



Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe • Postfach 15 01 62 • 53040 Bonn

Herrn
Eduard Oswald, MdB
Vorsitzender des Finanzausschusses
des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Abteilung: Hauptgeschäftsführung

Ansprechpartner/in: Dr. Axel Koblitz
Telefon: -110
Telefax: -150
E-Mail: koblitz@kfzgewerbe.de

Ihr Zeichen PA 7 – 16/11741; 16/11742;
16/8538; 16/11740

Ihre Nachricht vom: 31.01.2009

Unser Zeichen: Lg/tei

per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Datum: 06.02.2009

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 9. Februar 2009 zu den Gesetzentwürfen

- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (BT-DRS 16/11741)
- Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BT-DRS 16/11742)
- Klimaschutz im Verkehr – Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO₂-Bezug umstellen (BT-DRS 16/8538)
- Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland (BT-DRS 16/11740)

Sehr geehrter Herr Oswald,

die Einladung zur Anhörung zu den obigen Gesetzesentwürfen nehmen wir gerne wahr und übermitteln Ihnen vorab schon die nachfolgende Stellungnahme. Wir hoffen, dass unsere Erwägungen und Änderungsvorschläge im weiteren Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden.

Das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe begrüßt die mit dem Konjunkturpaket II angekündigten gesetzlichen Neuerungen ausdrücklich. Die dort vom Bundeskabinett beschlossenen, gebündelten Maßnahmen werden helfen, die in den nächsten Monaten aus der Wirtschaftskrise zu erwartenden Folgen deutlich abzumildern. Dies gilt für die Automobilbranche und den Automobilhandel im Besonderen, da die (im Gesetzwurf zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland) normierte „Umweltprämie“ und der nunmehr auch vorliegende Gesetzesentwurf zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer wichtige Weichenstellungen für das kommende Jahr darstellen.

Zum einen wird Verbrauchern mit der Verabschiedung des Gesetzesentwurfs zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer die Ungewissheit über die zukünftige Kfz-Steuerbelastung eines neu erworbenen Fahrzeugs genommen. Dies hatte zuletzt zu einer deutlichen Kaufzurückhaltung geführt. Zum anderen ist die Zahlung einer Umweltprämie das richtige Signal, um der derzeitigen Absatzkrise im deutschen Automobilhandel und damit auch in der Automobilindustrie entgegen zu wirken. Damit wird in der Tat Beschäftigung gesichert und der deutschen Automobilbranche Stabilität gegeben.

Im Einzelnen verweisen wir auf die nachfolgenden Anmerkungen zu den jeweiligen Gesetzesentwürfen und Gesetzesänderungen.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)

I. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (BT-DRS 16/11741)

Bislang standen den Ländern gemäß Artikel 106 Abs. 2 Nr. 3 GG die gesamten Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer zu. Mit der verfassungsrechtlichen Übertragung der Ertragshoheit aus der Kraftfahrzeugsteuer wird dem Bund die Möglichkeit eröffnet, die Kraftfahrzeugbesteuerung mit anderen - durch den Bund gesteuerten - Instrumenten im Verkehrsbereich abzustimmen (z.B. Steuer auf Kraftstoffe). Insbesondere ist die Übertragung der Ertragshoheit Voraussetzung für die kurzfristige Einführung der CO₂-basierten Kraftfahrzeugsteuer. Da der ZDK an einer schnellen Umsetzung der Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer bis zum 30.06.2009 interessiert ist, halten wir die vorgesehene Grundgesetzänderung, mit der die Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übertragen wird, für unbedingt notwendig.

II. Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BT-DRS 16/11742)

1. Vorbemerkung

Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer wird die vom Deutschen Kfz-Gewerbe schon seit langem geforderte und mittlerweile überfällige CO₂-basierte Kraftfahrzeugbesteuerung umgesetzt. Damit wird endlich ein Kaufhemmnis potentieller Fahrzeugkäufer beseitigt, da diese bei Verabschiedung des vorstehenden Gesetzesentwurfs Sicherheit haben, welche Belastungen langfristig auf sie zukommen. Insoweit wird mit einer klug bemessenen CO₂-basierten Kraftfahrzeugsteuer auch ein Signal für den Kauf eines kraftstoffeffizienten Fahrzeugs gesetzt und die Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen gestärkt.

Neben der ebenfalls noch zu verabschiedenden „Umweltprämie“ kann die Kraftfahrzeugsteuer gleichzeitig einen Beitrag zur Erneuerung des Fahrzeugbestandes und damit zur Verbesserung der CO₂-Bilanz des Kraftfahrzeugverkehrs führen.

Das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe unterstützt deshalb den Gesetzesentwurf zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer nachdrücklich. Dieser Gesetzentwurf muss nun umgehend von Bundestag und Bundesrat beschlossen werden, damit er wie geplant zum 01.07.2009 in Kraft treten kann.

2. Zu den Neuregelungen im Einzelnen

Artikel 2 Nr. 3 (§ 3 b KraftStG-Entwurf): Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor
--

Mit der Neuregelung des § 3 b KraftStG-Entwurf werden Diesel-Pkw zusätzlich bis zu einem Betrag von 150 € für den Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2013 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, wenn sie die Abgasnormen Euro-6 erfüllen. Mit dieser grundsätzlich begrüßenswerten Steuerbefreiung soll Autofahrern ein Anreiz zum Erwerb von besonders schadstoffarmen Dieselfahrzeugen gegeben werden. So soll erreicht werden, dass die vom Straßenverkehr ausgehenden schädlichen Emissionen (insbesondere Partikel und Stickoxidemissionen) weiter gemindert werden.

Vor dem Hintergrund, dass die Vorgaben strengerer Abgasnormen (hier Euro-6 Abgasnorm) anfangs immer erst durch Mittel- und Oberklassefahrzeuge erfüllt werden und die endgültig verpflichtende Einführung der Euro-6-Norm erst für den 01.09.2015 vorgesehen ist, wird eine Steuerbefreiung von 150 € als Kaufanreiz für ein besonders schadstoffreies Fahrzeug nicht ausreichen. Vielmehr sollte hier ein deutlich höherer Steuerfreibetrag gewährt werden – wenn nicht gar eine komplette Steuerbefreiung bis zum 31. Dezember 2013.

