

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 17/717, 17/1209 –**

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeug- steuergesetzes

A. Problem

Die Normen der Kraftfahrzeugsteuer bedürfen nach dem Übergang der Steuerverwaltung zum 1. Juli 2009 auf den Bund der Vereinheitlichung, der Deregulierung und in Zweifelsfällen der Klarstellung. Außerdem steht die Regelung zur Begünstigung von Euro-6-Personenkraftwagen nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Ein Vertragsverletzungsverfahren wurde deshalb seitens der Kommission angedroht.

B. Lösung

Daher strebt der Gesetzentwurf insbesondere an, Rechtsverordnungen und Gesetze der Länder, die auf dem Kraftfahrzeugsteuergesetz beruhen, soweit als möglich durch Bundesrecht zu ersetzen, Steuermindereinnahmen durch die bundesweite Ermittlung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen zu vermeiden sowie die Aufrechnungsbefugnisse der Landesfinanzbehörden gemäß der Abgabenordnung für den Bund zu erhalten. Außerdem sollen die Regelungen über die Steuerbefreiung von Milchfahrzeugen, über die Bemessungsgrundlage zur Besteuerung von Elektro-Personenkraftwagen, über die steuerliche Behandlung von Saisonkennzeichen sowie über die Abmeldung von Fahrzeugen von Amts wegen aufgrund von Kraftfahrzeugsteuerrückständen konkretisiert werden. Zudem ist beabsichtigt, die Fahrzeuge der Zollverwaltung von der Kraftfahrzeugsteuer zu befreien sowie als Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung zulassungspflichtiger drei- und leichter vierrädriger Kraftfahrzeuge (darunter so genannte Trikes und Quads) aus technischen Gründen den Hubraum und den Schadstoffausstoß heranzuziehen. Ferner soll die Begünstigung von Euro-6-Personenkraftwagen auf Erstzulassungen im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2013 unter Normierung einer Vertrauensschutzregelung beschränkt werden.

Der Finanzausschuss empfiehlt zudem insbesondere folgende Veränderungen:

- Aufhebung der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für Ausfuhrkennzeichen,

- Erweiterung des Personenkreises, der der Verpflichtung zur Erteilung einer Einzugsermächtigung nachkommen kann, über den Halter hinaus auf zahlungswillige Dritte,
- Einfügung einer halterbezogenen Kleinbetragsregelung von 5 Euro entsprechend § 6 der Kleinbetragsverordnung,
- Konkretisierung der Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung einer zentralen Datenbank über Kraftfahrzeugsteuerrückstände hinsichtlich der Anforderungen des zu gewährleistenden Datenschutzes unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts,
- Festlegung des allgemeinen Inkrafttretens auf den 1. Juli 2010.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Der Gesetzentwurf führt nur zu geringfügigen finanziellen Auswirkungen.

(Steuermehr- (+)/-mindereinnahmen (–) in Mio. Euro)						
Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹	Kassenjahr				
		2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt	–	–	–	–	–	–
Bund	–	–	–	–	–	–
Länder	–	–	–	–	–	–
Gemeinden	–	–	–	–	–	–

¹ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

Zudem führen die vom Finanzausschuss empfohlenen Veränderungen zu geringen Steuernehreinnahmen.

2. Vollzugaufwand

Es entsteht kurzfristig ein noch nicht abschließend quantifizierbarer Mehrbedarf, da die bundesweiten Daten über aktuelle Kraftfahrzeugsteuerrückstände auf elektronischem Weg bereitgestellt werden müssen. Es handelt sich um Aufwand im Sinne des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (vgl. hierzu den dort angegebenen Vollzugaufwand, Bundestagsdrucksachen 16/11742 (Gesetzentwurf), 16/11900 und 16/11931 (Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses), 16/12122 (Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses)).

