

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renate Blank, Wilhelm Josef Sebastian, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Hansjürgen Doss, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Gert Willner und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 14/1988 –**

### **Auswirkungen der ökologischen Steuerreform auf Güterkraftverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland**

1. Welche finanziellen Belastungen ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus der ersten Stufe der ökologischen Steuerreform für das deutsche Güterkraftgewerbe, bezogen auf die Gesamtsumme für die Branche im ersten und in den Folgejahren und bezogen auf die durchschnittliche Fahrleistung und den durchschnittlichen Verbrauch eines 40-Tonner Lastzuges?
2. Welche Belastungen im Sinne der Frage 1 ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus den geplanten weiteren Stufen der ökologischen Steuerreform für das deutsche Güterkraftgewerbe?
3. Welche Entlastungen im Bereich der Lohnnebenkosten ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung für das deutsche Güterkraftgewerbe im Zuge der ersten Stufe der ökologischen Steuerreform?
4. Welche Entlastungen im Sinne der Frage 3 ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung im Zuge der geplanten weiteren Stufen der ökologischen Steuerreform für das deutsche Güterkraftgewerbe?

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 24. November 1999 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die augenblickliche Kosten- und Gewinnlage bundesdeutscher Güterkraftunternehmer?

Die Fragen 1 bis 4 und 6 werden wie folgt zusammengefasst beantwortet:

Ausgehend vom Dieserverbrauch des deutschen Güterkraftverkehrs im Jahr 1998 bringt die Mineralölsteuererhöhung von 6 Pf/l am 1. April 1999 ein Steuermehraufkommen von ca. 920 Mio. DM im Jahr 1999. Die weiteren Mineralölsteuererhöhungen bis zum Jahr 2003 von je 6 Pf/l bedeuten bezogen auf diesen Wirtschaftssektor jeweils Mehreinnahmen von 1,2 Mrd. DM pro Jahr. Insgesamt dürften die Mineralölsteuererhöhungen aufgrund der ökologischen Steuerreform vom 1. April 1999 bis zum 31. Dezember 2003 zu einem durch das Güterkraftgewerbe erbrachten Steuermehraufkommen von 17,7 Mrd. DM führen. Zum Vergleich: Die Vorgängerregierung hat das Güterkraftgewerbe durch die Erhöhungen der Mineralölsteuer auf Dieselmotoren von 11 Pf/l am 1. Juli 1991 und 7 Pf/l am 1. Januar 1994 mit 22,6 Mrd. DM in der Zeit vom 1. Juli 1991 bis zum 31. März 1999 zusätzlich belastet.

Bei einer angenommenen durchschnittlichen Jahresfahrleistung im Güterfernverkehr von 135 000 km je Lkw und einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von 35 l/100 km wird ein Lkw mit 2 100 DM je Lkw im Jahre 1999 und ca. 2 800 DM in den Folgejahren mehr belastet. Dabei wird unterstellt, dass zukünftig schwefelarmer bzw. schwefelfreier Kraftstoff getankt wird.

Die Erhöhung der Mineralölsteuer schlägt sich für die Unternehmen über eine entsprechende Verteuerung von Kraftstoffen unmittelbar in einen Anstieg der Transportkosten und damit mittelbar in einer Erhöhung der Produktionskosten nieder. Im Transportgewerbe haben die Kraftstoffkosten zwar einen höheren Anteil als in anderen Wirtschaftsbereichen. Im Bundesdurchschnitt der gesamten Wirtschaft ist die Bedeutung der Transportkosten aber mit einem Anteil von ca. 2 % an den Produktionskosten gering. Hiervon entfallen nur ca. 15 % auf die reinen Kraftstoffkosten, von denen der Kostenanteil von 6 Pf/l wiederum kaum eine Bedeutung hat. Entsprechend marginal wirkt sich die Steuererhöhung auf die Transportkosten aus. Der tatsächliche Kostenanteil der Kraftstoffe an den Produktionskosten der gesamten Wirtschaft liegt unter 1 %.

