

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 18/3991 –**

### **Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (VerkehrStÄndG 2)**

#### **A. Problem**

Seit dem 1. Juli 2009 ist die Kraftfahrzeugsteuer eine Bundessteuer, die zunächst vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) verwaltet wurde. Bis zum 30. Juni 2014 bediente sich das BMF bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer der Landesfinanzbehörden im Wege der Organleihe. Seit 1. Juli 2014 ist die Zollverwaltung für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer allein zuständig. Die Organleihe war gesetzlich bis zum Ablauf des 30. Juni 2014 befristet. Im Kraftfahrzeugsteuergesetz und in der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung sind nach Übernahme der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch den Bund Rechtsbereinigungen und Verfahrenserleichterungen vorzunehmen.

Außerdem wären die Halter von inländischen und ausländischen Fahrzeugen, die der Kraftfahrzeugsteuerpflicht unterliegen, durch die Einführung einer Infrastrukturabgabe mit dem Ziel eines Übergangs von der steuerfinanzierten zur nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen doppelt belastet. Eine solche Doppelbelastung beim Übergang zur nutzerbasierten Infrastrukturfinanzierung sollte vermieden werden.

#### **B. Lösung**

Im Kraftfahrzeugsteuergesetz werden alle Ermächtigungsgrundlagen für die Landesregierungen sowie Regelungen, die für den Übergangszeitraum der Organleihe geschaffen worden waren, im Wege der Rechtsbereinigung gestrichen. Darüber hinaus werden Verfahrenserleichterungen vorgenommen.

Den Steuerschuldern für inländische und ausländische Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Infrastrukturabgabe fallen, wird zur Vermeidung einer Doppelbelastung bei der Kraftfahrzeugsteuer ein Steuerentlastungsbetrag gewährt. Diese Maßnahme ermöglicht einen Übergang zur nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen ohne Doppelbelastung.

Zudem wird ein bei der Verkündung des Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2431) aufgetretener Fehler bereinigt, der das Versicherungsteuergesetz betrifft.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

**C. Alternativen**

Zur Rechtsbereinigung gibt es keine Alternative.

Ohne Steuerermäßigung durch einen Entlastungsbetrag treten Doppelbelastungen durch Einführung einer Infrastrukturabgabe ein.

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Im Einzelplan 60 entstehen für den Bundeshaushalt Steuermindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer mit einer vollen Jahreswirkung in Höhe von 3 Milliarden Euro.

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr				
		2016	2017	2018	2019	2020
Insgesamt	-3.000	-2.700	-3.000	-3.000	-2.910	-2.900
Bund	-3.000	-2.700	-3.000	-3.000	-2.910	-2.900
Länder	-	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-	-

<sup>1</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer werden durch eine Absenkung der bislang steuerfinanzierten Mittel im Einzelplan 12 kompensiert.

**E. Erfüllungsaufwand**

**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Gewährung eines Steuerentlastungsbetrages und die Rechtsbereinigung kein Mehraufwand.

Die Beantragung der Ermäßigung für schwerbehinderte Fahrzeughalter wird erleichtert, da die Ermäßigung nicht mehr auf dem Schwerbehindertenausweis vermerkt und der Vermerk bei Wegfall der Ermäßigung nicht mehr gelöscht werden muss.

**E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht durch die Gewährung eines Steuerentlastungsbetrages und die Rechtsbereinigung kein Mehraufwand.

**Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der zusätzliche vorübergehend anfallende Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt im Jahr 2015 2,5 Millionen Euro, im Jahr 2016 65,2 Millionen Euro und im Folgejahr der Einführung der Infrastrukturabgabe 8,9 Millionen Euro.

Der zusätzliche dauerhaft anfallende Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt in den Jahren 2016 und 2017 jeweils 1 Million Euro, ab 2018 jährlich 2,9 Millionen Euro.

Der vorübergehende und der jährliche Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 sind aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe zu decken.

