

Finanzausschuss
Wortprotokoll
116. Sitzung

Berlin, den 09.02.2009, 11:00 Uhr

**Sitzungsort: Berlin, Marie-Elisabeth-Lüders-Haus,
Adele-Schreiber-Krieger-Straße 1/Schiffbauerdamm**

Anhörungssaal 3.101

**Vorsitz: Eduard Oswald, MdB
Gabriele Frechen, MdB**

Ö F F E N T L I C H E A N H Ö R U N G

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106b, 107, 108)

BT-Drucksache 16/11741

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze

BT-Drucksache 16/11742

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimaschutz im Verkehr - Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO₂-Bezug umstellen

BT-Drucksache 16/8538

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland

BT-Drucksache 16/11740

(Beginn: 11.04 Uhr)

Vorsitzender Eduard Oswald: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie sehr herzlich zur 116. Sitzung des Finanzausschusses. Es handelt sich heute um eine öffentliche Anhörung. Wir sind auf Sendung und haben interessante Themen.

Ich begrüße alle unsere Gäste. Ich begrüße die Experten, die mit ihrem Rat, mit ihren Informationen und ihren Antworten zur weiteren Verbesserung des vorliegenden Gesetzentwurfes beitragen.

Ich rufe zunächst einmal die **Tagesordnungspunkte 1 und 2** auf:

- 1 a** Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

(Art. 106, 106 b, 107, 108)

- **BT-Drucksache 16/11741** -

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Innenausschuss
Haushaltsausschuss

- 1 b** Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze

- **BT-Drucksache 16/11742** -

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Haushaltsausschuss

- 1 c** Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimaschutz im Verkehr - Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO₂-Bezug umstellen

- **BT-Drucksache 16/8538** -

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Haushaltsausschuss

- 2** Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland

- **BT-Drucksache 16/11740** -

Federführend:
Haushaltsausschuss

Mitberatend:
Innenausschuss
Sportausschuss
Rechtsausschuss
Finanzausschuss
Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Verteidigungsausschuss
Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
Ausschuss für Gesundheit
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung
Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Bei letztgenanntem Gesetzentwurf liegt die Federführung beim Haushaltsausschuss; wir sind wir mitberatend. Sie kennen ja die Arbeitsteilung im Deutschen Bundestag: Der Finanzausschuss holt die Gelder herein, die dann der Haushaltsausschuss ausgibt. Das möchte ich hier noch einmal festhalten, damit das jedem ganz klar ist.

Ich begrüße sehr herzlich die Bundesregierung, die hier durch die Parlamentarische Staatssekretärin Nicolette Kressl vertreten ist. Ich begrüße auch die Kolleginnen und Kollegen der anderen Ausschüsse, die uns ihren Sachverstand, vor allem in Frageform, zur Verfügung stellen.

Viele Sachverständige haben davon Gebrauch gemacht, uns ihre schriftlichen Stellungnahmen zukommen zu lassen. Sie sind verteilt. Sie finden diese übrigens auch im Internetauftritt des Finanzausschusses, den ich Ihnen zur Information empfehle.

Im Hauskanal und über Internet wird diese Sitzung live übertragen. Neben den technischen Aufzeichnungen wird auch ein stenografisches Protokoll erstellt. Alles, was Sie heute hier sagen, meine Damen und Herren, wird Bestandteil des Protokolls. Der Mitschnitt durch den Stenografischen Dienst geschieht, weil es bekanntlich sehr eilt. Ich bedanke mich bei den Stenografen unseres Hauses, dass sie uns hier helfen.

Die Anhörung teilen wir in zwei Themenblöcke auf. Der erste Themenblock betrifft die Neuregelung der Kfz-Steuer, hier insbesondere Entwürfe für eine Grundgesetzänderung und ein Ausführungsgesetz. Der zweite Themenblock betrifft die im Gesetzentwurf zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland enthaltenen steuerrechtlichen Regelungen.

An dieser Stelle folgender Hinweis: Zu dem Gesetzentwurf zur Neuregelung der Kfz-Steuer liegt den Sachverständigen eine Formulierungshilfe vor, die nach dem Willen der Koalitionsfraktionen in die heutige Anhörung miteinbezogen werden soll.

Nach dem Zeitplan soll bereits ab Mittwoch, den 11. Februar, im Finanzausschuss und im Haushaltsausschuss und am Freitag dann in zweiter und dritter Lesung im Plenum entschieden werden.

Wir wollen uns hier in einem Zeitfenster bis circa 13.30 Uhr über diese Themenbereiche verständigen.

Das Prozedere brauche ich jetzt nicht zu erläutern. Meine Kolleginnen und Kollegen bitte ich sehr herzlich, immer zuerst zu sa-

gen, an wen sich die Frage richtet, damit sich die Sachverständigen entsprechend unmittelbar angesprochen fühlen. Außerdem sollen nach dem bestehenden Prozedere die Meldungen für Fragen im Vorhinein bei uns angemeldet werden.

Ich darf die Einladung zur heutigen Sitzung auch im Namen meiner Kollegin, der stellvertretenden Vorsitzenden, Frau Gabriele Frechen, aussprechen, die auch zeitweise die Sitzung leiten wird.

Jetzt kommen wir zur Sache selbst. Beim ersten Themenblock geht es um die Neuregelung der Kfz-Steuer, hier insbesondere um Entwürfe für eine Grundgesetzänderung und ein Ausführungsgesetz. Die erste Fragerunde umfasst neun Fragesteller.

Otto Bernhardt (CDU/CSU): Ich habe eine sehr allgemeine Frage an den ADAC und den Verband der Automobilindustrie, die sich auf die Kfz-Steuer-Neuregelung bezieht. Mit der Neuregelung wird ja die Kfz-Steuer erstmalig schwerpunktmäßig am CO₂-Ausstoß ausgerichtet. Wie werden von Ihnen dieser Ansatz und die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Lösung beurteilt?

Sachverständiger Jürgen Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.): Der Ansatz, die Kfz-Steuer an den CO₂-Emissionen auszurichten, wird von uns ausdrücklich begrüßt. Dabei handelt es sich um eine langjährige Forderung unseres Hauses. Wir haben bereits im Jahr 2004 ein eigenes Modell zur Umgestaltung der Kfz-Steuer vorgelegt und der Öffentlichkeit präsentiert. Die Vergangenheit hat unserer Auffassung nach recht deutlich gezeigt, dass eine eigenständige Kfz-Steuer gerade auch im Pkw-Bereich, wenn sie gut und intelligent gestaltet ist, sehr wohl wirksame Anreize zur Verbesserung der Umwelteffekte des Straßenverkehrs setzen kann. Auch die Reform von 1997 zur Neugestaltung der Kfz-Steuer hat dies bewiesen. Allerdings ist deren Wirksamkeit mittlerweile erloschen: Die damalige Reform ist sozusagen vom eigenen Erfolg überholt worden.

Wir warten seit Jahren dringend auf eine Neuregelung, die sich an den CO₂-Emissionen orientiert. Dass dies nun geschieht, wird von uns ausdrücklich begrüßt, wenngleich aus unserer Sicht das eine oder andere Detail noch wirksamer hätte gestaltet werden können.

Sachverständiger Dr. Kay Lindemann (Verband der Automobilindustrie e. V.): Der Ansatz des Gesetzentwurfs und seine Systematik werden vom VDA ebenfalls begrüßt. Die Kfz-Steuer auf der Basis der CO₂-Emissionen zu erheben, entspricht einer langjährigen Forderung auch des VDA. Für uns ist besonders positiv, dass es zu einer unmittelbaren zeitlichen Verzahnung mit der laufenden Aussetzung der Kfz-Steuer kommt, also man nicht am 1. Juli wieder zum alten Regime zurück muss, sondern jetzt die Gelegenheit nutzt, unmittelbar im Anschluss an diese Aussetzung dieses schon seit vielen Jahren diskutierte Projekt umzusetzen.

Uns ist einerseits der Gesichtspunkt Planungssicherheit wichtig: Die Verbraucher müssen Planungssicherheit haben und wissen, welche Mobilitätskosten auf ihn in Zukunft zukommen.

Andererseits kann man dieses Thema unter dem Gesichtspunkt der Nettoentlastung bzw. der Kaufanreize diskutieren. Hierbei muss man sehen, dass sich die Nettoentlastung jetzt besonders in einzelnen Bereichen niederschlägt, nämlich zum Beispiel beim Diesel-Pkw. Daneben wäre es sicher lohnenswert, darüber zu diskutieren, ob es wirklich sinnvoll ist, den Altbestand erst zu einem relativ späten Zeitpunkt, nämlich 2013, einzubeziehen; denn über den Hebel der Einbeziehung des Bestandes könnte man auch starke Wirkungen in Richtung einer Bestandserneuerung erzielen.

Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Ich habe eine Frage an den DGB und an die Deutsche Steuer-Gewerkschaft. Sehen Sie ein Problem mit der Regelung, dass man Autos gleicher Art vor und nach dem Stichtag unterschiedlich besteuert?

Sachverständige Dr. Susanne Uhl (Deutscher Gewerkschaftsbund): Grundsätzlich hat der DGB mit der Stichtagsregelung keine Schwierigkeiten. Im Zusammenhang mit dem Stichtag könnte man natürlich auf das verweisen, was der Kollege vor mir angedeutet hat, dass nämlich die Lenkungswirkung desto höher wäre, je früher man die Bestände miteinbezieht.

Sachverständiger Thomas Eigenthaler (Deutsche Steuer-Gewerkschaft): Frau Abgeordnete, ich habe Sie so verstanden, dass es Ihnen um die Frage geht, ob diese Stichtagsregelung irgendwelche Auswirkungen

auf den administrativen Vorgang der Besteuerung hat. Ich glaube, das kann ich guten Gewissens verneinen. Wir kennen das schon aus der Vergangenheit: Irgendwo muss man einen Cut machen. Für Verwaltungsvorgänge hat die Festlegung eines Stichtages meines Erachtens keine besondere Bedeutung.

Carl-Ludwig Thiele (FDP): Es hat ja nun lange gedauert, bis wir einen Vorschlag bekommen haben. Dieser umfasst allerdings nicht alle Facetten so weit, dass man sofort klarsieht. Deshalb von mir die Frage an den Bund der Steuerzahler Deutschland und an die Bundessteuerberaterkammer: Wie bewerten Sie diese Vorschläge? Sind die einfach und praktikabel? Wirken sie so, dass sich die Verbraucher direkt darauf einstellen können? Wie würden Sie das Ganze bewerten?

Sachverständiger Zenon Bilaniuk (Bund der Steuerzahler Deutschland e. V.): Das Steuerrecht wird durch die Neukonstellation bei der Kfz-Steuer gewiss nicht einfacher. Die Bürger müssen sich nämlich bei ihrer Kaufentscheidung mit noch mehr Bemessungsgrundlagen herumschlagen. Zudem sehen wir ein Problem darin, dass die Neuregelung bisher nur für Neuzulassungen ab dem 1. Juli dieses Jahres gilt. Es fehlen Detailregelungen zum Altbestand, die ja für viele Bürger sehr wichtig sind.

Wenn, wie bisher vorgesehen, der Altbestand ab 2013 eins zu eins in die Neuregelung der Kfz-Steuer überführt wird, wird dies zu einer deutlichen Mehrbelastung für die Masse der Autohalter führen. Deshalb fordern wir den Gesetzgeber auf, schon im Rahmen dieses Gesetzentwurfs die Regelungen für den Altbestand deutlich zu machen, damit auch Entscheidungen im Hinblick auf Neukäufe besser abschätzbar sind. Insgesamt gesehen begrüßen wir, dass die Unklarheiten für Neuzulassungen endlich beseitigt werden. Das Hauptproblem liegt allerdings darin, dass Detailregelungen für den Altbestand noch ausstehen.

Sachverständiger Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Wir sehen ebenfalls die Problematik, dass die Regelung für den Altbestand, wie schon gerade vom Vorredner angesprochen, zu Verunsicherung führt. Die Bürger wollen wissen, was ab 2013 mit den Altfahrzeugen passiert. Insofern schließe ich mich der Kritik des Vorredners

an und plädiere dafür, dass möglichst schnell Klarheit geschaffen wird, was auf den Altbestand im Zuge der Umstellung zukommt.

Dr. Axel Troost (DIE LINKE): Meine Frage geht an den Verkehrsclub Deutschland und an die Deutsche Umwelthilfe. Wie beurteilen Sie aus umweltpolitischen Gesichtspunkten zum einen die Abwrackprämie und zum anderen die jetzt vorgelegte Neuregelung der Kfz-Steuer? Wir haben ja schon gehört, dass man sagen kann, das Glas sei jetzt halbvoll, weil man sich stärker am CO₂-Ausstoß orientiert. Es wäre ja schön, wenn das Glas ganz voll wäre. Gibt es nicht ambitioniertere Positionen für eine Neuregelung der Kfz-Steuer gerade unter dem Gesichtspunkt umweltpolitischer Herausforderungen?

Sachverständiger Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Sie hatten zunächst nach der Abwrackprämie gefragt. Mit der Abwrackprämie sind nach Auffassung des VCD überhaupt keine ökologischen Lenkungswirkungen verbunden, weil keinerlei Kriterien festgelegt wurden, die die neu zu kaufenden Fahrzeuge erfüllen müssen. Sie können theoretisch ein Dreiliterauto, das vor zehn Jahren gebaut wurde - zum Beispiel den VW Lupo mit 2,99 Liter Verbrauch -, jetzt verschrotten, die Prämie kassieren und sich ein Auto kaufen, das 10, 15 oder 20 Liter verbraucht. Die auch als Umweltprämie bezeichnete Abwrackprämie nicht mit ökologischen Grundbedingungen zu verknüpfen, führt nun dazu, dass sie keine ökologische Lenkungswirkung hat.

Zur Kfz-Steuer: Im vorliegenden Entwurf sind aus unserer Sicht einige Fehler enthalten. Wir waren immer für eine CO₂-basierte Kfz-Steuer. Weil die ökologische Lenkungswirkung dieses Entwurfes jedoch sehr gering ist, appellieren wir, gegen diesen Entwurf von CDU/CSU- und SPD-Fraktion zu stimmen.

(Norbert Schindler (CDU/CSU):
Nein! Das machen wir nicht! So
nicht!)

Sachverständiger Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Wir schließen uns der Position des VCD in Sachen Abwrackprämie an. Ich möchte noch zusätzlich als Argument ins Feld führen, dass im Moment der Betrug mit diesem Instrument immer weitere Kreise zieht. In der heutigen Ausgabe des *Spiegel* wird dokumentiert, wie

mittlerweile Fahrzeuge, die in vielen Fällen noch fahrtüchtig sind, ins Ausland exportiert werden. Durch den Verzicht auf die Kontrolle des tatsächlichen Abwrackens wird hier also das Gegenteil erreicht. Im Bereich der Abwrackprämie halten wir eine Nachbesserung für dringend notwendig.

Auf die Frage, die häufig gestellt wird, was daran so schlimm ist, dass das eine oder andere Fahrzeug im Ausland weiterfährt, möchte ich antworten: Das ist nicht schlimm; denn viele Altfahrzeuge mit Benzinmotor, die vielleicht zehn Jahre alt sind, sind in der Regel noch sauberer als heutige Fahrzeuge mit Dieselmotor. Gerade in Bezug auf die Stickoxidemissionen, deren Einhaltung ja ab dem nächsten Jahr vielen Städte große Probleme bereiten wird, entfaltet dieser Gesetzentwurf also eine negative Wirkung.

Es stört uns besonders, dass bei der Kfz-Steuer Anreize fehlen, sehr effiziente Fahrzeuge zu fördern. Wir dürfen nicht so tun, als hätte die bisherige Kfz-Steuer keine Lenkungseffekte gehabt. Die Hubraumbesteuerung sorgte nämlich dafür, dass für ein Fahrzeug mit großem Motor mehr Steuern bezahlt werden mussten als für ein Fahrzeug mit kleinem Motor. Auch mit dieser Bemessungsgrundlage waren zwar einige Schwierigkeiten verbunden, aber es war in gewisser Weise schon ein CO₂-Bezug gegeben. Jetzt wird die Besteuerung selbst von Fahrzeugen mit relativ hohen CO₂-Emissionen gesenkt und auf insgesamt 1,8 Milliarden Euro Kfz-Steuererinnahmen bis 2014 verzichtet.

Einerseits vermissen wir, dass Anreize für die Anschaffung besonders effizienter Fahrzeuge geschaffen werden. Diese gab es in Deutschland ja schon einmal. So wurde zum Beispiel 1999 die Anschaffung eines 3-Liter-Lupo mit 1 000 DM gefördert. Frankreich verfährt nun genau so mit Fahrzeugen, deren CO₂-Emissionen unter 90 Gramm liegen. Als Anreiz für die Anschaffung solcher Fahrzeuge werden 1 000 Euro gegeben. Für Fahrzeuge, die 60 Gramm unterbieten - vielleicht schafft es ja die französische Automobilindustrie, solche Fahrzeuge auf den Markt zu bringen -, gibt es sogar 5 000 Euro.

