

Bericht*

des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 17/10039, 17/10424 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz – VerkehrStÄndG)

Bericht der Abgeordneten Patricia Lips, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, Dr. Daniel Volk und Lisa Paus

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksachen 17/10039, 17/10424** in seiner 187. Sitzung am 28. Juni 2012 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Innenausschuss, dem Rechtsausschuss, dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung sowie dem Haushaltsausschuss gemäß § 96 GO überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Versicherungsteuer

1. Sicherung des Versicherungsteueraufkommens

a) Erweiterung und Konkretisierung der Regelungen zur Steuerentrichtungspflicht

Eine Maßnahme zur Sicherung des Versicherungsteueraufkommens ist die Erweiterung des Kreises der Steuerentrichtungspflichtigen um Bevollmächtigte und um das Prämieninkasso durchführende Personen mit Sitz in der Europäischen Union oder im Europäischen Wirtschaftsraum, denen im Fall der Mitversicherung die Steuerentrichtungspflicht für das für alle Mitversicherer entgegengenommene Versicherungsentgelt auferlegt wird, sowie denen die Steuerentrichtungspflicht vom Versicherer schriftlich übertragen wurde.

Neu ist dabei zum einen, dass in den Fällen der Mitversicherung die Steuerentrichtungspflicht auf eine Person konzen-

triert wird und in jedem Fall sicherzustellen ist, dass eine solche Person mit Sitz in der EU bzw. im Europäischen Wirtschaftsraum existiert.

Zum anderen setzte nach bisherigem Recht die Übertragung der Steuerentrichtungspflicht vom Versicherer auf einen Bevollmächtigten lediglich einen formlosen und damit im Verwaltungsvollzug schwer nachprüfbaren Übertragungsakt voraus. Zukünftig werden diese Beweisschwierigkeiten durch das Erfordernis einer schriftlichen Übertragung der Steuerentrichtungspflicht beseitigt.

Darüber hinaus wird die Steuerentrichtungspflicht als eigenständige Steuerentrichtungsschuld des Entrichtungspflichtigen ausgestaltet. Die Verpflichtung des Versicherers zur Anmeldung und Abführung der Steuer resultiert nicht mehr aus dessen Stellung als für die Steuer Haftender, sondern aus einer ihn originär betreffenden Steuerentrichtungsschuld.

b) Anpassung der Haftungsregelungen, Erweiterung des Kreises der Haftenden

Neuer Bezugspunkt der Haftungsregelungen ist die Steuerentrichtungsschuld. Zugleich wird der Kreis der Personen, die für eine ordnungsgemäße Steuerentrichtung einstehen müssen, im Interesse der Erhaltung des Steueraufkommens auf Personen ausgedehnt, die

- das Versicherungsentgelt entgegennehmen,
- im Fall der Mitversicherung das Inkasso durchführen,
- gegen Entgelt aus einer Versicherung für fremde Rechnung Versicherungsschutz erlangen.

* Die Beschlussempfehlung wurde als Drucksache 17/11183 gesondert verteilt.

2. Größere Rechtssicherheit

Mit Blick auf so genannte Versicherungspakete, deren steuerliche Behandlung in der Praxis sehr streitanfällig ist, wird gesetzlich festgelegt, dass Ausnahmen von der Besteuerung und besondere – d. h. vom Regelsatz abweichende – Steuersätze oder Bemessungsgrundlagen nur dann bei den grundsätzlich begünstigten Versicherungsarten Anwendung finden, wenn diese Gegenstand eines rechtlich selbständigen Versicherungsverhältnisses sind. Das Gesetz nennt die rechtlichen Kriterien für eine selbständige Versicherung und stellt das zusätzliche Erfordernis auf, dass bei Zusammenfassung mehrerer Versicherungen in einer Vertragsurkunde die Kriterien für rechtlich selbständige Verträge offenkundig erfüllt sein müssen.

Erstmals im Versicherungssteuerrecht wird zudem der Zeitpunkt der Entstehung der Steuer ausdrücklich gesetzlich geregelt. Zugleich wird festgelegt, dass die Rechnung des Versicherers den Steuerbetrag, den Steuersatz sowie die vom Bundeszentralamt für Steuern vergebene Versicherungssteuer Nummer auszuweisen hat. Dies sorgt für mehr Transparenz und stellt zugleich eine erhebliche Erleichterung für Prüfungen dar.

Kraftfahrzeugsteuer

Um den finanziellen Anreiz zur Anschaffung eines bisher noch teureren umweltfreundlichen Elektrofahrzeuges zu erhöhen, wird die derzeit auf Personenkraftwagen mit reinem Elektroantrieb beschränkte fünfjährige Kraftfahrzeugsteuerbefreiung ausgedehnt auf alle Fahrzeugarten, sofern diese rein elektrisch angetrieben werden, d. h. gespeist aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern. Um zugunsten der raschen Entwicklung dieses Marktes einen besonderen Impuls zu geben, wird die Förderdauer zunächst um weitere fünf auf insgesamt zehn Jahre ausgedehnt. Begünstigt sind danach alle Fahrzeuge, die vom 18. Mai 2011 bis zum 31. Dezember 2015 erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Fahrzeuge, die im Folgezeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 erstmals zugelassen werden, erhalten wieder eine Steuerbefreiung über fünf Jahre.

Mit dem Gesetz wird darüber hinaus zukünftig die Feststellung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Fahrzeugklassen und Aufbauarten zur Ermittlung der Bemessungsgrundlage vereinfacht. Das Kraftfahrzeugsteuerrecht sieht unterschiedliche Tarife für verschiedene Gruppen von Fahrzeugen vor.