Artikel 2 Nr. 6 (§ 8 Nr. 1 KraftStG-Entwurf): Regelung der Kraftfahrzeugsteuer für Bestandsfahrzeuge und neu zugelassene Fahrzeuge

§ 8 Nr. 1 KraftStG-Entwurf regelt, dass Bestandsfahrzeuge bis zum 30. Juni 2009 nach wie vor nach Hubraum besteuert werden. An dieser Stelle ist es grundsätzlich vorzugswürdig, auch schon Bestandsfahrzeuge in eine neu geregelte Kraftfahrzeugbesteuerung aufzunehmen. Da dem Deutschen Kraftfahrzeuggewerbe aber an einer kurzfristigen Neuregelung der Kfz-Steuer für Neuwagen und damit an der Gewissheit potentieller Fahrzeugkäufer über die Höhe der Kfz-Steuer gelegen ist, halten wir es für richtig, dass die CO₂-basierte Kraftfahrzeugsteuer zunächst nur für Fahrzeugneuzulassungen ab dem 1. Juli 2009 gilt.

Artikel 2 Nr. 7 (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 a KraftStG-Entwurf):

Während § 9 Abs. 1 Nr. 2 a KraftStG-Entwurf den konkreten Steuersatz bzw. die konkrete Kraftfahrzeug-Jahressteuer für Bestandsfahrzeuge nach den bisherigen Vorgaben regelt, normiert § 9 Abs. 1 Nr. 2 b KraftStG-Entwurf, wie ab dem 1. Juli 2009 neu zugelassene Fahrzeuge auf Grundlage ihres Hubraums und ihres CO₂-Ausstoßes zukünftig besteuert werden. Grundsätzlich halten wir die hier vorgenommene Besteuerung – teilweise anhand des Hubraums und teilweise anhand des CO₂-Ausstoßes – für eine leicht handhabbare und den Umweltschutzziele genügende Regelung.

Vorstellen könnten wir uns aber auch eine komplett anhand des CO₂-Ausstoßes festzusetzende Kraftfahrzeugsteuer. Allerdings haben wir dafür Verständnis, dass mit dem hubraumbezogenen Teil der Kraftfahrzeugbesteuerung gewährleistet wird, dass auch in einigen Jahren – falls der CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge deutlich gefallen sein sollte – das Kraftfahrzeugsteueraufkommen konstant bleibt. Außerdem lässt sich mit unterschiedlichen hubraumabhängigen Sockelbeträgen für dieselbetriebene und benzinbetriebene Pkws der Ausgleich für den Energiesteuervorteil für Dieselmotoren sowie für eine gleiche Besteuerung für jedes ausgestoßene Gramm Kohlendioxid auf einfache Art und Weise erreichen.

Allerdings ist in dem weiteren Gesetzgebungsverfahren darauf zu achten, dass der nunmehr gewählte Weg der linearen Besteuerung des CO₂-Ausstoßes (2 € pro Gramm Kohlendioxid je Kilometer) beibehalten wird. Es ist sinnvoll und geboten, dass Fahrzeuge mit einem geringen CO₂-Ausstoß und damit auch einem geringen Kraftstoffverbrauch von der zukünftigen Kraftfahrzeugsteuer profitieren und Fahrzeuge mit einem hohen CO₂-Ausstoß (also einem hohen Verbrauch) in Zukunft stärker mit Kraftfahrzeugsteuer belastet werden. Eine progressive Besteuerung des CO₂-Ausstoßes lehnen wir ab.

Überprüft werden sollte nochmals die Absenkung des CO₂-Freibetrages von 120 g/km bis Ende Dezember 2011, ferner auf 110 g/km ab dem 1. Januar 2012 sowie die nochmalige Senkung auf 95 g/km ab dem 1. Januar 2014. Diese starke Absenkung führt voraussichtlich zu einer weiteren Verteuerung der Mobilität. Die Schädlichkeit hoher Mobilitätskosten hat sich insoweit aber im zweiten Halbjahr 2008 gezeigt, indem aufgrund der hohen Kraftstoffkosten der Pkw-Absatz deutlich eingebrochen ist.

Artikel 4: Auftrag zur Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Artikel 4 der Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer legt fest, dass die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer für bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassene Pkws zunächst nach der bisherigen Regelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bemessen wird. Erst ab dem 1. Januar 2013 sollen diese Bestandsfahrzeuge in die Systematik der Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes überführt werden sollen. An dieser Stelle ist zu überlegen, ob

eine Überführung der Bestandswagen in die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer nicht schon vor dem 1. Januar 2013 erfolgen kann.

Bis zu diesem Zeitpunkt wird es insofern gewisse Unstimmigkeiten zwischen Bestandswagen und neu zugelassenen Wagen in der Weise geben, dass für ein neu zugelassenes Fahrzeug eine höhere Kraftfahrzeugsteuer entsteht als für ein Bestandsfahrzeug. Dies gilt zumindest für die Fälle, in denen die Kraftfahrzeugsteuer auf Grund der Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zu einer höheren Steuer führt als nach dem bisherigen Kraftfahrzeugsteuergesetz. So führt die Kraftfahrzeugsteuerregelung bei Neufahrzeugen mit einem hohen Kraftstoffverbrauch dazu, dass für sie trotz eines geringeren Verbrauchs und damit eines geringeren Schadstoffausstoßes als bei einem gleichartigen Altfahrzeug eine höhere Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen ist. Dies führt zu dem paradoxen Ergebnis, dass es für Kunden lohnenswerter ist, ein Alt- bzw. Bestandsfahrzeug zu erwerben, als ein neues, regelmäßig teureres Fahrzeug mit einem geringeren Verbrauch und einer geringeren Schadstoffbelastung. Ebenso kann dies zu einem schwereren Absatz dieser Neufahrzeuge führen. Es ist deshalb zu überprüfen, ob hier nicht schon ein früherer Zeitpunkt für die Überführung der Bestandswagen in die Neuregelung der Kfz-Steuer genannt werden kann.