Andererseits vermissen wir Regelungen, die davor abschrecken, Fahrzeuge mit hohen Emissionen zu kaufen. Im europäischen Umfeld finden sich viele Beispiele für eine Höherbesteuerung solcher Fahrzeuge. Darauf wird im vorliegenden Entwurf zur Kfz-Steuer verzichtet.

An den genannten Stellen halten wir Nachbesserungen für dringend erforderlich.

Christine Scheel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es liegt ja heute nicht nur der Koalitionsentwurf zur Kfz-Besteuerung vor, sondern diese Anhörung soll sich auch mit einem Antrag der Grünen beschäftigen. Deswegen möchte ich Sie, Herr Resch und Herr Lottsiepen, noch einmal vertiefend fragen, wie Sie den doch stärker am CO₂-Ausstoß ausgerichteten Tarif der Grünen, der eine sehr starke Progression enthält, bewerten und wie Sie dazu stehen, dass Autokäufer, die schon vor dem Stichtag 5. November 2008 ein CO₂-armes Fahrzeug gekauft haben, benachteiligt werden. Für diese ist ja keine Günstigerprüfung vorgesehen; vielmehr unterliegen sie bis 2013 der bisherigen Besteuerung nach dem Hubraum. Hier geht es um eine Frage der Gerechtigkeit: Wenn man etwas für die Umwelt tut, sollte man vernünftig und nicht unfair vom Gesetzgeber behandelt werden. Zu beiden Punkte bitte ich Sie kurz um Stellungnahmen.

Sachverständiger Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Zunächst zur Stichtagslösung: In den vielen Anrufen der letzten Wochen zur Abwrackprämie und zur Kfz-Steuer wurden auch wir gefragt, was man nun unternehmen könne. Leute, die auf Basis der VCD *Auto-Umweltliste* in den letzten Jahren Autos, die besonders energieeffizient, aber teilweise deutlich teurer als vergleichbare Fahrzeuge sind, gekauft haben, werden nun einfach kaltgestellt und bekommen überhaupt keine Förderung. Sie haben früh in solche Autos investiert und eine Vorbildfunktion wahrgenommen, gehen aber jetzt vollkommen leer aus.

Zugleich werden ab dem Stichtag Käufer belohnt, die Fahrzeuge mit überdurchschnittlich hohen CO₂-Emissionen kaufen. Wenn man nämlich einen idealtypischen Benziner mit einem idealtypischen Diesel jeweils mit einem CO₂-Ausstoß von 160 Gramm vergleicht - das ist in Europa zurzeit der Durchschnitt -, dann stellt man fest, wie in unserer Stellungnahme aufgeführt, dass der Diesel nach dem Modell von CDU/CSU und SPD künftig um ungefähr 50 Euro besser als heute abschneidet. Bei einem Durchschnittsfahrzeug wird also die Kfz-Steuer gesenkt. Hier ist also keine Lenkungswirkung gegeben. Durch die neuen Sockelbeträge wird die Kfz-Steuerreform zu einer Diesel-

förderungsteuer ohne ökologische Lenkungswirkung.

Zum Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Kfz-Steuer: Dieses Modell ist dem des VCD in der Begründung und der Systematik zugegebenermaßen - unseres gab es allerdings schon etwas früher - sehr ähnlich. Wenn deshalb heute zwischen den Entwürfen von CDU/CSU und SPD auf der einen Seite und dem beschlussfähig vorliegenden Entwurf von Bündnis 90/Die Grünen auf der anderen Seite zu entscheiden wäre, wäre die Wahl vollkommen klar: Der Entwurf von Bündnis 90/Die Grünen hat eine viel größere ökologische Lenkungswirkung und auch positive Wirkungen auf die Autoindustrie. Diese müsste dann nämlich endlich darangehen, statt Spritschlucker energieeffiziente Autos zu bauen.

Sachverständiger Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Bei der Stichtagsregelung ist unseres Erachtens eine Nachbesserung ganz dringend notwendig, um Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen, die sich schon früher für ein CO₂-optimiertes Fahrzeug entschieden haben, zu beseitigen.

Dann möchte ich noch auf das Schadstoffproblem bei Diesel-Pkw hinweisen. Erst im Jahr 2014 wird bei Dieselfahrzeugen europaweit die Einhaltung vergleichbarer Schadstoffnormen wie bei Benzinfahrzeugen verbindlich. Es ist nicht so, dass das technisch nicht früher möglich wäre. Die Vereinigten Staaten, insbesondere der Bundesstaat Kalifornien, verlangen die Einhaltung solcher Werte heute schon. Auch die deutsche Autoindustrie ist in der USA sehr wohl in der Lage, solche sauberen Dieselfahrzeuge zu liefern. Aus diesem Grunde halten wir es für notwendig, Veränderungen am Steuersatz vorzunehmen. Den Vorschlag von Bündnis 90/Die Grünen betrachten wir auf jeden Fall als zielführend, weil in diesem sowohl Anreizelemente zur Anschaffung von besonders effizienten Fahrzeugen in Bezug auf den CO₂-Ausstoß wie auch eine Höherbelastung von Fahrzeugen mit entsprechend hohen Emissionen vorgesehen sind. Zugleich wird hierdurch Aufkommensneutralität erreicht.

Auf einen weiteren Punkt möchte ich Sie noch aufmerksam machen: Wenn man als Privatmensch eine Steuererklärung abgibt, wird diese in der Regel vom Finanzamt geprüft. Ebenso gibt es ab und zu Betriebsprü-

fungen, bei denen man vielleicht herausfindet, dass die eine oder andere Angabe nicht gestimmt hat. Zukünftig wird die Angabe des CO₂-Verbrauchs von Fahrzeugen steuerlich relevant sein. Es gibt nun aber staatlicherseits keinerlei Kontrolle der angegebenen Verbräuche. Nachprüfbar Angaben des Spritverbrauches - in der Realität weichen diese ja bis zu 30 Prozent von den angegebenen Zahlen ab - liegen nun aber nicht nur im Interesse des Finanzausschusses, der sich, wie Sie, Herr Vorsitzender, ja vorhin sagten, um die Einnahmen des Staates kümmert, sondern auch im Interesse der Verbraucher, denn auf diese Weise wird der Geldbeutel der Bürger geschont.

Patricia Lips (CDU/CSU): Es ist kein Geheimnis, dass wir uns zurzeit um insgesamt drei Komplexe kümmern: Freistellung von der Kfz-Steuer, Umweltprämie und die Umstellung der Kfz-Steuer. Ich habe zum dritten Komplex eine Frage an den Verband der Automobilindustrie und an den ADAC: Welche Lenkungswirkung hinsichtlich der Entwicklung neuer Technologien erwarten Sie durch die Neuausrichtung der Kfz-Steuer?

Sachverständiger Dr. Kay Lindemann (Verband der Automobilindustrie e. V.): Über die Einführung einer CO₂-Komponente sollen CO₂-arme Fahrzeuge und entsprechende Technologien gefördert werden. Die Clean-Diesel-Technologie - darunter fallen moderne Dieselfahrzeuge, die hinsichtlich ihres CO₂-Ausstosses extrem effizient sind - soll tendenziell besser gestellt sein. Das ist ein gewollter Lenkungseffekt im Rahmen dieser Umstellung. Wir erwarten, dass bei der Hebung weiterer Potenziale innerhalb der Dieselfahrzeuge noch mehr Fortschritte erzielt werden.

Mit Blick auf eine Freigrenze - im Moment liegt sie bei 120 Gramm pro Kilometer; ab diesem Wert steigt der CO₂-Anteil der Kfz-Steuer sukzessive an - ist zu sagen, dass es zu einem zusätzlichen Schub bei der technologischen Entwicklung von kleinen Fahrzeugen kommt.

Sachverständiger Jürgen Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.): Ich möchte hinzufügen, dass aus unserer Sicht mit der bevorstehenden Neuregelung endlich die Hängepartie beendet ist, die die Kaufentscheidungen der Bürger beeinflusst

und bei vielen für Kaufzurückhaltung gesorgt hat. Es war überfällig, dass man hier zu einer Lösung gekommen ist. Die Anreize, die gesetzt werden, sind relativ hoch zu bewerten; denn man muss die Verschiebung bei der Kfz-Steuerlast über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges von circa 12 bis 14 Jahren und nicht bezogen auf ein einziges Jahr betrachten.

Auch für die Produzenten werden klare Anreize für die Zukunft gesetzt. Wir sind durchaus der Auffassung, dass noch technische Potenziale bei der Kraftstoffeinsparung von Fahrzeugen in allen Fahrzeugklassen vorhanden sind. Die Kfz-Steuer in der vorgesehenen Form ist ein sehr wichtiger Motor, der in diesem Bereich für mehr Bewegung sorgen wird.

Rita Schwarzelühr-Sutter (SPD): Man muss vielleicht die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Basis im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität sehen. Es wurde schon angedeutet, welche Auswirkungen dies auf die Innovationstechnologien hat.

Meine Frage an den DGB: Sehen Sie mit Blick auf die Förderung der Elektromobilität eine Beschäftigungswirkung?

Meine Frage an den VDA: Wie schätzen Sie die Beschäftigungswirkung ein, die sich aufgrund der teilweisen Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Emissionen ergibt?

Sachverständige Dr. Susanne Uhl (Deutscher Gewerkschaftsbund): Wir gehen davon aus, dass sowohl die Abwrackprämie als auch die CO₂-Besteuerung Beschäftigungswirkungen haben. Man konnte bereits im ersten Monat des Jahres 2009 sehen, dass insbesondere die Abwrackprämie - wir nennen sie nicht Umweltprämie - anscheinend den Kauf von Autos beflügelt hat. Das gilt auch für die Regelung in Bezug auf die CO₂-Emissionen. Ich will aber nicht verhehlen, dass wir uns da durchaus eine deutlichere Umweltorientierung gewünscht hätten, nämlich auf den Hubraum als Bemessungsgrundlage zu verzichten und die Steuer progressiv auszugestalten. Damit wäre eine gewisse Aufkommensneutralität gewährleistet.

Sachverständiger Dr. Kay Lindemann (Verband der Automobilindustrie e. V.): Man muss natürlich sehen, dass seit dem letzten Quartal 2008 die Märkte weltweit regelrecht

weggebrochen sind. In Europa gab es 2008 einen Rückgang der Neuzulassungen in Höhe von 8 Prozent, was im Wesentlichen auf das schlechte vierte Quartal 2008 zurückzuführen ist. Die Exportmärkte, von denen die deutsche Automobilindustrie natürlich im großen Umfang lebt, stehen ebenfalls schlecht da. Wir hoffen, dass es im Jahr 2010 wieder zu einem Anziehen der Weltkonjunktur kommt und damit die für uns wichtigen Exportmärkte mehr zum Tragen kommen.

Vor diesem Hintergrund stellt das Bündel von Maßnahmen, das innerhalb des Konjunkturpaketes II enthalten ist - das heißt Umstellung der Kfz-Steuer plus Prämie -, eine wichtige Brückenfunktion dar, um die Folgen für den Inlandsmarkt abzufedern. Diese Maßnahmen können in den nächsten Monaten einen stützenden Effekt für die Beschäftigung haben. Es gibt diesbezüglich schon erfreuliche Signale. Aber alles hängt natürlich mittelfristig davon ab, ob die globalen Märkte wieder anziehen.

Antje Tillmann (CDU/CSU): Wir haben neben der Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes auch die Grundgesetzänderung für die Übertragung der Ertragskompetenz auf den Bund zu diskutieren. Ich hätte gerne von der Deutschen Steuer-Gewerkschaft und von der Bundessteuerberaterkammer gewusst, wie sie die Übertragung der Ertragskompetenz bei der Kfz-Steuer auf den Bund beurteilen und ob sie da Probleme sehen.

Sachverständiger Thomas Eigenthaler (Deutsche Steuer-Gewerkschaft): Wir von der Deutschen Steuer-Gewerkschaft begrüßen es, dass der Bund nicht nur für die Gesetzgebung, sondern auch für die Verwaltung und für den Ertrag der Kfz-Steuer zuständig ist. Das ist sozusagen ein Beitrag zur Politik aus einem Guss. Ich denke, es ist richtig, die gesamten Verkehrsabgaben - ich erinnere an die Lkw-Maut und an die Mineralölsteuer - in einer Hand zu bündeln. Wenn im Jahr 2013 die Regelung zum Altbestand ausläuft, dann kann man diese Politik aus einem Guss machen.

Verwaltungsadministrativ ist es ja so, dass eine Art Parallelverschiebung der Behörden hin zum Bund stattfindet. Dies ist - so muss man wohl sagen - kein Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung. Denn es muss nach wie vor festgesetzt, vollstreckt und beraten werden. Diese Parallelverschiebung hin

zum Bund hin kann nicht sofort erfolgen. Deswegen gibt es diese fünfjährige Organgleihe. Die Aufgaben im Zusammenhang mit der Kfz-Steuer verbleiben also zunächst einmal bei den Finanzämtern.

Ich habe an dieser Stelle noch einen Vorschlag zu machen. Die Änderung des §13 Kraftfahrzeugsteuergesetz sieht ja vor, dass bei der ersten Anmeldung geprüft werden soll, „dass den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer genügt ist“. Nach dem jetzigen Recht wird den Ländern die Ermächtigung gegeben, in Rechtsverordnungen genauer festzulegen, ob nun eine erste Kfz-Steuerrate bezahlt werden muss. Wenn man nun die Sache dem Bund überträgt, macht die Ermächtigung zur Setzung einer Rechtsverordnung durch Länder aus meiner Sicht keinen Sinn mehr. Ich plädiere daher dafür, dass das Instrument zum Einbau von Sicherungen - man soll nicht schon bei der ersten Kfz-Steuerrate vollstreckungsmäßig hinterherlaufen - gleich in Bundeshand übergeht. Mein Vorschlag wäre also, dass in diesem Sektor bundesweit einheitliche Vorschriften gelten sollen, um den Verwaltungsbereich noch effizienter zu machen.

Sachverständiger Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Ich kann es kurz machen: Wir haben dagegen keine Bedenken. Wir haben uns aber im Detail nicht so intensiv damit beschäftigt, dass wir jetzt Änderungsvorschläge machen könnten.

Dr. Hans-Ulrich Krüger (SPD): Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage richtet sich an den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe und an den Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller. Es wurde eben befürchtet, dass mithilfe der Abwrackprämie der Umstieg vom Polo zum Porsche zum Gegenstand der wirtschaftlichen Tätigkeit werden könnte. Liegen Ihnen diesbezüglich Erkenntnisse vor, oder ist es nicht vielmehr so, dass sich die Fahrzeuge, die nun gekauft werden, in der Klasse der Altfahrzeuge, die verschrottet werden, oder eher noch in einer Klasse darunter befinden?

Die zweite Frage richtet sich an die Deutsche Steuer-Gewerkschaft. Wenn wir die CO₂-Emissionen als Bemessungsgrundlage für die Kfz-Besteuerung benötigen, wäre da nicht ein automatisierter Abruf der Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister allein aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung ratsam?

Sachverständiger Volker Kuhn (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.): Ihre Frage lässt sich kurz und knapp beantworten. Schon seit dem 14. Januar 2009 hat die Umweltprämie zu einer spürbaren Belebung des Handels geführt. Leider muss man sagen, dass derzeit einige Autohäuser bestimmte Kleinwagen nicht mehr aus dem aktuellen Fahrzeugbestand liefern können. Die Tendenz geht dahin, dass bestimmte Fahrzeuge in den nächsten vier Monaten nicht mehr lieferbar sind.

Das mit der Umweltprämie vorgegebene politische Ziel wird erreicht. Der Verbrauch der neu angeschafften Kleinwagen liegt nämlich nach unserer Erkenntnis teilweise deutlich unter dem Kraftstoffverbrauch der verschrotteten Altfahrzeuge. Außerdem ist die von mancher Seite propagierte unpolitische Ungerechtigkeit, nämlich dass nach Verschrottung eines Altfahrzeuges ein Oberklassefahrzeug mit einem deutlich höheren Verbrauch als der des Altfahrzeugs gekauft wird und hierfür noch eine Umweltprämie gewährt wird, in der Praxis äußerst selten anzutreffen. Wer einen Polo fährt, der wird in der Regel keinen Porsche kaufen. Es wäre sträflich, die Umweltprämie jetzt noch infrage zu stellen.

Sachverständiger Alexander Schnurrer (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V.): Ich kann mich im Großen und Ganzen den Worten meines Vorredners anschließen. Auch wir sehen einen Nachfrageschub im Automobilhandel und haben derzeit keinerlei Hinweise auf das Phänomen, dass Kleinwagen verschrottet werden, um Oberklassefahrzeuge zu kaufen.

Sachverständiger Thomas Eigenthaler (Deutsche Steuer-Gewerkschaft): Wir hatten vorhin schon gehört, dass das Finanzamt nicht nachmessen kann, wie hoch die CO₂-Emission ist. Es gibt auch kein entsprechendes Prüfungsverfahren. Insofern legen wir die Feststellung des Besteuerungssubstrats in fremde Hände, im Zweifel in die Hände des Herstellers, der die Daten an das zentrale Fahrzeugregister meldet.