Die Entlastung der gesamten Wirtschaft bereits durch die erste Stufe der ökologischen Steuerreform um voraussichtlich rd. 2 Mrd. DM wird – neben der Entlastung durch die Unternehmenssteuerreform – die Auftragslage für die Transportwirtschaft verbessern. Durch geeignete Anpassungsreaktionen und die Überwälzung der Kraftstoffkosten können sich die Betriebe des Güterkraftgewerbes entlasten, so dass insofern von einer „finanziellen Belastung“ des Wirtschaftssektors in dieser Verallgemeinerung nicht gesprochen werden kann.

Die Mineralölsteuererhöhung am 1. April 1999 dürfte die augenblickliche Kosten- und Gewinnlage der deutschen Güterverkehrsunternehmen kaum beeinflusst haben. Die Veränderung der Kraftstoffkosten wird vor allem durch die Entwicklung des Rohölpreises und des Dollarkurses beeinflusst. Die massiven Preissteigerungen der letzten Zeit liegen um ein Vielfaches über den durch die steuergesetzlichen Regelungen im Rahmen der ökologischen Steuerreform erhöhten Kosten. Nach der letzten Mineralölsteuererhöhung sind die Kraftstoffpreise zunächst sogar gesunken.

Die Höhe der Entlastung durch die mit dem Steuermehraufkommen im Zuge der ökologischen Steuerreform finanzierten Absenkung der Rentenversicherungsbeiträge wird sich im Wirtschaftssektor Güterkraftverkehr im Jahr 1999 voraussichtlich oberhalb von 200 Mio. DM bewegen. Für die kommenden Jahre können aus heutiger Sicht keine verlässlichen Angaben gemacht werden.

5. Welche Be- und Entlastungen ergeben sich für den Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland im Sinne der Fragen 1 bis 4?

Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – ohne DB AG – stellen sich nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen die Be- und Entlastungen in den Jahren 1999 bis 2003 wie folgt dar (Angaben in Mio. DM):

	1999	2000	2001	2002	2003
Bruttobelastung (ohne zusätzliche Ermäßigungen)	56	134	194	253	312
Entlastung bei der Rentenversicherung (Arbeitgeberanteil)	30	45	53	60	53
Zusätzliche Ermäßigungen zugunsten des ÖPNV (hälftige Dieselsteuererhöhung)	–	27	54	81	108
Nettobelastung	26	62	87	112	151

Die vorstehenden Zahlen beziehen sich auf die Fahrleistungen mit Bussen und Bahnen (Energieverbrauch der Fahrzeuge) der ÖPNV-Unternehmen. Dabei wurden Anpassungsreaktionen der Unternehmen wie z. B. Veränderung der Fahrzeugflotte zugunsten von Fahrzeugen mit alternativen/modernerer Antriebssystemen/Fahrzeugtechnologien und anderer Bauweise (kleinere/leichtere Fahrzeuge) und das erwartete Verkehrswachstum nicht berücksichtigt.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die augenblickliche Wettbewerbssituation des deutschen Güterkraftgewerbes im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie der Kabotage unter besonderer Berücksichtigung von Unternehmen aus anderen EU-Staaten?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts ihrer Einschätzungen hinsichtlich der Fragen 1 bis 6 die zukünftige Entwicklung der Wettbewerbssituation sowie der Kosten- und Gewinnlage des deutschen Güterkraftgewerbes als Folge der Be- und Entlastungen im Zuge der ökologischen Steuerreform?

Die Fragen 7 und 8 werden wie folgt zusammengefasst beantwortet:

Die wachsende Arbeitsteilung innerhalb der Europäischen Union und der zunehmende Gütertausch mit den osteuropäischen Ländern hat bei den Verkehrsträgern zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und damit zu einem stetigen Wachstum bei der Gütertransportleistung geführt. Von den europäischen Seehäfen gehen dabei wesentliche Impulse für den Güterverkehr über weite Transportentfernungen aus.