Artikel 6: Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

Die vorgesehene Änderung des Autobahnmautgesetzes (ABMG) wird in einzelnen Bereichen kritisch gesehen. Insbesondere ist unverständlich, warum Änderungen der Mauthöhe (Mauthöhe-Verordnung Maut-HV) zukünftig nicht mehr der Zustimmung des Bundesrates bedürfen sollen. Mit der Lkw-Maut sind jährliche Einnahmen von rund 5 Mrd. Euro und zugleich erhebliche Belastungen für die verladende Wirtschaft verbunden. Hierüber sollte nicht durch einfache Rechtsverordnung ohne Zustimmungserfordernis entschieden werden. Änderungen der Mautsätze und insbesondere der Berechnung der Wegekosten sollten – wie bislang – sorgfältig mit der Wirtschaft und den Bundesländern erörtert werden.

III. Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Klimaschutz im Verkehr – Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO₂-Bezug umstellen (BT-DRS 16/8538)

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat ebenfalls die Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf einen CO₂-Bezug zum Inhalt. Wir lehnen die dort vorgesehene, exponentielle Besteuerung des CO₂-Ausstoßes kategorisch ab, weil sie über das Ziel einer angemessenen Mehrbesteuerung größerer Fahrzeuge weit hinausschießt. Stattdessen treten wir für eine lineare Besteuerung des CO₂-Ausstoßes ein, wie sie nunmehr mit Hilfe des vorgelegten „Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer“ eingeführt werden soll.

IV. Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland (BT-DRS 16/11740)

Artikel 1: Änderung des Einkommensteuergesetzes Artikel 3: Änderung des Bundeskindergeldgesetzes

1. Vorbemerkung

Die geplanten Einzelmaßnahmen können nicht die notwendigen strukturellen Reformen, die auch langfristig Wachstumsimpulse entfalten, ersetzen. Zwingend erforderlich sind in diesem Zusammenhang unverändert Nachbesserungen zur Unternehmensteuerreform 2008 sowie eine grundlegende Reform des Einkommensteuertarifs.

Dringend und kurzfristig notwendig sind insbesondere Korrekturen bei der Zinsschranke und der unverhältnismäßigen Einschränkung des Verlustabzugs bei Körperschaften gemäß § 8c KStG, da diese krisenverschärfende Auswirkungen haben. Die Zinsschranke belastet die Liquidität vieler Unternehmen in besonderem Maße und trägt damit zu einer erheblichen Verteuerung von Krediten bei. Sie wirkt in der aktuellen Situation auch deshalb besonders belastend, da Gewinneinbrüche und durch Risikoaufschläge erhöhte Zinszahlungen aufeinander treffen. Eine Erhöhung der Abzugsbegrenzung von 30 auf 50 Prozent des EBITDA sowie die Einführung einer Vortragsmöglichkeit von ungenutztem EBITDA-Potenzial in Folgejahre sind dringend erforderlich.

Ferner bedarf es Abmilderungen bei der Beteiligungsbuchwertkürzung, damit der Eigenkapital-Escape auch praktische Anwendung finden kann. Dies gilt entsprechend für die Einschränkung des Verlustabzugs, der massiv notwendige Umstrukturierungs- und Sanierungsmaßnahmen behindert bzw. im Einzelfall sogar steuerbedingt verhindert. Ebenso sollte die gewerbesteuerliche Hinzurechnung von Zinsen und Finanzierungsanteilen von Mieten, Pachten, Lizenzen und Leasingraten zum gewerbesteuerlichen Ertrag zurückgeführt werden. Denn die aktuelle gesetzliche Regelung kann dazu führen, dass in den derzeitigen krisenbedingten Verlustsituationen Ertragssteuern gezahlt werden müssen. Eine solche Substanzbesteuerung verringert das Eigenkapital und konterkariert das Ziel der Bundesregierung, die Eigenkapitalbasis der Unternehmen zu stärken.

Für notwendig halten wir ferner eine gezielte, auf die Förderung von Eigenkapitalbildung im Unternehmen ausgerichtete Thesaurierungsrücklage für Personenunternehmen.

Zu den einzelnen steuerlichen Maßnahmen des Gesetzentwurfes nehmen wir im Folgenden Stellung:

2. Zu Artikel 1 zu Nummer 1 (§ 32a Abs. 1)

Mit den vorgesehenen Änderungen des Einkommensteuergesetzes (Erhöhung des Grundfreibetrags, Senkung des Eingangsteuertarifs, Verschiebung der Tarifeckwerte) soll die Einkommensteuerbelastung gesenkt werden. Im Jahr 2009 soll eine Entlastung in Höhe von insgesamt 3,1 Mrd. Euro und im Jahr 2010 in Höhe von rund 6 Mrd. Euro erfolgen. Ziel ist eine nachhaltige Stärkung der Binnennachfrage zur Konjunkturbelebung.

Die geplanten steuerlichen Maßnahmen sind grundsätzlich zu begrüßen, allerdings fällt der individuelle Entlastungseffekt gering aus. Die Maßnahmen sind zwar auf Dauer angelegt, führen jedoch gerade nicht zu einer deutlich spürbaren und nachhaltigen Entlastung.

Das erklärte Ziel einer Stärkung der Binnennachfrage erfordert eine strukturelle Reform des Einkommensteuertarifs, die zu einer verstärkten Entlastung mittlerer Einkommen führt und langfristig bessere Leistungsanreize für den Mittelstand schafft: Hierfür sind eine regelmäßige inflationsbedingte Anpassung des Grundfreibetrags und der anderen Tarifeckwerte des Einkommensteuertarifs sowie insbesondere auch eine Abflachung des Tarifs zur Beseitigung des „Mittelstandsbauchs“ vorzunehmen. Die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen steuerlichen Änderungen können deshalb nur einen Einstieg darstellen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 39b Absatz 2 Satz 7 erster Halbsatz)

Eine redaktionelle Änderung der Vorschriften zum Lohnsteuerabzugsverfahren zur Umsetzung der Änderungen im Einkommensteuertarif ist folgerichtig.

4. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 41c)

Die in § 41c Abs. 1 S. 2 EStG-E neu eingeführte Verpflichtung, die Lohnabrechnungen zu korrigieren und erhobene Lohnsteuer infolge rückwirkender Gesetzesänderung zu

erstatten, darf nicht zu übermäßigem bürokratischem Aufwand der Unternehmen führen. Unabhängig von den technischen Möglichkeiten des Arbeitgebers entsteht dem Arbeitgeber in jedem Fall durch die erforderliche Neuberechnung zurückliegender Lohnabrechnungszeiträume bzw. durch eine Differenzberechnung im nächstmöglichen Lohnzahlungszeitraum bürokratischer Aufwand. Finanzielle Belastungen wie z.B. Druck neuer Lohnabrechnungen sind auch bei großen Arbeitgebern nicht zu vermeiden. Die zu begrüßende Ausnahme für „wirtschaftlich nicht zumutbare“ Fälle muss daher möglichst weit ausgelegt werden und ausreichenden Spielraum für betroffene Arbeitgeber lassen.

Allerdings darf die geplante Verpflichtung, steuerliche Änderungen bereits unterjährig und nicht erst mit dem Lohnsteuerjahresausgleich berücksichtigen zu müssen, nur für dieses Jahr gelten und nicht auf Dauer festgeschrieben werden. Die bürokratische Mehrbelastung mit der geplanten Neuberechnungspflicht ist in der jetzigen Sondersituation vertretbar, nicht hingegen generell bei allen künftig nachträglich erforderlichen Lohnsteuerkorrekturen. Andernfalls würden Arbeitgeber von nun an in allen Fällen, in denen sich z. B. aufgrund neuer gerichtlicher Entscheidungen, neuer BMF-Schreiben oder neuer rückwirkender steuerlicher Änderungen veränderte lohnsteuerrelevante Sachverhalte ergeben, gezwungen, bisherige Lohnabrechnungszeiträume unterjährig nachzuberechnen. Dies hätte einen erheblichen Bürokratieaufwand für die Betriebe zur Folge. Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln belegen, dass die Arbeitgeber bereits heute durch die Berechnung und Abführung von Lohnsteuern mit 2,4 Mrd. Euro Bürokratiekosten jährlich belastet werden. Diese Bürokratie- und Kostenbelastung darf nicht noch weiter gesteigert werden.

5. Zu Artikel 3 (Änderung des Bundeskindergeldgesetzes)

Die beschlossene Zahlung eines einmaligen Kinderbonus in Höhe von 100 Euro je Kind ist eine Maßnahme, deren konjunkturbelebende Wirkung zweifelhaft ist. Eine Einmalzahlung hat lediglich einen „Strohfeuer effekt“ – der Nachfrageimpuls ist schon nach kurzer Zeit verpufft – und führt im Ergebnis zu einer höheren Staatsverschuldung. Statt allenfalls kurzfristig wirkenden Einzelmaßnahmen sind nachhaltige strukturelle Maßnahmen – so eine strukturelle Reform der Einkommensteuer – geboten, die breiter angelegte und langfristige Effekte erzielen.

Artikel 6: „Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Investitions- und Tilgungsfonds“ (ITFG)“

1. Vorbemerkung

Vor dem Hintergrund des langfristigen Ziels eines ausgeglichenen Haushalts ist es zu begrüßen, dass die Bundesregierung ein Sondervermögen des Bundes mit der Bezeichnung „Investitions- und Tilgungsfonds“ errichten will, die zur Finanzierung bestimmter Maßnahmen des Konjunkturpakets II vorgesehenen Schulden in künftigen Jahren gezielt wieder zu tilgen. Richtigerweise wird über diesen Fonds auch das „Programm zur Stärkung der Pkw-Nachfrage“ finanziert. Wie schon vom Deutschen Kraftfahrzeuggewerbe nach dem krisenbedingten deutlichen Umsatzeinbruch gefordert, wird jedem privaten Autohalter eine Umweltprämie in Höhe von 2.500 € gewährt, wenn er sein über 9 Jahre altes Altfahrzeug verschrottet und gleichzeitig einen umweltfreundlichen Neu- oder Jahreswagen (mindestens Abgasnorm Euro-4) kauft und zulässt. Eine derartige Prämie ist eine nahezu ideale Kombination von Wirtschaftsförderung, Standortsicherung und Umweltschutz.

Zwingend ist in jedem Fall, dass mit der Errichtung des Investitions- und Tilgungsfonds das Programm zur Stärkung der Pkw-Nachfrage – also die „Umweltprämie“ – finanziert wird. Eine Streichung der „Umweltprämie“ aus dem „Gesetzesentwurf zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland“ wäre aufgrund der schon von vielen Kunden – im Vertrauen

auf die Umweltprämie – abgeschlossenen Kaufverträge bei gleichzeitiger Verschrottung ihres Fahrzeugs nicht zu vermitteln.

Insoweit hat die „Umweltprämie“ schon seit dem 14.01.2009 zu einer spürbaren Belebung des Handels geführt. Schon derzeit können einige Autohäuser bestimmte Kleinwagen nicht mehr aus dem aktuellen Fahrzeugbestand ausliefern. Insoweit geht die Tendenz dahin, dass für private Fahrzeugkäufer, die die Umweltprämie in Anspruch nehmen wollen, vor allem Klein- und untere Mittelklassewagen interessant sind. Dies zeigt aber auch, dass mit der „Umweltprämie“ genau das vorgegebene umweltpolitische Ziel erreicht wird. So liegt nämlich auch der Verbrauch der veräußerten Kleinwagen mit Euro-4-Norm teilweise deutlich unter dem Kraftstoffverbrauch der verschrotteten Altfahrzeuge. Außerdem ist die von mancher Seite propagierte umweltpolitische Ungerechtigkeit, dass bei Verschrottung eines Altfahrzeugs ein Oberklassefahrzeug mit einem deutlich höheren Verbrauch als der des Altwagen gekauft und hierfür auch noch eine „Umweltprämie“ gewährt wird, ist in der Praxis äußerst selten anzutreffen.

