

19.02.10**Empfehlungen
der Ausschüsse**Fz - AV - U - Vkzu **Punkt** der 867. Sitzung des Bundesrates am 5. März 2010

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Der federführende **Finanzausschuss**,der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz**,der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** undder **Verkehrsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

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

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 er-

...

forderlich. 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.

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

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

Vk 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.

Fz 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.

Vk 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 Kraftfahrzeugsteuer-rückstände erforderlichen Daten auch durch einen automatisierten Abruf durch die Zulassungsbehörden erhoben werden können.

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

bei
Annahme
entfällt
Ziffer 7

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.

Fz 7. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 13 Absatz 1a Satz 1 KraftStG)

entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 6

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b sind in § 13 Absatz 1a Satz 1 die Wörter "keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände" durch die Wörter "nicht mehr als 10 Euro Kraftfahrzeugsteuerrückstände" zu ersetzen.

Begründung:

Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfs soll eine Zulassung nur dann möglich sein, wenn keine Rückstände an Kraftfahrzeugsteuer und steuerlichen Nebenleistungen zur Kraftfahrzeugsteuer bestehen. Mithin wäre mit Inkrafttreten des Gesetzes eine Zulassung in "Bagatellfällen" mit Kleinrückständen (z.B. 3 Euro Säumniszuschlag) nur bei ausdrücklicher Zustimmung durch das Finanzamt möglich, während kleine offene Beträge an Steuern oder steuerlichen Nebenleistungen nach Maßgabe der Kleinstbetragsverordnung für das Erhebungsverfahren (BStBl. 2001 I, 242) aus Kostengründen nicht erhoben werden. Die Anforderung in der vorgesehenen Art und Weise wäre unverhältnismäßig.

Das Zulassungsverfahren als Massenverfahren würde mit erheblichem bürokratischem Mehraufwand belastet. Das nachvollziehbare Unverständnis betroffener Fahrzeughalter wäre vorprogrammiert. Um dies zu vermeiden, war in § 3 Absatz 2 der hessischen "Verordnung über die Mitwirkung der Zulassungsbehörden bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer" vom 29. November 2004 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Hessen I, 370) eine Bagatellgrenze von 10 Euro aufgenommen worden.

Es wird daher für erforderlich gehalten, den Gesetzentwurf um eine gleichlautende Bagatellregelung zu ergänzen.

- Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 13 Absatz 1a Satz 9* - neu - KraftStG)
- setzt
Annahme
von
Ziffer 6
oder 7
voraus
- Dem Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b ist in § 13 Absatz 1a folgender Satz anzufügen:
- "Bei rückständigen Beträgen von mehr als 10 Euro, aber weniger als 30 Euro steht die Verweigerung der Zulassung im Ermessen der Zulassungsbehörde."

Begründung:

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

Die Verordnung der Landesregierung von Baden-Württemberg über die Mitwirkung der Zulassungsbehörden bei der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer enthält deshalb die vorgeschlagene Regelung. Diese seit 1. Juli 2007 geltende Regelung hat sich bewährt.

* Bei Annahme von Ziffer 6 erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

Fz 9. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 14 KraftStG)

bei
Annahme
entfällt
Ziffer 10

In Artikel 1 ist die Nummer 7 zu streichen.

Begründung:

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.

Vk 10. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 14 KraftStG)

entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 9

Artikel 1 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

'7. § 14 wird wie folgt gefasst:

"§ 14 Außerbetriebsetzung von Amts wegen

(1) Ist die Steuer nicht entrichtet worden, kann die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs vornehmen (Außerbetriebsetzung von Amts wegen). Sie trifft die hierzu erforderlichen Anordnungen durch schriftlichen Verwaltungsakt (Außerbetriebsetzungsbescheid). Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde teilt die durchgeführte Außerbetriebsetzung unverzüglich der Zulassungsbehörde

rückständiger Kraftfahrzeugsteuer vorzunehmen; gleichzeitig soll die bisher für die Finanzverwaltung bestehende Möglichkeit, die Fahrzeuge selbst außer Betrieb zu setzen, entfallen (Streichung des bisherigen § 14 Absatz 2 KraftStG).

Der aus zulassungsrechtlicher Sicht richtige Weg ist die Außerbetriebsetzung der Fahrzeuge bei rückständigen Kraftfahrzeugsteuern durch die für die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Stelle und die Unterrichtung der Zulassungsbehörde über die Außerbetriebsetzung.

