

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/5225**

*Finanzministerium  
des Landes  
Schleswig-Holstein*

An die  
Vorsitzende des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Frau Ursula Kähler, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

**Minister**

Kiel, 30. November 2004

**Vorlage des Finanzministeriums i.S. Vereinfachung der Kraftfahrzeugsteuer**  
Finanzausschusssitzung am 02. Dezember 2004

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

anliegend übersende ich Ihnen die Vorlage des Finanzministeriums i.S. „Vereinfachung der Kraftfahrzeugsteuer“ mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Ralf Stegner

## **Schriftlicher Bericht der Landesregierung zur 141. Sitzung des Finanzausschusses am 2. Dezember 2004;**

### **TOP 8 Vereinfachung der Kraftfahrzeugsteuer (KraftSt)**

#### **1. Tausch der KraftSt gegen die VersSt (Steuerquellentausch)**

Unter Federführung der Länder Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg erarbeitete der Finanzausschuss des Bundesrates zwei umfangreiche Berichte zum Eintausch der KraftSt, zuletzt mit Stand vom 20. Oktober 2004. Darin sind verschiedene Alternativen und Folgen des in Aussicht genommenen Steuerquellentausches aufgezeigt, u.a. auch der Tausch der KraftSt gegen die VersSt. Diese Berichte haben die Länderfinanzminister in die Lage versetzt, auf das allgemeine Angebot des Bundes zu einem Steuerquellentausch mit konkreten eigenen Vorstellungen zu antworten.

Mit Beschluss der Finanzministerkonferenz am 21. Oktober wurden die Finanzminister der Länder Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg beauftragt, für die Länder mit dem Bundesfinanzminister über den Steuertausch zu verhandeln. Erste Ergebnisse wurden am 2. November 2004 in Verhandlungen der beiden Länderminister mit dem BMF, u.a. in Gesprächen mit Minister Eichel erzielt. Diese Ergebnisse waren die Grundlage der Länder für ihr weiteres Vorgehen.

Die Finanzministerkonferenz am 11. November 2004 hat sich angesichts dieses von den Finanzministern der Länder Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg erreichten Verhandlungsstandes mehrheitlich für einen vollständigen Tausch (Ertrags- und Verwaltungshoheit) der Kraftfahrzeugsteuer gegen die Versicherungsteuer unter der Bedingung ausgesprochen, dass der Bund den Ländern eine Aufkommensgarantie für einen Zeitraum von 15 Jahren zusichert.

Als Geschäftsgrundlage für ihren Vorschlag gehen die Finanzminister der Länder dabei davon aus, dass der Bund nach dem Steuertausch dauerhaft auf die Kraftfahrzeugsteuer als eigenständige Steuerart verzichtet.

Stimmt der Bund unter den genannten Voraussetzungen dem Tausch zu, soll das Versicherungsteueraufkommen nach einem von den Ländern selbst erarbeiteten Zerlegungsschlüssel verteilt werden. Damit wird sichergestellt, dass kein Land durch den Steuertausch verliert.

Der angestrebte Steuerquellentausch ist von einer Überleitung der KraftSt zur MinöSt zu trennen. Sollte der Tausch wie von den Ländern vorgeschlagen zustande kommen, würde sich das Thema ‚Überleitung‘ für die Länder erledigen. Es wäre dann allein Sache des Bundes, welche Konsequenzen er aus der Abschaffung der KraftSt zieht.

Auf Arbeitsebene wurden zudem weitere Vorarbeiten geleistet, so z.B. der Entwurf der Sicherungsklausel, die die Länder nach einem Steuerquellentausch schadlos stellen soll.

Eine Reaktion des BMF auf den dezidierten Ländervorschlag steht bisher aus. Die Finanzminister der Länder Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg besitzen auch für die anstehenden Verhandlungen mit dem BMF weiterhin das Mandat der Finanzministerkonferenz.

## 2. Umlegung der KraftSt auf die Mineralölsteuer

Die Schleswig-Holsteinische Landesregierung hat in ihrem Steuerkonzept eine Umlegung als Beitrag zur Steuervereinfachung vorgeschlagen. Hierbei sind folgende Aspekte im Einzelnen besonders anzusprechen:

### ➤ Steuerharmonisierungsbemühungen auf EU-Ebene

Nach Artikel 6 der RL 1999/62/EWG sind für den Bereich der für den Güterkraftverkehr bestimmten schweren Nutzfahrzeuge und Kombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 t europaweit bestimmte Mindeststeuersätze verbindlich vorgeschrieben. Diese Vorgabe wäre bei einem völligen Wegfall der KraftSt nicht mehr erfüllt. Der Geltungsbereich der Richtlinie soll nach einem Vorschlag der EU erweitert werden auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen.

Darüber hinaus ist eine Harmonisierung für Pkw dahingehend angedacht, die Zulassungssteuern europaweit zugunsten der KraftSt abzuschaffen. Es bleibt allerdings abzuwarten, inwieweit in diesem Bereich verbindliche Vorschriften geschaffen werden können, dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass Frankreich die KraftSt für Pkw bereits im Jahre 2000 abgeschafft hat.

### ➤ Auswirkungen auf den Landeshaushalt und den Haushalt der Kommunen durch die Mehrbelastung von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten sowie auf das Personal in der Steuerverwaltung

Nach überschlägiger Schätzung würden die jährlichen Mehrkosten für die derzeit von der KraftSt befreiten Einsatzfahrzeuge der Polizei, der Feuerwehr und des Rettungsdienstes durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 0,14 € je Liter Kraftstoff in der Größenordnung von 1 Mio. € liegen. So haben die 1.250 Polizeifahrzeuge des Landes im vergangenen Jahr insgesamt rd. 33 Millionen Kilometer zurückgelegt. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 10 l/100 km würden hier Mehrkosten von ca. 462.000 € entstehen.

Das mit der Verwaltung der KraftSt befasste Personal des Landes (rd. 130 Personen) wäre nach der Umlegung anderweitig einsetzbar. Ein Stellenabbau ist von der Landesregierung nicht geplant.

### ➤ Auswirkungen der Umlegung auf die Kraftfahrzeugnutzer

Würde die Kraftfahrzeugsteuer – soweit mit EU-Recht vereinbar – gestrichen und in voller Höhe auf die Mineralölsteuer umgelegt, so müsste zum Ausgleich die Mineralölsteuer um durchschnittlich rund 14 Cent je Liter Kraftstoff steigen.

Gewinner der Umlegung wären Kraftfahrzeughalter mit geringer Kilometerleistung. Wer dagegen viel fährt, müsste auch mehr zahlen.

Nicht jeder Berufspendler wird auf andere Verkehrsmittel ausweichen können. Ein gezielter Ausgleich für den Pkw nutzende Berufspendler über eine erhöhte Entfernungspauschale würde die Abkehr von deren Verkehrsmittelunabhängigkeit voraussetzen. Denn bei der gegenwärtigen Ausgestaltung würden von einer einheitlichen Erhöhung der Entfernungspauschale auch die Nutzer anderer Verkehrsmittel profitieren.

➤ Befreiungen von der KraftSt

Mit dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung wäre es nicht vereinbar, für alle bisherigen Steuerbefreiungen Ersatz zu schaffen. Für den Personenkreis der Schwerbehinderten erscheint ein Ausgleich – aus dem Mineralölaufkommen - zwingend geboten.