2. Zu Artikel 6 (§ 2 ITFG und § 3 Abs. 3 ITFG): Zweck des Sondervermögens und förderfähige Maßnahmen

§ 2 dritter Spiegelstrich und § 3 Abs. 3 ITFG legen fest, dass das Programm zur Stärkung der Pkw-Nachfrage mit bis zu 1,5 Mrd. € durch den Investitions- und Tilgungsfonds finanziert wird und dass die Maßnahmen dieses Programms nur förderfähig sind, wenn Kauf- und Zulassung des Fahrzeugs in der Zeit vom 14. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 getätigt werden. Grundsätzlich ist die beabsichtigte Begrenzung der aus dem Investitions- und Tilgungsfonds finanzierten „Umweltprämie“ durchaus nachvollziehbar. Allerdings stößt die derzeitige Ausgestaltung beim Kunden regelmäßig auf Unverständnis und führt in der Praxis bei der Abwicklung der Fahrzeugverkäufe unter Berücksichtigung der „Umweltprämie“ in den Autohäusern zu schwer lösbaren Problemen.

Wie schon dargestellt, führt die „Umweltprämie“ vornehmlich zum Kauf von Klein- und unteren Mittelklassewagen. Viele Kfz-Händler haben aber seit dem 14. Januar 2009 nahezu alle im Bestand befindlichen Fahrzeuge dieser Art schon veräußert. Deshalb unterliegen nunmehr bestellte Neuwagen dieser Fahrzeugklassen einer Lieferfrist, die zum Teil schon heute schon bis Juni 2009 reicht. Bei Abschluss des Kaufvertrages kann dem Kunden aber bei einer längeren Lieferzeit des Fahrzeugs nicht mehr garantiert werden, dass er trotz Erfüllen aller sonstigen Voraussetzungen für die „Umweltprämie“ diese auch erhalten wird. Denn unter Umständen ist bei Auslieferung und Zulassung des Fahrzeugs das Finanzierungsvolumen der „Umweltprämie“ von 1,5 Mrd. € schon ausgeschöpft. Viele der getätigten Fahrzeuggeschäfte können aber nur unter Anrechnung der „Umweltprämie“ (aufgrund sonst fehlender finanzieller Mittel) realisiert werden.

Aus diesem Grund regen wir an, die starre Obergrenze von 1,5 Mrd. € für das Programm zur Finanzierung der Pkw-Nachfrage aufzuweichen bzw. zu streichen. Vielmehr sollte es als Begrenzung ausreichen, dass Kauf und Zulassung eines neuen Pkws in der Zeit vom 14. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 getätigt werden müssen. In diesem Fall wissen Kunde und Autohaus genau, ob bei Abschluss des Kaufvertrages und daran anschließender Zulassung des Neufahrzeugs sowie Verschrottung des Altfahrzeugs die „Umweltprämie“ gewährt wird. Die Ungewissheit, ob der „Finanzierungstopf“ schon bei der endgültigen Zulassung des Fahrzeugs leer ist, besteht dann nicht.

Im Zusammenhang mit der Obergrenze des Finanzierungsvolumens von 1,5 Mrd. € muss zudem bedacht werden, dass sich die aus dem Investitions- und Tilgungsfonds gezahlte Umweltprämie zu einem nicht unerheblichen Teil selbst finanziert. Mit jedem veräußerten Neuwagen – hierbei handelt es sich nach unseren Erkenntnissen vornehmlich um regelbesteuerter veräußerte Fahrzeuge – sind 19 % Mehrwertsteuer auf den Fahrzeugpreis an das zuständige Finanzamt abzuführen. Bei einem Neufahrzeugpreis von z.B. 15.000 € netto würden also 2.850 € Mehrwertsteuer anfallen. Da die „Umweltprämie“ zu einem nicht

unerheblichen zusätzlichen Fahrzeugabsatz führen dürfte, bedeutet dies auch ein echtes Mehrergebnis für den Bundeshaushalt. Damit kann die Prämie auch teilweise zur Gegenfinanzierung des Programms zur Stärkung der Pkw-Nachfrage beitragen.

Letztlich verlangen alle Kunden beim „prämienbedingten“ Erwerb eines Neuwagens von Kfz-Händlern die Sicherheit, dass ihnen die „Umweltprämie“ auch gewährt wird. Denn ansonsten bestünde für sie die Gefahr, dass sie z.B. ein Fahrzeug im Wert von 2.000 € verschrotten lassen und im Nachhinein feststellen müssen, dass eine „Umweltprämie“ wegen einer bereits ausgeschöpften Fördersumme nicht mehr gewährt wird.

Will man auf die absolute Obergrenze von 1,5 Mrd. € zur Finanzierung des Programms zur Stärkung der Pkw-Nachfrage nicht verzichten, so sollte im vorliegenden Gesetzesentwurf oder in der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erlassenen Förderrichtlinie festgelegt werden, dass das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) kurz vor Erreichen des „Finanzierungsvolumens“ von 1,5 Mrd. € eine Mitteilung veröffentlicht, dass nur noch für alle diejenigen Fahrzeugverkäufe eine „Umweltprämie“ gewährt wird, die bis zu einem kurzfristig zu bestimmenden Zeitpunkt verbindlich getätigt wurden (z.B. verbindlich abgeschlossener Kaufvertrag über ein förderfähiges Neufahrzeug). Alternativ könnte die beschriebene, kurzfristige „Deadline“ dahingehend festgelegt werden, dass das BAFA zeitnah einen Termin veröffentlicht, bis zu dem ordnungsgemäße Anträge auf Auszahlung der Umweltprämie noch verbindlich zur Auszahlung der Umweltprämie führen.

Vor dem Hintergrund, dass auch die betrieblichen Fuhrparks von Handwerksbetrieben einen veralteten Pkw-Bestand aufweisen, regen wir an, dass auch Einzelunternehmer von der „Umweltprämie“ profitieren sollten – möglicherweise begrenzt auf wenige Fahrzeuge.

3. Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Filtersystemen

Der ZDK bedauert, dass im Rahmen des Konjunkturpakets keine Förderung der Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern erfolgt ist, wie wir es gemeinsam mit unserem Dachverband, dem ZDH, bereits mehrfach gefordert haben. Während die Nachrüstung von PKW und schweren LKW gefördert wird, besteht bei den von den Handwerksbetrieben vornehmlich genutzten leichten LKW und Transportern mit Dieselmotor keinerlei Fördermöglichkeit, obwohl diese besonders von Einschränkungen durch Umweltzonen betroffen sind. Für diese Benachteiligung ist keine sachliche Grundlage ersichtlich. In der jetzigen schwierigen Situation werden kleine und mittelgroße Betriebe durch die drohenden Fahrverbote in den Innenstädten erheblich belastet. Für Neuanschaffungen oder Nachrüstungen fehlen finanzielle Reserven.

