

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl** **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 20.12.2006

Pkw-Maut

Die dpa berichtet über eine Sitzung des CSU-Vorstands am 18.12.2006 folgende Äußerungen von Ministerpräsident Edmund Stoiber zum Thema Pkw-Maut: Der Tanktourismus deutscher Autofahrer in den Nachbarländern verursache jährlich Steuerausfälle von fünf bis sieben Milliarden Euro. Die einzige Lösung, dem Tanktourismus ein „klares Halteschild“ zu zeigen, bestehe in einer Senkung der Mineralölsteuer um 10 bis 15 Cent. Dies könne durch eine Pkw-Vignette mit einem Preis von 100 bis 120 Euro geschehen. „Insgesamt wird das für die Leute billiger“, sagte Stoiber.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie wurde die o. g. Zahl der jährlichen Steuerausfälle von fünf bis sieben Milliarden Euro ermittelt (bitte detaillierte Berechnung)?
2. Wie hoch wären die jährlichen Steuerausfälle bei einer Senkung der Mineralölsteuer, wie sie Ministerpräsident Stoiber fordert?
3. Ist geplant, die Lkw-Maut entsprechend zu erhöhen, da auch der Lkw-Verkehr von dieser Steuersenkung profitieren würde, wenn ja, in welcher Höhe, wenn nein, wie hoch wären die daraus resultierenden Mindereinnahmen?
4. Unter welchen Voraussetzungen wäre die von Ministerpräsident Stoiber geforderte Lösung billiger (Beispielrechnung mit Angaben von Verbrauch und Jahresfahrleistung)?
5. a) Welcher Prozentsatz der Autobesitzer liegt unterhalb der erforderlichen Mindestfahrleistung?
b) Für wie viel Autobesitzer würde die von Ministerpräsident Stoiber geforderte Lösung insofern teurer?
6. Wie hoch wäre der Anteil, der aus diesem Grund keine Pkw-Vignette kaufen und stattdessen auf Landstraßen ausweichen würde, und wie würde sich dies auf die Einnahmen auswirken?
7. Wie beurteilt die Staatsregierung die Gefahr, dass viele Leute, die auf die Autobahn angewiesen sind, aufgrund geringer Jahresfahrleistung aber teurer dabei wegkämen, dann einfach mehr fahren, „damit es sich rentiert“?

8. Wie beurteilt die Staatsregierung die Senkung verbrauchsbezogener Steuern im Straßenverkehr hinsichtlich möglicher Gefahren eines erhöhten Energieverbrauchs und Schadstoffausstoßes?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern
vom 02.02.2007

Die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zu 1.:

Der Steuerausfall infolge des Tanktourismus lässt sich anhand der Entwicklung des Inlandsabsatzes von Kraftstoffen im Zeitraum von 1999 bis 2005 auf der Basis von Zahlen des Statistischen Bundesamtes abschätzen. Im Jahr der Einführung der Ökosteuer (1999) erreichte der Absatz versteuerter Kraftstoffe in Deutschland einen Umfang von 40,87 Mrd. Liter bei Benzin und 34,02 Mrd. Liter bei Diesel. Seither ist er stetig zurückgegangen und betrug im Jahr 2005 nur noch 30,67 Mrd. Liter bei Benzin und 31,79 Mrd. Liter bei Diesel. Dies ergibt einen Absatzrückgang im Zeitraum von 1999 bis 2005 von 10,20 Mrd. Liter bei Benzin und 2,23 Mrd. Liter bei Diesel. Bei den derzeit geltenden Kraftstoffsteuersätzen bedeutet dies rechnerisch einen Rückgang des Sollaufkommens an Mineralölsteuer in Höhe von 7,6 Mrd. € im Zeitraum von 1999 bis 2005. Unter Berücksichtigung weiterer Effekte, wie beispielsweise des verstärkten Einsatzes von steuerbefreitem Biodiesel sowie des zunehmend höheren Anteils von verbrauchsärmeren Dieselfahrzeugen, dürfte ein Mineralölsteuerausfall in Höhe von etwa 5 Mrd. € dem Tanktourismus zuzurechnen sein. Dabei ist berücksichtigt, dass die Flottenverbräuche zwar leicht gesunken, die Fahrleistungen jedoch in etwa gleichem Maß gestiegen sind. Es kommen weitere Steuerausfälle von 1,0 Mrd. € im Bereich der Umsatzsteuer hinzu. Insgesamt betragen die Steuerausfälle aufgrund von Tanktourismus somit etwa 6 Mrd. € im Jahr 2005.