E. Sonstige Kosten

Der Gesetzentwurf führt insgesamt nicht zu zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft, einschließlich der mittelständischen Unternehmen. Durch die vorgesehe-

nen Maßnahmen sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden bislang durch Landesrecht geregelte Informationspflichten auf eine bundesrechtliche Rechtsgrundlage gestellt für:

a) Unternehmen:

Anzahl:	3
betroffene Unternehmen:	je nach Regelung unterschiedlich (im Einzelnen siehe allgemeine Begründung zum Gesetzentwurf, Bundestagsdrucksache 17/717)
Häufigkeit/Periodizität:	1
eingeschätzte Bürokratiekosten:	rund 2,1 Mio. Euro

b) Bürgerinnen und Bürger:

Anzahl:	3
betroffene Kreise:	je nach Regelung unterschiedlich (im Einzelnen siehe allgemeine Begründung zum Gesetzentwurf)
Häufigkeit/Periodizität:	1

c) die Verwaltung:

Anzahl:	4
---------	---

Die hier aufgeführten Informationspflichten waren bislang durch Landesrecht geregelt. Damit ergibt sich faktisch keine Veränderung der Belastung mit Informationspflichten für Unternehmen, Bürger und Verwaltung.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/717 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Der Nummer 1 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) Nummer 12 wird aufgehoben.“

b) Nummer 3 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. bei einem Ausfuhrkennzeichen und einem Kennzeichen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 4, solange das Kennzeichen geführt werden darf, mindestens jedoch einen Monat;“.

c) Nummer 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe b wie folgt gefasst:

„b) eine schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem Konto des Fahrzeughalters oder eines Dritten bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder eine Bescheinigung vorgelegt wird, wonach die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde auf eine Einzugsermächtigung wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet, oder“.

bb) In Buchstabe b wird nach § 13 Absatz 1a Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Ein halterbezogener Kraftfahrzeugsteuerrückstand von weniger als fünf Euro steht der Zulassung nicht entgegen.“

cc) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, zur Erleichterung und Vereinfachung des elektronischen Auskunftsverfahrens über Kraftfahrzeugsteuerrückstände nach Absatz 1a sowie zur Sicherung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und des Steueraufkommens durch Rechtsverordnung eine zentrale Datenbank einzurichten, die den Namen, das Geburtsdatum, die Anschrift und die Steuernummer des Steuerschuldners sowie Betrag und Fälligkeit der rückständigen Kraftfahrzeugsteuer enthält, und dabei

1. die Voraussetzungen für die Anwendung des Verfahrens,
2. die Art und Weise der Übermittlung der Daten,
3. die zuständige Bundesbehörde für die zentrale Verwaltung der Daten,
4. das Nähere über Form, Verarbeitung und Sicherung der zu übermittelnden Daten, insbesondere die technischen und organisatorischen Maßnahmen gegen den unbefugten Abruf von Daten,

5. die Zuständigkeit für die Entgegennahme der zu übermittelnden Daten sowie
 6. die Fristen, nach deren Ablauf die gespeicherten Daten zu löschen sind,
- zu bestimmen. Für den automatisierten Abruf der Daten gilt § 30 Absatz 6 der Abgabenordnung.““
- d) In Nummer 8 Buchstabe c wird in § 18 Absatz 9 die Angabe „Absatz 4“ durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.
2. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. Juli 2010 in Kraft.“

Berlin, den 21. April 2010

Der Finanzausschuss

Dr. Volker Wissing
Vorsitzender

Patricia Lips
Berichterstatterin

Ingrid Arndt-Brauer
Berichterstatterin

Dr. Birgit Reinemund
Berichterstatterin

Richard Pitterle
Berichterstatter

Lisa Paus
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Patricia Lips, Ingrid Arndt-Brauer, Dr. Birgit Reinemund, Richard Pitterle und Lisa Paus

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf **Drucksache 17/717** in seiner 24. Sitzung am 25. Februar 2010 beraten und dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen. Zudem hat der Deutsche Bundestag die Unterrichtung durch die Bundesregierung über die Stellungnahme des Bundesrates und die Gegenäußerung der Bundesregierung auf Drucksache 17/1209 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung an dieselben Ausschüsse überwiesen und hierüber am 25. März 2010 mit Drucksache 17/1247 unterrichtet. Der Finanzausschuss hat die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 9. Sitzung am 3. März 2010 aufgenommen, in seiner 10. Sitzung am 24. März 2010 fortgesetzt und in seiner 12. Sitzung am 21. April 2010 gemeinsam mit der Beratung der Unterrichtung durch die Bundesregierung abgeschlossen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106b, 107, 108) vom 19. März 2009 (BGBl. I S. 606; Drucksachen 16/11741, 16/11900, 16/11931) wurde dem Bund die Ertragshoheit und die Verwaltungskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer übertragen. Hierfür erhalten die Länder entsprechend dem Gesetz zur Regelung der finanziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund (Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze vom 29. Mai 2009, BGBl. I S. 1170; Drucksachen 16/11742, 16/11900, 16/11931, 16/12122) einen finanziellen Ausgleich. Artikel 2 änderte das Kraftfahrzeugsteuergesetz. Dadurch wurde unter anderem die Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer von Hubraum und Schadstoffemissionen vorrangig auf den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO₂) umgestellt. Zudem wurde in Artikel 5 die befristete Wahrnehmung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch die Länder im Wege der Organleihe im Finanzverwaltungsgesetz geregelt.

