

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes – Drucksache 17/717 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 867. Sitzung am 5. März 2010 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b** (§ 3 Nummer 7 Satz 4 KraftStG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b sind in § 3 Nummer 7 Satz 4 nach dem Wort „Tierseuchenbekämpfung“ die Wörter „und zur Differentialdiagnostik von Krankheiten“ einzufügen.

Begründung

Gesunde Tiere sind die Voraussetzung für gesunde Nahrungsmittel. Die Labordiagnostik ist eine wesentliche Voraussetzung, um Krankheitsursachen präzise festzustellen und so gezielte Behandlungen und angemessene Hygiene- und Managementmaßnahmen durchzuführen. Zur Differentialdiagnostik von Krankheiten sind auch Proben für die Abklärung nicht infektiöser Ursachen erforderlich. Die Definition von § 1 Absatz 2 des Tierseuchengesetzes reicht dafür nicht in allen Fällen aus, so z. B. bei Mangelkrankheiten, Vergiftungen und Futterschäden, Stoffwechselstörungen, hormonellen Störungen (embryonaler, fetaler Fruchttod hat nur in 10 Prozent infektiöse Ursachen) oder Oberflächenproben zur Feststellung der Keimbelastung.

Das dient auch der Minimierung des Arzneimitteleinsatzes. Es besteht daher ein großes öffentliches Interesse, die Logistik für Untersuchungsproben nicht nur in der Seuchenbekämpfung zu begünstigen. Dies entspricht den zukünftigen Anforderungen und den Zielen, die die neue europäische Tiergesundheitsstrategie verfolgt.

2. **Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b** (§ 3 Nummer 7 Satz 4 KraftStG)

Der Bundesrat tritt dem in der Einzelbegründung zur Änderung des § 3 Nummer 7 Satz 4 des Kraftfahrzeug-

steuergesetzes erweckten Eindruck entgegen, dass die Mitnahme von Gewebeproben zur Tierseuchenbekämpfung in der Regel durch Milchfahrzeuge erfolgt.

Dass Milchfahrzeuge Gewebeproben zur Tierseuchenbekämpfung transportieren, kann regional von großer Bedeutung sein. Es ist daher klarzustellen, dass die Gesetzesbegründung zum o. a. Gesetzentwurf keine Präferenz zu Gunsten des Transports mit Milchfahrzeugen darstellt. Dies sollte für die Auslegung des Gesetzes aus den Gesetzesmaterialien deutlich werden.

3. **Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c – neu** – (§ 3 Nummer 12 KraftStG)

Dem Artikel 1 Nummer 1 ist folgender Buchstabe c anzufügen:

„c) Nummer 12 wird gestrichen.“

Begründung

a) Die Zuteilung von Ausfuhrkennzeichen wird in zunehmendem Maß dazu missbraucht, Fahrzeuge unter Umgehung der zulassungsrechtlichen Vorschriften in den Verkehr zu bringen. Dies wird dadurch gefördert, dass bei der Zuteilung von Ausfuhrkennzeichen für weniger als drei Monate keine Steuerschuld entsteht. Bei einer weiteren Nutzung des Fahrzeugs im Inland entsteht eine Steuerschuld auch nur dann, wenn ein weiteres Ausfuhrkennzeichen zugeteilt wird und dadurch ein Gesamtzeitraum von drei Monaten überschritten wird. Sie entsteht für den zurückliegenden Zeitraum nicht, wenn das Fahrzeug nicht ausgeführt, sondern im Bundesgebiet zugelassen wird.

Diesen Missbrauchsfällen lässt sich nur wirksam dadurch begegnen, dass bei der Zuteilung eines Ausfuhrkennzeichens – anders als derzeit in § 3 Nummer 12 KraftStG geregelt – eine Steuerpflicht ab dem Tag der Zuteilung eines Ausfuhrkennzeichens entsprechend der anderen in § 5 Absatz 1 genannten

Fälle für die tatsächliche Dauer, zumindest aber für die Dauer von einem Monat, entsteht.

- b) Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen sind seit der Umstellung des Zulassungsrechts auf die Fahrzeug-Zulassungsverordnung den gleichen technischen Untersuchungen zuzuführen wie Fahrzeuge, die im Bundesgebiet zugelassen werden. Sie werden ebenso wie diese in den entsprechenden Registern eingetragen. Die Streichung von Nummer 12 führt insoweit insbesondere auch zu mehr Steuergerechtigkeit.

4. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe b KraftStG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa in § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe b die Wörter „Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut“ durch die Wörter „Konto bei einem inländischen Geldinstitut“ ersetzt werden sollten.

