

**Finanzausschuss**  
**Wortprotokoll**  
102. Sitzung

**Montag, den 15.10.2012, 14:00 Uhr**  
**Sitzungsort: Berlin, Paul-Löbe-Haus**  
**Sitzungssaal: E 400**

**Vorsitz: Antje Tillmann, MdB**

**ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz - VerkehrStÄndG)

**BT-Drucksache 17/10039**

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Ich begrüße zunächst die Expertinnen und Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand zu dem Entwurf eines Gesetzes „zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Verkehrsteueränderungsgesetz – VerkehrStÄndG)“ zur Verfügung stellen. Soweit Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab ihre schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Die Stellungnahmen finden Sie auch im Internetauftritt des Finanzausschusses und sie werden Bestandteil des heutigen Protokolls.

Ich begrüße auch die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses und - soweit anwesend - auch die Kolleginnen und Kollegen der anderen Ausschüsse. Für die Bundesregierung darf ich die Fachbeamten des BMF und des BMJ begrüßen. Vertreter der Länder sind auch da – herzlich willkommen. Falls Medienvertreter da sind, auch Ihnen ein herzliches Willkommen. Auch den Gästen, die oben auf der Tribüne sitzen, einen schönen guten Tag und eine spannende Anhörung.

Wir haben heute nur 1,5 Stunden Zeit. Deshalb würde ich noch einmal mahnend daran erinnern: Wenn sich alle sehr kurz fassen, können wir auch möglichst viele Fragen beantworten. Das ist gerade auch im Interesse der kleineren Fraktionen, die nämlich sonst nur eine einzige Frage stellen können. Von daher die Bitte sowohl an Fragesteller als auch an diejenigen, die antworten, kurz und knackig zu dem Sachverhalt Stellung zu nehmen.

Zum Thema der heutigen Anhörung: Mit dem vorliegenden Verkehrsteueränderungsgesetz sollen sowohl die Versicherungsteuer als auch die Kraftfahrzeugsteuer geändert werden. Mit der Änderung der Versicherungsteuer wird insbesondere das Ziel verfolgt, das Versicherungsteueraufkommen zu sichern und mehr Rechtssicherheit zu schaffen. Beim Kraftfahrzeugsteuergesetz soll der steuerliche Anreiz zur Anschaffung eines umweltfreundlichen Elektroautos verstärkt werden.

Das Verfahren kennen Sie, jeder Fragesteller hat höchstens zwei Fragen an einen Sachverständigen oder jeweils eine Frage an zwei Sachverständige. Die fragestellenden Kollegen darf ich bitten, vor Fragestellung die Person zu benennen, die Sie befragen wollen. Wegen der Protokollführung werde ich alle die, die antworten, vorher mit Namen aufrufen. Bitte warten Sie das ab, damit Sie im Protokoll auch richtig bezeichnet sind. Ich darf dann auch noch alle bitten, die Mikrofone zu benutzen, damit die Redebeiträge am Ende im Protokoll ordnungsgemäß wiedergegeben werden.

Wir beginnen die Anhörung mit der ersten Frage des Kollegen Flosbach von der Fraktion der CDU/CSU.

**Abg. Klaus-Peter Flosbach (CDU/CSU):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine erste Frage geht an den BDI und den Verband Deutscher Versicherungsmakler. Es geht um die steuerliche Erfassung von Selbstbehalten bei den KFZ-Haftpflichtversicherungen. Durch diesen Gesetzentwurf soll der Selbstbehalt als Bestandteil der Gegenleistung gelten, die dann auch versicherungspflichtig werden soll. Ich bitte zunächst einmal um Ihre grundsätzliche Einschätzung zu diesem Bereich, aber auch um eine Darstellung der praktischen Abwicklung – wie sichergestellt werden soll, dass der Versicherer an die Steuerzahlung kommt, um sie dann abzuführen. Vielen Dank.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Für den BDI, Herr Welling.

**Sv Berthold Welling (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.):** Danke, Frau Vorsitzende, Herr Abg. Flosbach. Bei der Einbeziehung des Selbstbehaltes im Rahmen des Versicherungsteuergesetzes entsteht eine – ich möchte das mal so beschreiben – gewisse Phantombesteuerung, weil der Selbstbehalt gerade nicht im Versicherungspaket ist. Mit anderen Worten: Das Versicherungsentgelt - die Prämie - gilt eben nicht für den Selbstbehalt. Daran knüpft aber eigentlich die Versicherungsbesteuerung an. Das ist eine der wesentlichen Kernbotschaften, die ich vielleicht mitgeben würde. Mit anderen Worten: Es wäre ein Systemwechsel bzw. ein gewisser Systembruch.

Es gibt sogar bestimmte praktische Auswirkungen, die sich aufgrund der Privatisierung von Unternehmen ergeben haben. Nehmen Sie an, sie haben vorher im Rahmen der öffentlichen Hand keine Verpflichtung zur KFZ-Haftpflichtversicherung gehabt, sondern sie haben den Schaden selbst reguliert. Unternehmen, die im Rahmen der Privatisierung nun in die KFZ-Haftpflicht überführt werden, haben einen Selbstbehalt vereinbart, damit sie überhaupt ansatzweise den gleichen Aufwand wie vorher haben konnten, als sie noch die Eigenregulierung vorgenommen haben. Teilweise liegen die Prämien sogar noch darüber. Mit anderen Worten: Der Aufwand erhöht sich für die Unternehmen enorm, im Vergleich zu früher, als sie im Rahmen der öffentlichen Hand keiner KFZ-Haftpflichtversicherung unterlagen. Insofern kurz zusammengefasst: Das Hauptproblem, was wir sehen, ist, dass hier ein Tatbestand neu eingeführt wird, der an einen Sachverhalt anknüpft, der eigentlich gar kein Versicherungsentgelt ist, das heißt, von der Prämie abgedeckt wird. Der Selbstbehalt soll von der Prämie gerade nicht abgedeckt werden. Insofern verstehe ich es, dass man teilweise grundsätzlich an das Außenverhältnis anknüpft, allerdings wird es in vielen praktischen Erwägungen gar nicht erfasst.

Mit anderen Worten: Wenn Sie eine Selbstregulierung vornehmen – der Selbstbehalt, der dazu führt, dass Sie selbst die Schadenregulierung vornehmen –, dann wird der Versicherer teilweise noch nicht einmal über den eingetretenen „Versicherungsfall“ – der aufgrund des Selbstbehaltes ja nicht eintreten soll – bzw. den Schaden informiert. Das ist das Hauptproblem, was wir haben. Wir haben dann durch die Erfassung einen höheren administrativen Aufwand und dazu eine sogenannte Phantombesteuerung. Deswegen würde ich dafür plädieren, von diesem Tatbestand nicht Gebrauch zu machen bzw. von dieser Änderung Abstand zu nehmen. Danke schön.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Herr Molter.