Mit dem nun vorliegenden Gesetzentwurf wird unter anderem angestrebt, Rechtsverordnungen und Gesetze der Länder, die auf dem Kraftfahrzeugsteuergesetz beruhen, soweit als möglich durch Bundesrecht zu ersetzen. Hierbei ist – neben anderen Regelungen – die Verpflichtung zur Abgabe einer Einziehungsermächtigung des künftigen Halters für künftig anfallende Kraftfahrzeugsteuern zum Zwecke der Deregulierung und Vereinheitlichung durch Bundesgesetz zu nennen, die bisher durch Rechtsverordnungen der Länder oder entsprechende Landesgesetze geregelt war.

Außerdem soll eine bundesgesetzliche Rechtsgrundlage geschaffen werden, um Steuermindereinnahmen anhand einer bundeseinheitlichen und bundesweiten Kraftfahrzeugsteuerrückständeprüfung zu vermeiden, indem Rechtsverordnungen der Länder und Landesgesetze durch Bundesgesetz ersetzt werden. Zur Einrichtung einer zentralen Datenbank über Kraftfahrzeugsteuerrückstände soll das Bundesministerium der Finanzen ermächtigt werden, die erforderlichen Regelungen durch Rechtsverordnung zu treffen.

Darüber hinaus ist als Folge des Übergangs der Verwaltungskompetenz bei der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund vorgesehen, auch die Aufrechnungsbefugnisse der Landesfinanzbehörden gemäß der Abgabenordnung durch bundesgesetzliche Regelung zu erhalten, um Steuerausfälle zu vermeiden.

Um zusätzliche finanzielle Belastungen der Landwirtschaft, insbesondere der Milchwirtschaft, durch Maßnahmen der Tierseuchenbekämpfung zu vermeiden, strebt der Gesetzentwurf außerdem eine Erweiterung der Steuerbefreiung von Milchfahrzeugen auf den Transport der Gewebeprobe mit Milchsammelwagen an.

Ferner wird zur Klarstellung von Zweifelsfällen und zur Vereinheitlichung des Gesetzesvollzugs die Konkretisierung der Regelungen über die Bemessungsgrundlage zur Besteuerung von Elektro-Personenkraftwagen, über die steuerliche Behandlung von Saisonkennzeichen sowie über die Abmeldung von Fahrzeugen von Amts wegen aufgrund von Kraftfahrzeugsteuerrückständen angestrebt. Hierdurch würde bei der Rechtsanwendung die Berücksichtigung der bereits geltenden Vergünstigungen der Elektromobilität sichergestellt werden. Unklarheiten über die Steuerpflicht für beispielsweise bereits vor Beginn des ersten Benutzungszeitraumes wieder abgemeldete Saisonkennzeichen würden ausgeräumt, indem die Steuerpflicht – wie für alle anderen Fahrzeuge auch – auf mindestens einen Monat festgelegt wird. Die zwangsweise Abmeldung von Fahrzeugen wegen Kraftfahrzeugsteuerrückständen würde zur Schaffung einer einheitlichen Verwaltungspraxis im Bundesgebiet führen und zur Deregulierung künftig ausschließlich durch die zuständigen Zulassungsbehörden erfolgen.