Begründung

Nach dem Entwurf zu § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe b KraftStG ist die Zulassung eines Fahrzeugs davon abhängig, dass eine schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem Konto des Fahrzeughalters erteilt worden ist. Eine auf das Konto eines Dritten bezogene Einzugsermächtigung genügt danach künftig nicht. Dies steht im Widerspruch zur derzeitigen Regelung in einigen Ländern (vgl. § 1 der nordrhein-westfälischen Verordnung über die Mitwirkung der Zulassungsbehörden bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer).

Full-Service-Leasing-Verträge, die Kraftfahrzeugsteuer einschließen, wären danach nicht mehr möglich; dasselbe gilt für die unmittelbare Begleichung der Kraftfahrzeugsteuer durch Familienmitglieder. Im Interesse einer bürgerfreundlichen Verwaltung sollte die Möglichkeit erhalten bleiben, für die Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer einen vom Halter abweichenden Kontoinhaber zu benennen.

Der Lastschriftinzug sollte aus erhebungstechnischen Gründen auf Konten bei inländischen Geldinstituten beschränkt werden.

5. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 13 Absatz 1a Satz 4 KraftStG)

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b ist in § 13 Absatz 1a Satz 4 nach dem Wort „stellen“ folgender Halbsatz anzufügen:

„; der Abruf darf auch im automatisierten Verfahren erfolgen.“

Begründung

Es soll klargestellt werden, dass die für die Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerrückstände erforderlichen Daten auch durch einen automatisierten Abruf durch die Zulassungsbehörden erhoben werden können.

6. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 13 Absatz 1a Satz 9 – neu – KraftStG)

Dem Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b ist in § 13 Absatz 1a folgender Satz anzufügen:

„Rückständige Beträge bis zu 10 Euro stehen der Zulassung des Fahrzeugs nicht entgegen.“

Begründung

Die Regelung in § 13 Absatz 1a KraftStG führt zu einem übermäßigen bürokratischen Aufwand, da auch in Bagatellfällen eine ausnahmsweise Zulassung nur nach Zustimmung der Finanzverwaltung erfolgen kann.

In den landesrechtlichen Regelungen über die Mitwirkung der Zulassungsbehörden bei der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer ist deshalb regelmäßig eine Bagatellgrenze von 10 Euro eingeführt worden.

7. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 14 KraftStG)

Artikel 1 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

„7. In § 14 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „den Fahrzeugschein einzuziehen, etwa ausgestellte Anhängerverzeichnisse zu berichtigen und das amtliche Kennzeichen zu entstempeln (Abmeldung von Amts wegen).“ durch die Wörter „die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs unter Angabe des Datums auf der Zulassungsbescheinigung Teil I und gegebenenfalls auf den Anhängerverzeichnissen zu vermerken und die Kennzeichenschilder zu entstempeln (Abmeldung von Amts wegen).“ ersetzt.“

Begründung

Mit Artikel 1 Nummer 7 in der Fassung des Regierungsentwurfs soll § 14 Absatz 2 KraftStG aufgehoben werden. Mit dem vorliegenden Vorschlag wird diese Änderung des Artikels 1 Nummer 7 gestrichen.

Nach geltendem Recht kann die Befugnis zur Zwangsabmeldung bei Kraftfahrzeugsteuerrückständen von den kommunalen Zulassungsbehörden auf die Finanzämter delegiert werden. Von dieser Möglichkeit haben einige Länder – zum Teil verbunden mit Optimierungsmaßnahmen bei den Zulassungsbehörden (Durchführung des obligatorischen Lastschriftinzugsverfahrens sowie Rückständeprüfung durch die Zulassungsbehörden) – Gebrauch gemacht. In diesen Ländern sind Effizienzgewinne belegbar. So wurden teilweise die Kraftfahrzeugsteuerrückstände um mehr als ein Drittel reduziert.

Durch den Gesetzentwurf sollen zukünftig bundeseinheitlich allein die kommunalen Zulassungsbehörden Kraftfahrzeuge zwangsweise abmelden. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Streichung der Übertragungsbefugnis würde in einigen Ländern zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand auf kommunaler Ebene führen, ohne dass ein Nutzen generiert wird. Bis zum Ende der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer im Wege der Organleihe zum 30. Juni 2014 sollte die heterogene, aber bewährte Verwaltungspraxis in den Landesverwaltungen beibehalten und auf eine Streichung der Übertragungsbefugnis verzichtet werden.

Darüber hinaus soll durch die vorgeschlagene Neufassung des Artikels 1 Nummer 7 § 14 Absatz 1 Satz 1

KraftStG an die neuen Regelungen der Fahrzeugzulassungsverordnung angepasst werden. Der derzeitige § 14 Absatz 1 Satz 1 KraftStG geht noch von Regelungen aus, die seit der Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 998) in dieser Form nicht mehr bestehen.