Aufgrund der anhaltenden Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes ist das Marktgeschehen von Konzentrations- und Kooperationsprozessen gekennzeichnet. In diesem Zusammenhang hat sich der Wettbewerb verschärft. Dabei ist es den Unternehmen des Straßengüterverkehrs im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern in hohem Maße gelungen, sich auf die neuen Herausforderungen beim Zusammenwachsen der europäischen Märkte einzustellen. Allerdings nimmt im Vergleich zur Entwicklung der wirtschaftlichen Gesamt-

situation der Unternehmen die Entwicklung des Preisniveaus einen insgesamt angespannteren Verlauf. Ein Konkurrenz- und Preisdruck zeigt sich besonders dort, wo konzentriert Transportkapazitäten durch mehrere Transportunternehmen angeboten werden.

Allein der Wettbewerb kann die Durchführung von Preiserhöhungen erschweren, denn die positiven Wirkungen der ökologischen Steuerreform auf die Wirtschaft sollte ein Überwälzen der Mineralölsteuererhöhungen grundsätzlich möglich machen. Wie nachfolgend in den Antworten zu den Fragen 14, 17 und 18 näher ausgeführt, bieten zudem das für die Kostensituation relevante Preisniveau für Dieselkraftstoffe und die steuerlichen Bedingungen in Deutschland eine günstige Ausgangslage.

Die Marktkonzentration hat in der vergangenen Zeit zu einer leichten Abnahme der Anzahl von Unternehmen im Transportgewerbe geführt; außerdem ist die Insolvenzentwicklung hier rückläufig. Hieraus kann daher auf Anspannungen bei der Kosten- und Gewinnlage nicht geschlossen werden.

Am Gesamtaufkommen des gewerblichen Güterfernverkehrs in Deutschland sind die Kabotagebeförderungen ausländischer Unternehmer nur mit einem geringen Anteil von unter 1 % beteiligt. Allerdings gehören die Kabotagebeförderungen in der EU und auch bei den Beförderungen in Deutschland zu den Bereichen mit überdurchschnittlichem Wachstum. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr erreichte mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen 1998 gegenüber dem Vorjahr bei der Beförderungsleistung einen Zuwachs von über 6 %. Am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Deutschlands sind ausländische Unternehmen mit einem hohen Mengenanteil von 75 % beteiligt. Ein wesentlicher Zusammenhang zwischen dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und dem Kabotageverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland lässt sich daraus ableiten, dass in Deutschland rd. 70 % aller Kabotagebeförderungen der EU durchgeführt werden.

Im Vergleich zu Wettbewerbern aus Nicht-EU-Ländern ist die Position des deutschen Gewerbes wegen des Kabotageverbots und der Tankfreimengenbegrenzung gegenwärtig etwas günstiger; die Osterweiterung der EU wird allerdings auch hier die Lage nachhaltig beeinflussen. Die internationalen Unternehmen Mittel- und Osteuropas verfügen aufgrund ihrer Marktkenntnisse in Osteuropa und des Lohn- und Sozialkostengefalles über Wettbewerbsvorteile gegenüber den übrigen europäischen Unternehmen.

9. Wie viele Arbeitsplätze werden nach Einschätzung der Bundesregierung direkt vom deutschen Güterkraftgewerbe bereitgestellt und wie viele sind indirekt davon abhängig?

Genauere Angaben können nur eingeschränkt gemacht werden, weil die vom Bundesamt für Güterverkehr erhobene Unternehmensstatistik nicht alle Bereiche des Straßengüterverkehrs erfasst. So beschäftigen ca. 43 000 Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, die überwiegend im Straßengüterverkehr tätig sind, zurzeit ca. 383 000 Beschäftigte, davon 263 000 Kraftfahrer. Zahlen über im Straßengüterverkehr beschäftigte Arbeitnehmer in Unternehmen, deren Tätigkeit im Straßengüterverkehr nicht den wirtschaftlichen Schwerpunkt darstellt, liegen nicht vor. Im Werkfernverkehr gibt es ca. 270 000 Beschäftigte, davon ca. 180 000 Kraftfahrer. Zum Werknahverkehr sowie über die indirekt Beschäftigten können derzeit ebenfalls keine Angaben gemacht werden.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die zukünftige Entwicklung des Arbeitsplatzangebotes im Bereich des deutschen Güterkraftgewerbes unter Berücksichtigung ihrer Antwort auf Frage 7?