### F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3991 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Bezeichnung wird wie folgt gefasst:  
„Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes  
(Zweites Verkehrsteueränderungsgesetz –  
2. VerkehrStÄndG)“.
2. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 3 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:
    - a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:  
„1. Fahrzeugen, die nach § 3 Absatz 2 und 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, vom Zulassungsverfahren ausgenommen sind;“.
  - b) Nummer 12 wird wie folgt geändert:
    - aa) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:  
„c) Absatz 7a wird aufgehoben.“
    - bb) Buchstabe f wird wie folgt gefasst:  
„f) Folgender Absatz 13 wird angefügt:  
„(13) Für Steuerentlastungsbeträge nach § 9 Absatz 6 und 7 ist § 18 Absatz 1 Satz 2 nicht anzuwenden.““
3. Artikel 3 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:  
„(2) Artikel 1 Nummer 7 und 12 Buchstabe f tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Abgabenerhebung nach dem Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen beginnt. Der Bundesminister der Finanzen gibt den Tag des Inkrafttretens im Bundesanzeiger bekannt.“

Berlin, den 25. März 2015

## Der Finanzausschuss

**Ingrid Arndt-Brauer**  
Vorsitzende

**Dr. Philipp Murmann**  
Berichtersteller

**Andreas Schwarz**  
Berichtersteller

**Lisa Paus**  
Berichterstatteerin

## Bericht der Abgeordneten Dr. Philipp Murmann, Andreas Schwarz und Lisa Paus

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf **Drucksache 18/3991** in seiner 88. Sitzung am 26. Februar 2015 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie und dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist darüber hinaus aufgefordert, eine Stellungnahme nach § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestags abzugeben. Der Gesetzentwurf wurde ferner dem Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung zur gutachtlichen Stellungnahme überwiesen.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Durch dieses Gesetz wird das Kraftfahrzeugsteuergesetz nach Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung durch die Zollverwaltung rechtsbereinigt. Ermächtigungsgrundlagen für die Landesregierungen und Übergangsregelungen für den Zeitraum der Organleihe werden aufgehoben. Dabei sollen Verfahrenserleichterungen für die Steuerpflichtigen erfolgen. Die erforderliche Rechtsbereinigung und die Verfahrenserleichterungen für die Steuerpflichtigen werden im Kraftfahrzeugsteuergesetz vorgenommen.

Die Infrastruktur soll im Bereich der Bundesfernstraßen überwiegend nutzerfinanziert werden. Zu diesem Zweck wird die Nutzerfinanzierung durch Einführung einer Infrastrukturabgabe für Personenkraftwagen und Wohnmobile ausgeweitet. Das Kraftfahrzeugsteueraufkommen steht seit 1. Juli 2009 dem Bund zu. Die Länder erhalten wegen des Verlustes der Ertragshoheit seitdem unbefristet jährlich rd. 9 Mrd. Euro als Kompensation aus dem Steueraufkommen des Bundes. Das Kraftfahrzeugsteueraufkommen des Bundes von jährlich ca. 8,4 Mrd. Euro dient gemäß dem Gesamtdeckungsprinzip allgemein zur Finanzierung aller Ausgaben im Bundeshaushalt. Der Übergang von der vorwiegend steuerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zur überwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur soll bei den Kraftfahrzeugsteuerpflichtigen nicht zu einer finanziellen Doppelbelastung bei der Einführung einer Infrastrukturabgabe führen. Es wird ein Steuerentlastungsbetrag für Kraftfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Infrastrukturabgabe fallen, berücksichtigt, um eine Doppelbelastung beim Übergang von einer steuerfinanzierten zu einer nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu vermeiden.

Zudem wird ein bei der Verkündung des Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2431) aufgetretener Fehler bereinigt, der das Versicherungsteuergesetz betrifft.

#### III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 36. Sitzung am 16. März 2015 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3991 durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
2. Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft
3. Gemeingut in Bürgerinnenhand (GIB) e. V., Laura Valentukeviciute
4. Hillgruber, Prof. Dr. Christian, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
5. Kainer, Prof. Dr. Friedemann, Universität Mannheim
6. Lottsiepen, Gerd, Verkehrsclub Deutschland e. V.

