

03.07.96

Antrag

des Landes Schleswig-Holstein

**Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen
(Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 - KraftStÄndG 1997)**

Punkt 22 der 699. Sitzung des Bundesrates am 5. Juli 1996

Der Bundesrat möge beschließen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wird abgelehnt.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, stattdessen umgehend einen Gesetzentwurf zur Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer mit folgenden Regelungen vorzulegen:

1. Die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen wird auf die Mineralölsteuer umgelegt. Die Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen wird bis zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe beibehalten.
2. Die Länder bekräftigen den einstimmigen Beschluß der Ministerpräsidenten vom 10. - 12. Mai 1996, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, die Reform der Kraftfahrzeugsteuer aufkommensneutral zu gestalten, und eine Reform abgelehnt wird, die bis Ende des Jahres 2002 zu erheblichen Steuerausfällen für die Länder führt. Im Falle einer ersatzlosen Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer muß die Mineralölsteuer als Gemeinschaftssteuer umgestaltet werden.
3. Für Schwerbehinderte ist ein voller Ausgleich für die wegfallende Begünstigung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer zu gewähren.

Ausgeliefert am 04. JULI 1996 ...

391/2/96

- 2 -

Begründung:

Die geplante Kraftfahrzeugsteueränderung führt zu einem organisatorischen Verwaltungsaufwand, der in keinem Verhältnis zu den Einnahmen steht, wobei voraussichtlich nach den Berechnungen des Bundes den Ländern sogar Mindereinnahmen in Höhe von ca. 350 Mio DM entstehen werden. Dies wurde auch noch einmal besonders vom Bund der Steuerzahler auf der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuß des Bundestages zur Kraftfahrzeugsteuer am 12.6.1996 hervorgehoben. **Zu Nummer 1** Die Kraftfahrzeugsteuer hat durch ihren Fixkostencharakter keinen Einfluß auf die Fahrleistung und einen durch das Ordnungsrecht (insbesondere durch Emissionsgrenzwerte) ersetzbaren Einfluß auf die Kaufentscheidung. Sie ist zudem sehr verwaltungsaufwendig. Ihre Abschaffung ist daher ein Beitrag zur Steuervereinfachung und zur Einsparung von Verwaltungskosten, ohne daß wichtige Lenkungseffekte verlorengehen. Die Kraftfahrzeugsteuer hatte 1994 ein Aufkommen von 14,2 Mrd DM, davon 10,5 Mrd DM von Pkw- und 3,7 Mrd DM von Lkw-Haltern. Im Falle einer vollständigen Umlegung auf die Mineralölsteuer müßte der Steuersatz der Mineralölsteuer um etwa 0,23 DM/l erhöht werden. Eine Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer auch für Lastkraftwagen sollte erst nach Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe erfolgen, denn durch die im Jahre 1994 erfolgte Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für Lkw wurde, trotz der Einführung der Lkw-Vignette, die gesamte Belastung der Lastkraftwagen erheblich reduziert. **Zu Nummer 2** Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine Ländersteuer, während das Aufkommen der Mineralölsteuer dem Bund zufließt. Bei Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer ist daher für einen entsprechenden Finanzausgleich zu sorgen. **Zu Nummer 3** Es ist zu gewährleisten, daß Schwerbehinderte durch die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer nicht stärker belastet werden. Zu diesem Zweck sind geeignete Ausgleichsmaßnahmen zu gewähren. Darüber hinaus ist zu entscheiden, ob für den Wegfall der weiteren derzeit bestehenden Steuerbefreiungen (z.B. Linienverkehr, im Katastrophenschutz, bei Rettungsdiensten, in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben) anderweitig Kompensationen gezahlt werden sollen.