Die Anwendung der mitunter rein kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Abgrenzungskriterien bei der Zuordnung des Fahrzeugs führt regelmäßig zu Schwierigkeiten, da sie von verkehrsrechtlichen Fahrzeugklassifizierungen abweicht. Durch das Gesetz wird zukünftig die verkehrsrechtliche Klassifizierung der Fahrzeuge für kraftfahrzeugsteuerliche Zwecke grundsätzlich unter Berücksichtigung der umweltpolitischen Lenkungswirkung der Kraftfahrzeugsteuer übernommen.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 102. Sitzung am 15. Oktober 2012 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. Albrecht, Jürgen, ADAC e. V.,
2. Borgdorf, Reinold, Bund Deutscher Finanzrichterinnen und Finanzrichter,
3. Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.,
4. Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.,
5. Deutsche Steuer-Gewerkschaft,
6. Deutsche Umwelthilfe e. V.,
7. Deutscher Bauernverband e. V.,
8. Drüen, Prof. Dr. Klaus-Dieter, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf,
9. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. GDV,
10. Lottsiepen, Gerd, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.,
11. Musil, Prof. Dr. Andreas, Universität Potsdam,
12. Verband der Automobilindustrie (VDA) e. V.,
13. Verband Deutscher Versicherungsmakler (VDVM) e. V.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 85. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD Annahme mit Änderungen.

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 98. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD Annahme mit Änderungen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf in seiner 81. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD Annahme mit Änderungen.

Der Ausschuss für **Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 82. Sitzung am 24. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD Annahme mit Änderungen.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 96. Sitzung am 10. September 2012 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung am 15. Oktober 2012 beschlossen (siehe hierzu Abschnitt III). Anschließend hat er den Gesetzentwurf in seiner 104. Sitzung am 17. Oktober 2012 erneut beraten und die Beratung in seiner 109. Sitzung am 24. Oktober 2012 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD beschlossen, die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/10039 in geänderter Fassung zu empfehlen.

Beratungsergebnisse

Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP dankten den anderen Fraktionen und den Mitarbeitern des Bundesministeriums der Finanzen für die konstruktiven Beratungen zum Gesetzentwurf.

Zu § 6 Absatz 1 Nummer 5 VersStG betonten die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP, mit der Ergänzung dieser Vorschrift werde der besondere Steuersatz von 3 Prozent für die Seeschiffskaskoversicherung unter anderem an die Voraussetzung geknüpft, dass das versicherte Schiff „ausschließlich gewerblichen Zwecken“ diene. Man gehe auf Grundlage entsprechender Erläuterungen des Bundesministeriums der Finanzen davon aus, dass geringfügige private Nutzungen von dem gesetzlichen Merkmal abgedeckt und daher für den Schiffseigner steuerunschädlich seien.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, Klarheit in den Kriterien, damit verbunden eine erhöhte Rechtssicherheit sowie die Sicherung des Steueraufkommens seien die fiskalische Grundlage des vorliegenden Gesetzentwurfs. Insgesamt werde in Zukunft damit vieles transparenter.

Im politischen Fokus des Kfz-Steuer-Bereiches dürfte die geplante Verlängerung der Steuerbefreiung bei der Elektromobilität von bisher 5 auf 10 Jahre stehen, inklusive der Befreiung für vergleichbare, emissionsfrei betriebene Energiewandler. Dies sei ein Element im Rahmen des Gesamtprogramms „Elektromobilität“ der Bundesregierung, das selbstverständlich weiterer „Stellschrauben“ in anderen Bereichen zu einer erfolgreichen Umsetzung bedürfe. Damit sei ein Elektroauto praktisch für seine gesamte durchschnittliche Lebensdauer von der Kfz-Steuer befreit. Bei diesem Schritt seien sich vermutlich auch alle einig. Neben immer mehr privaten Nutzern würden Fahrzeugflotten z. B. bei der Bahn und beim Carsharing diese Antriebstechnologie vermehrt einsetzen. Dennoch bleibe die Zielsetzung, Deutschland zu einem Leitanbieter und -markt für Elektromobilität zu entwickeln, ein sehr ambitioniertes Ziel.

Zuviel Unsicherheit herrsche noch vor, die Anschaffungskosten seien vergleichsweise hoch und gerade in ländlichen Bereichen mit teilweise weiten Wegstrecken verlasse sich mancher doch eher auf konventionelle Antriebsarten. Die Befreiung von der Kfz-Steuer sei deshalb ein wichtiger Baustein von mehreren.

Man könne natürlich an dieser Stelle das Gesetz weit öffnen, um Steuerfreiheit für zahlreiche weitere, emissionsarme Antriebe zu fordern. Dies werde nicht nur vom Bundesrat angeregt, sondern auch von Teilen der Opposition. Es finde sich in der Tat auch als ergänzende Absicht im Regierungsprogramm „Elektromobilität“. Allerdings habe man erst Mitte 2009 die Kfz-Steuer auf den CO₂-Ausstoß im Schwerpunkt umgestellt und damit einen wichtigen Schritt in Richtung steuerliche Anreize gesetzt. Im Ergebnis seien beispielsweise heute Hybrid-Fahrzeuge oder Antriebe mit Erdgas deutlich gegenüber konventionellen Antrieben be-

günstigt. Ein Pkw mit Dieselantrieb könne eine steuerliche Differenz von 300 Euro zu 40 Euro zu einem Pkw mit Erdgas aufweisen. Kleinere Pkw bleiben hinsichtlich CO₂ immer häufiger heute schon steuerfrei. Nur die Mindestbelastung beim Hubraum von regelmäßig sogar weniger als 40 Euro bleibe bestehen. Im Verhältnis zu den Anschaffungskosten sei der Anreiz deutlich.

Man müsse deshalb bei einer Ausweitung der Steuerbefreiung die Frage beantworten, ob eine solche Forderung nur der politischen Opportunität gelte, oder ob ein messbar verstärkter Absatz stattfinden würde.