**Sv André Molter (Verband Deutscher Versicherungsmakler (VDVM) e. V.):** Ich kann mich den Ausführungen nur anschließen. Die Regelung über den Selbstbehalt im KFZ-Bereich, so, wie sie jetzt getroffen ist, halten wir auch nicht für sinnvoll. Es ist aus Sicht von Versicherungsmaklern zwar nicht die eigentliche Kernregelung, die uns hier in diesem Zusammenhang im besonderen Maße am Herzen liegt, trotzdem sehen wir große Probleme auf Versicherungsmakler zukommen, was die Abwicklung dieser Fälle betrifft. Ein Beispielfall waren immer die KFZ-Flotten. Wir fragen uns in gleicher Weise, wie das tatsächlich funktionieren soll, wie es abgewickelt werden soll, wenn ein Versicherungsfall eintritt, der nur im Bereich des Selbstbehaltes liegt. Unter Umständen wird der Versicherungsmakler darüber noch nicht einmal informiert und der Versicherungsnehmer wickelt das selber ab. In der Regel wird man beim Versicherungsnehmer natürlich sagen, „Der Versicherungsmakler wird in diese Situation eingebunden.“ Aber man müsste dann ja auch überlegen, wie das im Verhältnis zum Versicherer abgewickelt werden soll. Der Punkt, der uns stört, ist, dass das eine Art Verteuerung des Versicherungsschutzes durch die Hintertür ist. So kommt uns das jedenfalls vor. Gerade in einer Situation, wo der Versicherungsfall eintritt, ist der Versicherungsnehmer ohnehin schon mit einem Schadensfall belastet. Dann muss er noch zusätzlich Versicherungsteuer bezahlen. Ich finde das nicht so richtig verständlich.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Nächste Fragestellerin ist die Kollegin Bätzing-Lichtenthäler von der Fraktion der SPD.

**Abg. Sabine Bätzing-Lichtenthäler (SPD):** Herzlichen Dank. Meine erste Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Musil. Es wird scharfe Kritik an der von der Bundesregierung geplanten

Erweiterung des Personenkreises, der für die Entrichtung der Versicherungsteuer haftet, geübt. Abweichend von der Rechtsprechung des BFH soll hier eine eigenständige, nicht akzessorische Entrichtungsschuld des Versicherers eingeführt werden. Herr Prof. Dr. Drüen, der vom GDV mit der rechtlichen Prüfung beauftragt wurde, hält diese – das ist jetzt ein Zitat – „rechtsprechungsbrechende Steuergesetzgebung für verfassungsrechtlich bedenklich.“ Ich frage Herrn Prof. Dr. Musil: Teilen Sie diese Auffassung?

Meine zweite Frage richtet sich an die Deutsche Steuer-Gewerkschaft: Die Bundesregierung will die deutsche Aussenwirtschaftszone – also die Zone von 12 bis 200 Seemeilen Entfernung zur Küste – in den Geltungsbereich des Versicherungsteuergesetzes einbeziehen. Ziel ist die künftige Besteuerung der Versicherung von Offshore-Windparks. Das Bundesumwelt- sowie auch das Bundeswirtschaftsministerium haben dies befürwortet. Ich frage die Deutsche Steuer-Gewerkschaft: Wie beurteilen Sie die Forderung der Wirtschaftsverbände, auf die Besteuerung der Versicherung von Offshore-Windparks zu verzichten?

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Prof. Dr. Musil.

**Sv Prof. Dr. Andreas Musil (Universität Potsdam):** Vielen Dank. Ich kenne natürlich das Gutachten von Herrn Kollegen Prof. Dr. Drüen. Ich würde alle Aussagen, die die systematische Bewertung dieser Steuerentrichtungsschuld betreffen, unterstreichen und unterschreiben. Ich halte es auch für eine sehr problematische Regelung, eine neue Form der Schuld einzuführen - insbesondere unter Abweichung von Akzessorietätsgrundsätzen. Die Frage ist immer, ob das auch verfassungsrechtlich zum Scheitern führen muss. Herr Kollege Prof. Dr. Drüen hat ja gesagt, dass er es für verfassungsrechtlich problematisch hält. Das sehe ich auch so. Allerdings ist die Frage immer: Hält man es auch für verfassungswidrig? Eigentlich kann man immer nur sagen: „Etwas ist verfassungskonform.“ oder „Etwas ist verfassungswidrig.“. Wenn ich mich entscheiden sollte, würde ich sagen, dass es nicht verfassungswidrig ist.

Es ist so, dass der Gesetzgeber im Rahmen seines weiten Gestaltungsspielraumes auch neue Institute von Haftung und auch von Schuld, die über Haftung hinaus geht, einführen kann. Er muss sich dabei „nur“ an die Grundrechte der Betroffenen halten. Wir haben hier Grundrechte von an und für sich nicht Steuerpflichtigen, die in Rede stehen. Deswegen muss man natürlich hohe Anforderungen stellen. Auch jetzt schon sehen sich die Versicherer relativ hohen Pflichten gegenüber. Die Ausweitung dieses Pflichtenkreises erscheint

angesichts der ohnehin jetzt schon sehr weitgehenden Indienstnahme als marginal. Man kann sagen, dass es noch kein Verfassungsverstoß ist, weil der Gesetzgeber andererseits auch gute Gründe vorgelegt hat, warum er das tut. Nämlich, weil er bestimmte Schulden gar nicht eintreiben kann, wenn das nicht geändert wird. Wie gesagt, ich finde das alles sehr wackelig, fragwürdig und so weiter. Es ist aber, denke ich, noch begründbar.

Etwas ganz Anderes ist die Frage der Rückwirkung. Das halte ich für eine ganz klare Sache. In Übereinstimmung mit Herrn Kollegen Prof. Dr. Drüen ist das meiner Meinung nach verfassungswidrig. Eine echte Rückwirkung ist nur ganz ausnahmsweise zulässig. Die Argumentation, dass Vertrauensschutz hier nicht gegeben sei, weil gar kein Vertrauen bestanden habe, halte ich – gelinde gesagt – für abwegig. Wenn man als Verwaltung eine Praxis fährt, bei der man nicht genau weiß, ob es noch mit dem, was im Gesetz steht, konform ist, kann man sich hinterher nicht darauf berufen, dass die Leute kein Vertrauen gehabt hätten, weil sie gewusst hätten, dass es so läuft, wie es läuft. Das halte ich für eine ganz schwierige Argumentation. Da würde ich auch Klartext reden wollen.