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

#### IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3991 in seiner 43. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3991 in seiner 37. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3991 in seiner 38. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 18. Sitzung am 28. Januar 2015 mit dem Gesetzentwurf gutachtlich befasst und festgestellt, dass eine Nachhaltigkeitsprüfung nicht erforderlich sei, da durch den Gesetzentwurf werden vor allem technische Veränderungen vorgenommen würden. Deshalb sei die sehr kurze Begründung zur Nachhaltigkeit akzeptabel.

#### V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3991 in seiner 35. Sitzung am 4. März 2015 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung am 16. März 2015 beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung hat der Finanzausschuss die Beratung in seiner 39. Sitzung am 25. März 2015 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3991 mit Änderungen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, die Koalition habe sich auf einen Einstieg in die Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur geeinigt. Insgesamt sehe man dabei große Vorteile für die Infrastrukturfinanzierung. Gleichzeitig wolle man die der Kfz-Steuer unterliegenden Nutzer aus dem In- und Ausland nicht zusätzlich belasten und nehme im vorliegenden Gesetzentwurf eine entsprechende Entlastung vor. Genauso, wie die Infrastrukturabgabe nach Hubraum und Schadstoffklassen differenziert werde, geschehe dies auch bei der entsprechenden Entlastung von der Kfz-Steuer. Insgesamt werde für die Nutzer kein zusätzlicher Aufwand entstehen.

Mit dem Gesetzentwurf würden gleichzeitig zusätzlich einige technische Änderungen vorgenommen, die sich auf den Übergang der Verwaltung und Erhebung der Kfz-Steuer von den Bundesländern auf die Zollverwaltung beziehen würden.

In der Anhörung des Finanzausschusses zum Gesetzentwurf sei die Frage der Europarechtskonformität diskutiert worden. Die Sachverständigen hätten dort die Auffassung vertreten, das Vorhaben sei europarechtlich zulässig, weil sowohl In- als auch Ausländer, die der Kfz-Steuerpflicht unterliegen würden, entsprechend von der Entlastung profitieren könnten.

Die **Fraktion der SPD** bezeichnete die Einführung der Pkw-Maut in Deutschland als ein verkehrspolitisches Projekt der CDU/CSU. Die Zustimmung der Fraktion der SPD zu diesem Vorhaben sei ein Zugeständnis an den Koalitionspartner und an den Koalitionsvertrag.

Wie zuvor bei der Lkw-Maut wolle der Gesetzgeber nun den schrittweisen Übergang von der steuer- zur nutzerfinanzierten Infrastruktur mit Entlastungen bei der Kraftfahrzeugsteuer flankieren.

Nach Ansicht der Fraktion der SPD müssten das Bundesministerium der Finanzen und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Fahrzeughalter frühzeitig in geeigneter Weise über das Umstellungsverfahren informieren. Man fordere insbesondere die Automobilclubs und die Medien auf, ungeachtet ihrer Skepsis gegenüber der Pkw-Maut an der nötigen Aufklärung mitzuwirken. Falschdarstellungen wie beim Übergang der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung auf den Zoll müssten vermieden werden.

Der Bundesrat habe kritisiert, dass die Gewährung des Steuerentlastungsbetrages die bestehende ökologische Lenkungswirkung der Kraftfahrzeugsteuer schwäche. Dies treffe nicht zu. Die CO<sub>2</sub>-bezogene Steuerbemessung für Neufahrzeuge bleibe unverändert, verringert werde nur der ergänzende Sockelbetrag.

Darüber hinaus habe der Verkehrsclub Deutschland in der Anhörung beklagt, dass die Kraftfahrzeugsteuer mit der Einführung der Infrastrukturabgabe ihre Bedeutung als steuerungspolitisches Instrument verlieren würde. Tatsächlich müssten die verschiedenen Mobilitätskosten in ihrer Gesamtwirkung für die Bürgerinnen und Bürger betrachtet werden. Mit der Infrastrukturabgabe komme ein weiterer Kostenfaktor hinzu, den der Gesetzgeber politisch gestalten könne. Außerdem müsse man auf die Lenkungswirkung der Mineralölsteuer verweisen. Im Übrigen sei das festgestellte Absinken des Steueraufkommens mit der Zunahme verbrauchsärmerer Neufahrzeuge im Wesentlichen das Ergebnis der Kraftfahrzeugsteuerreform von 2009.