Dem Bundesrat gehöre in diesem Zusammenhang wie immer der Respekt der Fraktion der CDU/CSU. Aber: Bis vor kurzem sei die Kfz-Steuer eine Ländersteuer gewesen, ohne dass es zu vergleichbaren Ideen aus den Ländern gekommen sei. Gleichmaßen sei man davon überzeugt, dass der Bundesrat manchen Vorschlag nicht machen würde, wären die damit verbundenen Mindereinnahmen zu seinen Lasten. Im Tausch zur Kfz-Steuer erhielten die Länder einen fixen Betrag von 9 Mrd. Euro, alle Mindereinnahmen gingen zu Lasten des Bundes. Auch dies gehöre zur Aufrichtigkeit dazu.

Durchaus bedauerlich sei die Bitte des Bundesministeriums, die Überführung der Altfahrzeuge in die Neuausrichtung der Kfz-Steuer von 2009 ab Januar 2013 aus dem Gesetz herauszunehmen. Man habe sich damals darauf verständigt, die Neuregelung zunächst für Neufahrzeuge in Kraft zu setzen, für die Masse der Altfahrzeuge infolge der notwendigen Datenerfassung erst ab 2013. Nun müsse man – mit durchaus nachvollziehbaren Argumenten – zur Kenntnis nehmen, dass diese Umstellung nicht vorgenommen werden könne. Zum einen sei die Datenerfassung über teilweise viele Jahre zurück äußerst kompliziert, nicht zuletzt durch den hohen Anteil von Pkw ausländischer Marken. Zum anderen gebe es keine geeignete Messtechnik. Beides sei auch demgemäß in der Anhörung zur Sprache gekommen und zusammen genommen führe dies zu einer Situation, dass eine Überführung vor allem nicht rechtssicher gestaltet werden könne. Für diese Fahrzeuge bleibe die Regelung vor 2009 bestehen, bis auch sie sukzessive von den Haltern ausgetauscht würden.

Für die allermeisten Altfahrzeuge wäre vermutlich eine (leichte) Steuererhöhung mit einer Eingliederung in die 2009er-Regelung verbunden gewesen. Man müsse auch fragen: Wer und aus welchem Grund fährt diese Pkws? Das Prinzip sei immer gewesen: Anreize setzen und nicht strafen.

Unabhängig von allem bisher vorgetragenen möchte man daran erinnern, dass man zur Zeit eine Umstellung der Kfz-Steuer auf den Zoll vornehme, und das Verfahren noch nicht abgeschlossen sei, zusätzlich zu Änderungen, die vom Deutschen Bundestag zusätzlich in diesen Prozess „hinein beschlossen“ würden.

Im Bereich der Versicherungsteuer seien die Selbstbehalte bei der Kfz-Versicherung verworfen worden. Unabhängig von dem damit verbundenen Aufwand bei der (dann verpflichtenden) Schadensmeldung und Neukalkulationen der Verträge überwiege die Einschätzung, dass es zu einem Systembruch kommen würde.

Der Versicherungsmarkt habe eine wichtige Stabilisierungsfunktion für die Wirtschaft, da er Risiken, denen sowohl die Bürger als auch die Unternehmen ausgesetzt seien, absichern würde. Der Abschluss von Versicherungen, abgese-

hen von einzelnen Ausnahmen gemäß § 6 Absatz 2 des Versicherungsteuergesetzes, werde mit einer Versicherungsteuer von 19 Prozent belastet.

Das Aufkommen der Versicherungsteuer habe im Jahr 2011 rund 10,8 Mrd. Euro betragen. Die Versicherungsteuer trage dabei maßgeblich zu den Einnahmen der öffentlichen Haushalte bei.

Die Bundesregierung lege nun eine Änderung des Versicherungsteuergesetzes vor, mit der zum einen Bürokratie abgebaut und zum anderen auch ein Beitrag zur Steuervereinfachung geleistet werden solle. Dies sichere den öffentlichen Haushalten das Aufkommen und führe zu einer Vereinfachung bei der Erhebung der Versicherungsteuer.

Anlass der Änderung des Versicherungsteuergesetzes sei eine Vielzahl von offenen Fragen, die in der Verwaltungspraxis festgestellt worden seien. Ziel des Gesetzes solle es ferner sein, zu vermeiden, dass der Steuerpflichtige oder das Versicherungsunternehmen Umgehungstatbestände konstruieren könnten, die dem Fiskus Einnahmen entzögen.

Die Bundesregierung sei bestrebt – wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP festgelegt – die Bürokratie weiter abzubauen. Daher sei es zu begrüßen, dass die Gesetzesänderung eine Verdoppelung der Schwellenwerte für die vierteljährliche Abgabe der Steueranmeldung enthalte – von 3 000 auf 6 000 Euro.

Das Gesetz verfolge ferner das Ziel, einzelne Versicherungstatbestände eindeutiger im Hinblick auf den Steuersatz und die Bemessungsgrundlage zu regeln, insbesondere bei sogenannten Versicherungspaketen. Das Ziel der beleglosen Steuererklärung werde durch die Einräumung der Möglichkeit der Abgabe einer elektronischen Steuerklärung weiter vorangetrieben. Durch diese Regelung werde laut Prognosen des Bundesministeriums der Finanzen der Erfüllungsaufwand um 370 000 Euro verringert. Dadurch, dass ein jährlicher Anmeldezeitraum möglich gemacht werde, werde die Wettbewerbsfähigkeit kleiner Versicherungsunternehmen gestärkt.

Beim steuerrechtlichen Umgang mit sog. Versicherungspaketen werde von einer Änderung abgesehen. Hier gelte die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (BFH), nach der ein getrennter Ausweis der einzelnen Prämien ausreichend sei. Im Zuge dessen sei beschlossen worden, die versicherungsteuerliche Begünstigung der Hagelversicherung auf andere wetterbedingte Elementargefahren (Hagelschlag, Sturm, Starkfrost, Starkregen oder Überschwemmungen) auszuweiten. Aufgrund dieser Ausweitung werde der Steuersatz für jedes Versicherungsjahr von 0,2 Promille auf 0,3 Promille der Versicherungssumme erhöht. Ziel dieser Regelung sei, dass Landwirte die eigene Risikovorsorge verbessern und die öffentliche Hand bei größeren Schadensfällen nicht belastet werde. Hiermit werde ein Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen europäischen Ländern ausgeglichen, die teilweise einen ermäßigten Steuersatz für Elementargefahren hätten.