Ich kann mir schon vorstellen, dass es nicht nur hinsichtlich der CO₂-Emissionen, sondern auch hinsichtlich der Halterdaten zu Unrichtigkeiten und zu Unvollständigkeiten kommen kann. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die Dinge derzeit noch von den Finanzämtern beherrschbar sind. Aber wir

wissen nicht, welche Organisation der Bund auf diesem Sektor plant. In Vorschau auf das, was der Bund in Sachen Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer aufbauen will, kann ich mir gut vorstellen, dass ein modernes, automatisiertes und elektronisches Abrufverfahren eingeführt wird.

Ein solches Instrument muss natürlich verhältnismäßig ausgelegt sein. Es könnte helfen, Vollstreckungsfälle auf diesem Sektor schneller aufzuklären, indem man zum Beispiel die aktuellen Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister abrufen kann. Automatisiert bedingt immer auch, dass der Datenschutz und die Verhältnismäßigkeit beachtet werden. Es müssen Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass auf normalem Wege Daten unrichtig übermittelt wurden, wenn man die Möglichkeit eines elektronischen Abrufs in Anspruch nehmen will.

Patricia Lips (CDU/CSU): Ich möchte unmittelbar an dieses Thema anknüpfen. Meine erste Frage geht an die Deutsche Steuer-Gewerkschaft. Sie haben das moderne Abrufverfahren genannt. Gibt es weitere Eckpunkte, die beim Aufbau der Administration auf Bundesebene zu berücksichtigen wären? Halten Sie die Übergangszeit von fünf Jahren für angemessen?

Meine zweite Frage geht an den ADAC. Die Neuregelung der Kfz-Steuer sieht ja grundsätzlich für Neuzulassungen ab 5. November 2008 das Prinzip der Günstigerprüfung vor. Wie beurteilen Sie diese Übergangsregelung insbesondere im Hinblick auf die Akzeptanz der Gesamtreform?

Sachverständiger Thomas Eigenthaler (Deutsche Steuer-Gewerkschaft): Sie fragten, ob die Übergangszeit von fünf Jahren, bis der Bund endgültig für die Verwaltung zuständig sein soll, sinnvoll ist. Diese Frage würde ich mit einem klaren Ja beantworten. Die Kraftfahrzeugsteuer ist, wenn es um ihre Festsetzung geht, zwar nicht schwer zu handhaben, weil man die entsprechenden Daten geliefert bekommt. Aber es ist ein sehr aufwendiges Massenverfahren. Man braucht unheimlich viel EDV. Der Bund wird sich also nicht leicht tun, dieses Verfahren administrativ in seine Zuständigkeit zu holen. Bislang ist jedes Land selbst dafür zuständig und hat eigene EDV-Verfahren, die man zusammenführen muss. Aus meiner Sicht sind fünf Jahre ein angemessener Zeitraum, um den Übergang zu vollziehen.

Sie hatten weiterhin nach Vorschlägen gefragt, wie man das Verfahren besser ausgestalten könnte. Ich hatte vorhin im Rahmen meiner Antwort auf eine Frage der Abgeordneten Tillmann den Vorschlag gemacht - ich wiederhole ihn jetzt -, in § 13 Kraftfahrzeugsteuergesetz Vorkehrungen zu treffen, dass wenigstens am Anfang der Kfz-Besteuerung sichergestellt ist, dass keine Steuer rückstände aus früherem Kfz-Besitz bestehen und dass die erste Kfz-Steuerrate bereits bezahlt wird. Denn die Kfz-Steuer ist, was den Vollstreckungsbereich anbelangt, sehr verwaltungsintensiv.

Wenn es einmal eine Bundesverwaltung auf diesem Sektor gibt, müsste ganz klar sein, wer für die Verwaltungsvollstreckung zuständig ist. Es stellt sich die Frage, ob sich der Bund weiterhin der Vollstreckungsstellen der Länder bedienen möchte oder ob dafür beispielsweise die Hauptzollämter, die in seiner Zuständigkeit liegen, verantwortlich sind. Das sollte klargestellt werden.

Zum Schluss möchte ich noch den Blick auf die Zahler der Kfz-Steuer richten. Es besteht viel Beratungsbedarf. Wir hatten schon gehört, dass es alle paar Jahre einen Paradigmenwechsel gibt. Das Jahr 2013, in dem geregelt werden muss, wie es mit dem Altbestand weitergeht, muss in den Blick genommen werden. Es muss auf irgendeine Weise sichergestellt werden, dass eine Art Vor-Ort-Beratung stattfindet. Es darf nicht so sein, dass man eine Hotline in Berlin anrufen muss, die den Anrufer auffordert, für die Beantwortung bestimmter Fragen irgendwelche Tasten zu drücken. Es sollte vielmehr ein kundenfreundliches Verfahren eingeführt werden, wenn der Bund später einmal zuständig ist. Bislang haben wir eine Vor-Ort-Beratung in den Finanzämtern.

Sachverständiger Jürgen Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.): Die Günstigerregelung betrifft Fahrzeuge, die zwischen dem 5. November 2008 und dem 30. Juni 2009 erstmalig zugelassen wurden bzw. werden. Für diese Fahrzeuggruppe besteht die Möglichkeit einer Günstigerprüfung. Wir halten dies für eine sinnvolle, ja sogar für eine notwendige Maßnahme; denn ohne diese Maßnahme würden jetzt ökologisch erwünschte Kaufentscheidungen auf den Zeitraum nach dem 30. Juni verschoben werden, um in den Genuss der neuen Kfz-Steuer zu kommen. Das wäre natürlich im Sinne der angestrebten Umweltziele, also

der CO₂-Reduktion, kontraproduktiv. Wir halten daher für einen begrenzten Zeitraum eine Regelung dieser Art für richtig und notwendig.

Wir sind außerdem der Auffassung, dass die Beibehaltung der bisherigen Besteuerung für den Altbestand über mehrere Jahre der richtige Weg ist. Beide Regelungen tragen aus unserer Sicht zur Akzeptanz der Neuregelung bei den Autobesitzern, bei den Fahrzeugproduzenten und bei den Fahrzeugkäufern bei.

Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Ich habe eine Frage an den DGB und an den ADAC. Nach dem Gesetzentwurf gibt es einen Hubraumsockel und zusätzlich eine Besteuerung nach der Höhe der CO₂-Emission. Sie beide schlagen vor, den CO₂-Ausstoß stärker zu berücksichtigen und den Anteil des Hubraums entweder ganz abzuschaffen oder zu verringern. Mit Blick auf den technischen Fortschritt möchte ich Sie fragen: Sehen Sie für die Zukunft große Steuerausfälle für den Staat? Würden Sie dann die Kfz-Steuer auf eine andere Basis stellen, um das Steueraufkommen zu sichern?

Sachverständige Dr. Susanne Uhl (Deutscher Gewerkschaftsbund): Wir hätten uns gewünscht, dass die Kfz-Steuer vollständig auf die Schadstoffemission abgestellt würde. Das würde natürlich bedeuten, dass die Kfz-Steuer eine Lenkungssteuer wäre. Die Wirkung einer jeden Lenkungssteuer ist natürlich, dass es weniger Steuereinnahmen gibt, wenn mit ihr das angestrebte Ziel erreicht wird.

Ich gebe zu, dass wir uns noch keine Gedanken darüber gemacht haben, wie man potenzielle Ausfälle bei der Kfz-Steuer ausgleichen könnte. Wir sehen beim Staat ganz andere Einnahmeprobleme in einer viel höheren Größenordnung. In unserem Fokus steht also nicht die Frage, an welcher Stelle man dann im Rahmen einer gerechten Steuerreform Mehreinnahmen erzielen könnte.

Sachverständiger Jürgen Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.): In der Tat wäre uns ein Verzicht auf einen Sockelbetrag und eine Integration des notwendigen Energiesteuerenausgleichs in den CO₂-Tarif lieber gewesen, weil man damit sowohl die Verständlichkeit und die Transparenz für den Autokäufer als auch die Wirksamkeit der gesamten Maßnahme erhöht

hätte. Man hätte auf diese Weise eine völlige Steuerfreiheit für Fahrzeuge erreichen können, die unter den vorgegebenen CO₂-Höchstwerten liegen. Das ist nach dem vorliegenden Vorschlag leider nicht möglich. Mit einer vollständigen Steuerfreiheit kann man erfahrungsgemäß in Deutschland einen sehr wirksamen Anreiz zur Anschaffung besonders verbrauchsarmer Fahrzeuge setzen. Man hätte zu Regelungen kommen können, dass trotz Steuerfreiheit in bestimmten Fällen eine Aufkommensneutralität gegeben ist.

Es gibt natürlich immer einen Zielkonflikt zwischen Umweltpolitik und Fiskalpolitik. Eine umweltpolitisch wirksame Reform führt irgendwann einmal, wenn man keine Gegenmaßnahmen trifft, zu Mindereinnahmen. Es ist aus Sicht des Gesetzgebers verständlich, dass man versucht, dem zu begegnen. Bei einem reinen CO₂-Tarif würden sich da zwei Stellschrauben grundsätzlich anbieten: zum einen die sukzessive Absenkung des steuerfreien CO₂-Volumens, wie es in gewissem Umfang auch im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehen ist, und zum anderen eine mögliche Verteuerung bei übersteigenden CO₂-Volumina.

Man ist aber einen anderen Weg gegangen. Wir halten ihn vom Grundsatz her für richtig, auch wenn er hinsichtlich der Lenkungswirkung und der Verständlichkeit für den Bürger nicht ganz optimal ist. Diese Regelung ist zwar nicht komplizierter als die alte, weil es weiterhin zwei Bemessungsgrundlagen gibt - anstatt Hubraum und Euro-Normen haben wir jetzt Hubraum und CO₂-Emissionen -, aber uns wäre lieber gewesen, wenn die Regelung noch einfacher gewesen wäre. Wir wissen, wie schwierig die Berechnungen sind und mit wie viel Akribie die Fachleute im Ministerium gearbeitet haben. Hier wäre aber aus unserer Sicht eine Verbesserung sicherlich noch denkbar.

Lutz Heilmann (DIE LINKE): Ich habe eine Frage zur Abwrackprämie. Dazu möchte ich gerne Herrn Kuhn vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe und Herrn Resch von der Deutschen Umwelthilfe fragen.

Am 29. Januar dieses Jahres wurde unter anderem in der Fernsehsendung *Monitor* über die Handhabung der Abwrackprämie berichtet. In dem Bericht wurde deutlich: Wenn man für ein entsprechend altes Fahrzeug einen Verwertungsnachweis bekommt und man es abmeldet, dann ist es aber mög-

lich, dieses Fahrzeug beispielsweise an der polnischen Grenze oder am Hamburger Hafen nach Übersee zu verkaufen. Das Gravierende war aber, dass man dieses Fahrzeug wieder in einer Berliner Zulassungsstelle anmelden konnte.

Vor diesem Hintergrund möchte ich fragen: Ist das Verfahren hinsichtlich der Ausgestaltung der Abwrackprämie ausreichend? Wie müsste nach Ihrer Meinung das Verfahren gestaltet werden? In diesem Zusammenhang möchte ich auf meine schriftliche Frage verweisen, die ich letzte Woche nach dem Bericht gestellt hatte. Die Bundesregierung ist offensichtlich der Meinung, dass das Verfahren ausreichend ist. Sie verweist darauf: Außerdem muss der Antragsteller dem BAFA eine Kopie der Fahrzeugdokumente des Altfahrzeugs mit dem Vermerk der Zulassungsbehörde über die Außerbetriebsetzung vorlegen. - Das ist der entscheidende Punkt; denn Außerbetriebsetzung heißt ja nicht Verschrottung. Wäre es also nicht notwendig, dass irgendwo ein Vermerk über die Verschrottung, vielleicht im Fahrzeugbrief, eingetragen werden würde?

Sachverständiger Volker Kuhn (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.): Das deutsche Kfz-Gewerbe, die Handwerks- und die Handelsbetriebe des deutschen Kfz-Gewerbes, führt ja nicht die Verschrottung durch. Das tun andere Betriebe, die nicht unserem Verband angehören.

Sie haben auch den sogenannten Verwertungsnachweis angesprochen. Dieser Verwertungsnachweis, auf dem auch Unterschriften zu finden sind, dokumentiert eindeutig, dass ein Fahrzeug auch tatsächlich verschrottet wurde. Wenn jemand das nicht getan haben sollte, dann handelt es sich dabei um einen strafrechtlichen Tatbestand. Man muss hier sicherlich mit den entsprechenden Sanktionen und Strafen seitens des Gesetzgebers agieren. Das fällt aber nicht unter den Aufgabenbereich des Kfz-Gewerbes. Das Kfz-Gewerbe verkauft die Wagen, für die gegebenenfalls eine Umweltprämie in Anspruch genommen wird; es nimmt aber, wie gesagt, selbst nicht die Verschrottung vor. Daher liegt das von Ihnen angesprochene Problem auf einer anderen Ebene. Wenn kriminelle Handlungen begangen werden, muss der Gesetzgeber agieren.

Sachverständiger Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Ich möchte mich am Anfang einmal für den ZDK einsetzen: Wir haben keine Hinweise darauf, dass die Probleme beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe oder seinen Mitgliedsbetrieben liegen. Sie liegen vielmehr bei den 1 200 Verwertungsbetrieben - das sind recht viele - im Bundesgebiet, die seit vielen Jahren für die Altautoverwertung zuständig sind. Wir haben vor zwei Jahren zusammen mit der Hamburger Hafenzollbehörde enthüllt, dass eines der Probleme der völlige Verzicht auf Kontrollen in diesem Bereich ist. Schon bevor es die Abwrackprämie gab, sind in großem Umfang Fahrzeuge, die eigentlich zur Verschrottung und Verwertung vorgesehen waren, illegal exportiert worden, nach Osteuropa und auch nach Afrika. Es gibt Spezialschiffe, die nur diese Schrottautos transportieren. Mittlerweile haben verschiedene afrikanische Staaten einen Einfuhrstopp, also ein Importverbot, für solche Fahrzeuge ausgesprochen. Über den Hamburger Hafen werden diese Fahrzeuge als in Nachbarländer gehend „gelabelt“; aber das eigentliche Zielland ist mit angegeben, etwa die Elfenbeinküste. Wir haben gemeinsam mit *Monitor* versucht, den Weg eines solchen Fahrzeuges zu rekonstruieren, und haben hierzu viele Gespräche mit Verwertern geführt. Sie haben uns gesagt, dass sie einmal pro Jahr angeben müssen, wie viele Tonnen sie wohin entsorgt haben, was sie zum Schredderbetrieb gegeben haben und was anderweitig, zum Beispiel als Ersatzteil, verwertet wird. Eine Kontrolle findet praktisch nicht statt und ist auch nicht möglich.

Hinzu kommt, dass die Menge an Fahrzeugen, die man schreddern könnte, in Deutschland bei ungefähr 300 000 liegt. Deswegen kommen wir zu dem Ergebnis, dass diese 1,5 Milliarden Euro - sollte hier im Gesetzgebungsverfahren nicht nachgebessert werden - ein Förderprogramm für die organisierte Kriminalität in Deutschland sind und mehrere Hundertmillionen mehr oder weniger geordnet in irgendwelche kriminellen Kanäle fließen werden. Es mehren sich mittlerweile auch die Hinweise darauf, dass Verwerter, die ja für die Fahrzeuge angeben sollen, dass deren Karosserie verschrottet worden ist, fragen: Warum soll ich das Auto verschrotten, wenn ich dafür vielleicht noch 1 000, 2 000 oder 4 000 Euro bekommen kann? - Diese Fahrzeuge werden dann, wie bisher auch, exportiert.

Zum Problem des Briefes: Die Briefe werden tatsächlich nicht entwertet; die Fahrzeuge werden in den Briefen nicht als irgendwie stillgelegt gekennzeichnet; vielmehr werden sie als ganz normal stillgelegt gekennzeichnet. Das kennen Sie vielleicht auch: Wenn Sie ein Fahrzeug für eine gewisse Zeit stilllegen, können Sie es ganz einfach wieder anmelden. Die erste Maßnahme müsste sein, sicherzustellen, dass ein Vermerk einzutragen ist, wonach das Auto verschrottet worden ist. Dann hätte man zumindest das Problem gelöst, dass es mit Originalpapieren ganz einfach neu zugelassen werden kann. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass diese Lösung nichts in Bezug auf die illegalen Exporte ins Ausland bringen würde, und diese machen den größeren Anteil aus. Hier wird üblicherweise mit gefälschten Papieren gearbeitet, die günstig zu bekommen sind und die man regelrecht handelt.

Unseres Erachtens muss also an der Verschrottungsprämie nachgebessert werden. Wir empfehlen übrigens, sich einmal in Schweden zu erkundigen, warum man dort die Abwrackprämie in der bisherigen Form im vorigen Sommer hat auslaufen lassen: eben weil man die Betrügereien nicht unter Kontrolle bekommen hat.