Nach Ansicht der Fraktion der SPD sollte auf befristete Kraftfahrzeugsteuerermäßigungen, die überdies sehr verwaltungsaufwändig seien, künftig möglichst verzichtet werden. Die Erfahrung mit der Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern belege, dass auch die Fahrzeughalter in diesen Fällen eine außersteuerliche Zuschussförderung vorziehen würden.

Die Anhörungen im Finanz- und Verkehrsausschuss hätten gezeigt, dass die Vereinbarkeit der Infrastrukturabgabe gemeinsam mit der der Entlastung bei der Kfz-Steuer mit europäischem Recht höchst umstritten sei. Verbindlich könne dies nur der Europäische Gerichtshof feststellen. Sollte dieser die Gesetze tatsächlich beanstanden, würde der deutsche Gesetzgeber sorgfältig prüfen, wie er der Entscheidung Rechnung tragen könne. Den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der für diesen Fall ein sofortiges Außerkrafttreten beider Gesetze vorsehen würde, lehne die Fraktion der SPD ab.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** machten außerdem darauf aufmerksam, der mit dem Gesetz entstehende Erfüllungsaufwand der Zollverwaltung zur Vermeidung der Doppelbelastung durch eine Infrastrukturabgabe sei erheblich. Insbesondere müsse sichergestellt werden, dass die Angemessenheit des vorgesehenen zusätzlichen Personals nicht nur im Jahr der Einführung gewährleistet sei. Das Bundesministerium der Finanzen werde daher gebeten, dem Finanzausschuss des Deutschen Bundestages bereits nach einer Erfahrungszeit von 12 Monaten nach dem Wirksamwerden der Steuerentlastung eine Aufzeichnung zum Erfüllungsaufwand (Zwischenbericht) hinsichtlich des Personalbedarfs, insbesondere für Auskunft und Rechtsbehelfe, vorzulegen.

Die **Fraktion DIE LINKE** unterstrich den engen Zusammenhang des vorliegenden Gesetzentwurfs mit der geplanten Infrastrukturabgabe. Man lehne die Einführung der Infrastrukturabgabe ab, da diese einen weiteren Schritt zur Öffnung der öffentlichen Infrastruktur für private Investitionen und Gewinninteressen darstelle. Gleichzeitig sei die Anlageverordnung für Lebensversicherungen entsprechend geändert worden und die Fratzscher-Kommission habe im Auftrag des Bundeswirtschaftsministers Empfehlungen vorgelegt, die ebenfalls in Richtung einer weiteren Privatisierung der Infrastruktur und der Daseinsvorsorge zielen würden. Dies lehne man ab.

Die verschiedenen Einnahmeschätzungen bei der geplanten Infrastrukturabgabe würden stark voneinander abweichen. Es bestehe die Gefahr, dass die Bundesregierung die Einnahmen deutlich überschätze. Gleichzeitig entstehe ein erheblicher Aufwand beim Ausgleich durch die Kfz-Steuer, der außerdem unterschätzt werde, nehme man die Aussagen des BDZ (Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft) ernst. Der Umstand, dass mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer um einen Cent mehr eingenommen würde als mit dem kompliziert einzuführenden System einer Zweiklassenmaut, spreche gegen das Gesetzesvorhaben.

Ebenso sei die europarechtliche Konformität des Vorhabens zu bezweifeln. Nicht nur wegen der Frage einer Ausländerdiskriminierung aufgrund der fehlenden Kompensation der Maut für Ausländer. Die juristischen Sachverständigen in der Anhörung des Finanzausschusses hätten von einer Inländerdiskriminierung gesprochen, da Inländer immer noch stärker und anders an der Infrastrukturfinanzierung beteiligt würden als Ausländer. Zwar könne es sachliche Gründe für die Justierung der Verteilung der Finanzierungslasten bei der Infrastrukturfinanzierung geben, die Meinung des „Stammtisches“ sollte aber nicht dazu zählen. Die automatische Pflicht zur Infrastrukturabgabe für inländische Fahrzeughalter bei gleichzeitiger Kompensation bei der Kfz-Steuer führe dazu, dass für Inländer die Zahlung unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Infrastruktur erfolge. Ausländer würden hingegen je nach Nutzungszeitraum herangezogen.

