

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Kaiser, Mehrlich SPD**
vom 18.01.98

Einnahmeverlust durch Reform der Kraftfahrzeugsteuer

Durch eine mangelhafte Vorbereitung bei der Kraftfahrzeug-Steuernovelle drohen den Bundesländern Steuermindereinnahmen von mehr als einer Milliarde Mark. Der Rheinisch-Westfälische TÜV geht sogar von Einnahmeverlusten von 1,3 Milliarden Mark aus. Ursache für diese Mindereinnahmen sei die Tatsache, daß bereits heute mehr als fünf Millionen der zugelassenen Fahrzeuge der neuen Abgasnorm Euro-3 entsprechen. In einem Schreiben an die Mitglieder des Landtags vom 14. März 1997 hat der bayerische Staatsminister der Finanzen, Erwin Huber, versichert, daß die Novelle aufkommensneutral ausgelegt sei, was das Steueraufkommen langfristig sichere. Allerdings scheint es jetzt so, daß die Kommunen, die über den Finanzausgleich in erheblichem Umfang am Steueraufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer teilhaben, die Zeche zahlen müssen.

Wir fragen deshalb die Staatsregierung:

1. Hat sich die Staatsregierung im Vorfeld der Kraftfahrzeug-Steuernovelle über die fiskalischen Folgen für den Freistaat Bayern kundig gemacht?
2. Auf welche Summe beläuft sich schätzungsweise der Einnahmeverlust durch die Reform der Kraftfahrzeugsteuer für den Freistaat Bayern?
3. Wie hoch sind die Einnahmeausfälle für die Kommunen, die über den Kfz-Steuerverbund im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs am Kraftfahrzeug-Steueraufkommen beteiligt sind?
4. Plant die Staatsregierung einen Ausgleich für die entstandenen Einnahmeausfälle der Kommunen?

Antwort

des Staatsministeriums der Finanzen

Vorbemerkung:

Die Ministerpräsidenten der Länder haben bereits im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens zum Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 (KraftStÄndG 1997) anlässlich der Sonderkonferenz vom 10.–12.05.1996 die Bundesregierung aufgefordert, die Reform der Kraftfahrzeugsteuer insgesamt

aufkommensneutral zu gestalten. Der von der Bundesregierung am 22.05.1996 beschlossene Entwurf eines KraftStÄndG 1997 sah zunächst nur eine aufkommensneutrale Ausgestaltung für einen relativ kurzen Zeitraum von knapp vier Jahren vor. Nach Ablauf dieses Zeitraums (ab 2001) hätten sich für die Länder insgesamt beträchtliche Mindereinnahmen ergeben. Die Länder, insbesondere Bayern, haben deshalb im Gesetzgebungsverfahren mit Nachdruck eine Modifizierung des Besteuerungskonzepts zur Sicherstellung einer längerfristigen aufkommensneutralen Regelung gefordert und im Ergebnis auch durchgesetzt.

So konnte nach langwierigen Verhandlungen im Vermittlungsverfahren am 12.03.1997 eine Verständigung auf ein Besteuerungskonzept erzielt werden, das eine aufkommensneutrale Ausgestaltung für neun Jahre (1997–2005) vorsieht. Die Länder konnten damit ihr Hauptanliegen – langfristige Sicherung der Aufkommensneutralität – erreichen. Der Deutsche Bundestag und der Bundesrat haben diesem Konzept am 13.03. bzw. 14.03.1997 zugestimmt.

Herr Staatsminister Huber hat die Mitglieder des Landtags mit Schreiben vom 14.03.1997 über die konzeptionelle Ausgestaltung der Kraftfahrzeugsteuerreform unterrichtet. Er hat dabei u. a. darauf hingewiesen, daß die vom Deutschen Bundestag und vom Bundesrat beschlossene Reform für neun Jahre aufkommensneutral ausgelegt ist (Auswirkungen 199–2005 insgesamt: +60 Mio. DM).

Zu 1.:

Die Bundesregierung, die das Gesetzgebungsverfahren initiiert hat, ist im Rahmen des aufkommensneutral ausgestalteten Besteuerungskonzepts davon ausgegangen, daß vor dem 01.07.1997, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des KraftStÄndG 1997, noch keine Euro-3-Pkw zugelassen waren. Sie hat sich dabei auf Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und Bewertungen durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie den Verband der Automobilindustrie gestützt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt führt in seinem Bestand die Fahrzeuge jeweils nur nach den geltenden Emissions-Schlüsselnummern auf. Bis zum Abschluß des Gesetzgebungsverfahrens zum KraftStÄndG 1997 waren entsprechende Schlüsselnummern für sog. Euro-3-Pkw noch nicht vergeben. Im Verkehr befindliche Pkw, die bereits den strengen Euro-3-Abgasnormen entsprachen, waren daher im Bestand des Kraftfahrt-Bundesamtes noch als Euro-2- oder sogar als Euro 1-Fahrzeuge geschlüsselt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat während des Gesetzgebungsverfahrens die ihm bekannten Typprüfwerte für die im Verkehr befindlichen Pkw im Hinblick darauf untersucht, ob und wie viele Fahrzeuge voraussichtlich die sog. Euro-3-Norm