In den wenigen Ausnahmefällen, in denen ein Anhängersammelverzeichnis erstellt wurde, veranlasst die Zulassungsbehörde die Berichtigung dieses Verzeichnisses. Der dadurch entstehende Verwaltungsaufwand wird durch die entsprechende Gebühr nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr gedeckt.

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 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.

Zu den Folgeänderungen:

Anpassung an die im Zulassungsrecht eingetretenen Änderungen. Dort wurde der Begriff "Abmeldung" jeweils durch "Außerbetriebsetzung" ersetzt.

Weitere finanzielle Anreize zur Modernisierung der Fahrzeugflotte

- U 11. 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.

- U 12. 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 Verursachergruppe 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 beschleunigten 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.

Förderung der Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen

- U 13. 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.

U 14. Die Einführung der Euro 6-Fahrzeuge wird erst langfristig einen Beitrag zur Reduzierung abgasbedingter Luftschadstoffe liefern. Daher begrüßt der Bundesrat die von der Bundesregierung beabsichtigte Förderung der Partikelfilternachrüstung für leichte Nutzfahrzeuge, da dies kurzfristig in der bestehenden Flotte zu einer Emissionsminderung führt. Für die Nachrüstung dieser Fahrzeuge bestehen derzeit keinerlei finanzielle Anreize. Nur die Einführung von Umweltzonen hat in diesem Fahrzeugsegment bisher zu Nachrüstungen in größerem Umfang geführt, ist aber auch mit erheblichen wirtschaftlichen Belastungen gerade für kleinere und mittlere Unternehmen verbunden. Da auf Grund der stufenweisen Verschärfung der Einfahrkriterien für Umweltzonen eine erhebliche Zahl von Nutzfahrzeugen bereits im Jahr 2009 nachgerüstet wurde, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, auch diese Nachrüstungen rückwirkend zu fördern, damit diejenigen, die frühzeitig zur Emissionsminderung beigetragen haben, nicht benachteiligt werden. Sollte dies aus Gründen der Haushaltsordnung nicht in Form eines Zuschusses möglich sein, wird die Bundesregierung gebeten, für die rückwirkende Förderung der in 2009 durchgeführten Nachrüstungen eine entsprechende Befreiung von der Kfz-Steuer einzuführen.

U 15. Befristete Steuerbefreiung für kleinere Nutzfahrzeuge

Da auch kleine Lastkraftwagen merklich zur Schadstoffbelastung an stark befahrenen Straßen in den Städten beitragen, hält der Bundesrat eine befristete Steuerbefreiung auch für kleinere, nicht mautpflichtige Nutzfahrzeuge, die der Euro 6-Norm entsprechen, für geboten. Um gleichzeitig Investitionen der Automobilindustrie in die vorzeitige Markteinführung und die Nachfrage von Euro 6-Lastkraftwagen anzuregen, spricht sich der Bundesrat für eine Regelung aus, die sich an dem ökonomischen Anreizniveau der ausgelaufenen Abwrackprämie orientiert. Um eine entsprechende Lenkungswirkung zu erzielen, sollte eine steuerliche Bonus-Malus-Regelung ergänzt werden.

U 16. Befristete Steuerbefreiung für klimaschonende Elektro-Pkw

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, klimaschonende Elektro-Pkw für insgesamt 10 Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer zu befreien und hierfür ein geeignetes Konzept und die entsprechenden Regelungen (z.B. bezüglich einer CO₂-

bzw. Verbrauchskennzeichnung) zu entwickeln. Die auf 10 Jahre verlängerte Kfz-Steuerbefreiung sollte nach Auffassung des Bundesrates nur für Elektro-Pkw mit noch näher zu bestimmenden Höchstverbräuchen pro Kilometer oder hilfsweise bis zu einer Gewichtshöchstgrenze gelten, um gezielt Anreize für verbrauchsarme Fahrzeuge zu schaffen.

Begründung:

Aus ökologischer Sicht sollten solche Elektromobile steuerlich besonders begünstigt werden, die unter Einhaltung der sicherheitstechnischen Standards einen geringeren Strombedarf haben; hierzu gilt es u. a., das Gesamtgewicht möglichst gering zu halten.

Mit dieser steuerlichen Differenzierung werden die Voraussetzungen geschaffen, den zusätzlichen Strombedarf in Grenzen zu halten und zukünftig möglichst viele Fahrzeuge mit erneuerbaren Energien antreiben zu können.

Für Elektro-Pkw, die die noch zu konkretisierenden Verbrauchs- bzw. Gewichtsgrenze überschreiten, soll die bisherige Regelung beibehalten werden.