

Frau  
Dr. Birgit Reinemund, MdB  
Vorsitzende  
Finanzausschuss im  
Deutschen Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
van

Durchwahl  
-270

Mail-Adresse  
vanscheidt@vda.de

Datum  
11.10.2012

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz - VerkehrStÄndG) – BT-Drucksache 17/10039  
Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung am 15.10.2012**

Sehr geehrte Frau Dr. Reinemund,

im Namen unseres Präsidenten Herrn Matthias Wissmann möchten wir uns für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zum Gesetz zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kfz-Steuergesetzes vielmals bedanken.

Im Rahmen des Regierungsentwurfs eines Verkehrsteueränderungsgesetzes sind Änderungen im Bereich der Kfz-Steuer und der Versicherungsteuer vorgesehen. Für die Automobilindustrie spielen vor allem die Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und die problematische Ausdehnung der Versicherungsteuer auf Selbstbehaltsschäden in der Kfz-Haftpflichtversicherung eine wichtige Rolle.

### **1. Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes**

Bei der Kraftfahrzeugsteuer soll die Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge, die in der Zeit vom 18.5.2011 bis 31.12.2015 zugelassen werden, von fünf auf zehn Jahre verlängert werden. Fahrzeuge, die im Zeitraum vom 1.1.2016 bis zum 31.12.2020 erstmals zugelassen werden, sollen wie bisher fünf Jahre von der Kfz-Steuer befreit sein. Zudem soll der Kreis der begünstigten Fahrzeuge auf weitere Fahrzeugklassen (u.a. Nutzfahrzeuge) ausgeweitet werden. Wie bisher soll die Kfz-Steuerbefreiung nur für reine Elektrofahrzeuge gewährt werden.

11.10.12  
van  
Seite 2

Die Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge von fünf auf zehn Jahre wird vom Verband der Automobilindustrie begrüßt. Mit dieser Maßnahme werden die steuerlichen Rahmenbedingungen für Elektrofahrzeuge verbessert. Im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen, wozu vor allem der Nachteilsausgleich für Elektrofahrzeuge bei der Besteuerung der Privatnutzung von Dienst- und Firmenwagen zählt, kann eine Anreizwirkung zur Anschaffung von umweltschonenden Elektrofahrzeugen entfaltet werden. Dazu trägt auch die vorgesehene Ausdehnung der Kfz-Steuerbefreiung auf Nutzfahrzeuge, Leichtfahrzeuge und Krafträder bei.

Bedenken bestehen aus unserer Sicht allerdings dagegen, dass die Verlängerung des Befreiungszeitraums nur für Fahrzeuge zur Anwendung kommen soll, die in der Zeit vom 18.05.2011 bis zum 31.12.2015 zugelassen werden. Da sich der Betrachtungszeitraum zur Entwicklung des Leitmarkts Elektromobilität bis zum Jahr 2020 erstreckt, sollte sich auch die Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung daran orientieren.

Wir begrüßen es, dass die Bundesregierung die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Kfz-Steuerbefreiung auf Fahrzeuge, die weniger als 50g/km CO<sub>2</sub> ausstoßen, ablehnt. Eine solche Erweiterung unter Anknüpfung an einen absoluten Grenzwert wäre nämlich systematisch verfehlt und hätte Verwerfungen zur Folge. Verzerrungen ergeben sich vor allem im Grenzbereich. Die geltende Systematik der Kfz-Steuer vermeidet gerade solche Verzerrungen, weil die lineare CO<sub>2</sub>-Besteuerung technologieunabhängig Pkw mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Werten niedrig und Pkw mit höheren CO<sub>2</sub>-Werten entsprechend höher besteuert. Das U 50 Kriterium würde bestimmte Plug-In-Hybridfahrzeuge ausgrenzen. Denn für größere Fahrzeuge müsste die Batteriegröße überproportional steigen und damit erhöhen sich Bauraum, Kosten und Gewicht. Die Koppelung an einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 50 g/km würde auch Innovationen ausbremsen. Gerade von dem Segment der größeren Fahrzeuge gehen Innovationen aus, die später auch im Massenmarkt zum Einsatz kommen. Der Gesetzentwurf sollte unserer Ansicht nach insbesondere unter dem Gesichtspunkt eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs zwischen allen Fahrzeugklassen ohne ein U 50 Kriterium verabschiedet werden.