Die **Fraktion der SPD** erinnerte daran, dass bereits der Referentenentwurf des Verkehrsteueränderungsgesetzes vom Dezember 2011 die Versicherungswirtschaft in helle Aufregung versetzt habe. Mit dem erklärten Ziel, dem Trend der Branche zu steuerminimierenden Versicherungsprodukten entgegenzuwirken und das Steueraufkommen zu stabilisieren, habe die Bundesregierung vorgeschlagen, teils langjäh-

rige BFH-Rechtsprechung zu überschreiben. Nun würden die Koalitionsfraktionen kurzerhand sämtliche der umstrittenen, partiell sogar verfassungswidrigen Vorschläge aus dem Gesetzentwurf streichen und versuchen, das fachlich ehrgeizige Vorhaben in ein – Zitat – „gutes technisches Gesetz“ umzudeuten.

Mit dieser Bewertung unvereinbar sei im Übrigen die Neuregelung der Besteuerung der Elementargefahrenversicherungen. In ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates weise die Bundesregierung selbst darauf hin, dass die Ausweitung der Steuervergünstigung für die Hagelversicherung eine neue Subvention wäre, die mit dem Ziel der Haushaltskonsolidierung unvereinbar sei. Sie berge außerdem die Gefahr, weitere Begehrlichkeiten zu wecken. Die Fraktion der SPD hätte es begrüßt, wenn die Koalitionsfraktionen an der im Berichterstattegespräch dargelegten Haltung festgehalten hätten, die nationale Rechtslage erst auf Basis der sich abzeichnenden europäischen Regelung anzupassen. Die politische Motivation des buchstäblich in letzter Sekunde vorgelegten Änderungsantrages sei erkennbar.

Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Ausdehnung der Förderung der Elektromobilität bei der Kraftfahrzeugsteuer sei ein lediglich lapidarer Beitrag zur notwendigen Energiewende. Die wichtigste Botschaft für die deutschen Fahrzeughalter sei, dass die Bundesregierung nunmehr eingestehe, dass sie den Auftrag des Deutschen Bundestages aus der letzten Wahlperiode nicht erfüllen könne, den Fahrzeugaltbestand auf die Systematik der neuen CO₂-Besteuerung umzustellen. Obwohl dieser Umstand bereits länger bekannt sei (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD zu den Kosten der Mobilität, Drucksache 17/10062, Fragen 59 ff.), sei dieser Änderungsantrag erst in letzter Sekunde vorgelegt worden.

Das vorliegende Gesetzgebungsverfahren sei als Farce zu bezeichnen. Ehrlich wäre es gewesen, es nicht weiterzuerfolgen und die verbliebenen Rechtsänderungen in das Jahressteuergesetz 2013 zu übernehmen – wie es faktisch auch bei der Plenardebatte geschehe. Die Fraktion der SPD stimme daher dem Gesetzentwurf nicht zu, sondern enthalte sich.

Den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehne die Fraktion der SPD ab. Eine Umstellung der Kraftfahrzeugbesteuerung allein auf den CO₂-Ausstoß sei im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuerreform 2009 sorgfältig geprüft und im Interesse der Sicherung des Steueraufkommens abgelehnt worden. Die vorgeschlagene Ausnahme von der geltenden Steuersystematik sei rechtlich bedenklich und auch in der Höhe keine wirksame Maßnahme zur Förderung effizienter Fahrzeugtechnik.

Die **Fraktion der FDP** betonte es sei ihr wichtig gewesen, die nötigen Umsetzungen zu Vereinfachungen, Klarstellungen oder Bürokratieabbau für Wirtschaft und Verwaltung zu unterstützen, ohne dabei die berechtigten Interessen der Steuerpflichtigen zu vernachlässigen. Sinnvolle Änderungen für die Verwaltung habe man unterstützt, ohne die berechtigten Belange der Steuerpflichtigen zu vernachlässigen.

Die Hagelversicherung werde auch künftig nur mit einem geringeren Steuersatz besteuert. Dies gelte auch dann, wenn sie in einem Paket enthalten sei, sofern dies gesondert ausgewiesen werde. Man folge damit nicht der ursprünglich im

Kabinettsentwurf geplanten Änderung zu den kombinierten Versicherungen bzw. Versicherungspaketen, sondern berufe sich auf die gültige BFH-Rechtsprechung. Der BFH gehe immer dann von einem einheitlichen zu besteuernenden Produkt aus, wenn der Preis der Einzelversicherung nicht separat ausgewiesen werde. Ebenso habe man die Ausweitung der Hagelversicherung auf andere Elementarschäden unterstützt, um den geänderten klimatischen Bedingungen Rechnung zu tragen. Dies helfe den Betroffenen und Sorge für einen verbesserten Versicherungsschutz.

Man habe sich dafür eingesetzt, dass es bei steuerrechtlichen Gesetzesänderungen kein rückwirkendes Eingreifen in bestehende Verträge gebe. Dies halte man für verfassungsrechtlich bedenklich, auch in Fällen, in denen die Festsetzungsverjährung noch nicht eingetreten sei.

Ebenso komme für die Fraktion der FDP eine Besteuerung von fiktiven „Prämien“, die kein vom Versicherungsunternehmen getragenes Risiko widerspiegeln, nicht in Betracht. Der im Schadenfall verwirklichte Selbstbehalt in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung bei Großkunden (Fahrzeugflotten) könne nicht als Besteuerungsgrundlage dienen.

Innerhalb der Seeschiffskaskoversicherungen sei eine geringfügige nicht gewerbliche Nutzung nicht schädlich für das Vorliegen eines steuerbegünstigten Tatbestands. Unerlässlich bleibe aber, dass das versicherte Schiff als Seeschiff in das amtliche Register eingetragen sei.