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage richte ich an Herrn Lottsiepen vom VCD. Von der EU ist ja den Mitgliedsländern aufgetragen worden, die Kfz-Steuer auf CO₂-Basis umzustellen und so eine Lenkungswirkung auszulösen. Das Ziel war, Klimaschutz durch moderne, klimabezogene Besteuerungsformen zu befördern. Nun gibt es die These, dass diese Umstellung nach großen Mühen stattgefunden habe, dass sie aber keine Lenkungswirkung oder eine Fehllenkungswirkung habe. Sie wissen da sicherlich besser Bescheid; ich habe nur einzelne Beispiele, bei denen ich sagen würde: Es ist merkwürdig, dass für dieses Auto genauso viele Steuern gezahlt werden müssen wie vorher, obwohl es relativ viel Sprit verbraucht. Können Sie Beispiele für Fehllenkungen im Mittelklasse-, im Oberklasse- oder im Kleinwagenbereich aufzeigen?

Eine weitere Frage habe ich an Herrn Resch von der Deutschen Umwelthilfe. Sie haben vorhin eher nebenbei gesagt, dass die CO₂-Basis zwar in die Berechnung der Steuern einfließt, man aber nicht wirklich weiß,

was die Autos wirklich verbrauchen. Nun gibt es ein europäisches Normverfahren zur Berechnung des Verbrauchs. Wenn Sie jetzt sagen: „Das wissen wir nicht genau“, auf was zielen Sie da ab? Darauf, dass diese Werte nicht dem realen Verbrauch von solchen Fahrzeugen entsprechen? Was ist Ihre Kritik?

Sachverständiger Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Das jetzige Modell greift tatsächlich sehr kurz. Betrachten wir einmal ein Fahrzeug, bei dem es bei allen Herren, die hier gesprochen haben, etwa vom VDA oder vom ADAC, unstrittig ist, dass es gefördert werden sollte, den VW Golf Blue Motion. Dieses Fahrzeug, das in diesem Jahr auf den Markt kommt, hat einen CO₂-Ausstoß von 99 Gramm. Das ist wirklich ein sehr guter Wert für so ein großes Fahrzeug. Das kann natürlich nicht das Ende der Entwicklung sein, es ist aber ein sehr guter Wert. Dieses Fahrzeug wird nach dem jetzt vorliegenden Modell 190 Euro Kfz-Steuer pro Jahr kosten. Man kann sich darüber streiten, ob das viel oder wenig ist. Nach anderen Modellen, etwa nach dem des VCD, würde dieses Fahrzeug für gut zwei Jahre steuerfrei gestellt werden. Ich füge hinzu: Das Modell des VCD wurde vor der Wirtschafts- und Finanzkrise erstellt, über die jetzt alle reden, und man könnte wirklich darüber diskutieren, ob man solche vorbildlichen Fahrzeuge nicht länger steuerfrei stellen sollte. Wir sind aber seinerzeit noch davon ausgegangen, dass das Modell aufkommensneutral sein sollte. In unserem Modell wird das Prinzip der Aufkommensneutralität zur anderen Seite hin aufgeweicht, weil wir Fahrzeuge, die sehr viel emittieren, stärker besteuern wollen. Nach unserem Modell sind für Fahrzeuge, die 20 Liter verbrauchen, 3000 Euro Kfz-Steuer pro Jahr zu zahlen. Das ist aber in die Zukunft gerichtet; es soll ein ganz klares Signal sein. So habe ich auch die Bundeskanzlerin verstanden, als sie mehrfach von der Kfz-Steuer sagte, sie soll ein ganz klares, in die Zukunft gerichtetes Signal sein, dass man sich energieeffiziente Fahrzeuge kaufen soll und dass für Fahrzeuge, die nicht energieeffizient sind, viel gezahlt werden soll.

Jörg-Otto Spiller (SPD): Darf ich kurz dazwischenfragen? Ist das Fahrzeug, von dem Sie gesprochen haben, ein Dieselfahrzeug?

Sachverständiger Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Der VW Golf Blue Motion mit 99 Gramm CO₂-Ausstoß ist ein Dieselfahrzeug, ein sehr gutes Dieselfahrzeug. Dieselfahrzeuge, die energieeffizient sind, sollen bei der Steuer gut abschneiden; das ist doch überhaupt keine Frage.

Jörg-Otto Spiller (SPD): Da gilt natürlich ein anderer Tarif.

Sachverständiger Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Nehmen wir ein anderes Fahrzeug. Ein Fahrzeug, über das in der letzten Zeit viel diskutiert wurde, ist der Audi Q7 mit 500 PS. Nach dem ersten Entwurf, der aus dem Finanzministerium kam, sollte die Kfz-Steuer für dieses Auto im Vergleich zu heute um 270 Euro günstiger werden. Darüber gab es eine öffentliche Empörung, und Ergebnis war, dass auf Druck der SPD diese Deckelung gestrichen wurde. Aber in dem jetzt vorliegenden Entwurf beträgt die Änderung bei der Kfz-Steuer für dieses Fahrzeug genau null; dieses Fahrzeug wird im nächsten Jahr genauso teuer sein wie in diesem Jahr, ein Fahrzeug mit zwölf Zylindern, 500 PS und einem entsprechenden Schadstoffausstoß.

(Dr. Hans-Ulrich Krüger (SPD): Wie viele Fahrzeuge gibt es denn davon? - Leo Dautzenberg

(CDU/CSU): Machen die hier jetzt ein Privatissimum, oder was?)

- Von diesem Fahrzeug gibt es sehr wenige, weil es sehr teuer ist. Entscheidend ist aber das Signal, das hier ausgesendet wird: Fahrzeuge, die sehr viel CO₂ emittieren und die sehr viel Kraftstoff verbrauchen, werden nicht adäquat zur Besteuerung herangezogen, weil letztendlich nur zählt, dass die deutsche Autoindustrie ihre Saurier von gestern, die spritschluckenden, geländegängigen Luxuslimousinen, weiter verkaufen darf.

(Leo Dautzenberg (CDU/CSU): Die werden aber auch von Arbeitnehmern produziert, ja?)

Eine andere Frage, die angesprochen wurde, war: Dient es überhaupt der deutschen Wirtschaft? Dienen die Programme, die jetzt aufgelegt werden, den Arbeitsplätzen hier? Es gab ja auch den Vorschlag von Herrn zu Guttenberg, der ja vielleicht neuer

Wirtschaftsminister werden wird - ich weiß nicht, was sich in den letzten zwei Stunden ergeben hat -, wonach die Abwrackprämie nur gezahlt wird, wenn ein deutsches Fahrzeug gekauft wird. Das geht natürlich nicht, und ich denke, jemand, der vielleicht Wirtschaftsminister werden wird, sollte sich im EU-Wettbewerbsrecht ein wenig auskennen.

Es wurde vorhin thematisiert, dass wir etwas gegen Diesel hätten. Das ist nicht so. Wir wollen saubere Fahrzeuge. Jetzt ist es möglich, dass für ein Fahrzeug aus rumänischer Produktion, das keinen Partikelfilter hat, also 1 000-mal mehr krebserzeugende Stoffe ausstößt, die Abwrackprämie gewährt wird und es auch ein Jahr steuerfrei gestellt wird - zwei Jahre lang nicht, weil dieses Fahrzeug die Euro-5-Norm nicht einhalten wird. Das zeigt einfach, dass beide Instrumente, über die wir heute geredet haben, keine ökologische Lenkungswirkung haben.

Sachverständiger Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe e. V.): Ich möchte noch einen Satz nachtragen, und zwar zu der Anzahl der Q7. Dieses Fahrzeug wird gerade erst, seit Januar, ausgeliefert. Deswegen gibt es davon nur wenige auf den Straßen. Ich kann aber ankündigen, dass weitere Modelle mit ähnlicher oder höherer Motorisierung auf den Markt kommen. Das ist eine Folge dieses Fehlens der Lenkungswirkung.

Zu der Frage nach dem CO₂-Verbrauch und unserer Kritik, dass die Werte nicht stimmen: Dabei handelt es sich um zwei Komplexe. Die EU-Vorschrift, die im Moment gilt, ist seit zehn Jahren nicht verändert worden. Als man sie damals formuliert hat, hatten nur 2 Prozent der Autos Klimaanlage. Deswegen rechnet man zum Beispiel Klimaanlage und andere elektrische Verbraucher nicht mit. Wir meinen, das müsste mit einbezogen werden. Das wird aber von der Autoindustrie in Brüssel seit Jahren behindert. Die Verbrauchsangaben weichen also immer mehr von dem ab, was der Autofahrer für sich feststellen kann, und sind daher nur eingeschränkt aussagekräftig.

Es ist aber auch noch ein zweiter Punkt anzusprechen, der nach unserer Ansicht teilweise in einen kriminellen Bereich hineinspielt. Bei den Vorschriften für die Verbrauchsangaben hat man vor zehn Jahren nicht daran gedacht, welche Interpretationsmöglichkeiten sich die Autohersteller einfallen lassen würden, wie man diese Vorschriften so nutzen kann, dass man auf dem

Papier besonders niedrige CO₂-Emissionen vorweisen kann. Wir sind auf dieses Problem aufmerksam gemacht worden, als sich der Vorsitzende des Smart-Fanklubs an uns wandte und sagte: Der neue Smart braucht 30 Prozent mehr als der alte, obwohl beide auf dem Papier gleich gut sind. - Wir haben das damals mit verschiedenen Messungen nachgeprüft und konnten feststellen: Bei diesem Fahrzeug und bei vielen anderen ist es über die Interpretation der Vorschriften, aber auch über ein sogenanntes Zyklusdesign und eine sogenannte Zykluskennung von bestimmten Modellen möglich, dass die Fahrzeuge auf der Prüfrolle weniger Sprit verbrauchen und weniger CO₂-Emissionen haben als im realen Leben. Mittlerweile sind auch erste Gerichtsurteile ergangen, die Verbrauchern Schadensersatz zusprechen. Ein Urteil wurde von Daimler über einen Vergleich verhindert, sodass sie kein höchstrichterliches Urteil kassieren mussten. Es war bis jetzt eine sehr ärgerliche und den Verbraucher schädigende Praxis der Autoindustrie, geschönte Werte bekanntzugeben. Ich möchte Sie als Mitglieder des Finanzausschusses auf das Problem aufmerksam machen, dass sich ein solches Zyklusdesign oder die Angabe von Spritverbräuchen und CO₂-Emissionen zukünftig unmittelbar auf die Steuereinnahmen auswirken. Wir sind der Auffassung, dass es - andere EU-Staaten oder Japan machen es schon - eine Kontrolle der Verbrauchsangaben durch das Kraftfahrtbundesamt geben muss, dass man eben nicht, wie bisher, ausschließlich den Erklärungen oder den eingereichten Gutachten der Autoindustrie vertraut, sondern dass man genormte Nachprüfbedingungen schafft, dass man die Spielräume einschränkt und sich zum Beispiel auf eine konkrete Temperatur oder einen bestimmten Ladezustand der Batterien einigt und so sicherstellt, dass sich die Kfz-Steuer an den tatsächlichen CO₂-Emissionen orientiert.

Stellvertretende Vorsitzende Gabriele Frechen: Damit ist der erste Themenkomplex abgearbeitet. Wir kommen zum zweiten Themenkomplex, der im Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland angesprochen wird, und zwar zu den steuerlichen Regelungen. Bei den Sachverständigen, die nur für den ersten Themenkomplex angereist sind und die uns eventuell - so traurig wir darüber wären - jetzt verlassen wollen, bedanke ich mich sehr

herzlich dafür, dass sie hier waren und uns mit ihrem Sachverstand unterstützt haben. Sie können sicher sein, dass wir, wie auch in der Vergangenheit, Ihre Wortbeiträge genauso wie Ihre schriftlichen Stellungnahmen diskutieren und in die Beratungen einbezogen werden.

Leo Dautzenberg (CDU/CSU): Zu den steuerrechtlichen Maßnahmen für mehr Beschäftigung und mehr Stabilität in der Wirtschaft zählt die Tarifentlastung. Ich möchte die Deutsche Steuer-Gewerkschaft und den Deutschen Steuerberaterverband fragen, ob es der richtige Weg ist, in diesem Bereich als Impuls mit einer Tarifentlastung bzw. Tarifanpassung zu beginnen.

Sachverständiger Thomas Eigenthaler (Deutsche Steuer-Gewerkschaft): Herr Abgeordneter, es ist aus unserer Sicht natürlich ein sehr wichtiges und positives Signal, dass nicht nur, wie das in der Vergangenheit der Fall war, der Spitzensteuersatz abgesenkt wird, dass bestimmte Einkünfte über die Abgeltungsteuer privilegiert werden, sondern dass auch im unteren Bereich, beim Eingangsteuersatz, etwas getan wird. Wir begrüßen das, obwohl es aus unserer Sicht natürlich nur ein kleiner Einstieg ist. Wir können uns viel, viel mehr vorstellen, wissen aber auch, wie es um die Finanzen bestellt ist. Trotzdem möchte ich betonen: Es ist ein sehr wichtiges Signal für die Steuerzahler im unteren Bereich.

Stichwort Grundfreibetrag: Es ist natürlich nicht viel, um was es sich da in einem Jahr handelt: zweimal 170 Euro pro Jahr. Ich vermute, dass Steuerzahler eher in Monatskategorien denken, und nicht in Jahreskategorien wie wir hier. Es wird bestimmt der eine oder andere draußen denken, diese Erhöhung von 170 Euro bezieht sich auf den Monat. Wenn er dann am Jahresende feststellt, dass die 170 Euro durch zwölf geteilt werden müssen, wird er sich sehr schnell in der Currywurst-Diskussion wiederfinden. Von daher könnte ich mir sehr gut vorstellen, dass man die Maßnahmen zusammenzieht. Warum sollte man nicht die Erhöhung des Grundfreibetrages auf einen Schlag vornehmen und die Erhöhung für 2010 vorziehen? Das wäre unser Vorschlag. Grundsätzlich ist das Signal natürlich richtig. Wir halten auch die Verschiebung der Tarifgrenzen nach rechts für richtig. Im unteren Bereich, im Proportionalbereich, sind es im ersten Jahr 400 Euro

und im zweiten Jahr 300. Das, finde ich, ist noch okay, wenn man bedenkt, dass es hier um die kalte Progression gehen soll. Wenn man die 400 Euro auf 13 139 Euro - das ist ja die Grenze, ab der es in den progressiven Bereich hineingeht - bezieht, merkt man: Das sind ungefähr 3 Prozent Lohnsteigerung pro Jahr, die hiermit abgedeckt werden. Aber im oberen Bereich, bei den 52 000, wo auch nur um 400 Euro verschoben werden soll, wird nicht einmal 1 Prozent Lohnerhöhung abgedeckt; was darüber hinausgeht, ist dann schon im Bereich der kalten Progression.

Jetzt kann man natürlich fragen: Warum kümmert sich die Steuer-Gewerkschaft um diejenigen, die als Single 52 000 Euro netto verdienen? Warum kümmert sie sich nicht ausschließlich um diejenigen unten? Diejenigen, die als Single 52 000 Euro verdienen - Ehegatten natürlich mal zwei -, sind nicht die Investmentbanker, sondern die Jungakademiker, die, nachdem sie mehrere Jahre studiert haben, ihr Anfangsgehalt beziehen und sich fragen: Wie hoch ist mein Grenzsteuersatz? Sie werden dann feststellen, dass man bei jedem Euro, der hinzukommt, schon bei 42 Prozent ist. Die Jungakademiker, die wir ja teuer ausgebildet haben, brauchen wir. Sie sollen nicht etwa in die Schweiz, nach Amerika, nach Irland usw. gehen.

(Norbert Schindler (CDU/CSU): In Irland können die auch viel tun!)

Von daher: Es ist richtig, dass man für den unteren Bereich etwas tut; es kostet leider sehr viel, weil natürlich alle Einkommensbezieher davon profitieren. Das ist nun einmal die Wirkung dessen, wenn man den Grundfreibetrag erhöht, und auch der Eingangsteuersatz wirkt für jeden Steuerzahler. Es ist also das richtige Signal. Ich befürchte allerdings, dass bei dem Einzelnen, auf das einzelne Jahr bezogen, relativ wenig ankommt, und ich plädiere dringend dafür, die Maßnahmen für beide Jahre zusammenzuziehen.

Sachverständiger Norman Peters (Deutscher Steuerberaterverband e. V.): Herr Dautzenberg, ich kann mich weitgehend meinem Vorredner anschließen und mich insofern ein bisschen kürzer fassen. Wir begrüßen grundsätzlich strukturelle Maßnahmen. Im Gegensatz zum Kinderbonus, der nur einmal ausgezahlt wird, handelt es sich bei der Erhöhung des Grundfreibetrages, der Tarifverschiebung nach rechts, der

Senkung des Eingangssteuersatzes um strukturelle Maßnahmen, die auf Dauer wirken. Insofern ist es zu begrüßen. Wir hätten es begrüßt, wenn man - wenn es nicht darum gegangen wäre, Schuldengrenzen einzuhalten oder Rekorddefizite zu vermeiden - die Anhebung des Grundfreibetrages auf einen Schlag vorgenommen hätte.