Sollte eine Ausweitung der Kfz-Steuerbefreiung in Erwägung gezogen werden, plädieren wir im Interesse der Rechtsgleichheit und -vereinfachung dafür, die Definition der Elektrofahrzeuge aus dem Regelungsentwurf beim Nachteilsausgleich von Dienst- und Firmenfahrzeuge in das Kfz-Steuergesetz zu übernehmen. Dazu gehören Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge, die über extern aufladbare mechanische oder elektrochemische Speicher verfügen. § 3 d bzw. § 9 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes könnten entsprechend geändert werden.

11.10.12  
van  
Seite 3

Um die Zielmarke von einer Million Elektrofahrzeugen in 2020 zu erreichen, sind zusätzlich zur Kfz-Steuerbefreiung weitere Maßnahmen erforderlich. Dazu rechnet bei den steuerlichen Maßnahmen vor allem der Nachteilsausgleich für Elektrofahrzeuge bei der Besteuerung der Privatnutzung von Dienst- und Firmenwagen. Dabei geht es nicht um eine Steuervergünstigung. Vielmehr ist der Nachteilsausgleich eine wichtige Maßnahme, um die steuerliche Benachteiligung der Elektrofahrzeuge abzubauen und die steuerlichen Rahmenbedingungen für ihre Nutzung zu verbessern.

## 2. Änderung des Versicherungsteuergesetzes

Die Änderungen im Bereich der Versicherungsteuer betreffen mehrere Tatbestände. Für die Automobilindustrie ist die problematische Besteuerung von Selbstbehaltsschäden in der Kfz-Haftpflichtversicherung von besonderer Bedeutung. Erstmals wird der gesetzgeberische Versuch unternommen, einen Selbstbehalt, der in vielen Versicherungssparten geübte Praxis ist, der Besteuerung zu unterwerfen. Inzwischen hat sich auch der Bundesrat mit seiner Beschlussempfehlung vom 06.07.12 gegen eine Besteuerung von Selbstbehaltsschäden ausgesprochen (s. BR-Drucks. 301/12).

Aus Sicht der Automobilindustrie ist der Vorschlag zur Besteuerung von Selbstbehaltsschäden aus folgenden Gründen abzulehnen:

- Vereinbarung von Selbsthalten nach § 114 VVG zulässig.
- Selbstbehalt schließt Risikotransfer zum Versicherer aus.
- Selbstbehaltsschäden können nicht mit dem Versicherungsentgelt (Prämie) als Besteuerungsgrundlage gleichgesetzt werden.
- Keine Besteuerung außerhalb des „Versicherungsverhältnisses“.
- Verletzung der zivilrechtlichen Vertragsfreiheit (vgl. § 114 Versicherungsvertragsgesetz) Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes im Verhältnis zu anderen Versicherungsbereichen.
- Verletzung des Rückwirkungsverbots durch Bezug auf Tatbestände von Selbstbehaltvereinbarungen vor 2012.
- Erhebliche wirtschaftliche Bedeutung des Selbsthalts für die Betreiber von kleineren und größeren Kfz-Flotten.

**a) Phantombesteuerung: Selbstbehalt im Schadensfall kein Versicherungsentgelt**  
Mit der vorgesehenen Ergänzung des § 3 (§ 3 Abs. 3 VersStG-E) sollen im Bereich des Pflichtversicherungsgesetzes bei der Vereinbarung von Selbsthalten der im jeweiligen Schadenfall verwirklichte (und vom Versicherungsnehmer selbst getragene) Selbstbehalt der Versicherungsteuer unterworfen werden, „auch wenn es an einer Zahlung oder Wagnisübernahme auf Grund des Versicherungsvertrages mangeln sollte“. Abweichend vom fundamentalen Grundsatz des § 3 Abs. 1 VersStG, nach dem die Bemessungsgrundlage für die Versicherungsteuer stets das tatsächlich an den Versicherer gezahlte Versicherungsentgelt ist, soll zukünftig bei der Vereinbarung von

11.10.12

van

Seite 4

Selbstbehalten neben dem tatsächlich gezahlten Versicherungsentgelt auch der in den Selbstbehalt fallende jeweils verwirklichte Schaden selbst „Versicherungsentgelt“ sein. Gem. § 114 VVG ist die Vereinbarung eines Selbstbehaltes im Rahmen der Pflichtversicherung ausdrücklich als vertragliches Gestaltungsmerkmal zugelassen, dem nunmehr das Versicherungssteuerrecht widersprechen soll. Dieser gesetzliche Wertungswiderspruch wird durch den Regierungsentwurf nicht aufgelöst, sondern zulasten der Versicherungsnehmer verfestigt und fortgeschrieben.