**Vorsitzende Anjte Tillmann:** Frau Sauer-Schnieber, bitte.

**Sve Andrea Sauer-Schnieber (Deutsche Steuer-Gewerkschaft):** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren Abgeordnete. Das Thema „erneuerbare Energien“ ist natürlich sehr vielschichtig, in unterschiedlicher Hinsicht. Wir können uns zu umweltpolitischen und wirtschaftspolitischen Aspekten, die in den Stellungnahmen angesprochen sind, nicht äußern. Unser Thema ist eher die Gleichmäßigkeit der Besteuerung und die Frage: Wie ist in Bezug auf das Gesetz die Versicherungsteuer auch auf andere Bereiche der erneuerbaren Energien geregelt – also Solar, Biogas, Wasserkraft oder Windkraftanlagen auf Land? Bisher ist es ja so, dass sich die Versicherungsteuerpflicht auf die 12 Meilen-Zone begrenzt. Durch die Gesetzesänderung erfolgt jetzt hier eine Erweiterung des Steuergebietes. Um auf die Frage zu antworten, die gestellt wurde: Wenn man darauf verzichten würde, würde das natürlich bedeuten, auf zusätzliche Steuereinnahmen zu verzichten. Dafür gibt es aus unserer Sicht eigentlich keinen objektiven Grund. Vielleicht stellen die Finanzgerichte in Zukunft irgendwann fest, dass es sich hier tatsächlich nur um eine Klarstellung handelt: Nämlich, dass die Versicherungsteuer in der gesamten Außenwirtschaftszone erhoben werden darf. Wir befürworten in diesem Fall die Gleichstellung der Behandlung der Maßnahmen zum Aufbau der erneuerbaren Energie, weil es eine Gleichmäßigkeit der Besteuerung darstellt.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Für die Fraktion der FDP ist der nächste

Fragesteller Herr Abg. Dr. Volk.

**Abg. Dr. Daniel Volk (FDP):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Den eben thematisierten Bereich würde ich gerne auch noch einmal als Frage an den Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft richten, damit Sie zu der Frage der Außenwirtschaftszone auch noch einmal Stellung nehmen können.

Meine zweite Frage richtet sich an den Verband der Deutschen Versicherungsmakler: Im Hinblick auf die Ausweitung der Entrichtungsschuld auf Versicherungsmakler – könnten Sie dazu bitte noch Stellung nehmen?

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Frau Dr. Utescher-Dabitz.

**Sve Dr. Tanja Utescher-Dabitz (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Vielen Dank, Herr Abg. Dr. Volk, für die Frage. Zur geplanten Ausweitung der Versicherungsteuer auf die Außenwirtschaftszone, die vor allem Offshore-Anlagen treffen wird, die sich dort befinden, möchten wir anmerken, dass das zu einer ganz erheblichen Steigerung der enorm hohen Investitionskosten der Offshore-Windparks führt. Mit diesen Kosten konnte man zudem nicht rechnen, und man musste damit auch nicht rechnen. Sie sind in den bisherigen Kalkulationen, in den bisherigen Finanzierungsaufstellungen der Projekte nicht berücksichtigt.

Unseres Erachtens konterkariert eine zusätzliche steuerliche Belastung der Versicherungsbeträge der Offshore-Windbetreiber die Ziele der Energiewende. Ein ganz wesentlicher Baustein der Energiepolitik der Bundesregierung ist die Förderung der Offshore-Windenergie. Im Jahr 2020 sollen 10 Gigawatt und im Jahr 2030 bereits rund 25 Gigawatt Windkraftleistung auf dem offenen Meer realisiert werden. Das muss natürlich auch finanziell getragen werden. Offshore-Windparks können nur durch sehr finanzstarke, private Investoren tatsächlich realisiert und finanziert werden. Diese Investitionen sind mit sehr hohen technischen und auch finanziellen Risiken behaftet. Diese müssen durch Versicherungen abgedeckt werden, um für die Investoren eine sinnvolle Eingrenzung des sehr hohen Investorenrisikos zu ermöglichen und noch eine akzeptable Rendite in Aussicht zu stellen. Die Einführung der Versicherungsteuer, die Ausdehnung der Versicherungsteuer auf die Außenwirtschaftszone würde diese Investitionsbereitschaft ganz empfindlich treffen und damit den Zielen der Energiewende – aus unserer Sicht – klar entgegen sprechen.

Die Einführung der Versicherungsteuer auf die Außenwirtschaftszone geschieht aus fiskalischen Gründen. Unserer Meinung nach ist eine Gesamtschau im Hinblick auf die Ziele der Energiewende und die gesamtgesellschaftlichen Ziele der Energiewende ganz dringend notwendig. Ein Kästchendenken ist hier nicht zielführend. Eine Verteuerung der Versicherungsteuer für Offshore-Windanlagen, mit einer im europäischen Vergleich sehr hohen Versicherungsteuer, würde zu erheblichen Mehrkosten führen und die Investitionsbereitschaft der Investoren stören, die sehr hohe technische Risiken zu tragen haben, welche man auch noch nicht so genau kennt. Zusätzlich muss man sehen, dass durch diese zusätzliche Belastung die Gefahr besteht, – und es geht ja hier um sehr hohe Summen – dass sich Investoren anderen Projekten zuwenden, unter Umständen auch im Ausland. Dann relativiert sich aus unserer Sicht sogar wieder der fiskalische Aspekt, denn die geplanten Steuermehreinnahmen aus der Versicherungsteuer gefährden auf der anderen Seite ein Ertragsteueraufkommen, das durch Aufträge an deutsche Unternehmen im Rahmen der Realisierung von Offshore-Windparkprojekten generiert werden könnte. Deshalb plädieren wir dafür, diese Regelung nicht umzusetzen und den § 1 Abs. 4 VersStG nicht Gesetz werden zu lassen.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Herr Molter.

**Sv André Molter (Verband Deutscher Versicherungsmakler (VDVM) e. V.):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende und Herr Abg. Dr. Volk, für diese Frage. Weil dieser Bereich der Steuerentrichtungspflicht ein ganz wesentlicher Kernbereich ist und gravierende Bedeutung für Versicherungsmakler hätte, möchte ich das ein bisschen näher ausführen. Der Versicherungsmakler ist von seiner Rolle her von einem Versicherer bevollmächtigt Versicherungsentgelte vom Versicherungsnehmer einzunehmen. Er tut es im Namen des Versicherungsunternehmens und leitet diese Prämien, die er erhält, schlichtweg nur durch.

Das hat auch für den Versicherungsnehmer eine Reihe von Vorteilen, die ich an dieser Stelle nicht im Einzelnen aufführen möchte. Ich möchte nur deutlich machen, dass unseres Erachtens die Rolle und Funktion des Versicherungsmaklers bei der Abfassung der Vorschriften von § 7 Abs. 3 und 4 VersStG nicht in der richtigen Weise gesehen wurde. Wir vermuten, dass eher versehentlich oder eher zufällig Formulierungen gewählt worden sind, die einen Versicherungsmakler automatisch in die Rolle eines Steuerentrichtungsschuldners drängen würden, und zwar in beiden Konstellationen. Dies ist dem Wortlaut in Absatz 3 geschuldet, wenn man den Teil liest: „...ein Bevollmächtigter ... zur Entgegennahme des Versicherungsentgelts bestellt ist...“ Etwas verkürzt: Das würde an der Stelle auf

Versicherungsmakler passen. Auch bei Absatz 4, wenn es da heißt: „... die das Prämieninkasso durchführende Person ... hat die Steuer ... zu entrichten.“ Das sind Formulierungen, die Versicherungsmakler treffen würden. Wir glauben aber, dass das so nicht gemeint ist. Das ergibt sich unter anderem aus der Begründung, wo es heißt, dass die Steuerentrichtungsschuld durch eine ausdrücklich schriftliche Vereinbarung übertragen werden müsste. Das ist dann doch deutlich etwas Anderes, eine andere Art von Vereinbarung als es bei Versicherungsmaklern der Fall wäre.

