

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 14/7466 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem

Die vorgeschlagene Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes soll dazu beitragen, die hohe Zahl von Kraftfahrzeugsteuerrückstandsfällen in den Ländern abzubauen bzw. in Zukunft keine Rückstände mehr entstehen zu lassen. Dadurch würden Einnahmeausfälle der Länder aus der Kraftfahrzeugsteuer und die damit verbundenen Zinsnachteile vermieden und die Vollstreckungsstellen der Finanzämter, in denen durch die Beitreibung der oftmals kleinen Rückstände ein erheblicher Verwaltungsaufwand entsteht, entlastet.

B. Lösung

Grundsätzliche Annahme des Gesetzentwurfs, der insbesondere nachstehende Maßnahmen vorsieht:

- Möglichkeit der Länder, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Zulassung eines Fahrzeugs an die Erteilung einer Einzugsermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer geknüpft ist.
- Möglichkeit der Länder, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Zulassung eines Fahrzeugs davon abhängig gemacht wird, dass keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände bestehen.

In Abänderung des Gesetzentwurfs empfiehlt der Finanzausschuss insbesondere, dass

- die Ermächtigungen der Länder zum Erlass von Rechtsverordnungen so formuliert werden, dass sie zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit dem Verordnungsgeber ein Ermessen einräumen,
- bei den Zahlungsrückständen auch geschuldete Säumniszuschläge und andere steuerliche Nebenleistungen berücksichtigt werden.

Einstimmigkeit im Ausschuss

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Geringfügige Kraftfahrzeugsteuer-Mehreinnahmen sowie geringere Zinsbelastung der Länder.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf – Drucksache 14/7466 – mit der Maßgabe anzunehmen, dass

1. die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wie folgt gefasst wird:
„Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“,
2. in Artikel 1 vor der Nummer 1 folgende Nummern 0 und 0a eingefügt werden:
 0. In § 1 Abs. 1 Nr. 2 wird die Angabe „Artikel 5 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 279 S. 32)“ durch die Angabe „Artikel 5 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 (ABl. EG Nr. L 187 S. 42)“ ersetzt.
 - 0a. In § 1 Abs. 1 Nr. 4 wird der Teilsatz „, sobald dafür entsprechende Voraussetzungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt sind,“ gestrichen.
3. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a und b wie folgt gefasst wird:
 2. §13 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheins auch davon abhängig gemacht werden kann, dass
 1. im Falle der Steuerpflicht
 - a) die Kraftfahrzeugsteuer oder ein ihrer voraussichtlichen Höhe entsprechender Betrag für den ersten Entrichtungszeitraum entrichtet ist oder eine Ermächtigung zum Einzug vom Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder
 - b) für die Kraftfahrzeugsteuer eine Ermächtigung zum Einzug von einem Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder eine Bescheinigung vorgelegt wird, wonach das Finanzamt auf die Einzugsermächtigung wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet, oder
 2. im Falle einer Steuerbefreiung die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind.“
 - b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
„(1a) Unbeschadet des Absatzes 1 Satz 2 werden die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheins auch davon abhängig gemacht werden kann, dass der Fahrzeughalter keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände hat. § 276 Abs. 4 der Abgabenordnung ist hierbei entsprechend anzuwenden. Es ist festzulegen, nach welchem Verfahren die zur Feststellung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen erforderliche Prüfung durchgeführt wird und auf welche Finanzämter des Landes sich die Prüfung erstreckt; es ist zu regeln, dass in Fällen, in denen das Fahrzeug nicht durch den Steuerpflichtigen selbst zugelassen wird, die Zulassung eine Einverständniserklärung des Steuerpflichtigen mit der Bekanntgabe seiner kraftfahrzeugsteuerlichen Verhältnisse an denje-

nigen, der das Fahrzeug zulässt, voraussetzt. Die Finanzämter dürfen der Zulassungsbehörde bei der Durchführung des auf dieser Ermächtigung beruhenden Verfahrens Auskünfte über Kraftfahrzeugsteuer rückstände des Fahrzeughalters erteilen. Die Prüfung kann auch auf die Zulassungsbehörde übertragen werden. Die Zulassungsbehörde wird insoweit als Landesfinanzbehörde tätig. Sie darf das Ergebnis der Prüfung demjenigen, der das Fahrzeug zulässt, mitteilen. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.“

Berlin, den 17. April 2002

Der Finanzausschuss

Christine Scheel
Vorsitzende

Jörg-Otto Spiller
Berichterstatter

Jochen-Konrad Fromme
Berichterstatter

Heidemarie Ehlert
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Jörg-Otto Spiller, Jochen-Konrad Fromme und Heidemarie Ehlert

I. Allgemeines

1. Verfahrensablauf

Der vom Bundesrat eingebrachte Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes – Drucksache 14/7466 – ist dem Finanzausschuss in der 215. Sitzung des Deutschen Bundestages am 31. Januar 2002 zur federführenden Beratung und dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Mitberatung überwiesen worden. Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat sich in seiner Sitzung am 13. März 2002 mit dem Gesetzentwurf befasst. Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 17. April 2002 beraten.