Auf der anderen Seite muss ich sagen, dass diese Maßnahmen nicht so weitreichend sind, wie man es sich wünschen würde. Denn die Verschiebung der Eckwerte muss ja gegen die Inflation anlaufen. Wir werden nach einer gewissen Zeit wieder vor der Situation stehen, dass die Wirkung dieser Anhebung weggeschmolzen ist. Welchen Umfang das annimmt, sieht man ja an den bekannten Zahlen. Sie kennen sicherlich alle die Zahlen, die Anfang 2008 vom Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung veröffentlicht worden sind. Sie haben ermittelt, dass ab 2006 für die nächsten sechs Jahre ein Betrag von rund 63 Milliarden Euro dem Bund zufließen wird. Daran sieht man, dass diese marginale Anhebung nicht lange reichen wird. Es hat ja schon in der Vergangenheit keinen „Tarif auf Rädern“ gegeben, sodass immer mehr Personen in höhere Progressionszonen hineingeraten sind.

Eine weitere Zahl, die Sie vielleicht auch schon kennen - ich will sie noch einmal nennen -: In den 50er-Jahren mussten Sie das 17-Fache des Durchschnittseinkommens verdienen, damit Sie in den Bereich des Spitzensteuersatzes kamen, heute ist es das 1,7-Fache. Heute gelten Sie mit 52 000 Euro als Spitzenverdiener. Insofern ist der Anlass da, die Maßnahmen zu verstetigen und den „Tarif auf Rädern“ einzuführen.

Stellvertretende Vorsitzende Gabriele Frechen: Die nächste Frage stelle ich selber, weil ich in der SPD-Fraktion die Berichterstattung für Einkommensteuer habe. Meine Frage geht an Frau König vom Zukunftsforum Familie und Frau Uhl vom Deutschen Gewerkschaftsbund. Bei den Maßnahmen, über die wir jetzt reden, handelt es sich ja nicht um eine Strukturveränderung bei der Steuer oder um ein Gesetz zur Steuervereinfachung. Vielmehr sind die Maßnahmen ganz gezielt unter dem Gesichtspunkt der Konjunkturbelebung geplant worden. Wie sehen Sie unter diesem Gesichtspunkt die Anhebung des Grundfreibetrags, die Senkung des Eingangssteuersatzes und die Verschiebung - die geringe Verschiebung,

wie Herr Eigenthaler sagte - der Tarifverläufe, um die Wirkungen der Inflation zumindest für den unteren Bereich zu bereinigen? Glauben Sie, dass das Geld da ankommt, wo es für die Konjunktur die höchste Wirkung erzielen kann?

Sachverständige Barbara König (Zukunftsforschung Familie e. V.): Ich bin für diese Maßnahmen sehr dankbar, weil wir hier ja wirklich von kurzfristigen, unbürokratischen Maßnahmen zur Konjunkturbelebung und zur Steigerung der Nachfrage sprechen. Wir reden jetzt ja nicht über eine langfristig wirkende Steuerstrukturreform; darüber ist zu gegebener Zeit zu reden. Insofern kann ich als Vertreterin eines Familienverbandes darauf abstellen, wie die Familien in Deutschland von einer solchen kurzfristigen Reform, von solchen kurzfristigen Maßnahmen profitieren würden. Wir werden vielleicht gleich ja auch noch über die Regelsätze sprechen, über die Kinderregelsätze und den Kinderbonus. Das hilft Familien insbesondere im unteren oder mittleren Einkommensbereich; dadurch wird aus unserer Sicht die Nachfrage angekurbelt. Natürlich ist auch die Absenkung des Eingangssteuersatzes hilfreich. Wir haben immer die Bezieher unterer Einkommen im Blick, weil sie eine finanzielle Spritze gebrauchen können und bei ihnen - das ist ja erwiesen - das zusätzliche Geld recht zügig in den Konsum geht, und nur das hilft ja der Konjunktur.

Sachverständige Dr. Susanne Uhl (Deutscher Gewerkschaftsbund): Es wird Sie wohl kaum überraschen, dass wir diese Steuersenkungen unter Konjunkturaspekten nicht begrüßen. Erstens einmal fallen sie für diejenigen, die von diesen Steuersenkungen am meisten profitieren und dieses Geld hauptsächlich für den Konsum ausgeben würden, nur sehr gering aus. Für Menschen mit geringem Einkommen sind das maximal 4,25 Euro im Monat. Dagegen findet das, was tatsächlich konjunkturell spürbar wäre, nämlich das Investitionsprogramm oder auch kurzfristige Konjunkturmaßnahmen - da begrüßen wir durchaus den Kinderbonus - oder eine Erhöhung bei Hartz-IV-Leistungen, nicht im notwendigen Umfang statt. Das Problem bei diesen Steuersenkungen ist, dass sie natürlich auch Steuerausfälle nach sich ziehen. Diese Steuerausfälle machen sich auch bei Ländern und Kommunen bemerkbar.

Andererseits muss man sagen: Das ist der beste Teil im Konjunkturpaket, das Zukunftsinvestitionsprogramm für die Kommunen, damit sie das erledigen können, was schon seit Langem überfällig ist, etwa notwendige Sanierungsmaßnahmen durchführen. Allein durch die Steuersenkungen, die jetzt beschlossen werden sollen, bleibt nicht viel mehr als die Hälfte dessen übrig, was tatsächlich investiert werden muss.

Auch vor dem Hintergrund dieses Zusammenspiels würden wir dazu raten, auf die Steuersenkungen zu verzichten, um mit dem so frei werdenden Geld den sinnvolleren Teil des Pakets zu stärken. Auch wir sehen, dass es einer Steuerreform bedarf, einer Steuerreform, die mit Blick auf den oberen Bereich gerecht ist und am Ende auch zu mehr Steuereinnahmen für den Staat führt. Das ist ja eines der Probleme der letzten Jahre, nämlich dass die Steuereinnahmen quasi proportional zu dem, was eigentlich notwendig wäre, um die Ausgaben zu tätigen, eingebrochen sind.

Zu dem Kinderbonus und den Kinderregelsätzen: Das sind tatsächlich Maßnahmen, die schnell im Konsum spürbar werden und die wir begrüßen, auch wenn wir uns gewünscht hätten, dass der Kinderbonus höher ausgefallen wäre und mindestens 200 Euro für jedes Kind betragen hätte und die Regelsätze für alle angehoben worden wären. Damit hätten Sie es geschafft, eine konjunkturwirksame Maßnahme mit Gerechtigkeitsaspekten zu verknüpfen. Dass unter Gerechtigkeitsaspekten die Hartz-IV-Sätze zu gering sind, ist ja kein Geheimnis mehr.

Wie gesagt, wir hätten uns auch mehr direkt investiv wirkende Maßnahmen gewünscht. Die Bundesregierung selbst macht kein Geheimnis daraus, dass sie davon ausgeht, dass Wachstumsimpulse in einer Größenordnung von höchstens 0,5 Prozent durch diese Maßnahmen ausgelöst werden. Vor dem Hintergrund der Tatsache - das können wir ja in der Zeitung lesen -, dass die Konjunktur einbrechen wird und die Investitionsgüterbranche leidet, ist das sehr, sehr wenig, um es dezent zu formulieren.

Carl-Ludwig Thiele (FDP): Meine Fragen richten sich an den Bund der Steuerzahler Deutschland und an den Familienbund der Katholiken.

Die erste Frage lautet: Ist es eigentlich richtig, ein Konjunkturpaket über Augengabensteigerungen des Staates zu fahren?

Wäre es nicht sinnvoller, es über steuerliche Entlastung für Bürger und Unternehmen zu fahren? Das ist eine grundsätzliche Frage, die sich stellt, weil im Wesentlichen Ausgabenprogramme finanziert werden sollen.

Die zweite Frage, die damit zusammenhängt, lautet: Ist die Tarifänderung eigentlich ausreichend und angemessen?

Die dritte Frage lautet: Wie bewerten Sie die Maßnahme Kinderbonus/Kinderfreibetrag? Die Zahlung des Kinderbonus ist eine rein temporäre Maßnahme, die nicht einmal allen Familien, sondern nur ausgewählten Familien zugute kommt. Das sind 100 Euro im Jahr. Parallel dazu gibt es für alte Autos eine Abwrackprämie von 2 500 Euro. Passt das eigentlich zusammen? Ist das in sich schlüssig? Ist das nicht nur der Versuch, nach außen gestaltend zu wirken, ohne dass es in der Sache entsprechende volkswirtschaftliche Impulse geben wird?

Sachverständiger Zenon Bilaniuk (Bund der Steuerzahler Deutschland e. V.): Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler ist der Schwerpunkt im Konjunkturpaket eindeutig falsch gesetzt. Wir glauben, dass deutliche Steuersenkungen viel zielführender wären und auch viel früher greifen würden. Demgegenüber werden die öffentlichen Ausgabenprogramme wegen der Entscheidungsprozesse erst im Spätherbst, zum Teil erst im nächsten Jahr greifen. Sie müssen sehen, dass bereits jetzt Länder und Kommunen über ihren Anteil an den öffentlichen Ausgabenprogrammen streiten. Die Entscheidungsprozesse auf kommunaler Ebene werden möglicherweise noch verschleppt durch Überlegungen im Gemeinderat dazu, welche Investitionen vorgezogen und welche fallen gelassen werden sollen. Angesichts dessen wären Steuersenkungen viel zielführender. Sie würden der Konjunktur jetzt den notwendigen Wachstumsimpuls geben.

Zu begrüßen ist natürlich, dass beim Tarif überhaupt etwas geschieht und Steuersenkungen vorgenommen werden. Allerdings greift das viel zu kurz. Die Maßnahmen hinsichtlich des Grundfreibetrags und der Rechtsverschiebung der Tarifeckwerte, die nach den bisherigen Planungen in zwei Schritten zum Tragen kommen sollen, müssten in einem Schritt erfolgen. Der Tarif sollte also rückwirkend zum 1. Januar mit einem Eingangssteuersatz von 14 Prozent beginnen, es sollte eine Verschiebung der Tarifeckwerte nach rechts um mindestens

770 Euro geben, und außerdem sollte der Grundfreibetrag über 8 000 Euro liegen.

Zu dem sogenannten Knick im Tarif: Wir haben einen geschönten Eingangsteuersatz, der nicht die Wahrheit über den Beginn der Besteuerung sagt. Bereits bei einem Einkommen von 13 000 Euro beträgt der Steuersatz 24 Prozent. Zumindest hier sollte eine weitere Abflachung erfolgen.

Was den sogenannten Kinderbonus angeht, werfen wir der Bundesregierung eine verfehlte Informationspolitik vor. Fernsehberichte über Umfragen auf den Einkaufsstrassen zeigen, dass man über Kinderbonus und Abwrackprämie Bescheid weiß; allerdings hört man von niemandem, dass man den Kinderbonus gegebenenfalls zurückzahlen muss. Fakt ist aber, dass ein großer Teil der Familien den Kinderbonus, also den Zuschlag zum Kindergeld, im Rahmen der Einkommensteuererklärung über die Verrechnung mit den Kinderfreibeträgen zurückzahlen muss. Im Übrigen sollte man in dem Zusammenhang auch nicht das Wort „Besserverdienende“ in den Mund nehmen und argumentieren, die bräuchten es ja nicht. Man sollte fairerweise die genauen Einkommensgrenzen benennen, von denen an Familien den Kinderbonus zurückzahlen müssen. Für einen Alleinverdiener mit einem Kind liegt die Grenze bei etwa 3 000 Euro im Monat. Da kann man nun wahrlich nicht von Spitzenverdienern sprechen. Bei etwa jedem fünften Kind wird der Kinderbonus im Rahmen der Einkommensteuererklärung zurückgefordert werden. Dadurch entsteht auch zusätzlicher Verwaltungsaufwand. Darüber sollte man nachdenken. Wenn man schon eine solche Maßnahme trifft, dann sollte man ehrlicherweise auch über die genauen Fakten informieren.

Sachverständige Carolin Boesing (Familienbund der Katholiken e. V.): Wir begrüßen grundsätzlich, dass der Eingangsteuersatz gesenkt wird, wenn auch nur geringfügig; uns sind nämlich alle Steuererleichterungen für Familien sehr recht.

Wir sind allerdings der Auffassung, dass die vorgesehenen kurzfristigen Maßnahmen zur Konjunkturankurbelung, die zudem befristet sind, nur dann volkswirtschaftliche Effekte zeitigen, wenn sie zu einer deutlichen und nachhaltigen Verbesserung der finanziellen Situation von Familien führen.

Der Kinderbonus in Höhe von 100 Euro ist eine gutgemeinte Maßnahme, die auch

geeignet ist, den Familien schnell und unbürokratisch zu helfen. Gezielt soll dadurch kurzfristig die Nachfrage von Familien gestärkt werden. Das wird sicherlich auch der Fall sein.

Auch unserer Meinung nach ist aber fraglich, ob der Betrag von 100 Euro für ein Kind - verglichen etwa mit den 2 500 Euro für ein altes Auto - wirklich ausreicht.

Wir begrüßen, dass der Kinderbonus nicht auf die staatlichen Sozial- und Unterhaltsleistungen angerechnet wird.

Wenn schon von der Kindergeldsystematik abgewichen wird, dann sind wir auch dafür, dass der Kinderbonus nicht mit den steuerlichen Freibeträgen verrechnet wird. Die Verrechnung greift bei einem Ehepaar mit einem Kind bereits ab einem Einkommen von 67 000 Euro. Das sind mittlere Einkommen. Da kann man noch nicht von Spitzenverdienern sprechen.

Die Heraufsetzung des Regelsatzes für 6- bis 13-Jährige, die in Bedarfsgemeinschaften nach SGB II und SGB XII leben, hat zur Folge - das ist für uns wichtig -, dass auch das sächliche Existenzminimum steigt; denn diese Regelungen liegen der Berechnung des Existenzminimums zugrunde. Das hat Auswirkungen, weil über alle Altersstufen ein durchschnittlicher Regelsatz ermittelt wird. Wenn in einer Altersstufe eine Erhöhung erfolgt - das ist jetzt bei den 6- bis 13-Jährigen der Fall -, steigt auch der durchschnittliche Regelsatz und in der Folge das sächliche Existenzminimum. Damit das sächliche Existenzminimum von der Steuer befreit ist, wie es das Bundesverfassungsgericht fordert, müssen auch der steuerliche Kinderfreibetrag und infolgedessen das Kindergeld steigen.

Wir würden es begrüßen, wenn diese Forderungen noch in das Konjunkturpaket einfließen könnten.

Dr. Axel Troost (DIE LINKE): Ich möchte auf das Thema Steuersenkungen eingehen. Man kann natürlich eine Steuerreform insgesamt angehen. Die Linken haben als Erste die Forderung aufgestellt, den sogenannten Waigel-Buckel abzuschaffen. Aber wir reden hier nicht über eine allgemeine Steuerreform - manche missbrauchen die Debatte dazu -, sondern wir reden über Maßnahmen zur Ankurbelung der Konjunktur. Meine Fragen richten sich an den DGB, und ich habe die Bitte, dass darauf etwas ausführlicher eingegangen wird.

Zunächst zur Änderung von Eingangsteuersatz und Grundfreibetrag. Wir haben das Finanzministerium gefragt: Wie wirkt die Steuerentlastung auf bestimmte Einkommensgruppen? Vorab: Die volle Wirkung ergibt sich erst 2010. Der konjunkturpolitische Einbruch ist aber jetzt. Insofern wäre es besser, die Maßnahmen würden Mitte des Jahres wirksam.

Von der Steuerentlastung von 6 Milliarden Euro entfallen - so die Angaben - auf die Bezieher der untersten Einkommen - 10 000 Euro bei Alleinstehenden bzw. 20 000 Euro bei Verheirateten - 100 Millionen Euro, auf die Gruppe derjenigen mit einem Einkommen von 10 000 bis 25 000 Euro 2 Milliarden Euro, auf die Gruppe derjenigen mit einem Einkommen von 25 000 bis 53 000 Euro 3 Milliarden Euro und auf die Bezieher der Spitzeneinkommen fast 1 Milliarde Euro, nämlich 950 Millionen Euro.

Zunächst wird ja der Eindruck vermittelt: Unten wird etwas geändert; dann kommt unten auch ganz viel an. - Das ist aber keineswegs so. Drei Viertel der gesamten Entlastung von 6 Milliarden Euro landen bei den Besserverdienenden. Da ist unter konjunkturpolitischem Aspekt - lassen wir den verteilungspolitischen einmal beiseite - die Frage: Was entsteht tatsächlich an zusätzlicher Nachfrage?