Die Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes und die Entwicklung des Wettbewerbs mit den Staaten Mittel- und Osteuropas werden weiterhin einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung des Arbeitsplatzangebots der deutschen Transportwirtschaft haben. Während dies konkret nicht beurteilt werden kann, dürften sich die Maßnahmen der Bundesregierung, von denen die ökologische Steuerreform nur ein Teil ist, zur Entlastung der Gesamtwirtschaft positiv auf die Auftragslage und damit mittelbar auf das Arbeitsplatzangebot des Transportgewerbes auswirken.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die zukünftige Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung ihrer Antwort auf Frage 5?
12. Welche ökonomischen Ziele hinsichtlich einer Lenkung der Nachfrage nach Transportdienstleistungen verfolgt die Bundesregierung mit der ökologischen Steuerreform, insbesondere im Hinblick auf die unterschiedliche Gewährung von Steuerbefreiungen für bestimmte Transportleistungsanbieter?

Die Fragen 11 und 12 werden wie folgt zusammengefasst beantwortet:

Da sich die Mineralölsteuererhöhungen bezogen auf die Beförderungsleistungen (Kraftstoffverbrauch pro Personenkilometer) auf den motorisierten Individualverkehr stärker auswirken als auf die öffentlichen Verkehrsunternehmen, entsteht dem ÖPNV ein Wettbewerbsvorteil.

Die Bundesregierung bekräftigt ihre Auffassung, dass gerade der öffentliche Nahverkehr im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems die Chance bietet, die Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft vor allem in den Großstädten und Ballungsräumen effizient, sicher und ressourcenschonend zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird auch auf das unverändert hohe finanzielle Engagement des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz (im Zeitraum 1998 bis 2001 stehen den Ländern insgesamt rd. 50,8 Mrd. DM zur Verfügung) sowie die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (jährlich rd. 3,2 Mrd. DM) verwiesen. Die konkrete Gestaltung des ÖPNV ist im Wesentlichen Sache der örtlichen und regionalen Instanzen.

Die Intention für die steuerliche Förderung des Schienenbahnverkehrs (nur hälftiger Stromsteuersatz) liegt in der Entscheidung, den unbestritten ökologischen Vorteilen und geringeren externen Kosten des Schienenbahnverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr gerecht zu werden. Hierdurch verursachte Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene tragen dem ökologischen Ziel der Steuerreform Rechnung.

Mit der 50 %igen Ermäßigung bei den Dieselsteuererhöhungen in den nächsten Stufen der Ökosteuerreform (2000 bis 2003) zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen im Linienverkehr (incl. Sammeltaxen) und des Schienenpersonennahverkehrs beabsichtigt die Bundesregierung eine Stärkung des ÖPNV. Durch die niedrigere Steuerbelastung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr will die Bundesregierung eine erhöhte Umsteigebereitschaft des Autofahrers auf den ÖPNV herbeiführen.

Im Übrigen haben die mineralölsteuerrechtlichen Begünstigungen der Verkehrszweige Binnenschifffahrt und Flugverkehr schon vor dem Einstieg in die ökologische Steuerreform bestanden. Im Sinne des einmütigen Beschlusses des Deutschen Bundestags vom 19. März 1997 setzt sich die Bundesregierung weiterhin für einen EU-weiten Abbau der Mineralölsteuerbefreiung für die Gewerbliche Luftfahrt ein.

13. Welche ökonomischen oder ökologischen Erkenntnisse haben die Bundesregierung bewogen, im Zuge der Umsetzung der ökologischen Steuerreform bei der Gewährung von Ausnahmeregelungen zwischen energieintensivem produzierendem Gewerbe und anderen nicht-produzierenden energieintensiven Wirtschaftsbereichen zu differenzieren?

Im Gegensatz zum Entwurf eines Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 17. November 1998 (Drucksache 14/40) unterscheiden das am 1. April 1999 in Kraft getretene Stromsteuergesetz und geänderte Mineralölsteuergesetz nicht mehr nach energieintensiven und nichtenergieintensiven Unternehmen. Die Begünstigung umfasst generell bestimmte Wirtschaftszweige, die mehr als andere Wirtschaftszweige im internationalen Wettbewerb stehen und zunächst von einer vollen Energiebesteuerung benachteiligt werden könnten, soweit in der Frage der Harmonisierung der Energiebesteuerung innerhalb der EU keine Einigung erzielt wird. Weil auch die begünstigten Wirtschaftszweige ihren Beitrag zur Energieeinsparung und Ressourcenschonung leisten sollen, wurde die ursprünglich vorgesehene Steuerfreiheit für bestimmte Unternehmensbranchen nicht eingeführt.