2. Inhalt des Gesetzentwurfs

Der vom Bundesrat eingebrachte Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes soll den Ländern die Möglichkeit verschaffen, durch Rechtsverordnung Folgendes zu bestimmen:

- Aushändigung des Fahrzeugscheins und damit Zulassung eines Fahrzeugs nur bei Vorliegen einer Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem bestehenden Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut.
- Aushändigung des Fahrzeugscheins und damit Zulassung eines Fahrzeugs nur, wenn keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände bestehen.

Der Gesetzentwurf wird damit begründet, dass es sich bei den Kraftfahrzeugsteuerrückständen im Vergleich zu den Rückständen bei anderen Steuerarten um sehr viele Fälle mit vergleichsweise geringen Beträgen handle. Dies habe zur Folge, dass die zwangsweise Einziehung der Kraftfahrzeugsteuer für die dafür zuständigen Finanzämter ein sehr aufwändiges und damit sehr teures Verfahren darstelle. Die vorgesehenen Maßnahmen hätten daher folgende Ziele:

- Vermeidung von Ausfällen bei der den Ländern in vollem Umfang zustehenden Kraftfahrzeugsteuer,
- Vermeidung von aus den Steuerausfällen resultierenden Zinsnachteilen und
- Entlastung der Finanzämter von dem hohen Verwaltungsaufwand bei Eintreibung rückständiger Kraftfahrzeugsteuer.

Darüber hinaus zielt der Gesetzentwurf auf die Schaffung einer sicheren Rechtsgrundlage für die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für Saisonkennzeichen, soweit die Festsetzung durch die Zulassungsbehörden erfolgt.

3. Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme zwar grundsätzlich das Anliegen der Länder begrüßt, die zahlreichen Vollstreckungsfälle und hohen Rückstände bei der Kraftfahrzeugsteuer zu vermindern. Allerdings äußert sie Bedenken, dass der vorgesehene weitgehend obligatorische

Lastschriftenzug bei Steuerpflicht oder das gleichfalls vorgeschlagene Versagen der Zulassung bei Kraftfahrzeugsteuerrückständen anfällig für Umgehungen sei und in den Flächenländern zu verhältnismäßig hohem Verwaltungsaufwand führen werde. Sie hat diese Bedenken aber zugunsten der Autonomie der Länder bei der Durchsetzung ihres Steueranspruchs zurückgestellt.

Die Bundesregierung argumentiert im Weiteren, dass die vorgeschlagenen Ermächtigungen der Länder zum Erlass von Rechtsverordnungen nicht unerhebliche Eingriffe für die Fahrzeughalter darstellten. Die Rechtsverordnungen müssten aber der grundrechtlichen Anforderung der Verhältnismäßigkeit genügen. Deshalb schlage sie vor, die Ermächtigungen so zu formulieren, dass dem Verordnungsgeber ein Ermessen eingeräumt wird.

Darüber hinaus sollten nach Ansicht der Bundesregierung auch steuerliche Nebenleistungen in die Prüfung der Rückstände des Steuerpflichtigen einbezogen werden.

4. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen empfiehlt einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs.

5. Ausschussempfehlung

Bei der Beratung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im federführenden Finanzausschuss haben die Länder nachdrücklich auf die ihnen entstehenden Nachteile durch die Rückstände bei der Kraftfahrzeugsteuer hingewiesen. In Thüringen z. B. müsse jede sechste Fälligkeit trotz Mahnung den Vollstreckungsstellen übergeben werden, was zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand führe.

Die Fraktion der CDU/CSU hat die Auffassung vertreten, dass bereits das geltende Verfahren der Festsetzung, Erhebung und Beitreibung der Kraftfahrzeugsteuer unter Beteiligung von zwei Behörden zu arbeitsintensiv sei. Die jetzt angestrebte Lösung werde zu noch mehr Verwaltungsaufwand führen, weil die Finanzämter für solche Steuerpflichtigen, die keine Einzugsermächtigung erteilten, Bescheinigungen ausstellen müssten. Deshalb halte die Fraktion der CDU/CSU eine Effizienzsteigerung in der Verwaltung für unabdingbar und plädiere daher für eine grundlegende Verfahrensreform zur Lösung der Probleme. Sie hat dem Gesetzentwurf in der Ausschussfassung trotz der geäußerten Bedenken zugestimmt.

