

18.05.98**Empfehlungen**
der Ausschüsse**Fz****zu Punkt** der 726. Sitzung des Bundesrates am 29. Mai 1998

**Gesetz zur Neuordnung des Zerlegungsrechts
und zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuerrechts
(Zerlegungs- und Kraftfahrzeugsteueränderungs-
gesetz - ZerlKraftStÄndG)**

Der Finanzausschuß empfiehlt dem Bundesrat,

**zu dem Gesetz gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes die Einberufung des
Vermittlungsausschusses zu verlangen mit dem Ziel,**

- **die durch Beschluß des Bundestages zusammengefaßten Gesetze zur Neuordnung des
Zerlegungsrechts und zur Änderung und Ergänzung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes
zu trennen;**
- **das Gesetz zur Neuordnung des Zerlegungsrechts in der Fassung der Artikel 1, 2 und 6
Absatz 1 der Bundesrats-Drucksache 405/98 zu beschließen;**
- **das Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Kraftfahrzeugsteuerrechts in der
folgenden Fassung zu beschließen:**

Ausgeliefert am 19. MAI 1998

"Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Kraftfahrzeugsteuerrechts

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 2 Satz 4 wird gestrichen.
2. In § 3 b Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:
"Liegt in den Fällen der Nummer 1 der Tag der erstmaligen Zulassung vor dem 1. Juli 1997, beginnt die Steuerbefreiung am 1. Juli 1997."
3. In § 5 Abs. 1 Nr. 4 werden die Wörter "bei einem roten Kennzeichen" durch die Wörter "bei einem Kennzeichen im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 4" ersetzt.
4. In § 7 Nr. 4 werden die Wörter "bei einem roten Kennzeichen" durch die Wörter "bei einem Kennzeichen im Sinne von § 1 Abs. 1. Nr. 4" ersetzt.
5. § 8 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:
"1. a) bei Krafträdern, soweit diese Fahrzeuge durch Hubkolbenmotor angetrieben werden, nach dem Hubraum und zusätzlich nach Schadstoffemissionen;
b) bei Personenkraftwagen, soweit diese Fahrzeuge durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden, nach dem Hubraum und zusätzlich nach Schadstoffemissionen und Kohlendioxidemissionen;
c) bei anderen Kraftfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg, soweit diese Fahrzeuge durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden, nach dem Hubraum und zusätzlich nach Schadstoffemissionen und Kohlendioxidemissionen;"

6. In § 9 Abs. 1 Nr. 2 wird der erste Halbsatz wie folgt gefaßt:

"Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg mit Hubkolbenmotoren für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon,"

7. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

"4. wenn eine Steuerfestsetzung fehlerhaft ist, zur Beseitigung des Fehlers. § 176 der Abgabenordnung ist hierbei entsprechend anzuwenden; dies gilt jedoch nur für Entrichtungszeiträume, die vor der Verkündung der maßgeblichen Entscheidung eines obersten Gerichtshofs des Bundes liegen. Die Steuer wird vom Beginn des Entrichtungszeitraums an neu festgesetzt, in dem der Fehler dem Finanzamt bekannt wird, bei einer Änderung der Steuer zuungunsten des Steuerpflichtigen jedoch frühestens vom Beginn des Entrichtungszeitraums an, in dem der Steuerbescheid erteilt wird."

b) Absatz 4 Satz 3 wird gestrichen.

c) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 6 angefügt:

"(6) Eine Steuerfestsetzung unterbleibt, wenn die Jahressteuer einen Betrag von 20 DM unterschreitet."

Artikel 2

Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1144), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift des Abschnitts 5 werden die Wörter "Rote Kennzeichen" durch die Wörter "Kennzeichen im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 4 des Gesetzes" ersetzt.

2. § 9 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz und die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk entrichten die Steuer für die von ihren Dienststellen zugelassenen Fahrzeuge im Abrechnungsverfahren."

Artikel 3

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Der auf Artikel 2 beruhende Teil der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung kann auf Grund der Ermächtigungen in § 15 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 2 und 7 Buchst. c treten mit Wirkung vom 25. April 1997 in Kraft.