Auch die Auskunft des Bundesfinanzministeriums, die wir bekommen haben, deutete in diese Richtung. Auf der anderen Seite, wenn man dieses Gesetz so ließe – man müsste ja schauen, wer es liest und wer es wie versteht –, dann müsste man davon ausgehen, dass es nicht so verstanden wird, wie es vielleicht gemeint war, sondern wie es ein außenstehender Dritter, ein Gericht oder eine Steuerbehörde möglicherweise verstehen würde. Dann besteht die Gefahr, dass hier Versicherungsmakler in die Pflicht genommen werden. Das hätte auf der einen Seite ganz erhebliche organisatorische Folgen. Man müsste die ganzen Geschäftsabläufe und Prozesse verändern. Dies hätte nach Auskunft unserer Mitglieder Kosten zur Folge, die in einer Größenordnung liegen, die für viele Unternehmen nicht mehr tragbar wären. Wir hatten Größenordnungen von etwas größeren Maklerunternehmen bekommen, die bei über 200 Mitarbeitern liegen, die schon in mehrere Hunderttausende hineingehen. Aber auch bei kleineren Unternehmen sind es für die erstmalige Einrichtung durchaus Kosten von 50 000 Euro und mehr. Das sind für Unternehmen, mit vielleicht fünf bis zehn Mitarbeitern, Kosten, die nicht mehr tragbar wären.

Hinzu kommt, dass wir mit dieser Regelung eine ganze Reihe weiterer Folgevorschriften zu beachten hätten, was zum Beispiel die Steueranmeldung in § 8 VersStG oder auch die Aufzeichnungspflichten, die in § 10 VersStG im Einzelnen geregelt sind, betrifft. Es gibt eine ganze Reihe von Folgeregelungen und Folgepflichten, die sich ergeben würden, die mit hohen Kosten verbunden und insofern nicht mehr akzeptabel und durchführbar wären. Zuletzt kommt auch noch einmal die generelle Frage: Die Konstellation in Absatz 3 ist aus unserer Sicht eine Konstellation, die eigentlich in der Praxis wenig Bedeutung hat, wo wenig Geschäftsvolumen abgewickelt wird und wir nicht richtig sehen, wo an dieser Stelle tatsächlich Steuerausfälle drohen würden, dass man dementsprechend Versicherungsmakler mit ins Boot holen müsste.

Auch im Bereich der Mitversicherung halten wir das System, wie es bisher gelaufen ist, dass

Versicherungsunternehmen die einzelnen Versandströme unter sich abwickeln, für bewährt und sinnvoll. Außerdem würde es Versicherungsunternehmen auch gewisse Schwierigkeiten bereiten, wenn der Makler diese Rolle übernehmen würde, weil ihnen die Kontrollmöglichkeiten fehlen würden und ein Versicherer gar nicht wüsste, ob ein Versicherungsmakler in solchen Fällen tatsächlich die Steuerentgelte ordnungsgemäß abgeführt hätte. Es hat also viele Problemsituationen zur Folge. Aus diesen Gründen würden wir ganz dringend um eine Klarstellung des Gesetzes bitten.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Nächster Fragesteller von der Fraktion DIE LINKE. ist Herr Abg. Koch.

**Abg. Harald Koch (DIE LINKE.):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe öfter von Leuten auf der Straße einen Hinweis bekommen: Wenn diese die Anhörungen nachverfolgen, lesen, können sie oftmals die Fragen nicht verstehen, weil nicht genug auf den Sachverhalt eingegangen wurde. Ich möchte noch einmal ein kleines bisschen zu dem Problem ausholen, wozu ich frage. Dieselbe Frage an Herrn Lottsiepen vom Verkehrsclub Deutschland und an Herrn Resch von der Deutschen Umwelthilfe. Wir haben eine massive Förderung von Elektroautos über den Listenpreis, also über die Senkung des Listenpreises und damit auch Senkung des geldwerten Vorteils über sehr lange Zeiträume. Dies stieß letztendlich auch auf Kritik vom Bundesrat, der in seiner Stellungnahme eine Erweiterung dieser Förderung vorgeschlagen hat. Meine Frage konkret: Ist aus Ihrer Sicht die massive Förderung von Elektroautos im Hinblick auf eine Bewertung des Gesamtkohlendioxids, also der Gesamtkohlendioxidbilanz, klimapolitisch sinnvoll? Welche Maßnahmen erachten Sie für notwendig, um die klimapolitischen Herausforderungen der Zukunft zu meistern? Danke schön.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Lottsiepen, bitte.

**Sv Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.):** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Frage Herr Abg. Koch. Es ist falsch – unseres Erachtens falsch –, Autos deshalb zu fördern, weil sie einen bestimmten Antrieb haben. Es ist falsch, Elektroautos deshalb zu fördern, weil es Elektroautos sind, sondern wenn, dann muss man Fahrzeuge deshalb fördern, weil sie besonders emissionsarm, weil sie besonders energieeffizient sind. Wir haben es ja in diesem Gesetzentwurf drin, - wenn wir jetzt nur über die Kraftfahrzeugsteuer reden.

Es war auch der Vorschlag des Bundesrates, dass man eine U-50-Regelung einführt. Das ist abgelehnt und nicht berücksichtigt worden, es wäre in unserem Sinn aber viel zielführender. Man muss man jetzt auch noch in Klammern dazu sagen: Wir müssen zu vernünftigen

Messungen kommen! Die Messungen, die wir heute haben, die Elektrofahrzeuge auf null Gramm CO<sub>2</sub> setzen und auch bei Hybriden ein recht merkwürdiges Messsystem haben, die muss man überdenken. Aber wenn, dann sollten Fahrzeuge gefördert werden, wenn sie helfen, die Klimaziele der Bundesregierung - auf die sie sich auch international verpflichtet hat - zu erreichen.

Was kann man noch tun, um Elektroautos oder Autos, die besonders energieeffizient sind, zu fördern und zu wenig Ausstoß des Treibhausgases CO<sub>2</sub> zu kommen? Das wichtigste politische Instrument, das wir haben, wäre tatsächlich der CO<sub>2</sub>-Grenzwert. Wir brauchen einen ambitionierten CO<sub>2</sub>-Grenzwert. Er wird in den nächsten Wochen und Monaten verhandelt, und da wäre es auch sehr wichtig, dass die Bundesregierung sich auf europäischer Ebene für einen Wert einsetzt, der ambitioniert ist. Das würde insgesamt den Elektrofahrzeugen oder auch eben z.B. Plug-in-Hybriden viel mehr helfen als dieses doch sehr geringe Steuergeschenk, was die Fahrzeuge bekämen. Ich bin gerne bereit, nachher dazu noch Stellung zu nehmen, was überhaupt in diesem Gesetz drin steht, wie viel letztendlich der Käufer eines Elektroautos überhaupt profitieren würde. Es ist sehr gering, sehr wenig, aber vielleicht dazu nachher mehr.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Nur klarstellend möchte ich darauf hinweisen, dass Vorschläge des Bundesrates erst abgelehnt sind, wenn sie der Finanzausschuss und der Bundestag abgelehnt haben. Also von daher ist alles, was in den Vorlagen steht, noch in der Diskussion. Herr Resch, bitte.