Das Zweite Verkehrssteueränderungsgesetz sei als Paket zusammen mit der geplanten Infrastrukturabgabe insgesamt „verkorst“ und grundlegend abzulehnen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes finde ausschließlich statt, weil die Bundesregierung mit der Einführung Infrastrukturabgabe verhindern wolle, dass inländische Autofahrer dadurch mehr belastet würden. Die Infrastrukturabgabe verfehle ihr Ziel, relevante Einnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zu erbringen. Durch die Infrastrukturabgabe würden Besucher aus dem Ausland diskriminiert, so dass das Projekt vermutlich europarechtswidrig sei. Die beiden in der Anhörung des Finanzausschusses als Sachverständige befragten Juraprofessoren, die anderer Meinung seien, hätten zugeben müssen, dass ihre Auffassung in der bisherigen Rechtsprechung des EuGH nicht widerspiegelt werde. Beide hätten die Möglichkeit eingeräumt, dass das Gericht das Projekt ablehnen werde.

Außerdem habe die Infrastrukturabgabe keine ökologische Lenkungswirkung, schaffe sehr viel Bürokratie und werfe erhebliche datenschutzrechtliche Fragen auf.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehne allein schon aus diesen Gründen das damit verbundene Zweite Verkehrssteueränderungsgesetz ab.

Mit ihrem dritten Änderungsantrag würden die Koalitionsfraktionen das bedingte Inkrafttreten des Verkehrssteueränderungsgesetzes regeln wollen: Die Absenkung der Kfz-Steuersätze solle erst in Kraft treten, wenn auch das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe in Kraft getreten sei. Die Koalition Sorge aber nicht für den nicht unwahrscheinlichen Fall vor, dass das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe zwar erst in Kraft trete, dann aber – etwa durch eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes – wieder gekippt werde.

In diesem Fall gäbe es dann zwar keine Infrastrukturabgabe mehr, wohl aber die abgesenkten Kfz-Steuersätze und einen Einnahmeausfall in einem Volumen von 3 Mrd. Euro. Diese Bedenken teile auch der Bundesrat. Wegen der weitreichenden Folgen einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes sollte die Forderung des Bundesrates ernst genommen werden und nach der Entscheidung des EuGH schnell Rechtssicherheit hergestellt werden. Der Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setze dies um. Er regle, dass bei Außerkrafttreten des Infrastrukturabgabengesetzes auch das Zweite Verkehrssteueränderungsgesetz außer Kraft trete.

Die Beratungen im Haushaltsausschuss hätten gezeigt, dass die Mauteinnahmen viel zu optimistisch geschätzt würden. Dazu habe die Anhörung im Finanzausschuss ergeben, dass sich über die nächsten Jahre noch eine weitere Finanzierungslücke auftue. Durch die Entlastung der Fahrzeuge mit Euro-6-Norm würden bei der Kfz-Steuer in den nächsten Jahren Millionenbeträge für die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur ausfallen, die nicht durch entsprechende Einnahmen bei der Pkw-Maut ausgeglichen würden. Mit dem Kfz-Steuerbonus für Euro-6-Fahrzeuge werde offensichtlich versucht, den Schein zu wahren, dass die Einführung der Maut nichts mit der Absenkung der Kfz-Steuer zu tun habe. Nach Einschätzung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werde die Maut trotzdem am Europarecht scheitern.

Der Normverbrauch von Pkw weiche immer stärker von der Realität ab. Weil die Kfz-Steuer auch vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Autos abhängt, sinke so das Aufkommen der Kfz-Steuer. Die Anhörung im Finanzausschuss habe ergeben, dass dem Fiskus seit der letzten Reform der Kfz-Steuer deshalb ca. 1,4 Mrd. Euro entgangen seien. Wenn es der Koalition wirklich um die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur gehen würde, hätte sie auf diese Fehlentwicklung reagieren müssen, anstatt eine Pkw-Maut bei gleichzeitiger Kfz-Steuer-Absenkung zu verabschieden.

