

**Stellungnahme
des Bundesverbandes für Körper- und Mehrfachbehinderte
zu dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des
Kraftfahrzeugsteuergesetzes – Drucksache 16/4010**

I. Vorbemerkung

Im Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte sind 220 regionale Selbsthilfeorganisationen zusammengeschlossen, in denen etwa 25.000 Mitglieder organisiert sind. Der überwiegende Teil der vertretenen Menschen ist von einer frühkindlichen cerebralen Bewegungsstörung betroffen. Dabei handelt es sich sowohl um Menschen mit Körperbehinderungen, deren Leben sich kaum von dem nichtbehinderter unterscheidet, als auch um Menschen mit schweren und mehrfachen Behinderungen, die ein Leben lang auf Hilfe, Pflege und Zuwendung angewiesen sind. Die unmittelbare Arbeit für und mit Menschen mit Behinderung und ihren Familien wird in den örtlichen Vereinen geleistet. Sie sind Träger von Einrichtungen und Diensten in allen Bereichen der Behindertenhilfe.

Der Bundesverband begrüßt grundsätzlich das Ziel des Gesetzesentwurfs, steuerliche Anreize für den nachträglichen Einbau von Partikelminderungstechnik in Personenkraftwagen mit Dieselmotor zu schaffen, um gesundheitliche Gefährdungen und Belastungen für die Umwelt, die durch Partikelemissionen aus Dieselfahrzeugen entstehen, zu reduzieren.

Kritisch ist jedoch zu bewerten, dass Menschen mit Schwerbehinderung, die gemäß § 3a Absatz 1 KraftStG ganz oder teilweise von der Steuer befreit sind, von der in § 3 c des Entwurfs vorgesehenen Steuerentlastung bei Nachrüstung ihres Fahrzeugs nicht oder nur in geringerem Umfang profitieren können. Der (teilweise) Ausschluss von möglichen steuerlichen Vorteilen stellt eine Benachteiligung von Menschen mit Schwerbehinderung dar, die ausgeglichen werden muss.

II. Im einzelnen

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz sieht in § 3a eine Steuerbefreiung (Absatz 1) bzw. eine Steuerermäßigung (Absatz 2) für Menschen mit Schwerbehinderung vor, um einen Teil ihrer laufenden finanziellen Mehraufwendungen für den Lebensunterhalt, die für sie durch ihre Behinderung entstehen, auszugleichen bzw. zu mildern.

Vollständig befreit werden Menschen mit Schwerbehinderung, in deren Schwerbehindertenausweis die Merkzeichen „aG“ (außergewöhnlich gehbehindert), „H“ (hilflos) oder „Bl“ (blind) eingetragen sind. Mit der Steuerbefreiung werden gemäß § 3a Absatz 3 Satz 2 KraftStG Nutzungsbeschränkungen des Kraftfahrzeugs verbunden. Eine Beförderung von Gütern (außer Handgepäck), die entgeltliche Beförderung von Personen (außer gelegentliche Mitbeförderung) oder die Benutzung des Fahrzeugs durch andere Personen (es sei denn, diese

Fahrten stehen in ausschließlichem Zusammenhang mit der Beförderung oder der Haushaltsführung des Menschen mit Behinderung) führen zu einem Wegfall der Befreiung.

Die Steuerbefreiung der Menschen mit Schwerbehinderung gemäß § 3a Absatz 1 KraftStG hätte bei Umsetzung des Gesetzesentwurfs zur Folge, dass diese Menschen bei rußpartikelreduzierter Nachrüstung ihres Fahrzeugs keine zusätzliche Vergünstigung erhalten könnten, obwohl sie die Voraussetzungen für eine befristete Steuerbefreiung nach § 3c des Entwurfs i.V.m. § 9 KraftStG erfüllten. Da in der Begründung des Entwurfs davon ausgegangen wird, dass der Wert der Steuerbefreiung etwa 50 % der Nachrüstkosten deckt, müssten sie die für die Umrüstung voraussichtlich entstehenden Kosten in Höhe von ca. 660 Euro im Unterschied zu Menschen ohne Schwerbehinderung vollständig selbst tragen.

