden Mehreinnahmen aus der Umsatzsteuer, da aufgrund des begrenzten verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte höheren Umsatzsteuerzahlungen geringere Ausgaben und damit Umsatzsteuerzahlungen in anderen Bereichen gegenüberstünden.

Jahr	Energiesteuermehreinnahmen bei Anwendung des Steuersatzes für Benzin auch auf Dieseldieselkraftstoff	Entsprechende Umsatzsteuermehreinnahmen (ohne Berücksichtigung eines gegenüberstehenden Vorsteuerabzugs)
Mio. Euro		
2008	6.715	1.276
2009	6.724	1.278
2010	7.083	1.346
2011	7.298	1.387
2012	7.384	1.403
2013	7.588	1.442
2014	7.771	1.477
2015	8.007	1.521
2016	8.154	1.549
2017	8.317	1.580
2018	8.203	1.559
Summe	83.244	15.818

Quelle: BMF

10. Wie hoch sind die jährlichen Steuermindereinnahmen bei Dieselmotorkraftstoff in Deutschland aufgrund der Steuerentlastung für betrieblich genutzte Dieselmotorkraftstoffe (Agrardiesel), und wie haben sich der begünstigte Dieselmotorkraftstoffverbrauch und die damit einhergehenden Steuermindereinnahmen seit dem Jahr 2008 entwickelt (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?

Jahr	Entlastungsmengen	Entlastungssumme
	Mio. Liter	Mio. EUR
2008 ¹	1.746	375
2009 ¹	1.816	390
2010	1.855	398
2011	1.950	419
2012	1.980	425
2013	1.994	428
2014	2.132	458
2015	2.065	444
2016	2.086	448
2017 ²	2.085	448
2018 ²	1.512	325
Summe	21.221	4.558

Quelle: BMF

¹ Die tatsächliche Auszahlungssumme der Jahre 2008/09 kann aus technischen Gründen nicht mehr generiert werden. Kürzungen und Nachberechnungen (bspw. Rückforderungen, weitere Auszahlungen) können daher nicht mehr berücksichtigt werden.

² Stand 18. September 2019. Es sind noch nicht alle Steuerentlastungsanträge für die Jahre 2017 und 2018 abschließend bearbeitet worden.

11. Auf welche Höhe beliefen sich seit dem 1. Januar 2008 die Mindereinnahmen durch die steuerliche Begünstigung von Gaskraftstoffen (LPG und CNG) pro Kalenderjahr gegenüber dem Ottokraftstoff, und auf welche Höhe beliefen sie sich insgesamt seit 2008 (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?

Eine Vergleichbarkeit zwischen den Steuersätzen für Flüssiggas und Erdgas, welche als Kraftstoff verwendet werden, und dem Steuersatz auf Benzin ist nicht gegeben. Die Begünstigung der gasförmigen Kraftstoffe liegt in der Anwendung eines reduzierten Steuersatzes. Daher wurden diese Mindereinnahmen berechnet.

Die dargestellten Mindereinnahmen bei Erdgas wurden berechnet durch die unterschiedlichen Steuersummen bei einer Besteuerung nach dem Regelsteuersatz nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 EnergieStG und dem angewandten begünstigten Steuersatz nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a) EnergieStG.

Die dargestellten Mindereinnahmen bei Flüssiggas wurden berechnet durch die unterschiedlichen Steuersummen bei einer Besteuerung nach dem Regelsteuersatz nach § 2 Absatz 1 Nummer 8 Buchstabe a) EnergieStG und dem angewandten begünstigten Steuersatz nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a) EnergieStG.

Jahr	Mindereinnahmen Erdgas	Mindereinnahmen Flüssiggas
	Tausend Euro	
2008	37.870	112.617
2009	55.383	143.146
2010	50.454	141.359
2011	37.331	144.911

Jahr	Mindereinnahmen Erdgas	Mindereinnahmen Flüssiggas
	Tausend Euro	
2012	37.847	144.534
2013	38.879	141.348
2014	43.567	134.525
2015	35.765	125.240
2016	30.739	119.129
2017	26.990	110.377
2018	23.831	122.733
Summe	380.786	1.439.733

Quelle: BMF

12. Wie viele Pkw welcher Größenklasse und Antriebsart wurden seit 2008 neu zugelassen (bitte nach gewerblichen und privaten Haltern sowie Automarke aufschlüsseln)?

Eine Zusammenstellung der Neuzulassungszahlen bei Pkw seit 2008 mit u. a. Angaben zu den Merkmalen „Hersteller“, „Handelsname“, „Kraftstoffart“ und anteiliger Anzahl „privater Halter“ können der Schriftenreihe „Fahrzeugzulassungen (FZ)-Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Herstellern und Handelsnamen – FZ 4“ des Kraftfahrt-Bundesamts entnommen werden (vgl. www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz4_n_uebersicht.html?nn=1146130).

