

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP**

### **Das Konjunkturpaket der Bundesregierung, der Verkehrssektor und Steuern**

Die Corona-Pandemie stellt die Bundesrepublik Deutschland vor enorme Herausforderungen in allen Lebensbereichen. Auch der Verkehrssektor ist davon und durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens, in der Wirtschaft und im Privaten sowie durch Grenzkontrollen und gestörte Lieferketten schwer betroffen. Gleichzeitig hat sich die Bedeutung eines leistungsfähigen und flexiblen Verkehrs in der Krise der vergangenen Monate noch einmal bestätigt. Die Erhaltung der Versorgungssicherheit für die Bevölkerung und die Industrie sowie die Möglichkeit der Personenbeförderung innerhalb der Bundesrepublik als auch über ihre Grenzen hinweg sind von besonderer Wichtigkeit für den Standort Deutschland und für seine Bürger.

Die Bundesregierung hat in Reaktion auf die Corona-Pandemie am 3. Juni 2020 ein Konjunkturpaket vorgestellt. Neben vielen Impulsen für eine kurzfristige Ankurbelung der Binnenwirtschaft setzt sich dieses Papier auch das Ziel, als „Krisenbewältigungspapier“ nach dem Abflachen der Infektionskurve in Deutschland die Auswirkungen der Pandemie soweit als möglich einzudämmen. Auch der Verkehrssektor ist diesbezüglich durch eine Vielzahl von Maßnahmen direkt wie indirekt betroffen. Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller findet sich in diesem Programm in Bezug auf den Verkehrssektor neben einer Vielzahl grundsätzlich sinnvoller, aber wenig konkreter Vorschläge eine Weiterführung der bisherigen einseitigen und ineffektiven Subventionspolitik der Bundesregierung sowie versteckte Mehrbelastungen für die Bürger.

Im Bereich der Steuerpolitik hat die Bundesregierung im Rahmen des Konjunkturpakets zwei grundlegende steuerliche Anpassungen präsentiert. So soll einerseits für ein halbes Jahr die Mehrwertsteuer gesenkt werden und andererseits eine stärkere Ausrichtung der Kfz-Steuer auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß erfolgen. Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller sind diese beiden Schritte in der aktuellen Krise kontraproduktiv. Während die Steuersenkung großen bürokratischen Aufwand bereitet und gleichzeitig eine geringe Wirkung auf den Konsum gerade im angespannten Automobilsektor entfaltet, erhöht die Bundes-

regierung durch die Anpassung der Kfz-Steuer die Belastung für Fahrzeughalter, da viele Modelle nun höher besteuert werden sollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher getroffen bzw. wird sie treffen, um, wie im Vortext des Konjunkturprogramms angekündigt, Lieferketten wiederherzustellen?  
Mit welcher Wirkung rechnet die Bundesregierung kurz- sowie langfristig durch die jeweiligen Maßnahmen (bitte einzeln aufschlüsseln)?
2. Welche Wirkung erwartet die Bundesregierung durch die befristete Absenkung der Mehrwertsteuer auf den Verkehrssektor
  - a) im Hinblick auf die Zulassung von Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentualer Entwicklung soweit möglich angeben)?
  - b) im Hinblick auf die Zulassung von Lkw, Bussen sowie weiteren schweren Nutzfahrzeugen (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentualer Entwicklung soweit möglich angeben)?
  - c) im Hinblick auf die Zulassung von Motorrädern und weiteren motorisierten Zweirädern (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentualer Entwicklung soweit möglich angeben)?
3. Mit welcher maximal höheren Belastung pro Halter bzw. Fahrzeug rechnet die Bundesregierung durch die Neuausrichtung der Kfz-Steuer?
4. Mit welcher Wirkung durch die Neuausrichtung der Kfz-Steuer auf die Anzahl der neu zugelassenen Pkw rechnet die Bundesregierung im weiteren Verlauf des Jahres angesichts der allgemein erheblich rückläufigen Zulassungszahlen (siehe Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) von März 2020 bis Juni 2020)?
5. Liegen der Bundesregierung Studien oder interne Gutachten bezüglich der zu erwartenden Wirkung einer stärkeren Anpassung der Kfz-Steuer in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionen vor, und wenn ja, zu welchen Schlüssen kommen diese?
6. Wie haben sich die Einnahmen aus der Kfz-Steuer in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln und die prozentuale Veränderung angeben)?
7. Mit welchen Mehr- oder Mindereinnahmen rechnet die Bundesregierung aufgrund der Neuausrichtung der Kfz-Steuer?
  - a) Auf welcher Entwicklung des Bestands an zugelassenen, steuerpflichtigen Kfz beruht diese Annahme (bitte nach Antriebstechnologien sowie weiteren Unterscheidungsfaktoren wie Motorisierung, Gewicht oder Anderen aufschlüsseln)?
  - b) Mit welcher Wirkung rechnet die Bundesregierung aufgrund der Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge?
8. Welche Wirkung beziehungsweise Wechselwirkung erwartet die Bundesregierung durch den festen CO<sub>2</sub>-Preis von 25 Euro pro Tonne ab dem Jahr 2021 in Bezug auf die Kfz-Steuer und auf die Belastung der Fahrzeughalter?
  - a) Wie bewertet die Bundesregierung die Frage einer faktischen Doppelbesteuerung durch CO<sub>2</sub>-Preis und Kfz-Steuer?

- b) Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung bzw. plant sie, um die Belastung der Fahrzeughalter sozialverträglich zu halten?
- c) Wie bewertet die Bundesregierung den festen CO<sub>2</sub>-Preis ab 2021 sowie die Neuausrichtung der Kfz-Steuer im Hinblick auf die im Koalitionsvertrag getätigte Aussage, keine höhere Steuerbelastung für die Bürger zu verursachen?

Berlin, den 26. August 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