14. Wie schätzt die Bundesregierung das steigende Verkehrswachstum gebietsfremder Transportunternehmer ein, die sich der ökologischen Steuerreform und der Mineralölsteuererhöhung in Deutschland entziehen können?

Diese Frage und die Frage 18 werden zusammengefasst beantwortet (siehe Nummer 18).

15. Welche Schritte will die Bundesregierung auf europäischer Ebene unternehmen, um die Harmonisierungsdefizite im Bereich der Steuervorschriften im Sinne fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger auf den europäischen Transportmärkten zu beseitigen?

Die Bundesregierung setzt ihre Bemühungen fort, in der Frage eines gemeinschaftlichen Rahmens für die Besteuerung von Kraftstoffen und der weiteren Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes Fortschritte zu erzielen. Einigungen setzen jedoch einen Konsens unter den Mitgliedstaaten der EU voraus. Deswegen pflegt die Bundesregierung weiterhin auch direkte Gespräche mit den europäischen Nachbarn.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Bereitschaft der anderen EU-Staaten, im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingun-

gen eine erhöhte Steuer auf Kraftstoffe zu erheben, deren Steuerlast die Güterkraftunternehmen in diesen EU-Staaten tragen?

Soweit andere Mitgliedstaaten der EU eine Harmonisierung der Mineralölsteuer anstreben, um beispielsweise gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmen des Güterkraftverkehrs zu schaffen, wird dies von der Bundesregierung nachhaltig unterstützt. Dänemark und die Niederlande beispielsweise machen weitere Erhöhungen der Mineralölsteuer auch von Maßnahmen Deutschlands abhängig.

17. Durch welche einseitigen nationalen Schritte zur Kompensierung der Belastungen durch die ökologische Steuerreform will die Bundesregierung die internationale Marktposition der deutschen Verkehrsunternehmen im Straßengüterverkehr verbessern und den Erhalt der Arbeitsplätze in diesem Bereich sichern?

Ein aktueller Preisvergleich der europäischen Tankstellenpreise für Dieselmotorkraftstoff zeigt, dass das deutsche Preisniveau beim Dieselmotorkraftstoff niedriger ist als in einer Reihe von anderen Mitgliedstaaten. Insbesondere in Frankreich, Italien und in den Niederlanden, in denen das Speditionsgewerbe einen erheblichen Anteil an der Wirtschaft hat, sind die Preise höher. Das Verhältnis der deutschen Tankstellenpreise zu denen der hauptkonkurrierenden EU-Mitgliedstaaten ist auch nach der Mineralölsteuererhöhung zum 1. April 1999 im Wesentlichen gleich geblieben. Es ist nicht vorhersehbar, ob sich daran etwas ändern wird, wenn die Mineralölsteuer in Deutschland weiter erhöht wird (siehe dazu auch Antwort zu Frage 16). Einerseits sind die Mineralölmärkte wettbewerbsbedingt eng miteinander verknüpft, andererseits beeinflusst die Steuerpolitik maßgeblicher Mitgliedstaaten oft auch die anderer Mitgliedstaaten. Mineralölsteuerrechtliche Vergünstigungen für die Transportwirtschaft sieht die Bundesregierung derzeit als nicht gerechtfertigt an. Die weitere Entwicklung wird aber beobachtet.

18. Durch welche einseitigen nationalen Schritte will die Bundesregierung in Zukunft sicherstellen, dass in Deutschland fahrende ausländische Lastkraftwagen eine gleiche Belastung durch die Steuer auf Kraftstoffe erfahren wie inländische?

Die Fragen 14 und 18 unterstellen, ausländische nach Deutschland einfahrende Lkw hätten einen steuerindizierten Vorteil bei den Kraftstoffpreisen gegenüber deutschen Lkw.