(3) Artikel 1 Nr. 5 tritt hinsichtlich der Neufassung des § 8 Nr. 1 Buchst. a in Kraft, sobald die Richtlinie 97/24/EG vom 17. Juni 1997 (ABl. EG Nr. L 226 S. 1) in nationales Recht überführt ist."

Begründung:

A. Trennung der Gesetze

1.

Das vom Bundestag beschlossene Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrats bedarf, verbindet aufgrund einer Formulierungshilfe des Bundesministeriums der Finanzen die beiden Gesetzentwürfe des Bundesrates

- Entwurf eines Zerlegungsgesetzes (ZerlG)
(BR-Drucksache 595/97 (Beschluß); BT-Drucksache 13/10152)
Dieser Entwurf beruht auf einem Gesetzesantrag des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Kraftfahrzeugsteueränderungs- und -ergänzungsgesetz 1997 - KraftStÄndErgG 1997)
(BR-Drucksache 878/97 (Beschluß); BT-Drucksache 13/10151)
Dieser Entwurf beruhte ursprünglich auf einem Gesetzesantrag des Freistaates Bayern, in dem insbesondere die seit Inkrafttreten des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes 1997 geltende Einschränkung der Steuerbefreiung für zulassungsfreie Fahrzeuge wieder rückgängig gemacht werden sollte. Dies hätte zu einem Steuerausfall von bundesweit etwa 170 Mio. DM geführt.
Durch einen im Bundesrat angenommenen Änderungsantrag des Landes Nordrhein-Westfalen wurde dies verhindert. Mit diesem Antrag sollte gleichzeitig eine Kleinbetragsregelung eingeführt werden, mit der die verwaltungsökonomisch unerwünschte Besteuerung von Bagatellfällen (z.B. Leichtkrafträder) verhindert werden kann.
Die nunmehr vom Bundestag beschlossene Fassung kehrt diese Intention wieder um, indem die ursprüngliche Formulierung des bayerischen Antrages wieder beschlossen worden ist.

2.

Die Zusammenführung der beiden sachlich völlig zusammenhanglosen Gesetzentwürfe durch die Mehrheit des Bundestages hat offenkundig nur den Sinn, Druck auf die Länder auszuüben bzw. Verhandlungsmasse für ein Vermittlungsverfahren zu schaffen: Während das Zerlegungsgesetz und die Kleinbetragsregelung bei der Kraftfahrzeugsteuer im Interesse der Länder liegen, ist der Bund an der Steuerfreiheit für Arbeitsmaschinen interessiert.

3.

Eine Trennung der durch Beschluß des Bundestages zusammengefaßten Gesetze ermöglicht eine sachgerechte Beratung über jedes der Anliegen.

B. Gesetz zur Neuordnung des Zerlegungsrechts

Das Gesetz zur Neuordnung des Zerlegungsrechts in der Fassung der Artikel 1, 2 und 6 Abs. 1 der Bundesrats-Drucksache 405/98 entspricht im wesentlichen dem Entwurf des Bundesrates in Drucksache 595/97 (Beschluß) und kann daher in der vorliegenden Fassung beschlossen werden.

C. Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

1.

Das Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ist in der hier vorgelegten Fassung zu beschließen, weil der Begründung des Bundestages nicht gefolgt werden kann, in der behauptet wird, die Steuerpflicht für Arbeitsmaschinen führe zu erheblichen Belastungen insbesondere für die Bauwirtschaft, die in ihren Auswirkungen auch auf Unternehmensexistenzen und Arbeitsplätze nicht in vollem Umfang übersehen worden seien.

2.

Dieser Argumentation ist schon im Gesetzgebungsverfahren zum Steuerreformgesetz 1998 wie auch in den Beratungen des Bundesrates über den bayerischen Gesetzesantrag widersprochen worden. Die Gegenargumente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

2.1.

Die Neuformulierung des § 3 Nr. 1 KraftStG im Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 ist auf einen Antrag des Saarlandes und des Landes Schleswig-Holstein zurückzuführen, die in die Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf der Bundesregierung übernommen wurde und von den Ländern seit längerem beabsichtigt war. Die Bundesregierung hatte dem Vorschlag seinerzeit zugestimmt (Hinweis auf die Bundestags-Drucksache 13/5360 vom 26.07.1996).