**Sv Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe e. V.):** Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren. Wir halten den technologieneutralen Ansatz ebenfalls für notwendig. Wenn Sie betrachten, wie im Moment Autos angetrieben werden, dann haben wir mit jeweils unterschiedlichem CO<sub>2</sub>-Gehalt Dieselkraftstoffe, Otto-Kraftstoffe, wir haben LPG, wir haben Erdgas und man hat sich entschieden, für alles CO<sub>2</sub> als Messgröße zu nehmen. Ausgerechnet jetzt bei den strombetriebenen Fahrzeugen möchte man dies auf null setzen. Das ist deswegen ein bisschen anachronistisch, weil wir dem Verbraucher mittlerweile - von der EU getrieben - , durch die Ökodesignrichtlinie nicht nur Informationen und Hinweise geben, wie er möglichst effiziente Produkte einkauft. Sondern es wurden auch darüber hinaus noch entsprechende Mindestkriterien geschaffen. Sollte tatsächlich ein Elektrofahrzeug angeschafft werden, wird dieses für einen Privathaushalt der größte Elektroeinzelverbraucher sein. Es gibt dann kein anderes Gerät im Haushalt, das so viel Strom verbraucht und ausgerechnet hier verzichtet man auf jegliche Differenzierung und sagt einfach: bei Elektroautos wird der Wert null angesetzt. Deswegen halten wir es für dringend notwendig, ein Anreizsystem zu schaffen, das im Sinne der Energiewende insgesamt und

wirklich technologieneutral die jeweils dahinterliegenden CO<sub>2</sub>-Emissionen als Grundlage nimmt, egal welche ursprünglich fossile oder regenerative Energie genutzt wird.

Jetzt auch noch vielleicht zur Höhe des Anreizsystems: Sie möchten die Steuerbefreiung von fünf auf zehn Jahre ausdehnen, das ergibt in jedem Fall einen relativ geringen Betrag. Wir erleben im Moment ein ganz spannendes Experiment im Markt. Es gibt ein Fahrzeug, das für die französische Post entwickelt wurde, ein ausgereiftes Großserienfahrzeug als Elektromobil, der Citroen Berlingo. Ein Fahrzeug in fünfstelliger Stückzahl mit einer sehr großen Batterie – 24 - Kilowatt, also wirklich ein ausgereiftes Auto. Listenpreis 51.000 Euro, das ist auch ein realistischer Listenpreis. Den hat der Hersteller im Frühjahr für eine Sonderaktion auf 19.500 Euro gesenkt, das heißt, es gibt eine Prämie von 32.000 Euro. Was ist die Folge? 250 Fahrzeuge, die im Frühjahr angeboten wurden, sind zur Hälfte immer noch unverkauft. Das vielleicht nur als Hinweis, da ich sehr große Zweifel habe, dass solch kleine Anreize tatsächlich irgendeinen messbaren Effekt haben.

Deswegen noch zu Ihrer Frage: Was für andere Anreize könnte man schaffen? Deutschland hat wahrscheinlich wenig Geld zu verteilen. Wir müssen überlegen, wie wir innerhalb der Systeme, durch Umverteilungen und ohne zusätzliche Belastung für den Bürger, Regelungen finden können. Deswegen schlagen wir ganz dringend vor, die sehr geringe Spannbreite der Steuerbeträge bei der KfZ-Steuer, die wir im Moment in Deutschland haben, zu vergrößern. Wenn sie die Elektrofahrzeuge an dem einen Ende mit null sehen und besonders CO<sub>2</sub>-ungünstige Fahrzeuge mit vielleicht 1.000 Euro oder knapp 1.000 Euro am anderen Ende, dann sind im Vergleich alle anderen EU-Staaten sehr viel weiter bei der Spreizung der Steuer. Die Beträge, welche Sie mit einer höheren Besteuerung von Fahrzeugen mit CO<sub>2</sub>-Emissionen, die über den EU-Zielwerten liegen, zusätzlich einnehmen würden, könnten Sie nutzen, um dann tatsächlich technologieneutrale Anreize zu schaffen. Nachdem sich BMW jetzt auch entschieden hat, in den Massenmarkt einzusteigen – durch die Übernahme von Technologie von Toyota, glaube ich – und Hybrid-Technik nicht nur bei Spitzenmodellen, sondern auch bei Volumenmodellen einführt, habe ich eine gewisse Hoffnung, dass vielleicht auch der Widerstand der Autoindustrie bröckeln könnte; dass man solche Anreize schafft. Der Weg zur Elektromobilität wird relativ sicher evolutionär, nicht revolutionär erfolgen. Und deswegen sollten Sie sich überlegen, wie die besonders effizienten Technologien – wie Vollhybride oder Plug-in-Hybride - in eine entsprechende Regelung mit einbezogen werden können.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön, Herr Resch. Frau Abg. Paus von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als nächste Fragestellerin.

**Abg. Lisa Paus** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte Herrn Lottsiepen und Herrn Resch die Gelegenheit geben, noch einmal nachzulegen. Das Thema Technologieneutralität ist ja nicht nur von ihnen hier eingebracht worden, sondern war ursprünglich tatsächlich auch Position der Regierung. Deswegen lohnt es sich, hier in der Debatte der Frage nachzugehen, warum dies in dem vorliegenden Entwurf so nicht seinen Niederschlag gefunden hat. Deswegen für alle noch einmal zur Erinnerung: Am 18. Mai 2011 hat die Regierung angekündigt, dass derzeit ausschließlich reine Elektro-PKW für fünf Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, doch dass es gerade in dem Bereich Nutzfahrzeuge und Leichtfahrzeuge erhebliche Potenziale gibt. Außerdem sagte die Bundesregierung 2011: „Das Gleiche gilt für Hybrid-Fahrzeuge, insbesondere Plug-in-Hybride. In Zukunft sollen alle bis zum 31. Dezember 2015 erstmals zugelassene Pkw, Nutzfahrzeuge und Leichtfahrzeuge die rein elektrisch angetrieben werden oder technologieneutral einen kombinierten CO<sub>2</sub>-Typprüfwert von unter 50 Gramm haben, für einen verlängerten Zeitraum von zehn Jahren von der Steuer befreit werden.“ Soweit die Bundesregierung 2011. Jetzt ist es anders. Ich möchte Sie jetzt noch mal bitten zu sagen, welche Konsequenzen Sie befürchten. Zum einen zum Thema „Eine Millionen E-Mobile bis 2020!“. Zum anderen könnte ich mir vorstellen, dass die Stellungnahme des VDA zu der Frage „50 Gramm“ eine Rolle gespielt hat. In der schriftlichen Erklärung war noch einmal zu finden, dass ein solches absolutes Kriterium - 50 Gramm - systematisch verfehlt sei und Verzerrungen im Grenzbereich verursachen würde, da so bestimmte Hybrid-Fahrzeuge von der Förderung ausgegrenzt werden. Ich würde Sie beide gerne bitten, zu Ihrer Sicht der Dinge Stellung zu nehmen.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Lottsiepen.