einhalten würden. Es ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß dies voraussichtlich nur bei wenigen Fahrzeugen der Fall sein würde. In demselben Sinne hat sich damals auch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit geäußert. Der Verband der Automobilindustrie hat nach Mitteilung des Bundesministeriums der Finanzen sogar behauptet, daß Euro-3-Pkw erst einige Zeit nach Verabschiedung des KraftStÄndG 1997 zur Verfügung stehen würden.

Angesichts dieser damaligen Erkenntnisse ist die Bundesregierung davon ausgegangen, daß vor dem 01.07.1997 noch keine Euro-3-Pkw zugelassen waren. Für die Länder bestand keine Möglichkeit, anderweitiges Zahlenmaterial über die Aufschlüsselung des Fahrzeugbestands nachzuweisen. Insofern waren die Länder auf die entsprechenden Feststellungen der zuständigen Bundesbehörden bzw. der Automobilindustrie angewiesen.

Nach den inzwischen gewonnenen Erfahrungen mit der Umschlüsselung bereits zugelassener Fahrzeuge steht zu erwarten, daß in nicht unerheblichem Umfang auch Fahrzeuge mit erstmaliger Zulassung vor dem 01.07.1997 im Bestand sind, die der Euro-3-Norm entsprechen und für die nach Inkrafttreten des KraftStÄndG 1997 entsprechende Herstellerbescheinigungen erteilt worden sind. Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge eines bestimmten – nicht in Bayern ansässigen – Herstellers. Die zuvor anderslautenden Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes, des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Verbands der Automobilindustrie erweisen sich damit teilweise als unzutreffend.

Zu 2.:

Für das Jahr 1997 waren aufgrund der Kraftfahrzeugsteuerreform Mehreinnahmen in Bayern in Höhe von 165 Mio. DM erwartet worden, bei einem Gesamtaufkommen von insgesamt 2 285 Mio. DM. Tatsächlich betrugen die Mehreinnahmen im Jahr 1997 gegenüber 1996 141,8 Mio. DM. Von einem realen Einnahmeverlust kann also für 1997 nicht gesprochen werden, allenfalls von geringeren Mehreinnahmen gegenüber den vormaligen Annahmen.

Zuverlässige Zahlen über mögliche Ausfälle bei der Kraftfahrzeugsteuer, die dadurch entstehen, daß entgegen den ausdrücklichen Feststellungen des Kraftfahrt-Bundesamtes bereits zum 01.07.1997 eine größere Zahl von sog. Euro-3-Pkw zugelassen war, liegen derzeit nicht vor. Die entsprechenden Umschlüsselungen bei den Zulassungsbehörden sind noch nicht abgeschlossen.

Die Finanzministerkonferenz hat zur Untersuchung der in Frage stehenden Steuerausfälle eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Der Arbeitsgruppe war es – insbesondere im Hinblick auf die noch andauernde Umschlüsselungsaktion – noch nicht möglich, Feststellungen über Steuermindereinnahmen zu treffen.

Zu 3.:

Derzeit ergeben sich durch die Kraftfahrzeugsteuerreform im Verhältnis zu den Vorjahren noch keine Ausfälle für die Kommunen. Die aktuelle Entwicklung des Steueraufkommens hat zu Mehreinnahmen im Jahr 1997 geführt (vgl. Antwort zu 2.). Auch für das Jahr 1998 sind Mehreinnahmen zu erwarten; allein in den Monaten Januar und Februar 1998 hat sich in Bayern gegenüber den entsprechenden Vorjahresmonaten insgesamt ein Mehraufkommen von 56,1 Mio. DM (+15,2 %) ergeben.

Ohne den in Frage stehenden, nicht prognostizierten Umfang von Fahrzeugumschlüsselungen auf den Euro-3-Emissionsstandard hätten sich allerdings in den Jahren 1997 und 1998 höhere Mehreinnahmen ergeben. Die Höhe der durch die Umschlüsselung verursachten Ausfälle läßt sich derzeit noch nicht abschätzen.

Zu 4.:

Die Entwicklung des Steueraufkommens wird zunächst zu Mehreinnahmen führen (vgl. Antwort zu 3.). Feststellungen darüber, ob insgesamt Veränderungen im kommunalen Verteilungssystem bei der Kraftfahrzeugsteuer notwendig sind, wird die Staatsregierung treffen, sobald sich auf der Grundlage exakter Daten herausstellt, daß die angestrebte Aufkommensneutralität der Kraftfahrzeugsteuerreform tatsächlich nicht erreicht wird.