Eine Förderung hätte neben erheblichen umweltpolitischen auch positive konjunkturelle Wirkungen, da die Betriebe mit begrenztem finanziellen Aufwand weiterhin mobil bleiben könnten und unter anderem das Kfz-Gewerbe von Nachrüstaufträgen profitieren würde, was Arbeitsplätze sichert und damit zu einem gleich bleibenden Beitragsaufkommen in der Sozialversicherung und einem verstetigten Lohnsteueraufkommen führt. Gleichzeitig sind aus den Filterwechseln auch zusätzliche Mehrwertsteuereinnahmen zu erwarten.

Artikel 9: Änderung des Dritten Buches Sozialgesetzbuch

1. Allgemeine Bewertung

Der Deutsche Bundestag hat am 27. Januar 2009 den Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität vorgelegt. Mithilfe eines umfassenden Maßnahmenpakets beabsichtigt die Bundesregierung in der gegenwärtig wirtschaftlich schwierigen Zeit zur Mobilisierung der Wachstumskräfte die notwendigen Weichen zu stellen, die Auswirkungen der derzeitigen Krise abzufedern und darüber hinaus die

Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland zu verbessern. Ein bedeutender Aspekt des Maßnahmenpaketes gilt der Beschäftigungssicherung, insbesondere durch Erleichterungen bei der Kurzarbeit und der Qualifizierung der Beschäftigten.

Der Sicherung der Beschäftigung fühlen sich die Unternehmen gerade in wirtschaftlich unsicheren Zeiten verpflichtet. Dies gilt insbesondere im Handwerk, das durch eine enge, oftmals familiäre Zusammenarbeit zwischen dem Betriebsinhaber und den Arbeitnehmern geprägt ist. Selbst in wirtschaftlichen Notzeiten halten viele Betriebsinhaber bis hin zur persönlichen Verschuldung an ihren Arbeitnehmern fest.

Als Instrument der Beschäftigungssicherung spielt die Kurzarbeit im Handwerk generell allerdings eher eine untergeordnete Rolle. Zwar hatten ausweislich der Statistiken der Bundesagentur für Arbeit (BA) 2007 von den Betrieben mit Kurzarbeit über 80 Prozent bis zu 19 Mitarbeiter. Dieser hohe Anteil an kleinen Betrieben mit Kurzarbeit erklärt sich aber überwiegend daraus, dass in die Statistik die Fälle des Saisonkurzarbeitergeldes einbezogen werden, das im Baubereich umfassend genutzt wird. In den übrigen Gewerken wird Kurzarbeit dagegen kaum in Anspruch genommen.

Gerade kleine und mittlere Unternehmen scheuen vor der Kurzarbeit zurück, da für sie die Verpflichtung zur Weiterzahlung der Sozialversicherungsbeiträge eine starke finanzielle Belastung bedeutet, die sie aufgrund ihrer nur geringen Eigenkapitalquote und des kurzen wirtschaftlichen Planungshorizontes nicht tragen können. Die vorgesehene hälftige Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge bei Kurzarbeit ist deshalb zwar ein Schritt in die richtige Richtung, reicht aber als Maßnahme nicht aus, um Kurzarbeit für kleine Unternehmen attraktiv zu machen. Durch die geplante Verknüpfung von Kurzarbeit mit Qualifizierungsmaßnahmen für Arbeitnehmer werden neue Hürden für die Unternehmen errichtet, anstatt diese einzureißen. Verfehlt ist auch die anvisierte Erweiterung des WeGebAU-Programms der BA.

2. Hälftige Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge beim Kurzarbeitergeld

Die Neuregelung des § 421t Abs. 1 Nr. 1 SGB III, wonach Unternehmen auf Antrag 50 Prozent der von ihnen allein zu tragenden Beiträge zur Sozialversicherung beim Kurzarbeitergeld in pauschalierter Form erstattet werden sollen, ist zwar im Grundsatz begrüßenswert.

Sie reicht aber bei weitem nicht aus, um genügend Anreize dafür zu schaffen, dass auch kleine und mittlere Unternehmen im Kfz-Handwerk Kurzarbeit beantragen, um ihre Arbeitnehmer bei einer unzureichenden Auftragslage weiterbeschäftigen zu können und nicht entlassen zu müssen.

Kleine und mittlere Unternehmen im Kfz-Handwerk verfügen über eine nur geringe Eigenkapitalausstattung und wenig Rücklagen. Ihr Auftragsbestand bzw. ihr Auftragsvorlauf beträgt in der Regel nur wenige Wochen. Angesichts der schwachen Eigenkapitalausstattung bedeutet selbst eine hälftige Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge eine immense finanzielle Belastung. Unternehmen, die bereits mit wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen haben, drohen bei einer längeren Phase von Kurzarbeit zahlungsunfähig zu werden.

Im Vergleich zu den fortlaufenden finanziellen Belastungen bei der Inanspruchnahme von Kurzarbeit und vor dem Hintergrund der Auftragsunsicherheit kann gerade in Kleinbetrieben die Kündigung der Arbeitnehmer das kostengünstigere Mittel darstellen. Um den Erhalt der Arbeitsplätze gerade in kleinen und mittleren Unternehmen sicherzustellen und um zu verhindern, dass sich diese Unternehmen angesichts des immer spürbarer werdenden Fachkräftebedarfs von gut eingearbeitetem Personal trennen müssen, ist eine **komplette Befreiung von der Sozialversicherungsbeitragspflicht** erforderlich.

Deshalb wird die Aufnahme eines **KMU-Schwellenwertes** gefordert, wonach zumindest Unternehmen mit bis zu **50 Arbeitnehmern** in den Genuss einer vollständigen Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge gelangen. Zur Vermeidung von Mitnahmeeffekten könnte zusätzlich der Zeitraum, in dem diese Unternehmen von den Sozialversicherungsbeiträgen befreit werden, zeitlich befristet werden, bspw. auf sechs Monate. Denn in der Praxis nehmen solche Unternehmen Kurzarbeit ohnehin meist nur für relativ kurze Zeiträume in Anspruch.

