

Stellungnahme

Zum Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz – VerkehrStÄndG) anlässlich der Anhörung beim Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 15. Oktober 2012

Berlin, 11. Oktober 2012

Zu Artikel 1 - Änderung des Versicherungsteuergesetzes

1. § 1 Abs. 4 VersStG-E – Ausdehnung Versicherungsteuer auf Außenwirtschaftszone

Durch die geplante Einführung des § 1 Abs. 4 VersStG soll der Geltungsbereich des deutschen Versicherungsteuergesetzes auf die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) ausgedehnt werden. Das trifft vor allem Versicherungen für Offshore-Windparks, die der deutschen Versicherungssteuer unterworfen werden würden. Diese geplante Neuregelung führt für bestehende und geplante Offshore-Windparks, die sich in der AWZ befinden, zu erheblichen Mehrkosten. Damit werden die per se enormen Investitionskosten noch erhöht sowie die Projektrentabilität abgesenkt. Diese zusätzlichen Kosten, mit denen die Offshore-Windparkbetreiber nicht haben rechnen können und müssen, sind zudem bei der derzeitigen Finanzierungsaufstellung der Projekte nicht berücksichtigt.

Eine zusätzliche steuerliche Belastung der hohen Risiken des Baus und des Betriebs von Offshore-Windparks konterkariert die Ziele der Energiewende. Ein zentraler Bestandteil der Energiepolitik der Bundesregierung für die Erreichung der Ausbauziele der Erneuerbaren Energien im Rahmen der Energiewende ist der Ausbau der Offshore-Windparks. Nach der Zielsetzung der Bundesregierung sollen bis 2020 zehn Gigawatt und bis 2030 rund 25 Gigawatt Windkraftleistung auf dem offenen Meer realisiert werden.

Offshore-Windparks können nur durch finanzstarke privatwirtschaftliche Investoren realisiert werden. Diese Investitionen sind jedoch mit enorm hohen technischen und finanziellen Risiken belastet, die durch Versicherungen abgedeckt werden müssen. Nur so kann das Investorenrisiko sinnvoll eingegrenzt werden und eine akzeptable Rendite in Aussicht gestellt werden. Die Einführung der Versicherungsteuer für Offshore-Windparks in der AWZ bedroht daher die privatwirtschaftliche Investitionsbereitschaft empfindlich, da Investitionen in Offshore-Windparks bereits ohne die neue Versicherungsteuerpflicht mit einem hohen Risiko bei vergleichsweise geringer und labiler Rentabilität belastet sind.

Die Einführung der Versicherungsteuer in der AWZ geschieht ausschließlich aus fiskalischen Gründen. Unbedingt erforderlich ist jedoch eine Gesamtschau im Hinblick auf die Realisierung des gesamtgesellschaftlichen Ziels der Energiewende. Ein Kästchendenken ist nicht zielführend. Eine Verteuerung der sehr hohen Versicherungskosten für Offshore-Windparks durch eine im europäischen Vergleich extrem hohe deutsche Versicherungsteuer verringert die für das Gelingen der Energiewende unbedingte notwendige Bereitschaft, von privaten Investoren in Offshore-Windparks zu investieren. Durch eine zusätzliche Versicherungsteuer wird diese Investitionsbereitschaft gefährdet.

Durch die Erhebung der deutschen Versicherungsteuer besteht zusätzlich die Gefahr, dass Investoren sich anderen Projekten insbesondere im europäischen Ausland, zuwenden. Daher ist selbst der fiskalische Aspekt zu kurz gegriffen: Denn die erwarteten Steuermehreinnahmen durch die Ausweitung der Versicherungsteuer auf die AWZ gefährden ein ungleich höhe-

res Ertragsteueraufkommen, welches durch Aufträge an deutsche Unternehmen im Zusammenhang mit Offshore-Windpark-Projekten generiert würde.

Der BDEW lehnt die Ausweitung der Versicherungsteuer auf die AWZ daher ab und spricht sich für die Streichung von § 1 Abs. 4 VersStG-E aus.

2. § 3 Abs. 3 VersStG-E – Einbezug von Selbstbehalten in die Versicherungsteuer

Die Besteuerung von Selbstbehalten in der Kfz-Haftpflichtversicherung verstößt gegen fundamentale Grundsätze der Versicherungsteuer als Verkehrsteuer. Denn entgegen dem Grundsatz des § 3 Abs. 1 VersStG, nachdem die Bemessungsgrundlage für die Versicherungsteuer das tatsächlich an den Versicherer gezahlte Entgelt ist, soll zukünftig daneben auch der im Schadensfall vom Versicherungsnehmer selbst getragene Selbstbehalt der Besteuerung unterliegen. Und das, obwohl vom Versicherer tatsächlich kein Risiko übernommen wird und obwohl auch kein Geldumsatz stattfindet.

Die Besteuerung der Selbstbehalte für eine Pflichtversicherung, die im Rahmen des Selbstbehalts keinen Versicherungsschutz gewährt, stellt - insbesondere auch für Verkehrsunternehmen - eine unverhältnismäßige weitere Belastung dar. Sie verletzt das verfassungsrechtlich geschützte Leistungsfähigkeitsprinzip.