Besonders deutlich wird das Abrücken von systemkonformen, folgerichtigen und bewährten Belastungsprinzipien der geltenden Versicherungssteuer dadurch, dass der Gesetzesvorschlag eine gut begründete Entscheidung des Bundesfinanzhofes vom 16.12.2009 (Az.: II R 44/07) über eine gesetzliche Fiktion aushebelt. Letztlich soll diese Form der Selbstbehaltbesteuerung allein dem Ziel dienen, Steuerermehreinnahmen (Begründung: „Sicherung des Versicherungsteueraufkommens“) zu erzielen, ohne dass dazu im Gesetzentwurf – entgegen der gebotenen Klarheit über die Auswirkungen der Maßnahme – die entsprechenden Steuerermehreinnahmen ausgewiesen sind.

#### **b) Keine Wagnisübernahme beim Selbstbehalt**

Die geplante Besteuerung des Selbstbehalts widerspricht mangels Wagnisübernahme dem Charakter der Versicherungssteuer, denn mittels Selbstbehaltvereinbarung wird gerade in dessen Umfang ein Risikotransfer auf den Versicherer ausdrücklich ausgeschlossen. Diesem Risikoausschluss kann nicht die Eigenschaft eines Versicherungsentgelts zugesprochen werden. Der Regierungsentwurf verlässt den Rahmen des VersStG und besteuert nun mangels eines Wagnistransfers ein im Rahmen des Selbstbehalts erklärtermaßen vorliegendes „Nicht-Versicherungsverhältnis“. Dabei kommt es maßgeblich auf die vertraglich zulässige Vereinbarung zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer an, die in vielen Fällen dazu führt, dass die Regulierung der Schäden im Rahmen des Selbstbehaltes von Versicherungsnehmer durchgeführt wird. Den Versicherer trifft kein Ausfallrisiko und er hat auch keine Kenntnis über den Umfang der vom Versicherungsnehmer regulierten Schäden.

Da mit der geplanten Neuregelung bei der Versicherungssteuer als besondere Form einer indirekten Steuer eine Belastung ohne Gewährung von Versicherungsschutz gegen Entgelt vorgenommen wird, kommt es auch zu einer Verletzung der Prinzipien der Steuergleichheit und der Steuergerechtigkeit.

#### **c) Steuerliche Überkompensation bei Schadenregulierung**

Kennzeichnend für Versicherung ist die Nivellierung der Risikoexposition des Einzelnen durch seine Teilhabe am Ausgleichssystem der „Poolung der Risiken in der Gefahrengemeinschaft“. Die dafür vom Versicherungsnehmer zu zahlende Prämie beinhaltet den Beitrag des Einzelnen zu diesem System, mit dem idealtypisch in summa mit den Beiträgen auch der übrigen an der Gefahrengemeinschaft Beteiligten der Gesamtschadenaufwand samt Kosten des jeweiligen Kollektivs abgedeckt wird. Nur deshalb ist die Versicherungsprämie des Einzelnen „günstiger“ als sein (möglicher) Schadenaufwand, den

11.10.12  
van  
Seite 5

er ohne Versicherung ggf. zu tragen hätte. Bei der Besteuerung sämtlicher Beiträge zu einem Versicherungskollektiv wird also je nach konkreter Schadenbelastung des Kollektivs im Falle auch einer dahinter zurückbleibenden effektiven Schadenbelastung (incl. Kosten) die Summe aller gezahlten Beiträge besteuert.

Wird aber – wie jetzt vorgesehen – daneben auch der konkret verwirklichte Schaden- aufwand der Besteuerung unterworfen, wird das steuerliche Ergebnis vom Zufall der jeweils jährlich anfallenden Schadenquote in der Kfz-Haftpflicht mitbestimmt. Für den einzelnen Versicherungsnehmer wird neben der von ihm zu tragenden Prämie auch die eigene Schadenbelastung durch eine Zusatzbesteuerung befrachtet. Beim Abstellen auf den tatsächlich verwirklichten Selbstbehalt stellt sich heraus, dass je häufiger der Schadenfall eintritt, desto öfter der Versicherungsnehmer den Selbstbehalt zzgl. VersSteuer zahlt. Damit ist eine Überkompensation des vermeintlichen Steuerausfalls infolge von Selbsthalten verbunden, die schon mit dem Gesetzeszweck nicht in Einklang steht.

Beispiel:

Ein Einzelkunde mit einer kleinen Fahrzeugflotte vereinbart eine Selbstbeteiligung (SB) von 300,- €, da er aufgrund seiner Erfahrung davon ausgeht, dass keine Schäden eintreten. Die bisherige Prämie ohne Vers.- Steuer reduziert sich deshalb von 1.000,- € auf 850,- €. Bei einem schlechten Schadenverlauf (5 Schäden pro Jahr) führt dies zu einer Steuermehrbelastung von 256,50 € (1.500,- € SB zzgl. 850,- € Prämie x 19% Vers.- Steuer = 446,50 €). Ohne SB hätte der VN nur 190,- € Vers.-Steuer gezahlt.