Auf Grund der Änderung im Jahressteuergesetz (§ 171 Absatz 5 der Abgabenordnung (AO)), werde auch für das Versicherungsteuergesetz (VersStG) die Akzessorität beibehalten. § 7 Absatz 8 letzter Satz VersStG – neu – werde daher in der Praxis keine nachteilige Bedeutung haben.

Die **Fraktion DIE LINKE.** begrüßte, dass die Bundesregierung durch die eingereichten Änderungsanträge einige Verbesserungen bei dem die Versicherungsteuer betreffenden Teil des Gesetzentwurfs vornehme. Zu nennen wäre vor allem die Zurücknahme der ursprünglich vorgesehenen steuerlichen Einbeziehung von Selbsthalten bei der Kfz-Haftpflichtversicherung. Die Stellungnahmen zahlreicher Sachverständiger in der Anhörung hätten deutlich gemacht, dass diese Maßnahme zu erheblichen Erhebungskosten insbesondere bei den Finanzbehörden, aber auch bei Versicherern und Versicherten geführt hätte. Diese Maßnahme hätte daher definitiv keine Steuervereinfachung dargestellt. Sofern Selbsthalte bei der Kfz-Haftpflichtversicherung tatsächlich zur Umgehung der Versicherungsteuer genutzt würden, seien zur deren Vermeidung versicherungsrechtliche Maßnahmen zielgenauer und angemessener.

Die Fraktion DIE LINKE. begrüße außerdem, dass künftig Versicherungen gegen Elementargefahren ermäßigt besteuert würden.

Teil des Gesetzentwurfs seien Neuformulierungen und Klarstellungen zur Haftung und Steuerschuldnerschaft bzw. Steuerentrichtungsschuldnerschaft bei der Versicherungsteuer. Die Fraktion DIE LINKE. unterstütze im Grundsatz die Maßnahmen, da sie der besseren Verständlichkeit des Gesetztexts und der Sicherstellung des Aufkommens dienen würden. Allerdings bleibe abzuwarten, wie sich diese, auch insbesondere nach den vorliegenden Änderungsanträgen, in der Praxis auswirken würden.

Der die Kraftfahrzeugsteuer betreffende Teil des Gesetzentwurfs enthalte einige Maßnahmen, die von der Fraktion DIE LINKE. befürwortet würden. Allerdings könnten diese Verbesserungen aus der Sicht der Fraktion die Kritik an der Ausweitung der steuerlichen Subventionierung von Elektrofahrzeugen nicht ausgleichen.

Die Fraktion DIE LINKE. begrüße zum einen die vorgenommene Angleichung des Kraftfahrzeugsteuerrechts an das Verkehrsrecht bei der Klassifizierung von Kraftfahrzeugen. Dies sei eine sinnvolle Steuervereinfachung. Zum anderen werde die Aufhebung des Auftrags zur Umstellung des Altbestands an Kraftfahrzeugen auf die neue Systematik der Kraftfahrzeugsteuer mit CO₂-Bezug unterstützt. DIE LINKE. setze sich für eine klimapolitisch motivierte Änderung der Kraftfahrzeugsteuer ein. Nötig sei eine vollständige Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf den CO₂-Ausstoß, flankiert durch Zu- und Abschläge entsprechend der Emissionsklassen. Dies könne, einerseits weil die Daten nicht für alle Fahrzeuge vorliegen würden, andererseits aus sozialen Gründen des Bestandsschutzes, aber nur für neu zugelassene Fahrzeuge gelten. Damit würden für den Neuwagenkauf wirksame Anreize gesetzt, zukünftig verbrauchsarme Modelle zu beschaffen.

Vor dem Hintergrund der Forderung der Fraktion nach einer grundlegenden Reform der Kraftfahrzeugsteuer sei die im Gesetzentwurf vorgesehene Ausweitung der steuerlichen Subventionierung von Elektrofahrzeugen abzulehnen. Die einseitige Orientierung der Bundesregierung auf die Förderung von Elektroautos verstoße gegen das Prinzip der Technologieneutralität. Fahrzeuge sollten nicht danach gefördert werden, welchen Antrieb sie hätten oder welchen Energieträger sie nutzen würden, sondern nach der durch ihre Nutzung verursachten Wirkung auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen. Daher könne mit dieser einseitigen Förderung von Elektroautos auch nicht die klimapolitisch notwendige Senkung des Schadstoffausstoßes beim Individualverkehr erreicht werden. Die Fraktion kritisiere in diesem Zusammenhang insbesondere, dass die Bundesregierung nicht bereit gewesen sei, den diesbezüglichen Vorschlag des Bundesrats aufzugreifen. Dieser habe in seiner Stellungnahme angeregt, die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auf alle Fahrzeuge mit weniger als 50 g/km CO₂-Ausstoß auszuweiten. Zum Ausgleich der dadurch verursachten Steuerausfälle schlage der Bundesrat die Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf einen deutlicheren CO₂-Bezug vor.

Elektroautos, die neben der erweiterten Kraftfahrzeugsteuer-Befreiung auch von den im Vergleich wesentlich niedrigeren Energiesteuern auf Strom profitieren würden, seien nicht per se umweltfreundlicher als herkömmlich betriebene Fahrzeuge. Einen Umweltvorteil könnten sie nur erlangen, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben würden. Die Entwicklung, Produktion und der Absatz von Elektrofahrzeugen werde bereits heute mit Milliarden Euro von Bund, Ländern und Kommunen gefördert. Einen Bedarf für weitere direkte Subventionen sehe die Fraktion DIE LINKE. daher nicht.

Insgesamt könnten die genannten Verbesserungen im Gesetzentwurf nicht die Ablehnung des weiteren Ausbaus der einseitigen steuerlichen Subventionierung von Elektrofahrzeugen aufwiegen. Daher lehne die Fraktion DIE LINKE. den Gesetzentwurf ab.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** teilte die Einschätzung der Fraktion der SPD, dass es letztlich dieses Gesetzes als eigenständiges Vorhaben nicht mehr bedurft hätte. Die wenigen Änderungen hätte man im Jahressteuergesetz unterbringen können.