Tatsächlich ist die Abgabenfreiheit für Kraftstoffe aus anderen Mitgliedstaaten der EU auf die Menge im Hauptbehälter des Lkw und für solche aus Drittländern auf eine Menge von 200 Liter je Lkw beschränkt. Der Steuervorteil wirkt sich also nicht gravierend aus und gilt auch für deutsche im Ausland betankte Lkw. Die Bundesregierung plant zudem die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ab dem Jahr 2002.

Das steigende Verkehrswachstum hat seinen Ursprung auch in der Öffnung der Grenzen von und nach Osteuropa und der damit stetig zunehmenden Bedeutung der Rolle Deutschlands als Transitland.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung im Rahmen des EU-Rechts die wettbewerbsrechtliche Zulässigkeit von Ausnahmeregelungen im Ökosteuergesetz für den Transportanbieter Eisenbahn bei voller Steuerpflicht aller anderen Transportbereiche?

Die Europäische Kommission hat in ihrer Entscheidung zur Genehmigung der in dem Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform enthaltenen Beihilfetatbestände darauf hingewiesen, dass Beihilfen, die (u. a.) den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, nach Artikel 73 EG-Vertrag n. F. (damals Artikel 77 EG-Vertrag) mit dem Vertrag vereinbar sind. Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 legt Artikel 73 EG-Vertrag aus, indem sie Kategorien von Beihilfen nennt, die dem Erfordernis einer Koordinierung des Verkehrs entsprechen. Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe b dieser Verordnung erlaubt insbesondere (i) Beihilfen beim Fehlen von gemeinsamen Regelungen für die Anlastung von Wegekosten und (ii) Beihilfen an Eisenbahnunternehmen zur Abgeltung von Wegekosten für die von ihnen benutzten Verkehrswege, soweit konkurrierende Verkehrsunternehmen mit diesen Kosten nicht belastet sind.

20. Welche Ergebnisse hat nach Kenntnis der Bundesregierung die wettbewerbsrechtliche Prüfung der EU-Kommission im Sinne der Frage 19 erbracht?

Die Antwort ist im Wesentlichen in der Antwort zu Frage 19 enthalten. Die Kommission untersucht gegenwärtig auch die aus den weiteren Stufen der ökologischen Steuerreform resultierenden Auswirkungen im Transportbereich. Eine diesbezügliche Stellungnahme der Kommission liegt der Bundesregierung noch nicht vor.

21. Hält die Bundesregierung eine weitere Erhöhung der Mineralölsteuer für sinnvoll und welche konkreten weiteren Erhöhungen plant sie wann und in welcher Höhe?

Im Zuge der Fortführung der ökologischen Steuerreform wird die Mineralölsteuer für Kraftstoffe in den Jahren 2000 bis 2003 um jeweils sechs Pfennig je Liter angehoben. Zusätzlich wird eine Steuerspreizung eingeführt, indem der Mineralölsteuersatz ab dem 1. November 2001 für Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von mehr als 50 mg/kg um weitere drei Pfennig je Liter angehoben und dieser Grenzwert ab dem 1. Januar 2003 auf 10 mg/kg abgesenkt wird. Schwefelarme bzw. -freie Kraftstoffe werden dadurch steuerlich gefördert.

Die Mineralölsteuererhöhung im Rahmen der ökologischen Steuerreform wird erstmals nicht zur Sanierung des Bundeshaushalts, sondern zur Finanzierung der Senkung der Lohnnebenkosten verwendet, um Arbeitsplätze zu sichern und neu schaffen zu können. Der Steuerspreizung nach dem Schwefelgehalt der Kraftstoffe liegen umweltpolitische Zielsetzungen zugrunde. Für nicht sinnvoll hielte es die Bundesregierung, wenn sich die Mineralölsteuererhöhung statt dessen allein nach dem Finanzbedarf richten und die Wirtschaft und Bevölkerung davon nicht unmittelbar profitieren würde, wie etwa 1989 und 1991, als es Erhöhungen um bis zu 12 bzw. 25 Pfennig je Liter Kraftstoff gab.









