

Antrag

der Abgeordneten Rainer Steenblock, Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Gila Altmann (Aurich), Andrea Fischer (Berlin), Antje Hermenau, Kristin Heyne, Michaela Hustedt, Dr. Manuel Kiper, Oswald Metzger, Simone Probst, Halo Saibold, Christine Scheel, Albert Schmidt (Hitzhofen), Werner Schulz (Berlin), Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag einen Gesetzentwurf zur Umlegung der Kraftfahrzeug- 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 Einführung emissionsarmer neuer Kraftfahrzeuge bzw. die Nachrüstung von Altfahrzeugen ist durch ordnungsrechtliche Maßnahmen und wirtschaftliche Anreize zu flankieren.
3. Eine verursachergerechte Anlastung der Kosten des ruhenden Verkehrs (insbesondere des Flächenverbrauchs) ist durch eine der Knappheit von Flächen Rechnung tragende Parkraumbewirtschaftung zu realisieren. Den Bundesländern und Gemeinden sind entsprechende Handlungsmöglichkeiten einzuräumen.
4. Die Bundesländer erhalten eine volle Kompensation für das wegfallende Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer.
5. Für Schwerbehinderte ist ein voller Ausgleich für die wegfallende Begünstigung der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer zu gewähren.

Bonn, den 19. September 1995

Rainer Steenblock
Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)
Gila Altmann (Aurich)
Andrea Fischer (Berlin)
Antje Hermenau
Kristin Heyne
Michaela Hustedt
Dr. Manuel Kiper

Oswald Metzger
Simone Probst
Halo Saibold
Christine Scheel
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Werner Schulz (Berlin)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln)
und Fraktion

Begründung

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 verloren gehen.

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

Mit der Kraftfahrzeugsteuer läßt sich zwar ein Lenkungseffekt auf die Kaufentscheidung von Kraftfahrzeugen ausüben. Dieser Lenkungseffekt ist jedoch gerade für Vielfahrer und Vielfahrerinnen nicht besonders ausgeprägt, da etwaige Ersparnisse bei der Kraftfahrzeugsteuer unabhängig von der Fahrleistung anfallen und gerade für Vielfahrer und Vielfahrerinnen keine große Bedeutung haben. Zudem läßt sich der durch eine (bestehende oder reformierte) Kraftfahrzeugsteuer erzielbare Anreiz zum Erwerb emissionsarmer Fahrzeuge durch ordnungsrechtliche Maßnahmen ersetzen.

Zu Nummer 3

Die Kraftfahrzeugsteuer wird vielfach als ein Entgelt für den Flächenverbrauch ruhender Kraftfahrzeuge gerechtfertigt. Dieses Argument ist wenig überzeugend, denn einige Kraftfahrzeugnutzer und Kraftfahrzeugnutzerinnen tragen selbst die Kosten für den Parkraum auf eigenen oder gemieteten Grundstücken, während andere durch Parken am Straßenrand öffentliche Flächen beanspruchen. Zwischen diesen Gruppen von Kraftfahrzeugnutzern bzw. Kraftfahrzeugnutzerinnen kann mit der Kraftfahrzeugsteuer nicht unterschieden werden. Eine Steuerung und verursachergerechte Belastung des ruhenden Verkehrs sollte daher durch die Parkraumpolitik erfolgen.

Soweit dies bestehende Handlungsmöglichkeiten von Ländern und Gemeinden nicht erlauben, sind die entsprechenden Rechtsgrundlagen zu schaffen.

Zu Nummer 4

Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine Ländersteuer, während das Einkommen der Mineralölsteuer dem Bund zufließt. Bei Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer ist daher für einen entsprechenden Finanzausgleich zu sorgen.

Zu Nummer 5

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. im Linienverkehr, im Katastrophenschutz, bei Rettungsdiensten, in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben) anderweitig Kompensationen gezahlt werden sollen.