Vielleicht kann der DGB vertiefend auf etwas eingehen, was er eben schon dargelegt hat. Die Steuerausfälle haben natürlich direkte Konsequenzen für die Kommunalfinanzen und die Länderfinanzen; das hat auch in der Föderalismuskommission eine Rolle gespielt. Wie hoch ist der Ausfall bei den Kommunen? Wie groß ist dieser Ausfall in Relation zu dem, was über das Investitionspaket bei den Kommunen ankommt? Inwiefern ist auf der kommunalen Ebene am Schluss überhaupt noch mit einem konjunkturellen Impuls zu rechnen? Geht das nicht fast plus/minus null aus?

Sachverständige Dr. Susanne Uhl (Deutscher Gewerkschaftsbund): Ich möchte gern noch einmal bei der Wirkung ansetzen. Wir sprechen ja über zwei Teile des Pakets: über den konjunkturpolitisch relevanten Teil und über steuerliche Maßnahmen, die aus unserer Sicht viel besser in eine wirkliche Steuerreform passen würden. Wir würden sie gern losgelöst von dem Konjunkturpaket besprechen, weil dabei viele Gerechtigkeits-

und Umverteilungsfragen relevant sein werden.

Die Erfahrungen mit Konjunkturpaketen bzw. steuerlichen Maßnahmen im Rahmen solcher Konjunkturpakete - öffentlich werden die Beispiele aus den USA oder Großbritannien genannt - zeigen sehr deutlich, dass unter konjunkturpolitischen Aspekten direkte Investitionen oder direkt konsumtiv wirkende Maßnahmen einen viel stärkeren Effekt haben als Steuersenkungsmaßnahmen. Steuersenkungen führen erfahrungsgemäß eher zu einer Erhöhung der Sparquote.

Deshalb liegt unter konjunkturpolitischen Aspekten unser Fokus stärker auf direkten Investitionen und natürlich auf Maßnahmen, die den Beziehern von sehr geringen Einkommen oder von Transfereinkommen direkt zugute kommen; deswegen der Verweis auf die Erhöhung der Hartz-IV-Sätze.

Was Steuersenkungen angeht, so gibt es ja verschiedene Maßnahmen in den beiden Konjunkturpaketen. Als ich von 6 Milliarden Euro Steuerausfällen für die Kommunen gesprochen habe, habe ich auch die Maßnahmen einbezogen, die bereits im ersten Konjunkturpaket verabschiedet worden sind; nicht alle davon - das muss ich dazusagen - finden wir schlecht.

Diesen Auswirkungen auf die Kommunen - da kommt ein Betrag von 6 Milliarden Euro zusammen; Sie können das nachlesen - steht ein kommunales Investitionsprogramm von 9,3 Milliarden Euro gegenüber. Das ist der Teil, der für die Kommunen tatsächlich zur Verfügung stehen wird.

Das Verhältnis von 6 Milliarden Euro Ausfällen auf der einen Seite und 9,3 Milliarden Euro auf der anderen Seite, die direkt für die Kommunen verfügbar sein sollen, spricht schon Bände. Was bei den Kommunen tatsächlich neu ankommen wird, ist weit geringer als das, was man ihnen zugesagt hat. In diesem Betrag sind die Steuerausfälle, die in diesem und im nächsten Jahr konjunkturell bedingt eintreten werden, noch gar nicht eingerechnet. Da kommen auf alle Ebenen noch einmal zusätzliche Steuerausfälle zu.

Zum Fazit. Aus unserer Sicht wäre es besser und auch notwendig, den investiven Teil und die direkt konsumtiven Teile des Programms deutlich zu verstärken. Was der DGB vorgeschlagen hat - für 2009 und 2010 immerhin insgesamt 100 Milliarden Euro -, erfüllt diese beiden Kriterien. Wir bilden uns nicht ein, dass man mit dem, was wir vorge-

schlagen haben, die Krise bewältigt. Aber damit reagiert man angemessen; das ist dringend erforderlich. Das folgt drei Kriterien, die ein Konjunkturpaket haben sollte: Es sollte erstens schnell wirken, zweitens dem Volumen nach der Schwere der Krise angemessen sein und drittens in einem passenden Zeitrahmen erfolgen. Wenn man alle diese drei Kriterien zugrunde legt, dann reicht das Konjunkturprogramm II der Bundesregierung leider nicht aus. Wir würden uns sehr viel stärker investiv und direkt konsumtiv wirkende Maßnahmen wünschen.

Christine Scheel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte gern Herr Lefarth und Herrn Professor Dr. Büttner etwas zur volkswirtschaftlichen Situation fragen.

Es gibt verschiedene Auswirkungen des Konjunkturpakets: Steuerausfälle, Steuerungseffekte, Entlastung für Familien oder auch für kleinere Unternehmen. Welche dieser Maßnahmen löst nach Ihrer Einschätzung nur ein Strohfeuer aus? Folgendes ist ja gerade nicht sinnvoll: Es macht kurz „Wusch!“, dann ist das Geld weg, und das war es. Welche Maßnahmen haben also wirklich Zukunftsorientierung, eine bleibende Wirkung, vor allem unter dem Gesichtspunkt der Haushaltsverantwortung, die wir als Bundespolitiker und Bundespolitikerinnen wahrnehmen sollten? Es geht ja nicht darum, jetzt möglichst viel Geld auszugeben, das dann gegebenenfalls verpufft, sondern es geht darum, dass es für die Wirtschaft und für die Gesellschaft nachhaltig Sinn macht. Unter diesem Gesichtspunkt bitte ich Sie um eine Einschätzung.

Sachverständiger Matthias Lefarth (Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V.): Das Paket verdient im steuerlichen Bereich eine differenzierte Bewertung. Positiv ist, dass es sich im Bereich des Einkommensteuertarifs um einen ersten Schritt handelt, der im Übrigen nicht im steuerlichen Bereich gegenfinanziert wird - es gab auch einmal andere Überlegungen -, und dass es nachhaltig ist; die Maßnahme ist nicht befristet. Ich halte auch die Rechtsverschiebung der Tarifeckwerte, von der vorhin die Rede war, vom Grundsatz her für richtig.

Allerdings bezweifle ich, dass es unter konjunkturellen Gesichtspunkten vernünftig ist, diese Maßnahmen in zwei Stufen durchzuführen. Im Hinblick auf die Wirksamkeit

wäre es besser, das in einem Schritt zusammenzufassen.

Es gibt aus unserer Sicht einen zweiten Punkt, den man kritisch sehen muss, Frau Scheel: Wenn man schon 9 Milliarden Euro in die Hand nimmt, dann wäre ein erster Schritt hin zu einer Begradigung des Tarifs, hin zu einem durchgängig linear-progressiven Tarif sinnvoller als die Aufsplittung in eine Absenkung des Eingangssteuersatzes und eine Anhebung des Grundfreibetrages. Sie müssen berücksichtigen, dass es in der ersten Proportionalzone, zwischen 8 004 Euro und künftig - wo ist der Knick? - 13 140 Euro, einen noch steileren Anstieg des Grenzsteuersatzes gibt, sodass die Problematik der kalten Progression bei Lohnsteigerungen in diesem Bereich sogar noch wächst.

Im oberen Bereich, also ab 13 140 Euro bis zum Erreichen des Spitzensteuersatzes, wird die Progression sozusagen beibehalten. Es gibt nur eine Rechtsverschiebung der Tarifeckwerte. Es ändert sich also nichts an dem eigentlichen Problem des Mittelstandsknicks oder Mittelstandsbauches, der durch die Reform in den 80er-Jahren beseitigt wurde, aber sozusagen nachgewachsen ist; ich nenne das den Mittelstandsbug. Das ist besonders im unteren Bereich ein Problem.

Eine regelmäßige Anpassung des Einkommensteuertarifs - um jetzt einmal einen nachhaltigen Aspekt anzusprechen - wird nicht in Angriff genommen. Schon in den nächsten Jahren wird durch Lohnsteigerungen das Phänomen der kalten Progression zusätzlich verschärft werden. Ein entsprechender nachhaltiger Aspekt fehlt bei diesem Ansatz.

Was bleibt aus unserer Sicht zu tun? Das ist relativ eindeutig: Wir müssen in der nächsten Legislaturperiode hin zu einem durchgängig linear-progressiven Tarif. Bei dem Knick von 13 140 Euro mit einem Grenzsteuersatz von 24 Prozent muss es in Richtung 18 Prozent gehen; dann hätten wir einen durchgängig linear-progressiven Tarif. Wir alle wissen: Das kostet eine Menge Geld; das kostet rund 25 Milliarden Euro.

Ich will in dem Zusammenhang eine andere Maßnahme des Konjunkturpakets ansprechen. Rund 10 Milliarden Euro Steuergelder sollen zur Senkung des Beitragsatzes zur Krankenversicherung verwendet werden. Das RWI hat deutlich gemacht, dass wir im Gesundheitssystem 10 Milliarden Euro einsparen könnten, wenn überall so agiert

würde wie in dem Bundesland, in dem mit den Mitteln im Gesundheitsbereich am effizientesten umgegangen wird. Damit will ich Folgendes sagen: Eine grundlegende Reform mit Nettoentlastung kann nur gelingen, wenn wir auch bei den sozialen Sicherungssystemen ansetzen und dafür nicht immer mehr Steuermittel zur Verfügung stellen. Wir brauchen natürlich so etwas wie ein Sparbuch; daran führt kein Weg vorbei; die Debatte wird kommen.

Fazit: Das Paket ist differenziert zu bewerten. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aber es ist ein Sammelsurium von Einzelmaßnahmen; ich will nicht alle wiederholen; das geht vom Kinderbonus über die Abwrackprämie bis hin zu den drei Elementen im Bereich des Steuertarifs. Diese vielen Einzelmaßnahmen sind in der Summe sehr teuer, unter Haushaltsgesichtspunkten, erzielen aber nicht unbedingt die Wirkung, die man mit 50 Milliarden Euro erzielen könnte. Das spricht für eine Konzentration. Aber letztendlich - seien wir alle ehrlich! - ist dieses Konjunkturpaket ein politisches Ergebnis; in allen Bereichen muss man letztendlich den einen oder anderen befriedigen.

Sachverständiger Prof. Dr. Thiess Büttner (ifo Institut für Wirtschaftsforschung e. V.): Frau Scheel, Sie sprechen einen wichtigen Konflikt an. Nachhaltigkeit und Konjunktur, das geht in der Tat nicht ohne weiteres zusammen. Konjunkturpolitik ist nach allem, was wir wissen, kurzfristig wirksam, eignet sich, um Schwankungen im Wirtschaftsverlauf abzumildern; Konjunkturpolitik, insbesondere Fiskalpolitik, eignet sich aber nicht, Wachstum zu erzeugen. Das hat die Erfahrung in vielen Ländern der Welt belegt. Es kann jetzt also nicht darum gehen, die Finanzkrise zu lösen oder die erheblichen Unsicherheiten im Finanzsektor mit einem solchen Programm aus der Welt zu schaffen. Wir sind in einem starken Abschwung. Man kann versuchen, diesen Abschwung zu mildern. Obwohl alle Erfahrungen mit der Fiskalpolitik zeigen, dass das schwierig ist, ist es nachvollziehbar, dass der Staat jetzt tätig wird. Aber der Konflikt bleibt erhalten. Der Staat wird in jedem Fall - durch die Fiskalpolitik - ein Strohfeuer erzeugen, um einen noch stärkeren Abschwung zu vermeiden. Es kommt aber darauf an, die Wachstumsperspektive im Blick zu behalten und die Nachhaltigkeitsfrage nicht aus dem Auge zu verlieren.

Deswegen hat der Sachverständigenrat einen Kunstgriff gemacht und empfohlen, bei der Konjunkturpolitik den Schwerpunkt jetzt auf öffentliche Investitionen zu legen, weil dann zumindest Werte geschaffen würden, die auch in Zukunft noch vorhanden sein werden. Das ist im Entwurf zum Teil erkennbar, eben bei dem Investitionsprogramm. Aber das ist nur ein Teil der Maßnahmen. Bei anderen Teilen des Pakets ist eher ein Konflikt zu sehen, ganz extrem bei der Abwrackprämie, mit der geradezu dazu eingeladen wird, Kapital zu vernichten. Das ist genau das Gegenteil von Nachhaltigkeit. Es gibt daneben eine diffizile umweltpolitische Thematik. Zu der möchte ich mich jetzt nicht im Detail äußern.

Generell gilt: Es ist ein Konflikt vorhanden. Um das Wachstum nicht zu beschädigen, wäre der eine Weg, auf Investitionen zu setzen, also Werte zu schaffen, die auch in der Zukunft noch da sind. Es ist eine ganz schwierige Frage, wie man das in den Griff bekommt. Sinnvoll erscheint mir, dass für die Programme in den Ländern und Kommunen eine Kofinanzierung vorgesehen ist, damit dort zumindest ein gewisser Anreiz besteht, darauf zu achten, dass nur sinnvolle Projekte realisiert werden. Zu reden wäre darüber, ob die Kofinanzierung höher sein müsste, um die Lenkungswirkung zu verbessern.

Eine andere Frage ist - das findet sich im Entwurf kaum wieder -: Wie verkauft man das den Bürgern, die die Rechnung bezahlen müssen? Wir gehen in eine erhebliche Verschuldung hinein. Nach unseren Schätzungen wird die Defizitquote des Staates 2010 bei 3,8 Prozent liegen. Da stellt sich die Frage: Wie bekommt man das auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten so hin, dass der Bürger nicht den Eindruck gewinnt, wir kämen in eine Schuldenspirale, in die große Schuldenmacherei hinein? Sonst schlägt das Ganze zurück, und wir geraten in eine Situation, in der vielleicht auch die Konjunkturpolitik nicht funktioniert, weil die Bürger den Weg in die Schuldenmacherei befürchten.

Sinnvoll erscheint mir, dass man - sozusagen als Gegenmaßnahme - ein Sondervermögen errichtet. Das ist zum Teil nur ein budgetärer Vorgang - ein Teil der Ausgaben wird aus diesem Sondervermögen finanziert -, aber es ist eine Maßnahme, um auf die Konsolidierungsnotwendigkeiten hinzuweisen. Ein zweiter Schritt wäre die Schuldenbremse, und zwar für den Bund, der seine Ausgaben jetzt so enorm steigert. Das

fehlt hier, wäre aber wichtig. Wenn es gelänge, eine Schuldenbremse zu verabschieden, könnte man vielleicht dem Eindruck entgegenwirken, dass der Staat mit dem riesigen Programm jetzt den Weg in die Schuldenmacherei geht.

Man kann in den einzelnen Bereichen weiter nach dem Konflikt zwischen Nachhaltigkeit und Fiskalpolitik suchen; in Grenzen wird er immer bestehen.

Dr. h. c. Hans Michelbach (CDU/CSU): Ich wende mich an Herrn Schwenker von der Bundessteuerberaterkammer und Herrn Jäckel vom Bauernverband. Es geht bei den Maßnahmen zur steuerlichen Entlastung durchaus um Krisenmanagement, um nämlich in der Krise neues Vertrauen zu schaffen. Für mich ist die Frage: Ist diese erste Tarifentlastung das richtige Signal an die Steuerzahler? Gibt es Nachbesserungsbedarf, insbesondere im Bereich der Unternehmensteuerreform, wenn man Vertrauen schaffen will? Stichworte hierzu sind: Zinsschranke, Verlustvorträge und gewerbsteuerliche Hinzurechnung von Finanzierungsaufwendungen für Mieten und Pachten. Zu erwähnen sind ferner Wettbewerbsverzerrungen durch die Besteuerung von Agrardiesel. Es geht mir also darum: Kann mit solchen Maßnahmen neues Vertrauen geschaffen werden?

Sachverständiger Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Zum Tarifverlauf kann ich nur so viel sagen: Das ist ein erster Schritt. Auch wir würden es begrüßen, wenn die beiden Stufen zusammengezogen würden, weil dann die Wirkung für die steuerpflichtigen Bürger deutlicher zutage treten würde. Wir werden in der nächsten Legislaturperiode weiter über den Tarifverlauf insgesamt diskutieren müssen. Es geht jetzt um ein Maßnahmenpaket, das kurzfristig verabschiedet werden soll und kurzfristig greifen soll. Von daher wird wahrscheinlich nur noch eine Frage zu diskutieren sein. Wir meinen, dass die beiden Stufen zusammengezogen werden sollten.

Ihre Frage zur Unternehmensteuerreform ist sehr wichtig. Wir merken, wie jetzt im Konjunkturabschwung Maßnahmen wie die sogenannte Zinsschranke oder die gewerbsteuerliche Hinzurechnung von Finanzierungsaufwendungen die mittelständische Wirtschaft extrem belasten. Vor einem Jahr dachte man, man würde mit diesen Maß-

nahmen nur ein paar große Unternehmen treffen. Wie uns die Berater in den letzten Wochen verstärkt melden, werden flächendeckend auch die mittelständischen Unternehmen getroffen. Die Gewinne gehen auf null, und dann treten die Effekte der Zinsschranke und der gewerbsteuerlichen Hinzurechnung - das nur als Beispiel - deutlich zutage. Es gibt die Probleme, auf die wir schon damals hingewiesen haben. Wir haben ja gefordert, wenigstens einen Freibetrag festzulegen. Jetzt kommen die Betriebe bei der Zinsschranke über die Freigrenze, werden voll von der Zinsschranke getroffen und müssen dann aus der Substanz Steuern zahlen. Das führt zu Liquiditätsabflüssen, die im Moment wirklich krisenverschärfend wirken.