Aufgrund der Wandlung und Verlagerung der Aufgaben der Zollverwaltung in das Landesinnere sollen darüber hinaus nicht nur die Fahrzeuge des Zollgrenzdienstes, sondern auch die anderen Fahrzeuge der Zollverwaltung von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden. Es ist aus verwaltungsökonomischen Gründen beabsichtigt, diese Steuerbefreiung rückwirkend zum 1. Juli 2009 einzuführen, um direkt an die befristete Steuerbefreiung des Gesetzes zur Umsetzung steuerrechtlicher Regelungen des Maßnahmenpakets „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“ vom 21. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2896; Drucksachen 16/10930, 16/11171, 16/11183, 16/11190) anzuschließen. Damit würde eine kosten- und zeitintensive programmtechnische Anbindung der zentral zuständigen Zulassungsbehörde für Zollfahrzeuge an die Finanzverwaltung vermieden.

Des Weiteren strebt der Gesetzentwurf an, zulassungspflichtige drei- und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der europäischen Fahrzeugklasse L5e und L7e (darunter so genannte Trikes und Quads) aus technischen Gründen auf der Basis von Hubraum und Schadstoffemission zu besteuern, da keine gesicherten, im obligatorischen Verfahren ermittelten CO₂-Werte für diese Fahrzeuge verfügbar sind.

Ferner entspricht der Gesetzentwurf mit der Beschränkung der befristeten Steuerbefreiung für Diesel-Personenkraftwagen der Abgasstufe Euro 6 in Höhe von maximal 150 Euro pro Fahrzeug auf Erstzulassungen zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. Dezember 2013 der Auffassung der Generaldirektion Unternehmen der Europäischen Kommission, die die isolierte Vergünstigung für Euro-6-Personenkraftwagen für Erstzulassungen vor dem frühest möglichen Zeitpunkt des Beginns der Steuerbefreiung, dem 1. Januar 2011, als europarechtswidrig ansieht. Der Gesetzentwurf sieht für Fahrzeuge, deren Erstzulassung im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum Datum der Verkündung dieses Gesetzes erfolgte, eine Vertrauensschutzregelung vor.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat die Vorlagen in seiner 10. Sitzung am 21. April 2010 beraten. Er empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung (Drucksache 17/717) unter Berücksichtigung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung (Drucksache 17/1209) empfiehlt der Ausschuss die Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Vorlagen in seiner 10. Sitzung am 21. April 2010 beraten. Er empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs in der geänderten Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Zu der Unterrichtung empfiehlt der Ausschuss einstimmig die Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlagen in seiner 10. Sitzung am 21. April 2010 beraten. Er empfiehlt zu dem Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme mit Änderungen. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Zu der Unterrichtung empfiehlt der Ausschuss die Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthal-

tung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Gesetzentwurf in geänderter Fassung anzunehmen.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP** hoben bei den Beratungen im Ausschuss hervor, es handele sich bei dem hier vorliegenden Gesetzentwurf nicht um eine Rechtsänderung, mit der bestimmte Tatbestände steuerlich gefördert werden sollen. Vielmehr resultiere das Gesetzgebungsverfahren zum einen daraus, dass die Kraftfahrzeugsteuer seit dem 1. Juli 2009 eine Bundessteuer ist. Dies sei bereits in der letzten Legislaturperiode, in der die Fraktionen der CDU/CSU und SPD gemeinsam die Bundesregierung getragen hätten, beschlossen worden. Aufgrund der Tragweite dieser Änderung seien Folgeänderungen nicht zu vermeiden. Zum anderen sei eine Rechtsänderung aufgrund eines drohenden Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission notwendig geworden. Dem habe der Gesetzgeber umgehend nachgehen müssen. Zudem seien verschiedene Anregungen des Bundesrates aufgegriffen, datenschutzrechtliche Bedenken aufgenommen und weitergehende Definitionen mit einbezogen worden. Darüber hinausgehende Grundsatzentscheidungen wären zwar mitunter politisch wünschenswert gewesen, müssten aber unabhängig von diesem, vornehmlich technischen Gesetzgebungsverfahren angegangen werden. Die Fraktion der FDP betonte zudem, sie präferiere mittelfristig aus Gründen der Steuervereinfachung die Zusammenlegung aller verkehrsbezogenen Steuern. Eine Diskussion im Zusammenhang mit diesem Gesetzgebungsverfahren wurde jedoch von beiden Koalitionsfraktionen abgelehnt. Entsprechende Kritik der Oppositionsfraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gehe fehl, da von Oppositionsseite keine Änderungsanträge vorgelegt worden seien.