Die Fraktion der FDP hat ebenfalls kritisiert, dass die Vollstreckung der Kraftfahrzeugsteuer für die Länder zu kostenintensiv sei. Sie hat ihre seit langem erhobene Forderung bekräftigt, die Kraftfahrzeugsteuer zugunsten einer höheren Mineralölsteuer abzuschaffen. Dieses sei erforderlich, weil es keinen Grund gebe, das Halten eines Kraftfahrzeugs zu besteuern und weil eine Überführung der Kraftfahrzeugsteuer in die Mineralölsteuer einen sinnvollen Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung leiste. Die höheren

Mineralölsteuereinnahmen könnten anteilmäßig auf die Länder verteilt werden. Dem Gesetzentwurf in der Ausschussfassung hat die Fraktion der FDP jedoch zugestimmt.

Die **Fraktion der PDS** hat sich skeptisch dazu geäußert, ob die Einführung einer obligatorischen Einzugsermächtigung tatsächlich die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer sichere. Die Einzugsermächtigung führe nur dann zum gewünschten Erfolg, wenn das Konto gedeckt sei. Es sei deshalb von Interesse, wieviel Kosten in den Ländern durch die geplanten Maßnahmen tatsächlich eingespart werden könnten. Auch sie hat dem Gesetzentwurf in der vom Ausschuss veränderten Fassung zugestimmt.

Die **Koalitionsfraktionen** haben sich gegen diese Argumente der Oppositionsfraktionen gewandt. Sie haben die Grundsatzposition vertreten, dass die Länder bei einer Steuer, deren Aufkommen ausschließlich ihnen zustehe, einen Gestaltungsvorrang hätten. Den Vorschlag zur Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten einer höheren Mineralölsteuer hat die Fraktion der SPD mit dem Hinweis abgelehnt, dass ein Kraftfahrzeug auch bei Stillstand Kosten für die öffentliche Hand verursache. Das Bemühen der Länder um eine Effizienzsteigerung in der Verwaltung haben die Koalitionsfraktionen ausdrücklich begrüßt.

Die Oppositionsfraktionen haben sich der Auffassung der Koalitionsfraktionen angeschlossen, nach der die im Gesetzentwurf vorgesehenen Ermächtigungen der Länder einen nicht unerheblichen Eingriff für die Fahrzeughalter darstellten. Sie haben einen von den Koalitionsfraktionen dazu eingebrachten Änderungsantrag gebilligt, die Ermächtigungen der Länder zum Erlass von Rechtsverordnungen so zu formulieren, dass sie zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit einen Ermessensspielraum geben.

Außerdem empfiehlt der Finanzausschuss auf Vorschlag der Koalitionsfraktionen einstimmig, in die Prüfung des Bestehens von Zahlungsrückständen der Kraftfahrzeugsteuerpflichtigen auch geschuldete Säumniszuschläge und andere steuerliche Nebenleistungen einzubeziehen.

Dem Finanzausschuss hat zur Beratung des Gesetzentwurfs eine Petition vorgelegen, die sich gegen die Zulassung von Kraftfahrzeugen erst nach Bezahlung der Kraftfahrzeug-

steuer wendet. Diese Petition ist vom Ausschuss nicht aufgegriffen worden.

Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes – Drucksache 14/7466 – ist in der vom Ausschuss veränderten Fassung einstimmig angenommen worden.

II. Einzelbegründung

Die vom Finanzausschuss vorgeschlagenen Änderungen des Gesetzentwurfs – Drucksache 14/7466 – werden im Einzelnen wie folgt begründet:

Zu Nummer 1 (Bezeichnung des Gesetzentwurfs)

Die geänderte Formulierung ist rechtsförmlich geboten.

Zu Nummer 2 (Artikel 1)

Zu den Nummern 0 (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG) und 0a (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 KraftStG)

Aktualisierung des Gesetzestextes.

Zu Nummer 2 (§ 13 KraftStG)

Zu den Buchstaben a und b (Absatz 1 Satz 2 und Absatz 1a)

Für die Fahrzeughalter können die vorgeschlagenen Ermächtigungen nicht unerhebliche Folgen haben. Die Rechtsverordnungen der Länder müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Die geänderte Formulierung räumt dem Ordnungsgeber ein Ermessen ein.

Durch die Einfügung im § 13 Abs. 1a KraftStG kann die Aushändigung des Fahrzeugscheins davon abhängig gemacht werden, dass auch keine mit der Kraftfahrzeugsteuer zusammenhängende Säumniszuschläge, Zinsen und Verspätungszuschläge geschuldet werden. Diese sind ebenfalls häufig Gegenstand von Vollstreckungsmaßnahmen.

Es folgt eine redaktionelle Anpassung.

Berlin, den 17. April 2002

Jörg-Otto Spiller
Berichterstatter

Jochen-Konrad Fromme
Berichterstatter

Heidemarie Ehlert
Berichterstatterin