In der Substanz beurteile man die Änderungen bei der Versicherungsteuer insgesamt als in Ordnung.

Stark zu kritisieren sei allerdings der Umgang mit dem Thema der Hagelversicherung bzw. der Versicherung gegen Elementargefahren. Im Berichterstattergespräch sei man sich noch einig gewesen, dass diese Frage nicht steuerrechtlich sondern besser versicherungsrechtlich behandelt werden sollte. Sogar die Fraktion der FDP habe bei der Frage einer Pflichtversicherung nachdenklich gewirkt. Der Unterschied anderer Elementargefahren zur Gefahr von Hagelschäden sei, dass es bei Hagelschäden in der Regel keine öffentliche Unterstützung etwa durch Landesregierungen gebe, bei den anderen klimabedingten Schäden durch Extremwetter sei es bisher aber so, dass Landwirte oft mit Entschädigung aus den Kassen der Länder, des Bundes oder der EU rechnen könnten. Solange sich an dieser Praxis nichts ändere, würden auch die drastisch reduzierten Steuersätze auf Versicherungen gegen Starkregen, Sturm und Überschwemmungen vermutlich nicht dazu führen, dass mehr dieser Versicherungen abgeschlossen würden. Die vorliegende Lösung, die die Koalitionsfraktionen kurzfristig erstellt habe, sei jedenfalls nicht gut. Man brauche eine grundsätzlichere Herangehensweise an das Thema. Deswegen werde die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sich zu dem Änderungsantrag enthalten.

Zum Bereich der Kfz-Steuer wies die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN darauf hin, dass die Bundesregierung selbst in ihrem eigenen Regierungsprogramm Elektromobilität eine technologieneutrale Förderung emissionsarmer Fahrzeuge eingefordert habe. Auch die Grenze von 50 g CO₂/km sei in diesem Zusammenhang genannt worden. Entgegen dem Petition des Bundesrates sehe der Gesetzentwurf jedoch eine entsprechende Regelung nicht vor. Die technologieoffene Förderung von Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 Gramm pro Kilometer durch die Befreiung von der Kfz-Steuer sei ein wichtiger Beitrag, um Forschung und Entwicklung hocheffizienter Antriebe wie auch die Innovationsdynamik bei herkömmlichen Antrieben und den Trend zu immer mehr Hybridfahrzeugen voranzubringen. Die Bundesregierung verpasse hier eine Gelegenheit, wirklich sinnvolle Maßnahmen für eine Senkung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu ergreifen. Auch die eingebrachte Erweiterung auf Brennstoffzellen sei nicht hinreichend. Deshalb habe man einen Änderungsantrag eingebracht, der eine technologieneutrale Förderung im Bereich der Kfz-Steuer für Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g CO₂ pro Kilometer vorsehe. Man könne nicht verstehen, dass die Fraktion der SPD den Antrag ablehnen wolle, zumal er eins zu eins eine Bundesratsinitiative übernehme. In der Tat würde die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine grundsätzliche Umstellung der Kfz-Steuer auf eine CO₂-Basis anstreben. Dies sei aber nicht Gegenstand des Änderungsantrags.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Verlängerung der Steuerbefreiung auf zehn Jahre trage man mit. Man kritisiere jedoch, dass die Bundesregierung nicht in der Lage

gewesen sei, die Umstellung der Besteuerung des Altbestandes der Fahrzeuge auf die derzeitige Regelung zu erreichen. Die diesbezügliche Blockade des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung habe man wahrgenommen. Die Begründung der Bundesregierung, wonach die Daten nicht verfügbar seien, sei unglaubwürdig. Man werde der Frage sicherlich weiter nachgehen.

Dem Gesetzentwurf der Bundesregierung hätte man zustimmen können, wenn die Koalitionsfraktionen sich den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu eigen gemacht hätten. So müsse man den Gesetzentwurf ablehnen.

Vom Ausschuss mehrheitlich angenommene Änderungen

Die vom Ausschuss angenommenen Änderungen am Gesetzentwurf sind aus der Zusammenstellung in der Beschlussempfehlung des Finanzausschusses erkenntlich. Die Begründungen der Änderungen finden sich in diesem Bericht unter „B. Besonderer Teil“. Insgesamt brachten die Koalitionsfraktionen neun Änderungsanträge ein.

Voten zu den mehrheitlich angenommenen Änderungsanträgen:

Änderungsantrag 1 der Koalitionsfraktionen (Verzicht auf die Besteuerung verwirklichter Selbstbehalte im Bereich des Kfz-Pflichtversicherungsgesetzes.):

Zustimmung: Alle Fraktionen.

Änderungsantrag 2 der Koalitionsfraktionen (Verzicht auf die Klarstellung im Hinblick auf den Begriff der Rückversicherung):

Zustimmung: Alle Fraktionen.

Änderungsantrag 3 der Koalitionsfraktionen (Verzicht auf eine gesetzliche Regelung zu sog. Versicherungspaketen)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Stimmhaltung: DIE LINKE.

Änderungsantrag 4 der Koalitionsfraktionen (Beibehaltung des Wahlrechts der Mitversicherer, ob sie die Steuer für das ihren Anteil betreffende Versicherungsentgelt selbst entrichten oder einen anderen Mitversicherer mittels schriftlicher Bevollmächtigung mit dieser Aufgabe betrauen wollen.)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Stimmhaltung: DIE LINKE.

Änderungsantrag 5 der Koalitionsfraktionen (Konzentrierung der Pflicht zur Nachversteuerung nach § 9 Absatz 3 VersStG auf Fälle der Versicherung von Schiffen):

Zustimmung: CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Stimmhaltung: SPD, DIE LINKE.