Es sei bekannt, dass die Zollverwaltung durch die Übernahme der Kfz-Steuer von den Ländern erheblich belastet gewesen sei. In seiner Stellungnahme spreche der BDZ (Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft) von bis zu 25 000 Anfragen pro Tag bei den Rechtsbehelfsstellen, die auf Grund von Medienberichten über fehlerhafte Steuerbescheide von den Bürgerinnen und Bürgern gestellt worden seien. Im Gesetzentwurf seien für das Jahr der Einführung zusätzlich 186 Arbeitskräfte eingeplant, die sich dann im Folgejahr und dauerhaft auf 30 bzw. 15 Arbeitskräfte reduzieren würden. Die Koalitionsfraktionen hätten bisher keine überzeugende Begründung liefern können, mit welchen Annahmen ein solch abrupter Stellenabbau gerechtfertigt werden könnte. Diesen Sachverhalt 12 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes wie nun geplant zu prüfen, werde der Sache nicht gerecht, da die Entscheidungen über Stellenbesetzungen für die Folgezeit dann schon gefallen sein werde.

### Petitionen

Der Petitionsausschuss hat dem Finanzausschuss zwei Bürgereingaben übermittelt.

Nach § 109 der Geschäftsordnung hat der Petitionsausschuss den federführenden Finanzausschuss zur Stellungnahme zu den Anliegen aufgefordert. Der Finanzausschuss hat die Petitionen in seine Beratungen einbezogen.

Mit der am 20. November 2014 (Ausschussdrucksache 18(7)159) eingereichten Petition wird das Verfahren zur Kraftfahrzeugsteuerermäßigung für schwerbehinderte Personen nach § 3a Absatz 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) nach der Übernahme der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch den Bund von den Ländern beanstandet. Soweit sich der Petent gegen die Vorlage des Schwerbehindertenausweises im Original wendet, wird diesem Petitem durch den Wegfall der Vorlagepflicht bei der Zollverwaltung mit Artikel 1 Nummer 4 des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes für die Zukunft entsprochen. Der Wegfall der Vorlagepflicht der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) soll nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes im Rahmen des nachfolgend beabsichtigten Neuerlasses der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung durch den Bundesminister der Finanzen geregelt werden.

Mit der am 22. September 2014 (Ausschussdrucksache 18(7)160) eingereichten Petition wird angeregt, bei der Ausgestaltung der Pkw-Maut sicherzustellen, dass auch behinderte Halter von Kraftfahrzeugen von einer Steuervergünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer profitieren können. Der Petent möchte erreichen, dass schwerbehinderte Fahrzeughalter, denen eine Kraftfahrzeugsteuervergünstigung gewährt wurde (§ 3a KraftStG), bei der Einführung der Infrastrukturabgabe nicht benachteiligt werden. Hierzu sollen auch diese Halter in den Genuss des Steuerentlastungsbetrags nach dem Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz kommen. Der Steuerentlastungsbetrag verfolgt den Zweck, für Halter von Fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich der Infrastrukturabgabe fallen, eine Doppelbelastung zu vermeiden. Der Entwurf des Infrastrukturabgabengesetzes beinhaltet jedoch eine Ausnahme für Fahrzeuge schwerbehinderter Halter. Da somit keine Doppelbelastung entsteht, sieht das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz in diesen Fällen folgerichtig keinen Steuerentlastungsbetrag vor.

#### Vom Ausschuss angenommene Änderungsanträge

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

#### Voten der Fraktionen zu den angenommenen Änderungsanträgen:

##### *Änderungsantrag 1 der Koalitionsfraktionen (Zur Bezeichnung)*

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, DIE LINKE.

Ablehnung: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Enthaltung: -

##### *Änderungsantrag 2 der Koalitionsfraktionen (Änderung KraftStG)*

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, DIE LINKE.

Ablehnung: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Enthaltung: -

##### *Änderungsantrag 3 der Koalitionsfraktionen (Inkrafttreten)*

Zustimmung: CDU/CSU, SPD

Ablehnung: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Enthaltung: DIE LINKE.