13. Wie viele Personen haben nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2008 bis heute die private Nutzung eines Dienstwagens versteuert, und auf welche jährlichen Summen beliefen sich die Steuereinnahmen?
14. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Listenpreis der Dienstwagen in diesen Jahren?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Daten vor.

15. Welchen Einfluss hat das „Dienstwagenprivileg“ nach Kenntnis der Bundesregierung auf das Beitragsaufkommen der einzelnen Sozialkassen (insbesondere Arbeitslosenversicherung, Rentenkasse und Krankenkassen)?

Die private Nutzung eines Dienstwagens ist ein geldwerter Vorteil aus der Beschäftigung und als Sachbezug Teil des sozialversicherungspflichtigen Arbeitsentgeltes (§ 3 Absatz 1 Satz 3 SVEV). Die erhobenen Beiträge zur Kranken-, Pflege-, Renten- und Arbeitslosenversicherung werden statistisch nicht gesondert erfasst, so dass zu ihrem Einfluss auf das Beitragsaufkommen keine Aussage getroffen werden kann.

Die Besteuerung der Privatnutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs (Dienstwagenbesteuerung) ist keine Subventionsvorschrift. Der Vorteil aus der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs erhöht vielmehr zusätzlich als Entnahme den Gewinn. Diese Gewinnerhöhung führt zu einer höheren Steuerbelastung. Damit wird sichergestellt, dass private Aufwendungen gerade nicht steuermindernd abgezogen werden können. Nutzungsvorteile bei der Gestel-

lung eines Dienstwagens durch den Arbeitgeber gehören als Sachbezüge zum Arbeitslohn (§ 19 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 i. V. m. § 8 Absatz 1 EStG).

16. Wie hoch waren die Einnahmen aus der Kfz-Steuer seit 2008, und wieviel davon floss in den Bau und Erhalt von Straßen und Brücken (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Einnahmen aus der KfZ-Steuer als Bundessteuer seit 1. Juli 2009 können der folgenden Übersicht entnommen werden.

Jahr	Einnahmen in Mio. Euro
2009	3.803
2010	8.488
2011	8.422
2012	8.443
2013	8.490
2014	8.501
2015	8.805
2016	8.952
2017	8.948
2018	9.047
2019 (Januar bis September)	7.337

Nach dem Gesamtdeckungsprinzip dienen alle Einnahmen als Deckungsmittel für alle Ausgaben. Das umfasst auch das Aufkommen aus der Kfz-Steuer. Insofern lässt sich nicht aufschlüsseln, wieviel aus dem Kfz-Steueraufkommen in den Erhalt von Straßen und Brücken geflossen ist.

17. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der am 26. August 2019 veröffentlichten Studie „Folgekosten des Verkehrs“ des Vereins „Allianz Pro Schiene“ (www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/folgekosten-des-verkehrs), die externe Folgekosten von 149 Mrd. Euro pro Jahr errechnet hat, an denen der Anteil des Straßenverkehrs fast 95 Prozent beträgt?

Die Bundesregierung nimmt extern beauftragte Gutachten ausschließlich zur Kenntnis.

18. Verfügt die Bundesregierung über eigene Zahlen zu Folgekosten des Straßenverkehrs, und unterscheiden diese sich von den Erkenntnissen der Studie (bitte einzeln auflisten)?

Das Gutachten „Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2018 bis 2022“ vom 5. März 2018, welches im Auftrag des BMVI erstellt wurde, ist die Grundlage für die Herleitung der Mautsätze bei der Lkw-Maut (vgl.: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/wegekostengutachten.pdf).

Die Zahlen aus der Studie „Folgekosten des Verkehrs“ von INFRAS und aus dem „Wegekostengutachten 2018 bis 2022“ sind nicht vergleichbar. Das „Wegekostengutachten 2018 bis 2022“ deckt nur die Bundesfernstraßen ab, die Studie „Folgekosten des Verkehrs“ hingegen das gesamte Straßennetz. Daher sind die in der INFRAS-Studie für das Jahr 2017 ausgewiesenen externen Kosten des Straßenverkehrs deutlich höher

Übersicht gesamte externe Kosten des Verkehrs in Deutschland 2017	Kostenkategorien [Mio. Euro]					
	Fahrzeugkategorie	Klima	Luftschad- stoffe	Unfälle	Lärm	Natur und Landschaft
PKW	16.580	5.690	48.769	3.376	8.852	20.494
Motorräder ohne Kleinkraft- räder, Mopeds etc.	209	68	5.808	419	71	376
Linienbusse	509	300	241	97	89	291
Reisebusse	74	52	106	12	19	62
LKW > 3,5t, Lastzüge, Sattelzüge	7.033	1.841	2.816	2.224	2.389	4.930
Lieferwagen, leichte Nutzfahrzeuge <= 3,5t	1.349	852	3.176	284	610	1.206
Summe	25.754	8.803	60.916	6.412	12.030	27.359