Für das Jahr 2006 ist von einem weiteren Anstieg auszugehen. Durch die Erhöhung der Umsatzsteuer und die Biokraftstoffquote ab 1. Januar 2007 wird dieser Betrag nochmals ansteigen.

Für einen hohen Anteil des Tanktourismus am rückläufigen Kraftstoffabsatz sprechen auch die Eurostat-Zahlen über den Endenergieverbrauch im Verkehrssektor (Straßen-, Bahn-, Luftverkehr und Binnenschifffahrt). Danach nahm im Zeitraum 1999–2004 in der EU nur in Deutschland der Ver-

brauch ab (-6 %); Nachbarländer mit wesentlich geringeren Mineralölsteuern verzeichneten starke Zuwächse (Tschechische Republik 32 %, Österreich 34 %, Luxemburg 55 %).

Daneben entstehen weitere Verluste an indirekten Steuern, da im Zusammenhang mit den Tankfahrten auch andere Güter und Dienstleistungen im Ausland beschafft werden, sowie Verluste an Einkommen- und Gewerbesteuer in den Grenzregionen. Weitere Verluste ergeben sich aus den makroökonomischen Effekten wie Insolvenzen, Arbeitsplatzverlusten etc. Diese Effekte sind bislang nicht quantifiziert.

Zu 2.:

Eine Absenkung der Steuerlast um 15 Cent/l bei Benzin und 10 Cent/l bei Diesel hätte für den Fiskus rechnerisch Mindereinnahmen im Bereich der Mineralöl- und Umsatzsteuer in Höhe von überschlägig 7,8 Mrd. € zur Folge.

Zu 3.:

Der Staatsregierung sind Forderungen bekannt, die Lkw-Maut für Lkw über 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht so anzuheben, dass die Verbilligung des Diesels ausgeglichen wird.

Zu 4.:

Bei einer Fahrleistung von etwa 9.000 km beim Ottomotor (statistischer Durchschnittsverbrauch 8,5 Liter/100 km) und von 17.000 km beim Dieselmotor (statistischer Durch-

schnittsverbrauch 6,8 Liter/100 km) würden unter der Annahme einer Jahresgebühr von 120 die Kosten einer Pkw-Vignette durch geringere Kraftstoffkosten ausgeglichen.

Zu 5.:

Die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Pkws lag im Jahr 2004 bei 11.300 km (Ottomotor) bzw. 20.400 km (Dieselmotor). Konkretere Zahlen zur Verteilung der Fahrleistungen liegen der Staatsregierung nicht vor.

Zu 6.:

Durch eine Vignette würde deutlich weniger Ausweichverkehr erzeugt als durch eine streckenabhängige Maut. Erfahrungen in Österreich zeigen eine vergleichsweise geringe Verlagerungsrate von 2 %, die nach einigen Jahren weiter auf 0,5 % abgesunken ist. Die Auswirkungen des Ausweichverkehrs auf die Einnahmen dürften daher gering sein.

Zu 7. und 8.:

Jeder zusätzlich gefahrene Kilometer führt – unabhängig von der Höhe des Benzinpreises und von der Einführung einer Pkw-Vignette – zu zusätzlichen Kosten pro gefahrenen Kilometer. Ein solches Verhalten wäre deshalb ökonomisch nicht rational. Die möglichen Gefahren eines erhöhten Energieverbrauchs und Schadstoffausstoßes infolge einer Senkung verbrauchsbezogener Steuern im Straßenverkehr werden aus Sicht der Staatsregierung deshalb überschätzt.