So wurde der Begriff „Fahrzeugschein“ durch „Zulassungsbescheinigung Teil I“ und der Begriff „amtliches Kennzeichen“ durch „Kennzeichen“ ersetzt.

Bei einer Abmeldung von Amts wegen wird auch nicht mehr der „Fahrzeugschein eingezogen“, sondern die Zulassungsbehörde vermerkt die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs unter Angabe des Datums auf der Zulassungsbescheinigung Teil I und händigt die Unterlagen und die entstempelten Kennzeichenschilder wieder aus.

In den Regelungen des § 14 Absatz 1 der FZV ist die Verfahrensweise zur Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs beschrieben und sollte daher analog auch bei der Verfahrensweise nach § 14 Absatz 1 KraftStG („Abmeldung von Amts wegen“) angewandt werden.

8. Weitere finanzielle Anreize zur Modernisierung der Fahrzeugflotte

- a) Der Bundesrat unterstreicht die Notwendigkeit ökonomischer Anreize für den Kauf und Betrieb abgasarmer Fahrzeuge, um die verkehrsbedingte Schadstoffbelastung in den Städten, insbesondere durch Stickstoffdioxid, unter die europaweit gültigen Grenzwerte zu senken. Der Bundesrat begrüßt deshalb im Grundsatz das Bestreben der Bundesregierung nach einer steuerlichen Begünstigung von Personenkraftwagen, die die Euro-6-Norm erfüllen, stellt jedoch fest, dass die momentane Steuerermäßigung für Euro-6-Personenkraftwagen nur eine geringe Anreizwirkung entfaltet.
- b) Der Bundesrat sieht mit Sorge, dass vielerorts in den Ballungsräumen die europäischen Luftqualitätsstandards nicht eingehalten werden. Insbesondere im Hinblick auf den seit dem 1. Januar 2010 gültigen NO₂-Grenzwert besteht die Notwendigkeit, schnellstmöglich weitere Minderungsmaßnahmen im Verkehrsbereich zu ergreifen. Der Verkehr ist Hauptverursacher der hohen NO₂-Belastungen, wobei Dieselfahrzeuge mit ihren vergleichsweise hohen NO_x-Emissionen eine besonders relevante Verursacherguppe darstellen. Eine signifikante Belastungsminderung ist den Prognosen zufolge vor allem durch die in Zusammenhang mit der Euro-6-Norm erforderlichen technischen Maßnahmen zu erreichen (NO_x-Minderung gegenüber Euro-5-Standard: 56 Prozent). Da die Euro-6-Abgasgrenzwerte erst ab 2014 verbindlich werden, sind derzeit erst einige wenige Fahrzeugtypen, die diesen Abgasstandard einhalten, erhältlich. Ohne wirkungsvolle Anreize werden noch Jahre vergehen, bis solche NO_x-emissionsarmen Fahrzeuge in ausreichenden Stückzahlen in der Flotte sind und die Immissionsminderung spürbar wird.

Daher wird die Bundesregierung gebeten, weitere und ambitioniertere finanzielle Anreize zur beschleunig-

ten Modernisierung der Fahrzeugflotte zu schaffen und in diesem Zusammenhang insbesondere die Höhe des Förderbetrags für ein vor 2014 erstmals zugelassenes Euro-6-Dieselfahrzeug deutlich anzuheben. Hierdurch könnte ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Stickoxid-Emissionen des Straßenverkehrs und damit zur Verbesserung der Luftqualität und des Gesundheitsschutzes geleistet werden.

9. Förderung der Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen

Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Bundesregierung, eine Neuauflage des Programms zur Nachrüstung von Personenkraftwagen mit Partikelminderungssystemen vorzusehen und dabei diese Förderung auch auf leichte Nutzfahrzeuge zu erweitern. Der Bundesrat sieht hierin einen wichtigen Ansatz zur kurzfristigen Minderung der Feinstaubbelastung und bittet die Bundesregierung, hierfür Mittel in einem Umfang bereit zu stellen, mit denen rasch entscheidende und wirksame Impulse zu einer Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen gegeben werden können.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wie folgt:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 3 Nummer 7 Satz 4 KraftStG)

Die Bundesregierung lehnt eine über die beabsichtigte Erweiterung der Steuerbefreiung hinausgehende Regelung ab. Absicht der Bundesregierung ist es, nicht gewollte Belastungen durch den Vollzug der Verordnung zum Schutz der Rinder vor einer Infektion mit dem Bovinen Virusdiarrhoe-Virus (BVDV-Verordnung) vom 11. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2461) zu vermeiden. Die Anregung des Bundesrates würde aber eine generelle Erweiterung der Steuerbefreiung auf alle, selbst präventive Untersuchungsproben-transporte bedeuten.

2. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 3 Nummer 7 Satz 4 KraftStG)

Die Bundesregierung teilt die Befürchtung des Bundesrates, dass durch die Gesetzesbegründung der Eindruck erweckt werde, die Mitnahme von Gewebeprobe zur Tierseuchenbekämpfung erfolge in der Regel durch Milchsammelfahrzeuge, nicht.

Die vom Bundesrat gewünschte Klarstellung in den Gesetzesmaterialien ist bereits durch diese Gegenäußerung zu den Empfehlungen des Bundesrates erfolgt.

3. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c – neu – (§ 3 Nummer 12 KraftStG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu. Sie hält dazu Folgeänderungen in den §§ 5 und 13 KraftStG für erforderlich.

4. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe b KraftStG)

Die Bundesregierung befürwortet die Akzeptanz von Einzugsermächtigungen Dritter, die die künftig fällig werdende Kraftfahrzeugsteuer für den Steuerpflichtigen zahlen wollen.

Die Bundesregierung lehnt aus unionsrechtlichen Gründen, insbesondere mit Blick auf die Grundfreiheiten, eine Beschränkung auf Konten inländischer Kreditinstitute ab.

5. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 13 Absatz 1a Satz 4 KraftStG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. In § 13 Absatz 1a Satz 4 KraftStG wird die Bereitstellung der Daten zur Nutzung durch die Zulassungsbehörden geregelt. Die elektronische Bereitstellung der Daten impliziert nach Auffassung der Bundesregierung das Erfordernis und die Zulässigkeit eines automatisierten Datenabrufs durch die Zulassungsstelle. Eine Datenerhebung durch die Zulassungsbehörde findet in dem Zusammenhang nicht statt.

6. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 13 Absatz 1a Satz 9 – neu – KraftStG)

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagene Kleinbetragsregelung des Bundesrates ab. Die Bundesregierung befürwortet die Aufnahme eines Kleinbetrags bis 5 Euro. Dies entspricht der in § 6 der Kleinbetragsverordnung geregelten Bagatellgrenze für die Kraftfahrzeugsteuer bei Beendigung der Steuerpflicht.

7. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 14 KraftStG)

Die Bundesregierung lehnt die vom Bundesrat vorgeschlagene neue Legaldefinition der Abmeldung von Amts wegen in § 14 Absatz 1 und das empfohlene Absehen von der Streichung des § 14 Absatz 2 ab.

Die Bundesregierung strebt eine umfassende Anpassung der Terminologie des Kraftfahrzeugsteuerrechts an die des Verkehrsrechts an. Eine punktuelle Änderung in diesem Gesetzgebungsverfahren hält die Bundesregierung jedoch nicht für zielführend.

Der Vollzug des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Bundesgebiet soll nach Übergang der Ertragshoheit und der Verwaltungskompetenz auf den Bund künftig einheitlich erfolgen. Regionale Abweichungen, die nicht zwingend sind, sind zu vermeiden. Vorliegend handelt es sich bei der zu streichenden Ersatzbefugnis der Finanzämter zur Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs um eine nicht zwingende Abweichung ohne relevanten Effizienzgewinn. Denn nicht die Zwangsabmeldungen durch die Finanzämter führten zur Reduzierung der Kraftfahrzeugsteuerrückstände um ein Drittel, sondern die spätere Einführung der Rückständeprüfung im Rahmen der Fahrzeugzulassung und der verbindliche Lastschrifteinzug. Diese bewährte Verwaltungspraxis führt die Bundesregierung fort und strebt eine Optimierung des Verfahrens an.

8. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a (§ 3b Absatz 1 Satz 1 KraftStG)

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, den vom Gesetzgeber mit Zustimmung des Bundesrates normierten Höchstbetrag der befristeten Steuerbefreiung für Euro-6-Diesel-Personenkraftwagen zu erhöhen.

9. Partikelfilternachrüstung

Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2010 vom 16. Dezember 2009 sieht eine Mittelbereitstellung für eine Neuauflage des Förderprogramms zur Nachrüstung von Pkw mit Partikelfiltern vor. Darüber hinaus soll die Förderung auch auf leichte Nutzfahrzeuge erweitert werden. Um den Anreiz zur Nachrüstung auch für steuerbefreite Pkw zu geben (z. B. Fahrzeuge schwerbehinderter Halter), soll die Förderung in Form eines direkten Zuschusses erfolgen.