Deswegen ist unser dringender Appell - wir haben das in unserer Stellungnahme deutlich gemacht; andere Organisationen ebenfalls -: Wenn man jetzt ein Paket schnürt, das der Krise entgegenwirken soll, dann sollten gerade die Zinsschranke und die gewerbsteuerliche Hinzurechnung entweder temporär ausgesetzt werden, wie andere Maßnahmen auch, damit das in der Krise nicht noch verschärfend wirkt, oder es sollten hierbei deutliche Verbesserungen vorgenommen werden; wir haben dazu verschiedene Vorschläge gemacht, die man auch nachlesen kann.

Mein Fazit: Verbesserungen müssen jetzt greifen und nicht erst nach der Bundestagswahl. Die genannten Elemente treffen jetzt wirklich zahlreiche Unternehmen.

Sachverständiger Simon Jäckel (Deutscher Bauernverband e. V.): Herr Abgeordneter, Sie haben den Agrardiesel angesprochen, und dazu möchte ich gerne Stellung beziehen. Zum einen geht es um den Abbau von Wettbewerbsverzerrungen in harmonisierten Märkten. Aus unserer Sicht gehört zu einer Stabilisierung der Konjunktur, dass man hausgemachte Wettbewerbsverzerrungen abbaut. Zum anderen geht es um konjunkturpolitische Aspekte.

Die Wettbewerbsverzerrungen sind immer gravierender geworden. Während die Agrardieselsteuersätze in anderen europäischen Ländern zur Stabilisierung der Agrarwirtschaft permanent gesenkt wurden, ist in der Bundesrepublik der überproportional hohe Steuersatz beibehalten worden. Damit haben wir bislang die Chance verstreichen lassen, ein Instrument zu nutzen, das in ganz Europa

genutzt wird, um einen wichtigen Sektor des Mittelstandes, das sogenannte Rückgrat des ländlichen Raumes, nämlich in die Land- und Forstwirtschaft, zu stärken. An dieser Stelle kommt dann auch ein konjunkturpolitischer Impuls ins Spiel: Das Geld, das durch eine Anpassung auf das europäische Niveau der Agrardieselbesteuerung in der Landwirtschaft verbleibt, verbessert zum einen deren Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit in der Europäischen Union, und zum anderen wird das Geld, das in der Landwirtschaft verbleibt, sofort wieder investiert. Die Landwirtschaft investierte im Jahr 2008 rund 38 Milliarden Euro im vor- und nachgelagerten Bereich, davon rund 6 Milliarden Euro in Landtechnik, 2 Milliarden Euro in Wirtschaftsgebäude und 3 Milliarden Euro in Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten.

Nicht umsonst heißt es auf dem Land: Hat der Bauer Geld, hat's die ganze Welt. Weil dem tatsächlich so ist, kann man zu Recht sagen, dass dies ein konjunkturpolitisches Anreizprogramm ist, das die Gesamtwirtschaft stabilisiert. Sie können also mit einer Anpassung der Agrardieselbesteuerung auf einen Schlag zwei Ziele erreichen: Einerseits können Sie die Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU abbauen und andererseits einen wichtigen konjunkturpolitischen Impuls im ländlichen Raum setzen.

Lydia Westrich (SPD): Jetzt haben wir wieder viele neue Ideen gehört, wie wir Steuern senken könnten, obwohl wir gleichzeitig auch gehört haben, dass Steuersenkungen eigentlich konjunkturpolitisch nichts bewirken. Da dies ein bisschen schwierig ist, kehre ich zum Gesetzentwurf zurück und frage Herrn Professor Wieland und Frau König, wie der Kinderbonus, der in diesem Gesetzentwurf enthalten ist, wirken wird: Stellt er eine zielgenaue Entlastung für die Familien dar, und muss man ihn analog zum Kindergeld auf die kindbezogenen Freibeträge anrechnen?

Sachverständiger Prof. Dr. Joachim Wieland: Frau Abgeordnete, gegenwärtig ist nicht die Zeit für generelle Steuersenkungen. Wenn wir uns anschauen, dass eine Schuldenbremse mit einiger Verzögerung ins Grundgesetz kommen soll und welche Beträge allein zur Stabilisierung des Bankensystems erforderlich sind, dann wird man auch als Jurist, der angeblich schlecht rechnen kann, sagen, dass das Geld irgendwoher

kommen muss. Von daher kann es im Moment eigentlich nur Sinn gesetzgeberischer Maßnahmen sein, zu versuchen, den Abschwung zu verringern, wie es vorhin schon gesagt worden ist. Dazu müssen die knappen Mittel, die zur Verfügung stehen, so eingesetzt werden, dass sie dort ankommen, wo tatsächlich etwas für die Konjunktur getan wird. Dazu scheint mir der Kinderbonus geeignet zu sein, weil er gezielt eher einkommensschwächeren Empfängern gewährt wird, die dadurch in die Lage versetzt werden, mit diesem Geld ein Stück weit etwas für die Konjunktur zu tun, indem sie dieses Geld sofort wieder ausgeben.

Dies passt auch in das System, da es praktisch vorsieht, dass zunächst einmal Kindergeld gewährt wird. Das Bundesverfassungsgericht hat gesagt, es müsse jemand mit höherer Progression entsprechend entlastet werden. Dies führt dazu, dass der Staat insoweit mehr Geld zurückerstattet, als beim Kindergeld gewährt wird. Aber dem System entspricht es, in diesem System zu bleiben und folgerichtig zu handeln. Sie müssen es politisch beurteilen. Ich kann mir, ehrlich gesagt, nur schwer vorstellen, dass bei jemandem mit einem zu versteuernden Einkommen von mehr als 70 000 oder gar 100 000 Euro ein Kinderbonus von 100 Euro sehr konjunkturwirksam wäre. Er würde an dieser Stelle vor allen Dingen Geld kosten und nicht ins System passen.

Sachverständige Barbara König (Zukunftsforschung Familie e. V.): Ich kann mich meinem Vorredner anschließen. Auf die Frage, ob der Kinderbonus so, wie er jetzt gestrickt ist, innerhalb des Systems zielführend und effizient ist, kann ich sagen: Ja, solange das innerhalb des jetzigen Systems möglich ist. Wie Sie vielleicht wissen, fordern wir, das Zukunftsforum Familie, das System ganz zu verlassen und eine Kindergrundsicherung einzuführen. Das will ich an dieser Stelle aber nicht weiter ausführen, weil danach nicht gefragt worden ist.

Den Kinderbonus halten wir in der jetzt vorliegenden Form, dass er bei unteren Einkommen bzw. bei Sozialleistungen nach Hartz IV nicht angerechnet wird, sehr wohl aber bei hohen Einkommen mit dem Kinderfreibetrag verrechnet wird, für sehr zielgerichtet, und zwar aus zwei Gründen: konjunkturpolitisch, weil - dies wurde schon mehrfach angesprochen - die unteren Einkommen in den vollen Genuss kommen und

das Geld dort sicherlich eher in den Konsum als auf das Sparsbuch wandern wird, wie man es bei hohen Einkommen erwarten darf, und verteilungspolitisch, weil damit die ungerechte Schere zwischen den Beziehern hoher Einkommen und ihrer maximalen steuerlichen Entlastung durch den Freibetrag sowie den normalen Kindergeldbeziehern ein kleines bisschen geschlossen wird, was ich für einen Schritt in die richtige Richtung halte.

Ich widerspreche einem meiner Vorredner vom Bund der Steuerzahler, der sagte, wenn man auf die Straße und in die Medien sehe, erkenne man, dass ein Großteil der Familien den Kinderbonus zurückzahlen werde. Das stimmt nicht: Nicht ein Großteil der Familien muss ihn zurückzahlen, sondern ein kleiner Teil. Wenn wir über ein zu versteuerndes Jahreseinkommen in Höhe von 70 000 Euro sprechen, sprechen wir über 10 Prozent aller Familien. Nur 10 Prozent aller Eltern sind in diesen oberen Bereichen, und 90 Prozent, also die große Masse der Kindergeldbezieher, erhalten den kompletten Kinderbonus. Dies gehört ebenfalls zur Wahrheit. Zur Wahrheit gehört natürlich auch, dass die oberen 10 Prozent - ich spreche nicht über Millionäre; da sind wir uns einig, das hat auch niemand behauptet; aber 70 000 Euro stellen ein Einkommen dar, das weit über dem Durchschnitt liegt - heute schon mehr als die breite Masse der Kindergeldbezieher bekommen. Es gehört also zur ganzen Wahrheit, dieses System insgesamt darzustellen. Deswegen halten wir den Kinderbonus in der Form, wie er in Kürze wirken soll, für richtig.

Vorsitzender Eduard Oswald: Aus gegebenem Anlass weise ich darauf hin, dass wir mit dieser Anhörung um 13.30 Uhr fertig müssen, da der Raum anderweitig benötigt wird.

Norbert Schindler (CDU/CSU): Die erste Frage geht an Herrn Schwenker von der Bundessteuerberaterkammer und bezieht sich auf die derzeit sehr geringe Abschreibung von festen Gebäuden: Wie schätzen Sie die Folgen ein, wenn wir die Kraft hätten, hier ein deutliches Zeichen zu setzen, was die Abschreibung von 3 bis 4 Prozent pro Jahr angeht?

Die zweite Frage geht an Herrn Jäckel vom Deutschen Bauernverband, der vorhin allgemein auf die Frage nach den Wettbewerbsverzerrungen beim Agrardiesel geantwortet hat. Beabsichtigten wir im Rahmen

dieses Konjunkturpaketes einen Schritt in diese Richtung, wo wäre der Schwerpunkt zu legen, im unteren Bereich des Sockels oder weiter oben durch eine Aufweichung, wenn man an die Investitionsbereitschaft der betroffenen Betriebe denkt, um die Konjunktur auch vonseiten der Landwirtschaft stärker ankurbeln zu können?

Sachverständiger Jörg Schwenker (Bundessteuerberaterkammer): Natürlich würde eine Verbesserung der Abschreibungsbedingungen auch bei Gebäuden zu Investitionsanreizen führen. Von daher ist dies ein Mittel, über das man nachdenken kann. Wir haben in unserer Stellungnahme darüber hinaus noch einmal für einfache Maßnahmen plädiert, die beim Kleinen und Mittleren sofort wirken. Das ist zum einen die Wiedereinführung der Abschreibungsmöglichkeiten für geringwertige Wirtschaftsgüter. In den Gesprächen mit ihren Mandanten haben die Steuerberater deutlich gemerkt, dass hier etwas weggebrochen ist, worüber sonst kurzfristig auch investiert wurde. Eine andere kurzfristig wirkende Möglichkeit wäre die Wiedereinführung der Halbjahres-AfA.

Sachverständiger Simon Jäckel (Deutscher Bauernverband e. V.): Mir wurde die Frage gestellt, in welchem Bereich man beim Agrardiesel eher tätig werden sollte. Aus unserer Sicht müsste man grundsätzlich in beiden Bereichen tätig werden. Es gibt einen Sockelbetrag, einen Selbstbehalt, bis zu dem Betriebe gar nicht unter die Agrardieselbesteuerung fallen, und es gibt eine Obergrenze. Unabhängig vom tatsächlichen Verbrauch wird dann ein maximaler fiktiver Verbrauch zugrunde gelegt. Im Hinblick auf die Größenordnungen ist natürlich schon zu sagen, dass durch die Abschaffung der Obergrenze ein stärkerer konjunkturpolitischer Impuls gegeben würde. Hier geht es schnell um Größenordnungen, die viel stärker einkommenswirksam werden, sodass man dann auch unmittelbar investieren könnte.

Wenn wir schon bei den Investitionen sind, komme ich auf etwas zurück, was schon mein Vorredner angesprochen hat: Gerade in der Landwirtschaft findet ein Großteil der Investitionstätigkeit in unbewegliche Wirtschaftsgüter statt. Dort wurde in den letzten Jahren gar nichts verbessert, und dort hinken wir im internationalen Bereich erheblich hinterher. Während man in Italien

und Frankreich Gebäude mit zweistelligen Abschreibungsraten abschreiben kann, liegt man in Deutschland zwischen 3 und 4 Prozent. Hätte man für den Sektor der Landwirtschaft jetzt eine solche Kombination aus einer Anpassung der Agrardieselbesteuerung auf europäisches Niveau und verbesserten Abschreibungsbedingungen bei Wirtschaftsgebäuden, würde dies sicherlich zu einem erheblichen und nachhaltigen Impuls für Investitionen im ländlichen Raum führen.

Marrtin Gerster (SPD): Meine Frage richtet sich an die Deutsche Steuer-Gewerkschaft und an die Bundessteuerberaterkammer. Mir geht es noch einmal um den Kinderbonus, genauer um die Frage der effizienten Bereitstellung: Liegen wir richtig, wenn wir dies im Rahmen des Familienleistungsausgleichs regeln?

Sachverständiger Thomas Eigenthaler (Deutsche Steuer-Gewerkschaft): Für die Deutsche Steuer-Gewerkschaft kann ich hier erklären, dass wir keine Probleme damit haben, wie der Kinderbonus systematisch geregelt ist. Da es sich um ein einmaliges Plus zum Kindergeld handelt, ist für mich klar, dass es in den Familienleistungsausgleich einzubeziehen ist. §31 des Einkommensteuergesetzes gibt uns vor, dass wir eine Vergleichsberechnung durchführen. Ich sehe auch nicht, dass bei höheren Einkommen etwas zurückbezahlt werden muss. Vielmehr wird die vorhin angesprochene Diskrepanz zwischen der steuerlichen Auswirkung des Kinderfreibetrags bei höheren Einkommen und dem Kindergeld im unteren Bereich etwas verringert. Aber der Vorteil einer Anerkennung von Kinderfreibeträgen ist bei oberen Einkommen natürlich nach wie vor höher als das reguläre Kindergeld plus Kinderbonus. Von daher halte ich es für richtig und angemessen, bei knappen Haushaltsmitteln die Sache so zu regeln, wie sie geregelt ist. Natürlich könnte auch ich mir vorstellen, dass hier nicht 100 Euro, sondern 200 Euro stehen. Aber ich muss anerkennen, dass dies bestimmte haushalterische Konsequenzen hätte. Es ist auch richtig, dass dieses Geld von den Kindergeldkassen ausbezahlt wird. Dann marschiert es sofort in den Konsum, in die Konjunktur. Damit wird die Funktion, die mit dem Kinderbonus bezweckt wird, sehr schnell gewährleistet.

Sachverständige Claudia Ende (Bundessteuerberaterkammer): Wir sind ebenfalls der Ansicht, dass es durchaus richtig ist, den Kinderbonus in den Familienleistungsausgleich einzubeziehen. Insoweit kann ich mich voll und ganz meinem Vorredner anschließen. Alles andere würde einen nicht zu rechtfertigenden systematischen Bruch darstellen. Die Kritik, dass der Kreis derjenigen, die von diesem Kinderbonus profitieren, begrenzt ist, ist durchaus nachzuvollziehen. Eine Lösung wäre, die steuerlichen Kinderfreibeträge anzuheben. Eine solche Erhöhung der steuerlichen Kinderfreibeträge ergibt sich aus unserer Sicht auch aus der Erhöhung der Regelsätze, die schon erwähnt worden ist. Es ist verfassungsrechtlich geboten, im Rahmen dieser Erhöhung der Regelsätze auch die steuerlichen Kinderfreibeträge anzupassen.

Patricia Lips (CDU/CSU): Ich richte eine Frage an zwei Verbände, den Familienbund der Katholiken und den Deutschen Steuerberaterverband, und knüpfe dabei unmittelbar an die letzten Ausführungen zum Thema Freibeträge an. Wir erhöhen die Regelsätze für die 6- bis 13-jährigen Kinder im Bereich der Grundsicherung für Arbeitssuchende und Sozialhilfeempfänger. Ich hätte auch von Ihnen gern noch eine Einschätzung gehört, welche Konsequenzen daraus für die Kinderfreibeträge erwachsen.