Änderungsantrag 6 der Koalitionsfraktionen (Verzicht auf die vorgesehene echte Rückwirkung; Änderungen in der Übergangsregelung und beim Inkrafttreten):

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Stimmhaltung: DIE LINKE.

Änderungsantrag 7 der Koalitionsfraktionen (Klarstellung des Begriffs „Elektrofahrzeug“ für Brennstoffzellen-Kfz):

Zustimmung: CDU/CSU, SPD.

Ablehnung: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Stimmhaltung: DIE LINKE.

Änderungsantrag 8 der Koalitionsfraktionen (Regelung der Besteuerung von Pkw mit Erstzulassung bis 30. Juni 2009 (sog. Altbestand) ab 2013):

Zustimmung: CDU/CSU, FDP, DIE LINKE.

Stimmhaltung: SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Änderungsantrag 9 der Koalitionsfraktionen (Steuerliche Behandlung der Mehrgefahrenversicherung):

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE.

Stimmhaltung: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Vom Ausschuss mehrheitlich abgelehnter Änderungsantrag

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN brachte folgenden Änderungsantrag ein:

Änderung

In Artikel 2 Nummer 2 sind in § 3d Absatz 1 Satz 1 nach der Angabe „§ 9 Absatz 2“ die Wörter „und Fahrzeugen, die weniger als 50 g/km CO₂ ausstoßen“ einzufügen.

Begründung

Die Bundesregierung hat im Regierungsprogramm Elektromobilität vom Mai 2011 den Benchmark für Zukunftstechnologie mit 50 g/km CO₂ festgelegt. Demnach soll die Kfz-Steuer für alle Fahrzeuge mit weniger als 50 g/km für zehn Jahre entfallen. Damit wird ein Prinzip angewendet, dass sich schon bei der frühzeitigen Durchsetzung von Euro-Schadstoffnormen bewährt hat und Technologieoffenheit sicherstellt.

Die Bundesregierung hat die Erweiterung auf Fahrzeuge mit besonders geringen kombinierten Prüferten von weniger als 50 Gramm Kohlendioxid ausstoß je Kilometer im Rahmen des Verkehrsteueränderungsgesetzes in Aussicht gestellt.

Auf der Europäischen Ebene werden stufenweise CO₂-Grenzwerte für Pkw fortgeschrieben. Die technologieoffene Förderung von Fahrzeugen mit 50 g/km CO₂ durch die Befreiung von der Kfz-Steuer ist ein wichtiger Beitrag, um Forschung und Entwicklung hocheffizienter Antriebe wie auch die Innovationsdynamik bei herkömmlichen Antrieben und den Trend zu immer mehr Hybridfahrzeugen voranzubringen.

Zum Ausgleich der durch technologieoffenen Förderung von Fahrzeugen mit 50 g/km CO₂ entstehenden Steuerausfälle soll die Kfz-Steuer vollständig auf CO₂-Bezug umgestellt werden. Im Rahmen der reformierten Kfz-Steuer sollen Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß stärker besteuert werden.

Votum

Der Finanzausschuss hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abzulehnen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Versicherungsteuergesetzes)

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe b (§ 3 Absatz 3 – neu)

In § 3 Absatz 3 VersStG war vorgesehen, verwirklichte Selbstbehalte im Bereich des Kfz-Pflichtversicherungsgesetzes als Teil des Versicherungsentgelts versicherungsteuerlich zu erfassen. Angesichts des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf wird auf diese Regelung verzichtet.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 4 Absatz 1 Nummer 1)

Die ursprünglich vorgesehene Ergänzung der Nummer 1 sollte lediglich der Klarstellung im Hinblick auf den Begriff der Rückversicherung dienen und ist wegen des rein deklaratorischen Charakters der Regelung entbehrlich. Die vorgesehene Neufassung der Nummer 1 wird daher gestrichen.

Zu Buchstabe b (§ 4 Absatz 2 – neu)

Von einer gesetzlichen Regelung zu sog. Versicherungspaketen wird angesichts der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs abgesehen. Der neue Absatz 2 ist zu streichen. Die Absatzangabe im Text ist deshalb zu streichen.

Zu Nummer 5 (§ 5 Absatz 1 Nummer 2)

Nicht zuletzt aufgrund des Klimawandels, wegen einer vergleichsweise hohen Schadensfrequenz, starker Schwankungen im Schadensverlauf und einer jeweils hohen Totschadensgefahr sollen die Gefahren aufgrund extremer Wetterlagen wie etwa Hagelschlag oder Sturm gleich behandelt werden und soll die Bemessungsgrundlage für derartige Versicherungen die Versicherungssumme sein, wie es bereits jetzt bei der Hagelversicherung der Fall ist.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 2 Nummer 4)

Wegen der Ausweitung der besonderen Bemessungsgrundlage für die Hagelversicherung auf weitere Wettergefahren wird im Gegenzug der Steuersatz von derzeit 0,2 Promille auf 0,3 Promille erhöht.

Zu Buchstabe c (§ 6 Absatz 3 und 4 – neu)

Es handelt sich um eine Folgeänderung wegen des Verzichts einer gesetzlichen Regelung der sog. Versicherungspakete in § 4 VersStG.

Zu Nummer 7

Zu § 7 Absatz 4

In Fällen der Mitversicherung bleibt es beim Wahlrecht der Mitversicherer, ob sie die Steuer für das ihren Anteil betreffende Versicherungsentgelt selbst entrichten oder einen an-

deren Mitversicherer mittels schriftlicher Bevollmächtigung mit dieser Aufgabe betrauen.

Zu § 7 Absatz 7 Nummer 3 und 4

Die Streichung der Nummer 3 ist eine Folgeänderung der Änderung des § 7 Absatz 4 VersStG. Die Regelung der Haftung des Inkassobevollmächtigten in Fällen der Mitversicherung ist im Hinblick auf die Neufassung des § 7 Absatz 4 VersStG entbehrlich geworden.