**Sv Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.):** Es gab in der Geschichte der letzten Jahrzehnte oftmals eine Förderung von Innovationen. Wir verdanken es also auch steuerlichen Besserstellungen von Fahrzeugen, die frühzeitig Grenzwerte eingehalten haben, Euro-3, Euro-4, dass wir heute saubere Luft in unseren Städten haben. Aber grundsätzlich waren diese Förderungen höher als das, was jetzt angeboten wird. Es sei nur noch einmal kurz gesagt: Was die Käufer von Elektroautos nach diesem Gesetzentwurf sparen, - es geht hier um eine Zeit von fünf Jahren - bewegt sich um die 100 bis 250 Euro. Nimmt man ein extrem schlechtes Fahrzeug, was extrem schwer ist, würde das ein paar Euro mehr sparen, aber das bringt nichts, da Elektroautos nicht so schwer sein sollen.

Bis jetzt war bei der finanziellen Förderung durch die Kraftfahrzeugsteuer immer die Technologieneutralität gewahrt, und das ist auch wichtig. Man kann der Industrie nicht vorschreiben: „Ihr müsst genau mit dieser Technik etwas erreichen!“, sondern das muss wirklich offen sein. Das wurde uns auch oft entgegengehalten, aber dieses Prinzip ist richtig, und dabei sollte man bleiben. Deshalb halten wir es für falsch, dass nur batterieelektrische

Fahrzeuge gefördert werden sollen. Plug-in-Hybride, das ist die Entwicklung, die wir eigentlich in den nächsten Jahren haben werden. Wir wissen nicht, wann das Ziel von einer Million Fahrzeugen erreicht werden wird, es glaubt eigentlich niemand mehr daran. Die Industrie beginnt ja auch, sich zu verabschieden. Aber wenn die erste Million erreicht sein wird, - 2022, 2023, wann auch immer - werden von diesen Elektrofahrzeugen 85-90 Prozent Plug-in-Hybrid oder Fahrzeuge mit Range Extender - also Reichweitenverlängerung per Verbrennungsmotor - sein. Es werden nicht batterieelektrische Fahrzeuge sein. Wenn man dieser Technik auf die Beine helfen will, dann macht die Beschränkung auf rein batterieelektrische Fahrzeuge überhaupt keinen Sinn. Man kann es wirklich daran festmachen, dass die Fahrzeuge einen CO<sub>2</sub>-Wert unterschreiten müssen, wobei man natürlich die Vorkette mit einbeziehen muss.

Zur Stellungnahme des VDA: Warum ist der VDA gegen diese U-50 Fahrzeuge, die weniger als 50 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoßen? Schlicht und ergreifend: Die deutsche Autoindustrie hat die Technik des Plug-in-Hybriden oder des Range Extenders lange Zeit vernachlässigt und kein deutscher Hersteller kann zurzeit ernsthaft mit japanischen oder amerikanischen Konzernen darin konkurrieren. Deshalb setzt sich der VDA dafür ein, dass diese vernünftige Regelung nicht eingeführt wird.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Herr Resch.

**Sv Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe e. V.):** Die Technologieneutralität kann ich vielleicht auch noch einmal mit ein paar Zahlen unterstreichen. Wenn Sie sich den Peugeot iOn anschauen oder den Smart als Elektromobil, kommen die, wenn man einfach den entsprechenden Strommix zugrunde legt, auf CO<sub>2</sub>-Emissionen von 76 bis 85 Gramm. Das ist wirklich vergleichbar mit einem mäßig effizienten Verbrennungsmotor, da muss man sich gar nicht groß anstrengen. Bei diesen Zahlen wird allerdings nicht das Verschütten von Energie beim Tanken mit gerechnet. Beim Tanken schaut man darauf, dass möglichst wenig daneben geht, aber beim Stromtanken haben sie relativ hohe Ladeverluste, und sie haben eben auch Entladewerte, wenn sie über die Klimatisierung der Batterie sicherstellen müssen, dass diese langlebig betrieben werden kann. Wenn sie dann insgesamt betrachten, was das Fahrzeug braucht, haben sie schon kein Vorteil mehr per se.

Wenn ich mir dann anschau, welche Elektrofahrzeuge im Moment tatsächlich erfolgreich sind - auch in anderen Staaten -, dann sind es die Spielzeugfahrzeuge für Sammler. Wer also schon sowieso drei oder fünf Autos hat, kauft sich - gerade heute in der Süddeutschen Zeitung wieder groß vorgestellt - den neuen AMG Elektro-Mercedes, der dann 400 000-500 000 Euro kostet, über 500 PS hat und eine halbe Stunde elektrisch fährt.

Sicherlich technologisch ein interessantes Fahrzeug, aber ich verstehe nicht ganz, warum dieser - nur, weil er ein Elektroauto ist - dann eine Förderung erfahren soll.

Es gibt für mich ein KO-Kriterium, warum wir zur Technologieneutralität zurückkommen müssen. Wenn sie in der Fachpresse beobachten, - hier schließe ich jetzt mal den Bogen zur Windenergie -, welche Technologien für die Speicherung erneuerbarer Energien im Moment diskutiert werden, dann ist das im Wesentlichen die Methanisierung. Wenn wir tatsächlich in die Richtung gehen, dass wir überschüssige, im Moment nicht benötigte, elektrische Energie durch eine Methanisierung ins Erdgasnetz einspeisen, dann haben sie natürlich immer höhere Anteile von regenerativer Energie in Form von Erdgas vorliegen. Deswegen würde ich dringend davon abraten, z.B. Erdgasantriebe per se von der Förderung auszunehmen. Die Methanisierung ist möglicherweise in absehbarer Zeit wirklich die effizienteste Form, erneuerbare Energien - nämlich umgewandelt aus der elektrischen Energie - entsprechend zu nutzen. Auch hier wiederum muss man dafür sorgen, dass solche Fahrzeuge effizient weiterentwickelt werden.

Das 2020-er Ziel von 1 Million Elektrofahrzeugen war von vornherein genauso ein leeres Versprechen wie die Ankündigungen der 90iger Jahre: Die Brennstoffzelle oder dann später *eco fuels*, also was mit den entsprechenden Agrarrohstoffen oder Agraenergienträgern möglich ist. Herr Lottsiepen hat es angesprochen: Die Elektrifizierung wird sich im Markt allenfalls durch Mischformen darstellen, so dass sie dann zu diesen einigen Hunderttausend oder vielleicht eine Million Fahrzeugen eben Voll- und Plug-in-Hybride zählen können. In Japan können sie das langsam schon. Sie haben dann eine Teilelektrifizierung. Wir müssen uns aber verstärkt Gedanken machen, wie wir den restlichen Fahrzeugen, die, - egal, wie sie rechnen - 98, 99 oder 97 Prozent des Bestandes ausmachen, auch Effizienzvorgaben geben können und wie wir es vielleicht schaffen können, dass Deutschland im europäischen Verbund bei Neuzulassungen endlich einmal auf die Spitzenplätze kommt und nicht einen der letzten Plätze belegt, wenn es um Effizienz geht.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Frau Abg. Lips für die Fraktion der CDU/CSU.