Sachverständige Carolin Boesing (Familienbund der Katholiken e. V.): Grundsätzlich begrüßen wir natürlich die Regelsatzerhöhung bei den 6- bis 13-Jährigen. Nach unserer Auffassung ist das ein erster Schritt in die richtige Richtung. Das Bundessozialgericht hat entschieden, dass die Kinderregelsätze so, wie sie jetzt berechnet werden, abgeleitet vom Erwachsenenregelsatz, verfassungswidrig sind. Insofern müssten wir in Zukunft schon dazu kommen, dass kindgerechte Regelsätze berechnet werden. Dies hat zum Beispiel der Caritas-Verband getan. Wir erachten es als notwendig, dass sich die Steuerfreibeträge für Kinder infolge der Regelsatzerhöhung für die 6- bis 13-Jährigen ebenfalls erhöhen. Ich habe dies vorhin bereits angesprochen: Die sozialhilferechtlichen Regelsätze bestimmen das sächliche Existenzminimum. Durch die Altersgruppen wird ein Durchschnittssatz vom Eckregelsatz gebildet. Dieser erhöht sich im Vergleich zur bisherigen Berechnungsmethode, die die

Bundesregierung im letzten Existenzminimum-Bericht im vergangenen November angewandt hat; denn dadurch, dass jetzt für die 6- bis 13-Jährigen 70 Prozent und nicht mehr 60 Prozent gelten, steigt der Durchschnittsregelsatz und damit in der Folge auch das sächliche Existenzminimum. Dies hat automatisch die verfassungsrechtliche Folge, dass dann auch die Kinderfreibeträge steigen müssen, denn das sächliche Existenzminimum muss steuerfrei gestellt werden. Insofern ist dies eine für uns notwendige Folgerung.

Im Übrigen sind wir auch der Auffassung, dass da nicht nur die Kinderfreibeträge steigen müssen, sondern auch das Kindergeld; denn es war politisch immer gewollt, dass auch das Kindergeld steigt, wenn die Kinderfreibeträge steigen. Insofern wäre jetzt eine gute Gelegenheit, auch dies noch zu tun.

Sachverständiger Norman Peters (Deutscher Steuerberaterverband e. V.): Ich kann mich meiner Vorrednerin absolut anschließen; sie hat das sehr gut erklärt. Dies ist übrigens auch im aktuellen Existenzminimum-Bericht der Bundesregierung sehr gut nachzulesen, auch mit dieser Gewichtung. Falls es jetzt also zu schnell abgehandelt worden sein sollte, könnte man es dort auf fünf Seiten sehr transparent nachlesen. Insbesondere findet man dort den Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, die zum Ausdruck bringt, dass der sozialhilferechtliche Mindestbedarf auch im Einkommensteuerrecht abgebildet werden muss. Wenn Sie dort erhöhen, weil Sie sagen, der Bedarf sei höher, muss dies auch seine Folgen im Steuerrecht haben. Auch dies finden Sie im Existenzminimum-Bericht; insofern sei darauf verwiesen.

Martin Gerster (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Professor Wieland und an Frau König vom Zukunftsforum Familie: Ist nach Ihrer Auffassung eine Erhöhung des Kinderfreibetrags aufgrund der geplanten Anhebung der Regelsätze für Kinder bereits zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich, und wie beurteilen Sie eine weitere Anhebung des Kinderfreibetrags unter konjunkturellen Gesichtspunkten?

Sachverständiger Prof. Dr. Joachim Wieland: Herr Abgeordneter, ich kann mich kurz fassen, indem ich wiederhole, was ich vorhin gesagt habe: Meines Erachtens geht

es jetzt nicht um eine Steuerreform, sondern um ein Konjunkturpaket zur Minderung des Abschwungs. Wenn dies der Fall ist, muss man das Geld möglichst zielgenau einsetzen. Dies wird im Gesetzentwurf auch deutlich zum Ausdruck gebracht: Man möchte die Erhöhung durch den Kinderbonus lediglich dort ansetzen, wo man darauf vertrauen kann, dass die Konjunktur unmittelbar belebt wird. Frau König hat dies vorhin schon ausgeführt: Durch die Rechtsprechung des Verfassungsgericht bedingt, führt eine Erhöhung des Kinderfreibetrags zu einer unterschiedlichen Behandlung von Kindern. Diejenigen, die besser verdienen, werden stärker entlastet; dies hat das Verfassungsgericht so verlangt. Aber es hat praktisch auch die Anrechnung vorgegeben. Darum ist es folgerichtig und entspricht genau der Rechtsprechung des Verfassungsgerichts, wenn man die im Gesetzentwurf gewählte Lösung durchsetzt.

Sachverständige Barbara König (Zukunftforum Familie e. V.): Ich kann den Ausführungen des Herrn Verfassungsrechtlers nichts hinzufügen. Allein noch eine fachpolitische Ergänzung: Wir plädieren dafür, langfristig aus diesem Kreislauf herauszukommen, weil jetzt folgende Situation zu konstatieren ist: Wollen wir bei den Beziehern unterer Einkommen bzw. den Hartz-IV-Empfängerinnen und -empfängern schnell etwas tun, führt dies verfassungsrechtlich im Grunde genommen automatisch dazu, dass wir irgendwann oben bei den Freibeträgen auch drauflegen müssen. Das ist aber, politisch betrachtet, keine sehr zielführende Maßnahme. Insofern stellt sich doch irgendwann - nicht jetzt, wenige Monate vor der Bundestagswahl, und auch nicht jetzt beim Konjunkturpaket - die Frage, ob der Schutz des kindlichen Existenzminimums, der ja sehr wohl verfassungsrechtlich geboten ist, eigentlich nur über Steuerpolitik und Steuerfreibeträge oder auch auf andere Weise zu sichern ist. Dies würde aber einer länger dauernden und nachhaltigeren Diskussion bedürfen, die jetzt sicherlich nicht ansteht.

Carl-Ludwig Thiele (FDP): Meine Frage richtet sich an den BDI und den DIHK. Welche steuerlichen Rahmenbedingungen müssten aus Ihrer Sicht gerade in der derzeitigen Situation geändert werden, um wieder Wachstum anzuregen, und sind nicht einige steuerliche Maßnahmen, die seitens

der Großen Koalition beschlossen wurden, insbesondere in der derzeitigen Situation kontraproduktiv? Ich denke hier an die Zinsschranke und Ähnliches.

Sachverständiger Berthold Welling (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.): Herr Abgeordneter Thiele, die Antwort könnte ich in drei Worten geben: Zinsschranke, Zinsschranke, Zinsschranke! Das sage ich deswegen, weil wir in diesem Rahmen schon unterschiedliche Maßnahmen angesprochen haben, nämlich den Subventionscharakter beispielsweise von Maßnahmenpaketen. Wenn wir die Zinsschranke sehen, könnten wir dahinter ein ordnungspolitisches Ausrufezeichen setzen; denn Nachbesserungen bei der Zinsschranke haben keinen Subventionscharakter, sondern sind nichts anderes als die Wiedereinführung des sogenannten Nettoprinzips. Hier werden bestimmte Betriebsausgaben nicht mehr zum Abzug zugelassen.

Das Problem ist im Moment außerordentlich virulent, zumal wir schon zum Zeitpunkt der Einführung der Regelung festgestellt haben, dass die Zinsschranke die schärfste Regelung im internationalen Vergleich ist, weil sie nicht nur die Gesellschafterfremdfinanzierung, also mögliche Gestaltungsoptimierungen, sondern gleichzeitig auch sämtliche Drittfinanzierungen über die Gewinngrenze einzubeziehen versucht. Im Moment stehen wir bei sämtlichen Drittfinanzierungen, deren Abzug nur im Rahmen einer bestimmten Gewinngrenze zugelassen wird, vor dem Problem, dass die Zinsschranke dann, wenn aufgrund der Krise die Gewinne zurückgehen, die Unternehmen in ihrer knappen Liquidität noch mehr belastet.

Hier spreche ich Sie an, Herr Vorsitzender, weil Sie gesagt haben, der Finanzausschuss sei unter anderem für die Einnahmeplanung zuständig. Was Sie mit dieser Regelung geschaffen haben, ist eine ungewollte Einnahmeplanung. Sie beziehen nicht nur die im Rahmen des laufenden Gesetzgebungsverfahrens vorgesehenen 300 Unternehmen ein; wir sind bei der Überprüfung von ungefähr 70 000 Unternehmensbilanzen mittlerweile schon bei 1 500 Unternehmen angekommen. Von dieser Freigrenze von 1 Million Euro Zinsen sind also 1 500 größere mittelständische Unternehmen und sehr große Unternehmen betroffen, bei denen nicht nur mit Blick auf die Beschäftigung, sondern auch auf die wirtschaftspolitische

Dimension wirklich die Musik spielt. Sie sehen, dass hier eine ungewollte Steuerregelung in einer Phase zugreift, in der wir die Liquidität der Unternehmen sicherlich nicht belasten wollen.

Ein Beispiel rechne ich Ihnen noch vor: Sie haben 1 Million Euro Gewinn und 5 Millionen Euro Zinslasten. Mit dem Ebitda geht der Gesamtgewinn für die Steuer faktisch auf 6 Millionen Euro hoch. Bei dieser Situation überschattet die Nichtabzugsfähigkeit der Zinsen durch die Zinsschranke den tatsächlichen wirtschaftlichen Gewinn. Das ist, glaube ich, eine unhaltbare Situation. Entweder könnte man hier eine Verlustsperre einführen, oder man könnte die Ebitda-Grenze von 30 auf 50 Prozent nach oben setzen - dies wäre sicherlich eine Möglichkeit, um im Rahmen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit auf eine Regelung zu kommen, die mit anderen Regelungen ungefähr plan wäre -, oder man könnte gegebenenfalls eine Aussetzung für die Zeit der Krise beschließen, wobei ich immer für die ersten beiden Maßnahmen plädieren würde, weil sie eine gewisse Nachhaltigkeit aufweisen und eine strukturelle Änderung darstellen.

Abschließend noch ein kleiner Widerspruch zur Bundessteuerberaterkammer: Ich halte nichts davon, Freigrenzen in Freibeträge umzuwandeln, weil sie eigentlich nur den Unsinn der Regelung unterstreichen. Wenn Sie sagen, wenn man 1 Million Euro Zinsen überschreitet, greift die Regelung, und Sie sie dann aussetzen, indem Sie daraus eine Freibetragsregelung machen, dann unterstreicht dies eigentlich nur den schädlichen Charakter der Regelung. Sie treffen dann wiederum nur wenige, bei denen die Musik spielt und die wirtschaftspolitisch ein größeres Rad drehen. Von daher kann ich nur dafür plädieren, von solchen Vorschlägen Abstand zu nehmen.

Sachverständige Dr. Ulrike Beland (Deutscher Industrie- und Handelskammertag): Grundsätzlich schließen wir uns natürlich dem voll an, was Herr Welling gesagt hat. Noch eine Ergänzung, weil es im Moment ja um das Konjunkturpaket geht: Es ist gut, dass das Konjunkturpaket aufgelegt wird; aber wir verstehen nicht, warum gleichzeitig nicht auch konjunkturschädigende Wirkungen beseitigt werden. Man könnte hier den Unternehmen mit geringen Mitteln tatsächlich helfen. Die Maßnahmen zur Gegen-

finanzierung der Unternehmensteuerreform - das sind vor allen Dingen die Zinsschranke, die Hinzurechnungen, aber auch die Mantelkaufregelung insofern, als sie Unternehmenskäufe behindert, die eigentlich Sanierungen sind, und die Funktionsverlagerungsbesteuerung insofern, als sie die internationale Verflechtung behindert - müssen in der Konjunkturkrise unbedingt überprüft werden, weil sie jetzt extrem schädigend wirken. Wir bekommen derzeit Daten herein, die besagen, dass die Wirkungen viel stärker sind, als man es eigentlich bezweckt hatte. Eine Evaluation der Gegenfinanzierungen der Unternehmenssteuerreform war angekündigt und ist geplant. Das muss unbedingt schnellstens erfolgen. Ein kleiner Tipp: Die Länderadministrations haben damit schon sehr viele Erfahrungen. Eine Nachfrage bei ihnen, was eigentlich passiert und wie man das Problem schnell lösen könnte, ist vielleicht ganz hilfreich. Wir bringen das auf die Formel: Aussetzen und durch eine konjunkturfremdliche Regelung ersetzen.

Peter Rzepka (CDU/CSU): Ich kann nahtlos an den Kollegen Thiele anschließen. Es spricht ja viel dafür, dass das, was in den Anhörungen zur Unternehmenssteuerreform schon vielfach artikuliert worden ist, richtig ist: Diese Steuerreform wirkt zyklisch: In konjunkturell guten Zeiten entlastet sie, und in schwierigen Zeiten - in ertraglosen Zeiten oder zumindest in Zeiten mit geringem Ertrag - entzieht sie durch ihre substanzsteuerlichen Wirkungen den Unternehmen Liquidität und verschärft die Krise noch. Deshalb wäre ich dankbar, wenn die beiden Sachverständigen, die eben Stellung genommen haben, über die Zinsschranke hinaus auch noch die Themen Verlustvernichtungsregelungen, Funktionsverlagerung und gewerbesteuerrechtliche Hinzurechnungen beleuchteten. Letztere wirken sich offenbar auch problematisch auf die Situation unserer Innenstädte aus.

Sachverständiger Berthold Welling (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.): Herr Abgeordneter Rzepka, zu den Auswirkungen der von Ihnen genannten steuerpolitischen Maßnahmen auf die Konjunktur fasse ich meine Stellungnahme wie folgt zusammen: Die Zinsschranke ist im Moment ein ganz einschneidender Faktor für die Unternehmen. Lassen Sie sich folgende politische Entscheidungen einmal auf der

Zunge zergehen: Die jüngste EZB-Leitzinssatzsenkung machte 50 Basispunkte aus; wenn ein Unternehmen in die Zinsschranke läuft, macht der Nachteil 211 Basispunkte aus. Das ist mehr als das Vierfache. Ich betone dies, weil im Moment sehr viele Unternehmen aufgrund der sogenannten Kreditklemme ohnehin Liquiditätsengpässe haben. Die Liquidität hier zu beschneiden, macht sicherlich keinen Sinn. Da ich wohl nicht davon ausgehen kann, dass Sie noch in diesem Gesetzgebungspaket kurzfristig Entlastungsmaßnahmen im Rahmen der Zinsschranke vorsehen, plädiere ich dafür, in der Beschlussempfehlung aufzuführen, dass sich eine Arbeitsgruppe zwischen Wirtschaft, Bundesfinanzministerium und Sachverständigen bildet, die sich der Thematik Zinsschranke noch einmal annimmt.

Zur Funktionsverlagerung kann ich nur anfügen: Das ist sicherlich ein großes Problem für grenzüberschreitende Unternehmen. Wir hatten dies schon im Rahmen des letzten Maßnahmenpaketes besprochen - Frau Uhl, Sie werden sich sicherlich daran erinnern - und festgestellt, dass Know-how in Deutschland nicht aufgebaut wird, solange die gesamten Transferpakete in Deutschland entsprechend besteuert werden.

Zu den gewerbesteuerlichen Auswirkungen: Es hat Reformvorschläge gegeben, die Gewerbesteuer in eine Ertragsbesteuerung zu überführen. Diesen Vorschlägen ist man in der Politik aus vielerlei Gründen nicht gefolgt. Ich glaube, dass die Kommunen an einem Punkt angelangt sind, an dem sie ihre eigene Position insofern überdenken müssen, als sie selbst bei einer noch größeren Ausweitung der ertragsunabhängigen Elemente in der Gewerbesteuer das Aufkommen nicht mehr zwingend erhöhen können. Auch sind die Gewerbesteuersätze teilweise am Ende angelangt. Daher ist meines Erachtens eine Reform der Gewerbesteuer in Form deren Überführung in die Ertragsbesteuerung zwingend erforderlich.

Sachverständige Dr. Ulrike Beland (Deutscher Industrie- und Handelskammertag): Nur eine kleine Ergänzung zu den gewerbesteuerlichen Hinzurechnungen: Die Kommunen stehen im Moment wieder vor deutlichen Rückgängen - ich will nicht von Einbrüchen reden - bei den Einnahmen aus der Gewerbesteuer. Man merkt, dass die Hinzurechnungen an dieser Stelle den Kommunen wenig helfen, aber bestimmte Bran-

chen extrem treffen. Das sind die Branchen, die auf Fremdfinanzierung angewiesen sind und die hohe Zinsen und hohe Mieten haben. Weil sie diese Kosten wieder auf die Gewerbesteuer hinzurechnen müssen, zahlen sie höhere Gewerbesteuer aus der Substanz. Dies schädigt die Unternehmen ungleich, ohne den Kommunen zu helfen. Bei den Hinzurechnungen in Bezug auf Immobilien sollte dringend nachgebessert werden, um in einem nächsten Schritt auch darüber nachzudenken, ob ertragsunabhängige Elemente in der Gewerbesteuer auf die Dauer tatsächlich helfen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Meine Damen, meine Herren, Sie sehen schon, dass wir nie fertig werden. Das, was jetzt nicht geregelt werden kann, bleibt trotzdem ein Merkposten. Insofern danke ich auch für die Ausführungen, die über das hinaus greifen, was in dieser Woche lösbar ist.

Ich bedanke mich Ihre sachverständigen Aussagen und Ihre Informationen. Sie stehen ja alle miteinander in einem ständigen Dialog mit dem Finanzausschuss. Wir werden in den nächsten Stunden in den Fraktionen das Gesagte analysieren. Am Mittwoch wird der Ausschuss darüber beraten, und am Freitag wird das Plenum des Deutschen Bundestages alles verabschieden.

Ich wünsche Ihnen alles erdenklich Gute und danke Ihnen für Ihren Einsatz.

(Schluss: 13.34 Uhr)