Durch die Streichung der Nummer 3 ist der Verweis im Satzteil vor Nummer 1 entsprechend anzupassen und wird die bisherige Nummer 4 zu Nummer 3.

Zu Nummer 9

Zu § 8 Absatz 1 Satz 1

§ 8 Absatz 1 VersStG bestimmt den jeweiligen Steuerentrichtungsschuldner zum Anmeldepflichtigen. Konkret kann es immer nur einen Steuerentrichtungsschuldner geben. Im Regelfall ist das der Versicherer (§ 7 Absatz 2 VersStG), Alternativen dazu sind in § 7 Absatz 3 bis 5 VersStG geregelt. Eine Differenzierung in der Bezeichnung des Steuerentrichtungsschuldners ist entbehrlich.

Zu § 9 Absatz 1 Satz 2

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 7 Absatz 4 VersStG.

Zu § 9 Absatz 3

Die Pflicht zur Nachentrichtung wird im Hinblick auf die in der Gesetzesbegründung zum Ausdruck gekommenen Motive auf Fälle der Versicherung von Schiffen konzentriert, in denen die Voraussetzungen der Steuerbarkeit erst nach Entrichtung des Versicherungsentgelts eintreten.

Zu § 10 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 und 9

Folgeänderungen wegen der Streichung des § 3 Absatz 3 (neu).

Zu § 10 Absatz 1 Satz 3 und 4

Die in § 10 Absatz 1 Satz 3 und 4 geregelten Aufzeichnungspflichten wurden an die gegenüber dem Gesetzentwurf geänderte Fassung des § 7 Absatz 4 angepasst.

Zu Nummer 10

Zu § 12

Aus Gründen der Rechtssicherheit wird mit der Neufassung des § 12 VersStG von der ursprünglich vorgesehenen echt rückwirkenden Regelung abgesehen, wonach für Zwecke der Inanspruchnahme des Steuerentrichtungspflichtigen der Ablauf der Festsetzungsfrist gegenüber dem Steuerschuldner als gehemmt gelten sollte, soweit einer der in § 171 AO genannten Gründe für eine Ablaufhemmung hinsichtlich des Steuerentrichtungspflichtigen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Übergangsregelung bereits vorlag.

§ 12 Absatz 1 VersStG in der geänderten Fassung konkretisiert im Interesse der Rechtssicherheit die mit dem Inkraft-

treten des § 1 Absatz 4 VersStG zum 1. Januar 2014 verbundenen Rechtswirkungen.

In Absatz 2 wird geregelt, dass die Vorschriften über die Rechnung (§ 5 Absatz 4 VersStG) erstmals für Versicherungsentgelte anzuwenden sind, die nach dem 31. Dezember 2013 fällig werden. Hierdurch wird dem zeitlichen Umstellungsbedarf der Betroffenen Rechnung getragen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 4 – neu – (§ 9 Absatz 2)

Die Einfügung stellt klar, dass die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Begriffsbestimmung „Elektrofahrzeug“ nicht nur Kraftfahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren umfasst, die ganz oder überwiegend z. B. durch Batterie oder Schwungradspeicher (elektrochemische oder mechanische Energiespeicher) gespeist werden, sondern auch solche mit regenerativen oder reversiblen Brennstoffzellen als Energiequelle. Das entspricht der Rechtspraxis bei im Verkehr befindlichen Personenkraftwagen mit Brennstoffzelle, für die bereits Steuerbefreiung nach § 3d KraftStG gewährt wurde. Damit sind alle bisher nach dem Stand der Technik verfügbaren so genannten Null-Emissions-Fahrzeuge mit elektrischem Antriebssystem von der Steuerbefreiung erfasst.

Zu Artikel 3 – neu – (Artikel 4 – aufgehoben – Änderung des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze)

Mit dem am 1. Juli 2009 in Kraft getretenen Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) wurde die Kraftfahrzeugsteuer für neue Personenkraftwagen auf eine CO₂- und hubraumbezogene Bemessung umgestellt. Für davor erstmals zugelassene Personenkraftwagen blieb es bei der Steuerbemessung nach Schadstoffemissionen, anknüpfend an die so genannten Euro-Normen, und nach Hubraum. Artikel 4 des Gesetzes beinhaltet den Auftrag, die Besteuerung dieser Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2013 auf die Systematik der CO₂-orientierten Neuregelung umzustellen.

Umfangreiche Prüfungen der hierzu notwendigen CO₂-Datenbasis haben ergeben, dass rechtssichere, belastbare Werte für rund zwei Drittel des so genannten Altbestandes nicht vorliegen und mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden können. Eine sachgerechte, geeignete Unterscheidung innerhalb dieser Fahrzeuggruppe ist ebenfalls nicht möglich. Die Maßnahme kann demzufolge nicht umgesetzt werden. Der Auftrag ist aus rechtlichen Gründen aufzuheben.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Zu Absatz 1

Die Absätze 2 bis 4 des § 10 VersStG treten im Hinblick auf die an § 7 VersStG angepasste Terminologie zeitgleich mit dieser Vorschrift in Kraft.

Zu Absatz 2 (neu)

Bestimmte Regelungen treten erst zum 1. Januar 2014 in Kraft. Dies gilt für die Konkretisierung des Anwendungsbereichs des Versicherungsteuergesetzes in § 1 Absatz 4 VersStG sowie die erweiterten Aufzeichnungspflichten des § 10 Absatz 1 VersStG. Damit wird u. a. dem Zeitbedarf für Umstellungsmaßnahmen der Wirtschaft Rechnung getragen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 entspricht dem bisherigen Absatz 2 und regelt das Inkrafttreten für die übrigen Regelungen des Gesetzes.

Berlin, den 24. Oktober 2012

Patricia Lips
Berichterstatlerin

Sabine Bätzing-Lichtenthäler
Berichterstatlerin

Dr. Daniel Volk
Berichterstatler

Lisa Paus
Berichterstatlerin