#### **d) Steigerung der Gesamtkosten zur Kfz-Versicherung um ca. 15 %**

Mit der geplanten Erstreckung der Versicherungssteuer auf Selbstbehaltsschäden bei der Kfz-Haftpflichtversicherung (KH) werden in Deutschland die Betreiber von Fahrzeugflotten im privaten wie im öffentlichen Bereich einer erheblichen Zusatzbelastung unterworfen. Für einzelne Flotten mit Selbsthalten konnte bereits festgestellt werden, dass jeweils eine jährliche VersSt-Mehrbelastung von bis zu 1,5 Mio. Euro auf die Betreiber zukäme, was einem Anstieg der Gesamtkosten zur Kraftfahrtversicherung von rund 15 % entspräche. Für die Automobilindustrie werden sich daraus im überaus wichtigen Flottengeschäft für Pkw und Nfz deutlich spürbare Belastungen ergeben, die zu reduzierter Nachfrage oder aber auch zu einem „Downsizing“ bei den Fahrzeugmodellen führen können. Diese steuerliche Änderung würde das Flottengeschäft zu einem Zeitpunkt treffen, der angesichts unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen eher Entlastungsmaßnahmen für gewerbliche Fahrzeugkunden bringen müsste.

In der deutschen Wirtschaft besteht eine große Anzahl von Fahrzeugflotten, die teilweise sogar über 25.000 Einheiten umfassen können. Die Kalkulation der vielen kleineren und größeren Fahrzeugflotten würde in Deutschland mit der Einbeziehung der Selbstbehaltsschäden einer erheblichen Belastung unterworfen, die nicht ohne Folgen für das Orderverhalten der Flottenbetreiber bleiben kann. Die gewerblichen Betreiber der Flotten müssen ihr Einkaufsverhalten ändern, da sie die gestiegenen Kosten kaum internalisieren können. Für die Automobilindustrie wird im Heimatmarkt sowohl bei Pkw als

11.10.12

van

Seite 6

auch bei Nutzfahrzeugen eine unnötige Verschärfung der Rahmenbedingungen des Flottengeschäfts vorgenommen.

**e) Verfassungswidrige Rückwirkung nach § 12 (neu) VersStG-E**

Die neu in den Gesetzentwurf aufgenommene Rückwirkungsregelung stellt insgesamt einen Verstoß gegen das verfassungsrechtliche Verbot der echten Rückwirkung von Steuerregelungen dar. Da nun mit § 3 Abs.3 (neu) erstmals eine Besteuerung von verwirklichten Selbsthalten vorgesehen wird, stellt sich die Frage, ob auch für einen gänzlich neu eingeführten Steuertatbestand ebenfalls eine Rückwirkung vorgesehen sein kann. Nach der Gesetzesformulierung ist nicht auszuschließen, dass diese nicht nur den neuerdings gesetzlich erfassten Selbstbehalt trifft, sondern zusätzlich die gesamte bisherige materielle Rechtslage.

Daher ist bei dieser Regelung zu befürchten, dass bereits abgeschlossene Besteuerungsgegenstände wieder geöffnet werden, obwohl bereits formelle Bestandskraft eingetreten ist. Dann ist die Selbsthaltdiskussion nach alter Rechtslage wieder für alle Kfz-Flotteninhaber offen. Vor allem stellt sich die Frage der verfassungsrechtlich unzulässigen echten Rückwirkung angesichts der Dispositionstheorie. Die Dispositionen des Steuerpflichtigen sind hier bereits irreversibel getroffen worden, bevor eine Änderung der Rechtslage absehbar war, so dass der Vertrauensschutz Vorrang haben muss.

**f) Steuererhöhung im Widerspruch zum Koalitionsvertrag**

Die drohende Verschärfung der Versicherungsteuer steht in einem klaren Widerspruch zu den Festlegungen des Koalitionsvertrages, wonach zum einen Steuererhöhungen nicht in Betracht kommen und zum anderen mehr finanzieller Spielraum als Voraussetzung für mehr Konsum und Investitionen zur Verfügung stehen soll.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE

i.V.

Dr. Ralf Scheibach  
Leiter Recht und Versicherungen

i.V.

Hans-Joachim Vanscheidt  
Leiter Steuern und Zölle