Die **Fraktion der SPD** erkannte an, mit dem Gesetzgebungsverfahren würden wichtige technische Änderungen umgesetzt und eine notwendige EU-rechtliche Gesetzesanpassung vorgenommen. Allerdings sei die Chance vertan worden, zeitgleich wichtige inhaltliche Änderungen mit zu regeln. Änderungsanträge seien nicht vorgelegt worden, da sie von den Koalitionsfraktionen ohnehin abgelehnt worden wären. Nötig wäre aber beispielsweise gewesen, einige Jahre alte, besonders schadstoffarme Kraftfahrzeuge, die aus technischen Gründen nicht mit Rußpartikelfiltern nachgerüstet werden könnten (z. B. VW Lupo oder Audi A2), von der jährlichen Plakettenpflicht auszunehmen. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und zur Vermeidung zusätzlicher finanzieller Lasten für solche, besonders schadstoffarme Kraftfahrzeuge wäre es geboten, Plaketten einzuführen, die die Fahrt in Umweltzonen zulassen und dennoch nicht jährlich für jede Kommune mit Umweltzone erneuert werden müssten. Außerdem würde die Bundesregierung die Förderung der Elektromobilität fordern, ohne dass sich eine Förderung von Elektrofahrzeugen mit Reichweitenverlängerung im Gesetzgebungsverfahren wiederfinde. Dies kritisierte die Fraktion der SPD scharf.

Auch die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, sie habe keine Einwände gegen die Umsetzung der im Gesetzentwurf genannten technischen Änderungen. Allerdings habe man die Chance vertan, gleichzeitig die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen zu begrenzen. Die Fraktion DIE LINKE. plädiere dafür, dass die Emission aller ab dem Jahr 2012 neu

zugelassenen Personenkraftwagen auf 120 g/km gesenkt werde. Dies müsse sich in der steuerlichen Förderung widerspiegeln, um eine langfristige Entwicklung zu leichteren, langsameren und verbrauchsärmeren Fahrzeugen zu unterstützen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** forderte grundsätzlich eine konsequente Politik zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Kraftfahrzeugsteuer bestehe erheblicher Handlungsbedarf, unter anderem um den kontraproduktiven Maßnahmen des Jahres 2009 entgegenzuwirken. Daher bestünden gegen die vorliegenden technisch-formalen Änderungen an sich keine Einwände, allerdings müsse eine substantielle Reform auf den Weg gebracht werden. Wenn sich die Koalitionsfraktionen dem stellen würden, werde die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dezidierte Vorschläge einbringen, die die vollständige Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf CO₂-Emissionen fordern, einen progressiven Steuertarif vorgeben und besonders schadstoffarme Kraftfahrzeuge mit maximal 120 g/km Emission steuerfrei stellen würde. Die Notwendigkeit, das Kraftfahrzeugsteuergesetz noch in dieser Legislaturperiode ein weiteres Mal zu ändern, würde nicht nur von allen Oppositionsfraktionen, sondern auch vom Bundesrat gesehen.

Bezüglich der befristeten Steuerbefreiung für Euro-6-Personenkraftwagen bedauerte die Fraktion der SPD zudem die Deckelung auf 150 Euro. Die Bundesregierung verwies darauf, es handele sich hierbei um seit dem 1. Juli 2009 geltendes Recht. Die Begrenzung auf 150 Euro stamme folglich aus der letzten Legislaturperiode. Es bestehe eine EU-rechtliche Obergrenze, die sich am (Gesamt-)Betrag der technischen Mehrkosten orientiere. Die nun hier vorliegende Rechtsänderung betreffe lediglich die zeitliche Eingrenzung der befristeten Steuerbefreiung aufgrund der Auffassung der Europäischen Kommission, dass die Förderung erst für Erstzulassungen ab dem 1. Januar 2011 vorgenommen werden dürfe. Zur Vermeidung einer Förderlücke sei eine Förderung für Neuzulassungen ab dem 1. Juli 2009 angestrebt gewesen, die als Steuerbefreiung ab dem 1. Januar 2011 gewährt worden wäre. Nun müsse die Förderung allerdings auf Neuzulassungen nach dem 1. Januar 2011 – unter Beachtung des Vertrauensschutzes – beschränkt werden.