Durch die Einführung der Steuerpflicht auf den getragenen Selbstbehalt ergäbe sich zudem ein erheblicher neuer Bürokratieaufwand, denn bislang kennt der Versicherer den vom Versicherungsnehmer im Schadensfall geleisteten Selbstbehalt häufig nicht. Für eine korrekte Steuerberechnung müssten die konkreten Werte der tatsächlich getragenen Selbstbehalte erfasst und ausgetauscht werden.

Der BDEW regt an, auf die Besteuerung von Selbstbehalten in der Kfz-Haftpflichtversicherung zu verzichten und § 3 Abs. 3 VersStG-E zu streichen.

Zu Artikel 2 – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

- § 3 d KraftStG-E – Ausdehnung der Steuerfreiheit für Elektrofahrzeuge

Der BDEW begrüßt es, dass im Entwurf des Verkehrsteueränderungsgesetzes die Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge für einen befristeten Zeitraum von fünf auf zehn Jahre ausgedehnt wird.

Elektrofahrzeuge sind gegenwärtig gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotor erheblich teurer und nur eingeschränkt nutzbar (Reichweite, Ladezeiten). In der Markthochlaufphase ist es deshalb erforderlich, Anreize für den Erwerb dieser Fahrzeuge zu schaffen. Nur so lassen sich steigende Fahrzeugzahlen erreichen, die mittel- bis langfristig zu sinkenden Produktionskosten - und damit Preisen - führen. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung ist daher ein Element, das Erreichen des Ziels der Bundesregierung von einer Million Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 zu unterstützen. Die deutsche Energiewirtschaft hat ein eigenes Interesse an einem beschleunigten Fahrzeughochlauf insbesondere aus zwei Gründen: Nur bei einer hohen Zahl von Elektrofahrzeugen ist ein wirtschaftlicher Betrieb der öf-

fentlichen Ladeinfrastruktur möglich. Hinzu kommt, dass die Nutzung von Fahrzeugbatterien zur Speicherung, vor allem des Stroms aus Erneuerbaren Energien, erst dann möglich ist, wenn Elektrofahrzeuge in großer Zahl in Gebrauch sind.

Das Gesetz sieht ab dem 1. Januar 2016 eine Rückführung des Befreiungszeitraumes auf fünf Jahre vor. Es kann heute noch nicht zuverlässig beurteilt werden, ob der Fahrzeughochlauf zu diesem Zeitpunkt im Plan liegt, um das Ziel für das Jahr 2020 zu erreichen. Es ist daher angebracht, rechtzeitig vorher zu überprüfen, ob eine Verlängerung des 10-Jahreszeitraumes über das Jahr 2015 hinaus erforderlich ist.

Der Bundesrat hat außerdem vorgeschlagen, ein U50-Kriterium einzuführen, um Fahrzeuge mit weniger als 50g/km CO₂ in die Steuerbefreiung aufzunehmen. Bei einer entsprechenden Regelung wäre die Vorkette der Energieerzeugung zu berücksichtigen („well-to-wheel Betrachtung“), um die Einführung von CO₂-armen Energieträgern wie Strom und Erdgas aus erneuerbaren Quellen im Verkehr zu fördern. Durch die zunehmende Beimischung von Bio-Erdgas aus Abfallstoffen sowie zukünftig von synthetischem Erdgas aus überschüssigem Ökostrom (Power-to-Gas-Technologie) kann gerade der Erdgasantrieb einen wichtigen Baustein zur Einführung von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor darstellen. Derzeit heben die diskutierten Kriterien nur auf die lokalen Emissionen ab („tank-to-wheel Betrachtung“).

Generell ist aus Sicht der Energieversorgungsunternehmen anzumerken, dass neben der Förderung von Elektrofahrzeugen andere Alternativen, wie insbesondere der Erdgasantrieb, die ebenfalls zur CO₂-Reduktion und zur Diversifikation des Kraftstoffmixes beitragen, in ihrer Marktentwicklung weiter vorangetrieben werden müssen. Gefordert ist eine technologieoffene Gestaltung der Förderung der Einführung alternativer Antriebe. Die Steuerbefreiung sollte daher auch auf Erdgasantriebe ausgedehnt werden.

Gerade der Erdgasantrieb ist als ausgereifte Technologie mit einer Vielzahl wettbewerbsfähiger Modelle namhafter Hersteller bereits heute in der Lage - flankierend zur Elektromobilität - wesentliche Beiträge zur ölonabhängigen und sauberen Mobilität zu leisten. Gleichzeitig wird die Technologie wie andere Antriebsalternativen aufgrund geringer Stückzahlen und Infrastrukturvorleistungen der Energieversorger mit hohen Kosten belastet und bedarf einer entsprechenden Stützung.

Zusammenfassend plädieren wir dafür, den Gesetzesentwurf in der vorliegenden Form umzusetzen und Erdgasfahrzeuge einzubeziehen. Die Steuerbefreiung kann allerdings nur ein Element sein, um Anreize zu schaffen, sich ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb zu kaufen. Es ist daher notwendig, dass die Bundesregierung weitergehende flankierende Maßnahmen ergreift. Darüber hinaus ist es wichtig, im Jahr 2015 eine weitere Verlängerung der Steuerbefreiung zu überprüfen.

Ansprechpartnerin:

Dr. Tanja Utescher-Dabitz
Telefon: +49 30 300199-1664
tanja.utescher-dabitz@bdew.de