**Abg. Patricia Lips (CDU/CSU):** Wenn wir uns die letzten Fragen anschauen, glaube ich, dass bei der Zielsetzung grundsätzlich alle gar nicht so weit auseinander liegen. Es geht darum: Wie schaffen wir es, im Bereich CO<sub>2</sub>-Ausstoß, im Bereich klimafreundlicher Mobilität, wie auch immer man das umschreiben möchte, voranzukommen? Die zweite Frage, von der ich glaube, dass sie auch keine große Auseinandersetzung auslöst, ist: In welcher Höhe kann eine Kraftfahrzeugsteuer im Vergleich zum Anschaffungspreis eines Fahrzeuges – erst einmal egal welchen Typs – eine Rolle spielen? Aber wir sind hier im Finanzausschuss, haben uns nun mal mit den steuerlichen Bewertungen zu beschäftigen. Andere

Bewertungen, wie etwas vorangetrieben kann, werden auch in anderen Ausschüssen Diskussionspunkt sein. Wir können uns jetzt hier nur auf das Thema „Kfz-Steuer“ beschränken. Ich habe zwei ähnliche Fragen. Erstens: Es wurde viel über den VDA gesprochen. Ich möchte den Herren - ich habe das Gefühl, sie scharren schon ein bisschen mit den Hufen - noch einmal die Gelegenheit geben, selber Stellung zu nehmen. Wie ist Ihre Sichtweise zu Wettbewerbsverzerrung, Hybrid und zu dem, was jetzt von anderen Verbänden noch angeführt wurde?

Außerdem möchte ich an den Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V. die Frage richten: Wie bewerten Sie - ganz generell - die Wirkung der Kfz-Steuer in Bezug auf die Steigerung des Anteils von alternativen Antrieben. An dieser Stelle habe ich die Frage sehr allgemein formuliert.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Wer antwortet für den Verband der Automobilindustrie e. V.? Herr Faber, bitte.

**Sv Gerd Faber (Verband der Automobilindustrie (VDA) e. V.:** Zu der Frage von Begünstigung und Förderung innerhalb der Kfz-Steuer: Wir als VDA begrüßen, dass in diesem gesamten Datenkranz - neben den ertragssteuerlichen auch hier im Rahmen der Kfz-Steuer - eine Förderung der Elektromobilität geschieht, und wir sehen dies als Signal. Der Hebel bei der Kfz-Steuer ist in der Tat - da stimme ich den Vorrednern zu - ein kleiner Hebel, aber er ist ein Hebel neben den anderen Hebeln, die möglich sind, damit mehr Elektrofahrzeuge und mehr umweltfreundliche Fahrzeuge auf den Markt kommen. Deshalb begrüßen wir diese Maßnahme.

Vielleicht sage ich zunächst noch etwas zur Einführung einer U-50-Regelung: Wenn man dies schon ausweiten will, dann würden wir es hier beim VDA begrüßen, wenn diese Ausweitung an die Definition bei der Dienstwagenbesteuerung im Ertragsteuerrecht angelehnt würde, denn dann kommen die Hybridfahrzeuge auch hinzu. U-50 halten wir deshalb für eine verzerrende Regelung, weil es sich dabei um einen absoluten Wert handelt. Wir greifen dann in der Tat in den Wettbewerb der Fahrzeugklassen ein. Insoweit ist es ein Wettbewerbseingriff, und es ist ganz klar, dass kleine Fahrzeuge einen anderen Wert haben als große Fahrzeuge. Und wenn sie es an absoluten Werten festmachen, dann schließen sie von vornherein gewisse Fahrzeugklassen aus, bzw. sie benachteiligen diese Fahrzeugklassen. Deswegen sagen wir, wenn Ausweitung, dann bitte in Anlehnung an die Definition, wie sie im Ertragssteuerrecht ist. Außerdem plädieren wir für eine Verlängerung der Fristen: Das Ziel ist ja 2020, dann würden wir es in der Tat begrüßen, wenn man nicht nur die Fahrzeuge mit einbezieht, die bis 2015 zugelassen sind, sondern natürlich auch die Fahrzeuge, die bis 2020 zugelassen sind. Das ist grundsätzlich unsere Auffassung zu diesem

Thema. Ich weiß nicht, ob Herr Dr. Schwarz aus technischer Sicht noch etwas hinzufügen möchte?

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Er bekommt bestimmt gleich noch einmal die Gelegenheit. Oder brennt Ihnen was auf der Seele? Herr Dr. Kehler.

**Sv Dr. Timm Kehler (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.):** Sehr geehrte Frau Abg. Lips, sehr geehrte Frau Vorsitzende. Das Thema „Verlängerung der Steuerbefreiung auf zehn Jahre“ ist etwas, das wir sehr klar begrüßen. Elektrofahrzeuge können mit Sicherheit einen Beitrag leisten, den Energiemix im Verkehr zu diversifizieren. Wir stehen tatsächlich vor der Herausforderung, einen Energieträger abzulösen, der seit 120 Jahren in diesem Bereich etabliert ist und sind eigentlich auch schon seit 40 Jahren dabei, diesen abzulösen. Spätestens seit der Ölkrise 1973 ist das Thema der Erdölunabhängigkeit mit Sicherheit auch ein ganz wichtiges Ziel, dem wir uns stellen. Wir stehen allerdings derzeit erst bei ungefähr 0,3/0,4 Prozent Marktanteil echt erdölunabhängiger Alternativen. Deswegen ist die Frage auch so wichtig: Wie können wir Alternativen aktiv in den Verkehr einführen? Die Kfz-Steuer hat mit Sicherheit eine gewisse psychologische Komponente, was den Kaufanreiz ausmacht. Psychologie ist im Automarkt eine ganz, ganz wichtige Größe, von daher ist es ein Schritt, der zu begrüßen ist.