Zur Besteuerung so genannter Trikes und Quads kritisierte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dass vorgesehen sei, diese auf der Basis von Hubraum und Schadstoffausstoß statt von CO₂-Werten vorzunehmen. Die Bundesregierung teilte hierzu mit, es handele sich bei diesen drei- und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen zwar verkehrsrechtlich nicht um Personenkraftwagen, nach der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (BFH) seien diese Fahrzeuge jedoch kraftfahrzeugsteuerrechtlich als Personenkraftwagen anzusehen. Da aber die Hersteller EU-rechtlich nicht zur Ermittlung und zum Ausweis von CO₂-Werten verpflichtet seien, existierten keine entsprechenden obligatorischen technischen Verfahren zur Ermittlung dieser Werte. Daher müsse für diese Fahrzeuge an die bisherigen Bemessungsgrundlagen Hubraum und Schadstoffausstoß angeknüpft werden.

Mit der Vorlage eines Änderungsantrags im Verlauf der Ausschussberatungen teilten die Koalitionsfraktionen zudem mit Verweis auf die Stellungnahme des Bundesrates mit, es hätte

sich in einzelnen Detailfragen Änderungsbedarf am Gesetzentwurf der Bundesregierung ergeben.

Seit der Novellierung des Zulassungsrechts bestehe kein sachlicher Grund mehr, Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen von der Kraftfahrzeugsteuer zu befreien. Außerdem sei in zunehmendem Maß Missbrauch zu beobachten. Daher werde beantragt, den Gesetzentwurf der Bundesregierung dahingehend zu ändern, dass die Befreiung aufgehoben und durch eine Besteuerung nach der jeweiligen Gültigkeitsdauer des Ausfuhrkennzeichens – mindestens jedoch für einen Monat – ersetzt werde. Damit würde Nummer 3 der Stellungnahme des Bundesrates nachgekommen.

Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE. nach der Rechtsgrundlage, gemäß der bis zu fünf Tage gültige Kurzzeichen weiterhin steuerbefreit sind, teilte die Bundesregierung mit, dass sich dieser Teil des Änderungsantrags ausschließlich auf die Streichung der Steuerbefreiung für Ausfuhrkennzeichen beziehe. Kurzzeitkennzeichen würden weiterhin im Sinne von § 1 KraftStG kein Halten eines Kraftfahrzeuges darstellen und unterlägen damit nicht der Steuer.

Außerdem verwiesen die Koalitionsfraktionen mit ihrem Änderungsantrag darauf, dass es sachgerecht sei, den Personenkreis, der der Verpflichtung zur Erteilung einer Einzugsermächtigung nachkommen kann, über den Halter hinaus auf Dritte auszuweiten, um es beispielsweise dem Halter nahestehenden Personen zu ermöglichen, ihr Konto für die Begleichung der Steuerschuld zur Verfügung zu stellen. Damit würde man insoweit Nummer 4 der Stellungnahme des Bundesrates nachkommen, als die Einzugsermächtigung auch auf das Konto eines Dritten bezogen sein könne. Die Begrenzung auf Konten bei inländischen Geldinstituten sei jedoch aus europarechtlichen Gründen nicht möglich.

Darüber hinaus soll entsprechend § 6 der Kleinbetragsverordnung im Kraftfahrzeugsteuergesetz geregelt werden, dass ein halterbezogener Kraftfahrzeugsteuerrückstand von weniger als fünf Euro einer Zulassung nicht entgegensteht. Damit werde dem Grundgedanken der Nummer 6 der Stellungnahme des Bundesrates nachgekommen.

Zudem beantragten die Koalitionsfraktionen, die Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung einer zentralen Datenbank über Kraftfahrzeugsteuerrückstände hinsichtlich der Anforderungen des zu gewährleistenden Datenschutzes unter Berücksichtigung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 2. März 2010, 1 BvR 256/08, zu konkretisieren. Dies gehe auf den Anstoß des Bundesrates durch Nummer 5 seiner Stellungnahme zurück.

Schließlich beantragten die Koalitionsfraktionen in enger Abstimmung mit der Bundesregierung zur Erleichterung und Vereinheitlichung des Gesetzesvollzugs die Festlegung des allgemeinen Inkrafttretens auf den 1. Juli 2010.

Der Finanzausschuss stimmte dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen zu allen genannten Änderungen mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu.