3. Keine Verknüpfung von Kurzarbeit und Qualifizierung

Die vorgesehene Neuregelung, dass die Unternehmen nach § 421t Abs. 1 Nr. 2 SGB III nur dann vollständig von der Sozialversicherungsbeitragspflicht befreit werden sollen, wenn die Zeiten des Arbeitsausfalls während der Kurzarbeit für die Qualifizierung der Arbeitnehmer genutzt werden, wird vom ZDK abgelehnt. Zwar ist das Ziel, Zeiten des Arbeitsausfalls nicht ungenutzt verstreichen zu lassen, sondern soweit wie möglich durch sinnvolle Qualifizierungsmaßnahmen auszufüllen, grundsätzlich zu unterstützen. Die zwingende rechtliche Verknüpfung der kompletten Entlastung der Unternehmen bei Kurzarbeit mit Qualifizierungsmaßnahmen ist allerdings unakzeptabel.

Zum einen führt sie lediglich zu Fehlanreizen und Mitnahmeeffekten, denn sie ermuntert dazu, irgendeine Qualifizierungsmaßnahme durchzuführen, nur um eine zusätzliche finanzielle Entlastung beim Kurzarbeitergeld zu erlangen. Zum anderen überfordert die Verknüpfung von Kurzarbeit und Qualifizierung gerade viele kleine und mittlere Unternehmen, weil sich diese dadurch zu Maßnahmen gezwungen sehen, die weder betriebswirtschaftlich sinnvoll noch mit der betrieblichen Realität vereinbar sind.

Eine klare Absage zu erteilen ist in diesem Zusammenhang insbesondere der in § 421t Abs. 1 Nr. 2 SGB III festgeschriebenen Regelung, nach der Unternehmen erst bei einem zeitlichen Umfang der Qualifizierungsmaßnahmen von mindestens 50 Prozent der ausgefallenen Arbeitszeit die Sozialversicherungsbeiträge vollständig erstattet bekommen. Gerade für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Quorum von 50 Prozent viel zu hoch angesetzt. Würden diese Unternehmen nur einen Monat Kurzarbeit „Null“ durchführen, müssten sie ihre Arbeitnehmer bei einer 40-Stunden-Woche bei durchschnittlich 21 Arbeitstagen monatlich etwa vier Zeitstunden pro Tag, also rund 84 Zeitstunden pro Monat, weiterqualifizieren.

Der mit der Organisation und Durchführung dieser Maßnahmen erforderliche bürokratische und personelle Aufwand ist enorm. Dabei ist fraglich, welche Qualifizierungsmaßnahmen in dem geforderten Zeitumfang gerade im Kfz-Handwerk, das seine Mitarbeiter permanent qualifiziert und auf dem neusten technologischen Stand halten muss, um wettbewerbsfähig zu sein, in Frage kommen.

Berücksichtigungsfähig sollen nach der Begründung des Gesetzesentwurfes zwar insbesondere diejenigen Maßnahmen sein, die die beruflichen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten der Arbeitnehmer erweitern oder der technischen Entwicklung anpassen. Die Abgrenzung dieser Maßnahmen von solchen, die im ausschließlichen oder erkennbar überwiegenderen Interesse des Unternehmens liegen und in der Folge nicht berücksichtigungsfähig sein sollen, ist allerdings fließend und für den Unternehmer in der betrieblichen Praxis kaum mit Bestimmtheit vorzunehmen. Im Zweifel ist beinahe jede berufliche Qualifizierung eine Maßnahme im betrieblichen Interesse. Übrig bleiben Maßnahmen, die nichts mit der derzeit ausgeübten Beschäftigung der betroffenen Arbeitnehmer zu tun haben, bspw. "Tischlern für Kfz-Mechatroniker". Neue Rechtsunsicherheiten sind damit ebenso vorprogrammiert wie unnötige Rechtsstreitigkeiten, zumal Unternehmen berechtigterweise regelmäßig Wert auf eine möglichst betriebsnahe Qualifizierung ihrer Arbeitnehmer legen.

Da überdies eine nicht im eigenen Unternehmen durchgeführte berufliche Qualifizierungsmaßnahme nach der Anerkennungs- und Zulassungsverordnung Weiterbildung (AZWV) zugelassen sein muss, ist aus Sicht der Bildungsträger die Durchführung der Maßnahme möglicherweise mit Schwierigkeiten verbunden: Eine Maßnahme wird mit einem inhaltlich und zeitlich vorgegebenen Plan zugelassen. Abweichungen von diesem Plan erzwingen eine erneute Zulassung. Wenn nunmehr gefordert wird, dass die Qualifizierungsmaßnahme der Rückkehr des Arbeitnehmers zur regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit nicht entgegenstehen darf und eine begonnene Maßnahme den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen ist, könnten hier Unvereinbarkeiten mit der AZWV entstehen.

Offen ist weiterhin, wie gerade kleine und mittlere Unternehmen, die wirtschaftlich die vollständige Befreiung von der Sozialversicherungsbeitragspflicht benötigen, die unter Umständen erheblichen Qualifizierungskosten, die während der Kurzarbeit anfallen können, finanzieren sollen. Während die Vorschläge der Arbeitsgruppe Beschäftigungssicherung „Einsatz für Arbeit“ vom 12. Januar 2009 auf Seite 3 unter Punkt 5 „Qualifizieren statt Entlassen III. Qualifizierung von Kurzarbeitern.“ noch die Aussage enthält: „Die Qualifizierungskosten werden bezuschusst.“, lässt der Gesetzentwurf jeglichen Hinweis auf eine Bezuschussung der Weiterbildungskosten vermissen.

Angesichts des umfassenden Qualifizierungserfordernisses nach § 421t Abs. 1 Nr. 2 SGB III ist nicht auszuschließen, dass die Unternehmen Gefahr laufen, mit erheblichen Qualifizierungskosten belastet werden, die durch den Erlass der Sozialversicherungsbeiträge bei Kurzarbeit bestenfalls neutralisiert werden, diese Summe aber auch weit übersteigen und neue Finanzierungsengpässe hervorrufen können.