Die zu dem Antrag gegebene Begründung läßt erkennen, daß es dem Bundesrat darauf ankam, an einem Punkt gravierender Fehlentwicklung die Gleichmäßigkeit der Besteuerung wieder herzustellen. Mit der Neufassung wird eine verdeckte Subventionierung in einer Größenordnung von 170 Millionen DM bundesweit (Schätzung des BMF - Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/8020) korrigiert.

2.2.

Die Verschärfung der Kriterien für die Steuerbefreiung (nur wenn keine Zulassung, keine Betriebserlaubnis und kein amtliches Kennzeichen erforderlich ist!) führt also zur Beendigung der steuerlichen Subvention für solche Fahrzeuge, die ähnlich denen sind, die Personen oder Güter transportieren, am Straßenverkehr teilnehmen mit ähnlichen oder gar negativeren Auswirkungen auf Verkehrsabläufe, Schadstoffausstoß, Straßenabnutzung usw.

Unter dem Gesichtspunkt einer steuerlichen Gleichbehandlung verkehrsrechtlich gleichartiger Sachverhalte war kein Grund mehr gesehen worden, zulassungsfreie Fahrzeuge, die sich im Hinblick auf die verkehrsrechtlichen Auflagen nicht von den zulassungspflichtigen unterscheiden, von der Besteuerung auszunehmen.

2.3.

Die Begründung war - und ist - auch insofern unzutreffend, als sie den Eindruck erweckt, daß die "Auswirkungen auch auf Unternehmensexistenzen und Arbeitsplätze nicht in vollem Umfang übersehen" worden seien.

Die steuerliche Mehrbelastung der betroffenen Wirtschaftszweige ist durchaus gesehen worden; eine Belastung allerdings, mit der andere Wirtschaftszweige, z.B. das Verkehrsgewerbe, seit langem leben müssen. Unter Berücksichtigung der in letzter Zeit vorgenommenen Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für gewichtsbesteuerte Fahrzeuge erscheint es fraglich, ob die Gesetzesänderung für die betroffenen Unternehmen als existenzgefährdend angesehen werden muß.

Die Besteuerung nach der Höhe des Gesamtgewichts ist selbst in der ungünstigsten Schadstoffklasse auf 3.500 DM je Fahrzeug (Anhänger 1.750 DM) begrenzt. Hinzu kommt, daß die Kraftfahrzeugsteuer in diesen Fällen als Betriebsausgabe absetzbar ist.

2.4.

Nicht unerwähnt bleiben sollte auch, daß die Neuregelung hinsichtlich der Arbeitsmaschinen einen Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung leistet, da sich bisher häufig Auseinandersetzungen über die Abgrenzung von Arbeitsmaschinen zu Transportfahrzeugen ergaben.

2.5.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, daß die damalige Neufassung des § 3 Nr. 1 KraftStG ordnungspolitisch richtig, steuerrechtlich sinnvoll und wirtschaftspolitisch vertretbar war.

3.

Die damit verbundene - aus Gründen der Verwaltungsökonomie unerwünschte - Nebenwirkung der Einbeziehung auch der Klein- und Leichtkrafträder zwingt auch nicht zu einer Rückgängigmachung der Vorschrift; denn sie ist systemgerecht besser durch eine Kleinbetragsregelung zu korrigieren.

4.

Die in diesem Antrag enthaltenen weiteren Vorschläge zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind sachlich geboten und auf Fachebene zwischen den Ländern abgestimmt.

Durch die 23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.11.1996 (BGBl I S. 1738) wurde die Möglichkeit eröffnet, die Kraftfahrzeuge und Anhänger der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW) zentral bei der beim Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern eingerichteten und bereits für die Zulassung der Dienstfahrzeuge des Bundesgrenzschutzes zuständigen Kfz-Zulassungsstelle zuzulassen.

Es ist daher sinnvoll, auch kraftfahrzeugsteuerrechtlich eine Gleichstellung der Steuerentrichtung durch Einbeziehung der Fahrzeuge des THW in die Regelung des § 9 KraftStDV herbeizuführen.