Abgelehnter Änderungsantrag

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

Änderung

Der Bundestag wolle beschließen:

In Artikel 1 wird der Nummer 12 folgende Nummer 13 angefügt:

„13. Nach § 18 wird folgender § 19 angefügt:

„§ 19

*Nichtberücksichtigung des Steuerentlastungsbeitrages*

*Steuerentlastungsbeiträge nach § 9 Absatz 6 bis 8 werden nicht berücksichtigt, wenn das Infrastrukturabgabengesetz außer Kraft tritt. Die Nichtberücksichtigung erfolgt ab dem Tage des Außerkrafttretens. Für die Neufestsetzung der Steuer gilt § 18 Absatz 1 Satz 1 entsprechend.““*

Begründung

*„Der Bundesrat hat in seiner 930. Sitzung am 06. Februar 2015 in seiner Stellungnahme zu dem vorliegenden Gesetzentwurf grundsätzliche Bedenken geäußert, ob die Infrastrukturabgabe verbunden mit einer Kompensation für die deutschen KFZ-Halterinnen und -halter mit europäischem Recht vereinbar ist (Drs. 18/3991, S. 20). Dementsprechend hat der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Infrastrukturabgabengesetz die Erwartung geäußert, im weiteren Verfahren eine rechtssichere Regelung dahingehend zu finden, dass bei „Außerkrafttreten“ des Infrastrukturabgabengesetzes (Drs. 18/3990) oder des zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes auch das jeweils andere Gesetz außer Kraft tritt (Drs. 18/3990, S. 76). Wegen der weitreichenden Folgen einer Entscheidung des EuGH sollte die Forderung des Bundesrates ernstgenommen werden und nach der Entscheidung des EuGH schnell Rechtssicherheit hergestellt werden.*

*Dieser Antrag setzt dies um. Das Infrastrukturabgabengesetz sollte außer Kraft treten, stellt der Gerichtshof der Europäischen Union fest, dass die Infrastrukturabgabe europarechtswidrig ist (vgl. Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen zum Infrastrukturabgabengesetz). Die im 2. Verkehrssteueränderungsgesetzes vorgesehenen Steuerentlastungsbeiträge dürfen dann auch keine Berücksichtigung mehr finden (§ 19 neu).*

Voten der Fraktionen:

Zustimmung: DIE LINKE., BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ablehnung: CDU/CSU, SPD

Enthaltung:-

## B. Besonderer Teil

### Zur Bezeichnung

Die Bezeichnung des Gesetzes wird zur rechtsförmlichen Einheitlichkeit der Bundesgesetzgebung angelehnt an das Verkehrsteueränderungsgesetz vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2431).

### Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a (§ 3 Nummer 1)

Die Neufassung der Vorschrift stellt das steuerfreie Halten von Fahrzeugen klar, die vom verkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren ausgenommen sind, aber nach § 3 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) dennoch auf Antrag zugelassen werden können.

Zu Nummer 12

Zu Buchstabe c (§ 18 Absatz 7a – aufgehoben –)

Die Vorschrift wird wegen Zeitablaufs aufgehoben.

Zu Buchstabe f (§ 18 Absatz 13 – neu –)

Für die Neufestsetzung der Steuer nach § 12 Absatz 2 KraftStG zur Berücksichtigung eines Steuerentlastungsbeitrages nach § 9 Absatz 6 und 7 KraftStG zum Ende des jeweils laufenden Entrichtungszeitraums findet § 18 Absatz 1 Satz 2 KraftStG keine Anwendung. Dies ermöglicht eine umgehende Aufrechnung eines fällig werdenden Steuererstattungsanspruchs mit der zu diesem Zweck gestundeten Infrastrukturabgabe.

**Zu Artikel 3** (Inkrafttreten)

Zu Absatz 2

Absatz 2 bestimmt, dass die Änderungen zur Vermeidung von Doppelbelastungen für in- und ausländische Fahrzeuge erst zum Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Infrastrukturabgabe in Kraft treten (bedingtes Inkrafttreten).

Berlin, den 25. März 2015

**Dr. Philipp Murmann**  
Berichtersteller

**Andreas Schwarz**  
Berichtersteller

**Lisa Paus**  
Berichterstellerin