4. Ausweitung des WeGebAU-Programms verfehlt

Die viel zu weit gefasste Neuregelung des § 417 SGB III (WeGebAU-Programm) wird vom ZDK ebenfalls abgelehnt.

Danach soll unabhängig vom Alter des Arbeitnehmers und der Betriebsgröße künftig eine berufliche Weiterbildung gefördert werden können, wenn der Erwerb des Berufsabschlusses mindestens vier Jahre zurückliegt und der Arbeitnehmer in den letzten vier Jahren an keiner beruflichen Weiterbildung teilgenommen hat. Mit einer derartigen Öffnung des Programms wird dessen eigentliche Zielrichtung komplett konterkariert.

Das WeGebAU-Programm soll insbesondere die Beschäftigungschancen älterer Arbeitnehmer und Geringqualifizierter verbessern. Die nunmehr vorgesehene uferlose Erweiterung des Programms führt allerdings dazu, dass selbst hochqualifizierte Akademiker zur Zielgruppe gehören, sofern deren Studienabschluss nur mehr als vier Jahre zurückliegt. Der missbräuchlichen Inanspruchnahme des WeGebAU-Programms wird damit Tür und Tor geöffnet.

5. Beitragsstabilisierung in der Arbeitslosenversicherung

Begrüßenswert ist die in § 341 Abs. 2 SGB III normierte Stabilisierung des Beitragssatzes zur Arbeitslosenversicherung bei 2,8 Prozent auch für das zweite Halbjahr 2010. Dadurch wird der Beitragssatz für weitere sechs Monate auf dem niedrigeren Wert von 2,8 Prozent festgelegt und erst zum 1. Januar 2011 eine Rückkehr zum Beitragssatz von 3,0 Prozent vorgesehen. Dies führt zu einer weiteren Entlastung des Faktors Arbeit.

Trotz der aktuell hohen Rücklage von knapp 17 Mrd. Euro besteht die Gefahr, dass innerhalb von zwei Jahren dennoch ein Defizit in der Finanzierung der Arbeitslosenversicherung entsteht. Gemäß § 364 Abs. 2 SGB III sind entsprechende Defizite vom Bund darlehensweise zu finanzieren und zum Ende des Haushaltsjahres von der BA zurückzuzahlen.

Neu eingeführt wird die Regelung nach § 365 SGB III, wonach der BA – falls eine Rückzahlung am Ende des Haushaltsjahres nicht möglich ist – das Darlehen für zunächst ein Haushaltsjahr zinsfrei gestundet wird. Eine Tilgung des Darlehens soll erst dann beginnen, wenn die BA einen Überschuss erwirtschaftet, der andernfalls gem. § 366 Abs. 1 SGB III in die Rücklage zu überführen wäre. Positiv zu bewerten ist zwar, dass mit dieser Regelung gewährleistet wird, dass der Beitragssatz zur Arbeitslosenversicherung tatsächlich dauerhaft niedrig bei zunächst 2,8 Prozent und dann bei 3,0 Prozent gehalten werden kann. Doch müssen die Beitragszahler – Arbeitnehmer und Arbeitgeber – dadurch diesen Teil des Konjunkturpakets komplett selbst finanzieren. Die heutige Entlastung durch den niedrigen Beitragssatz wird also auf Kosten der Beitragszahler 'erkauft' und die BA für ihr vorausschauendes, die Volkswirtschaft erheblich entlastendes Handeln faktisch bestraft.

Dabei ist nicht einsichtig, warum die Arbeitslosenversicherung bei der Begleichung von Mehrbelastungen aus dem Konjunkturpaket II schlechter gestellt werden soll als Bund, Länder und Kommunen, deren Mehrausgaben überwiegend über das Sondervermögen "Investitions- und Tilgungsfonds" getilgt werden. Hier bedarf es einer Gleichbehandlung. Die Mehrbelastungen der Arbeitslosenversicherung sollten daher – begrenzt durch die Restschuld Ende 2010 – in den Investitions- und Tilgungsfonds aufgenommen und damit aus Steuermitteln finanziert werden. An der anvisierten Darlehensregelung festzuhalten würde bedeuten, dass die Arbeitslosenversicherung aus der Krise mit einer erdrückenden Schuldenlast hervorgehen würde und sie dadurch in ihrer Handlungsfähigkeit erheblich gefährdet wäre.

**Artikel 11: Änderung des Fünften Buches Sozialgesetzbuch sowie
Artikel 12: Änderung der GKV-Beitragssatzverordnung**

Die in Artikel 11 (Änderung des SGB V) und Artikel 12 (Änderung der GKV-Beitragssatzverordnung) des Gesetzentwurfs vorgesehene Erhöhung des Bundeszuschusses an die gesetzliche Krankenversicherung ist grundsätzlich zu begrüßen. Konkret wird der Bundeszuschuss im Jahr 2009 um 3,2 Mrd. Euro, in den Jahren 2010 und 2011 um jeweils 6,3 Mrd. Euro sowie im Jahr 2012 um 5,5 Mrd. Euro erhöht. Damit wird die vollständige Umstellung der kostenfreien Mitversicherung von Kindern von der Beitrags- in die Steuerfinanzierung, die bislang in Stufen bis zum Jahr 2016 vorgesehen war, vorgezogen. Im Gegenzug wird zum 1. Juli 2009 der paritätisch finanzierte Beitragssatz der gesetzlichen Krankenversicherung um insgesamt 0,6 Prozentpunkte gesenkt. Damit werden Arbeitgeber und Arbeitnehmer um jeweils 0,3 Prozentpunkte entlastet.

Die beitragsfreie Mitversicherung von Kindern ist als familienpolitische Leistung eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die aus Steuermitteln zu finanzieren ist. Positiv zu bewerten ist weiterhin, dass die Absenkung des Krankenversicherungsbeitrags auch den Arbeitgebern und nicht, wie zunächst von der SPD gefordert, nur den Arbeitnehmern zugute kommt.

Mit diesem Steuerzuschuss dürfen aber keinesfalls die dringend notwendigen strukturellen Reformen in der GKV aus dem Blickfeld geraten. Neue Einnahmen in den sozialen Sicherungssystemen dürfen nicht den Reform- und Handlungsdruck schwächen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Axel Koblitz



Stefan Laing