B. Besonderer Teil

Zu Nummer 1 (Artikel 1)

Zu Buchstabe a (Nummer 1 Buchstabe c – neu –)

Seit der Novellierung des Zulassungsrechts unterliegen zugelassene Fahrzeuge, für die eine Ausfuhr- oder Verbringungsabsicht aus dem Inland erklärt wird und die hierzu ein Ausfuhrkennzeichen erhalten, den gleichen Anforderungen hinsichtlich Registereintragung und technischer Untersuchung wie Fahrzeuge, die im Inland verbleiben. Deshalb besteht kein sachlicher Grund für eine Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer. Der Bundesrat hat außerdem darauf hingewiesen, dass Ausfuhrkennzeichen in zunehmendem Maß dazu missbraucht werden, Fahrzeuge unter Umgehung der zulassungsrechtlichen Vorschriften in den Verkehr zu bringen. Dies wird dadurch begünstigt, dass Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen nach geltendem Recht von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Die Befreiung wird daher aufgehoben und durch eine Besteuerung nach der jeweiligen Gültigkeitsdauer des Ausfuhrkennzeichens – mindestens jedoch für einen Monat – ersetzt. Werden Fahrzeuge mit einem bis zu fünf Tage gültigen Kurzzeitkennzeichen überführt, ist dies unverändert kein Gegenstand der Kraftfahrzeugsteuer.

Zu Buchstabe b (Nummer 3 Buchstabe a)

Die inländische Nutzung von Fahrzeugen mit Ausfuhrkennzeichen ist zeitlich befristet. Über das Ablaufdatum des Ausfuhrkennzeichens entscheidet der Halter des Fahrzeugs, der zugleich die Ausfuhr- oder Verbringungsabsicht aus dem Inland erklärt. Die Dauer der Steuerpflicht entspricht daher der jeweiligen Gültigkeitsdauer des Ausfuhrkennzeichens, mindestens jedoch einen Monat.

Zu Buchstabe c (Nummer 6)

Zu Doppelbuchstabe aa (Buchstabe a Doppelbuchstabe aa)

Der Verpflichtung zur Erteilung einer Einzugsermächtigung für die künftig fällig werdende Kraftfahrzeugsteuer kann

auch durch eine von Dritten erteilte Einzugsermächtigung Genüge getan werden. Die Ergänzung ermöglicht es z. B. nahestehenden Personen des Halters, die bereit sind, gemäß § 48 der Abgabenordnung die fremde Steuerschuld regelmäßig zu begleichen, für ihr Konto eine Einzugsermächtigung zu erteilen. Die Zulassung soll in diesen Fällen nicht verwehrt sein.

Zu Doppelbuchstabe bb (Buchstabe b)

Es wird eine Kleinbetragsregelung eingefügt. Der Kleinbetrag wird personenbezogen und nicht fahrzeugbezogen bestimmt. Bei Kraftfahrzeugsteuerrückständen einer Person für unterschiedliche Fahrzeuge sind die Beträge zu addieren.

Zu Doppelbuchstabe cc (Buchstabe c)

Der bisherige Absatz 3 entfällt infolge von Nummer 1 Buchstabe a (Nummer 1 Buchstabe c – neu –).

Der im Regierungsentwurf vorgesehene neue Absatz 4 ersetzt daher den alten Absatz 3. Der Wortlaut der Ermächtigungsgrundlage wird hinsichtlich der Anforderungen des zu gewährleistenden Datenschutzes unter Berücksichtigung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 2. März 2010, 1 BvR 256/08, konkretisiert und aus Gründen der Übersichtlichkeit anders strukturiert. Die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe c (§ 13 Absatz 4 – neu –) des Gesetzentwurfs der Bundesregierung gilt unverändert fort; zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Zu Buchstabe d (Nummer 8 Buchstabe c)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der oben genannten Nummer 1 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c des Gesetzentwurfs der Bundesregierung).

Zu Nummer 2 (Artikel 2 Absatz 1)

Das allgemeine Inkrafttreten des Änderungsgesetzes wird zur Erleichterung und Vereinheitlichung des Vollzugs auf den Anfang des Monats Juli 2010 festgelegt.

Berlin, den 21. April 2010

Patricia Lips
Berichterstatlerin

Ingrid Arndt-Brauer
Berichterstatlerin

Dr. Birgit Reinemund
Berichterstatlerin

Richard Pitterle
Berichterstatler

Lisa Paus
Berichterstatlerin