Der Bundesverband schlägt vor, diese Benachteiligung dadurch zu beseitigen, dass das Gesetz für Menschen mit Behinderung, die steuerbefreit sind und ihr Fahrzeug nachrüsten, die Gewährung einer Steuergutschrift (ähnlich einer Negativsteuer) in Höhe von 330 Euro vorsieht. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, die Nutzungsbeschränkungen des § 3 a KraftStG (s.o.) während der zeitlich befristeten Steuerbefreiung entfallen zu lassen. Dieser Weg des Ausgleichs einer Benachteiligung von Menschen mit Schwerbehinderung wurde bereits im Rahmen des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes 1997 gewählt, durch das FahrzeughalterInnen von schadstoffreduzierten Personenkraftwagen befristet von der Steuer befreit wurden. Allerdings stellt der Bundesverband in Frage, dass dadurch tatsächlich ein hinreichender Ausgleich geschaffen werden kann. Es ist kaum anzunehmen, dass Menschen mit Schwerbehinderung einen (finanziellen) Vorteil aus dem Wegfall der Nutzungsbeschränkung ziehen können.

2. Menschen mit Schwerbehinderung, deren Ausweis die Merkzeichen „G“ (gehbehindert) oder „Gl“ (gehörlos) enthält, können gemäß § 3a Absatz 2 KraftStG eine Kfz-Steuerermäßigung von 50 % in Anspruch nehmen. In diesem Fall allerdings nur, wenn sie auf die unentgeltliche Beförderung im öffentlichen Nahverkehr, die ihnen gemäß § 145 Absatz 1 Satz 1 SGB IX zustünde, verzichten. Auch mit der Steuerermäßigung sind die o.g. Benutzungsbeschränkungen des Kraftfahrzeugs verbunden.

Wird bei der Berechnung der vorgesehenen Steuerersparnisgrenze von 330 Euro, wie im Entwurf in § 3c Absatz 1 Satz 4 vorgesehen, der volle Steuersatz gemäß § 9 Absatz 1 Nr.2 KraftStG zugrundegelegt, so können Menschen mit einer Schwerbehinderung, die eine Kfz-Steuerermäßigung von 50 % in Anspruch nehmen können und ihr Fahrzeug mit einem Dieselpartikelfilter nachrüsten, lediglich von der Hälfte der im Entwurf vorgesehenen Steuerersparnis (165 Euro) profitieren.

Der Bundesverband schlägt in diesen Fällen vor, § 3c Absatz 1 Satz 4 des Entwurfs dahingehend zu erweitern, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 3a Absatz 2 KraftStG die Steuerbefreiung erst dann endet, wenn die Steuerersparnis auf der Grundlage der Hälfte des Steuersatzes nach § 9 Absatz 1 Nr.2 den Betrag von 330 Euro erreicht. Diese Erweiterung eröffnet den Menschen mit Schwerbehinderung, die zu 50 % von der Steuer befreit sind, (wenn auch etwas langfristiger) nicht nur 165 Euro sondern den gesamten Wert der Steuerbefreiung in Höhe von 330 Euro zu erhalten. Alternativ könnte den Menschen mit Schwerbehinderung während des Zeitraums der Steuerbefreiung auch die Möglichkeit eingeräumt werden, parallel zu der ihnen eingeräumten Steuerermäßigung Freifahrten im öffentlichen Nahverkehr in Anspruch zu nehmen (so geschehen durch Ländererlass nach Inkrafttreten des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 (s.o.)). Da viele Menschen mit Schwerbehinderung jedoch gar nicht oder nur eingeschränkt in der Lage sind, öffentliche

Verkehrsmittel zu nutzen, schafft auch diese Alternative nach Ansicht des Bundesverbandes keinen hinreichenden Ausgleich der Benachteiligung.

Düsseldorf, 25.01.07