Wir dürfen allerdings die monetäre Bewertung nicht außer Acht lassen. Die Größenordnung, über die wir durch die Befreiung reden, ist tatsächlich - gemessen an den Herausforderungen, vor denen die Elektromobilität steht - noch übersichtlich. Deswegen plädieren wir auch sehr stark dafür, dass diese Kfz-Steuer-Befreiung in ein breiteres Maßnahmenbündel eingebettet wird, welches dann auch wirklich eine erfolgsversprechende Einführung von alternativen Antrieben befördert. Wir als Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft möchten in den Kontext „alternative Antriebe“ natürlich auch das Thema Erdgas eingebettet sehen. Das ist eine weitere Alternative, ein weiterer Energieträger, der dazu beitragen kann, die Diversifikation der Energieträger im Verkehrssektor voranzubringen. Hier gibt es durchaus schon eine etwas längere Historie. Eine Entwicklung von Reifenfahrzeugen, die ihre Umweltfreundlichkeit – das wird der VCD bestätigen – auch entsprechend unter Beweis gestellt haben. Auch hier brauchen wir eine entsprechende Stützung und von daher würden wir es sehr stark begrüßen, wenn Maßnahmen wie die Kfz-Steuerbefreiung für Elektromobilität auch - und da möchten wir den Gedanken der Eco-Mobilität vertreten - auf Erdgasfahrzeuge entsprechend ausgedehnt werden. Damit würde diese Zukunftstechnologie - die auch durch Methanisierung und durch Biogas aus Abfallstoffen eine CO<sub>2</sub>-Reduktion herbeiführen kann - klar gefördert, und sie würde sich in dem gleichen Kontext wie Elektromobilität wiederfinden.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke Herr Dr. Kehler. Für die Fraktion der SPD Herr Abg. Binding (Heidelberg).

**Abg. Lothar Binding (Heidelberg)** (SPD): Vielen Dank. Ich möchte Herrn Wagner vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. zwei Fragen stellen. Einmal geht es um die Besteuerung der Versicherungspakete. Sie sagen, die vorgeschlagene Regelung geht über die BFH-Urteile vom Dezember 2011 hinaus. Sie sagen, die Regierung stellt für die Beibehaltung der Steuerbegünstigung höhere Anforderungen, als von der Rechtsprechung definiert wurden. Meine Frage ist jetzt: In Ihrer Stellungnahme fordern Sie eine Ausnahme für die Restkreditversicherung. Muss ich das jetzt so verstehen, dass die Versicherungswirtschaft andere Versicherungspakete künftig unter den Bedingungen des neuen § 4 Abs. 2 des Versicherungsteuergesetzes anbieten würde?

Die zweite Frage bezieht sich auf den Erfüllungsaufwand. Es ist ja Tradition, dass der Erfüllungsaufwand von denen, die den Aufwand erfüllen müssen, als sehr hoch angesehen wird und von der Regierung - fast unabhängig von ihrer „Farbe“ - als stets sehr gering. Die Regierung schätzt jetzt aber ca. 370 000 Euro. Das Statistische Bundesamt schätzt ca. drei oder vier Millionen und Sie schätzen 300 Millionen, also das tausendfache dessen, was die Regierung vermutet und ich würde Sie bitten, den Versuch zu machen, diese drei Zahlen irgendwie in Übereinstimmung zu bringen. Also Faktor fünf würde ich immer verstehen, Faktor tausend nicht mehr.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Wagner.

**Sv Jürgen Wagner (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. GDV):** Frau Vorsitzenden, Herr Abg. Binding (Heidelberg), vielen Dank für die Fragen. Ich gehe zuerst auf die erste Frage ein, die Versicherungspakete. In der Tat ist das eine gravierende Änderung, und wir gehen davon aus, dass das Bundesfinanzministerium hier den Gesetzentwurf, der schon im letzten Jahr erstellt worden ist, einfach fortgeschrieben hat, ohne zu beachten, dass inzwischen der Bundesfinanzhof dazu ein Urteil gesprochen hat. In dem Urteil, ich darf zitieren, steht ausdrücklich drin: „Die Zahlung des Versicherungsentgeltes für eine Krankenversicherung [es war hier ein Krankenversicherungspaket] ist nur von der Versicherungssteuer befreit, wenn das darauf entfallende Versicherungsentgelt im Vertrag gesondert ausgewiesen ist. Dies gilt entgegen der Auffassung des BMF auch, wenn durch ein Reiseversicherungspaket mehrere Risiken abgedeckt werden.“

Das BMF nimmt dieses Urteil einfach nicht zur Kenntnis und schafft weitere Voraussetzungen. Weitere Voraussetzungen, wie z. B., dass Versicherungsverträge – die hier

zu der Kombiversicherung zusammengefasst werden – gesondert abgeschlossen werden sollen, gesondert gekündigt werden sollen und auch, dass gesonderte Versicherungsbedingungen vorliegen sollen. Das geht u. E. nach zu weit. Es reicht aus, wenn man wie der Bundesfinanzhof darauf abstellt, dass die Beitragsanteile, die Prämienanteile gesondert im Vertrag ausgewiesen werden. Wenn man diese weiteren Voraussetzungen nimmt, dann kommt man in einigen Bereichen in große Schwierigkeiten, z. B. bei der von Ihnen angesprochenen Restkreditversicherung, da hierbei typischerweise sowohl der Todesfall der versicherten Person als auch z. B. der Eintritt von Arbeitslosigkeit versichert wird. Eintritt von Arbeitslosigkeit hängt jetzt aber von so vielen äußeren Voraussetzungen ab, wie z. B. dem Fortbestand oder dem Wohlergehen des Arbeitgeberunternehmens, dass das schlecht kalkulierbar ist und gesondert gar nicht versichert werden kann.

Wenn es jetzt ein gesondertes Kündigungsrecht gibt, dann besteht die Gefahr, dass die Teile, die aus Sicht des Versicherten geklärt sind, heraus gekündigt werden und nur noch eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit übrig bleibt, was normalerweise so am Markt gar nicht zu erhalten wäre. Das geht gar nicht, eine derartige Versicherung könnte dann gar nicht mehr angeboten werden. Deswegen unsere Aussage: Wenn es denn schon so kommt, dann muss aber zumindest für die Arbeitslosigkeit - für die Frage der Restschuldversicherung - eine Ausnahmeregelung erfolgen. Dass die Arbeitslosenversicherungsversicherung überhaupt steuerpflichtig ist, ist vielleicht auch eine überholte Sache, weil die gesetzliche Versicherung gegen Arbeitslosigkeit seit jeher steuerbefreit ist. Warum sollte dann nicht auch die private Absicherung von Arbeitslosigkeit steuerbefreit werden? Aber unser generelles Petition ist es eben, auf diese weiteren Voraussetzungen zu verzichten und nur - wie der BFH es gesagt hat - auf den gesonderten Ausweis der Versicherungssteuer und der einzelnen Entgeltbestandteile, abzustellen.

Zu Ihrer zweiten Frage nach den Kosten. Da muss ich vielleicht etwas weiter ausholen. Es ist nun einmal ein Gesetz, das die Versicherungswirtschaft insgesamt in mehreren Punkten stark belastet und betrifft. Da ist einmal der Punkt der Selbstbehalte, der hier schon angesprochen worden ist, es geht weiterhin um die Kautionsrückversicherung, es geht um den Ausweis der Versicherungssteuer in den Rechnungen, es geht um die Mitversicherung - da hat nicht nur der Makler ein Problem, sondern auch die Versicherer, da in Zukunft immer nur eine Gesellschaft, die Steuer abführen soll. Das verlangt eine Änderung der bestehenden Verträge. All das führt eben zu Umstellungskosten.

Allein der Punkt „Ausweis der Versicherungssteuer in den Rechnungen“ führt zu Umstellungskosten von etwas mehr als 50 Millionen Euro. Das sind Kosten, die auch mit dem Statistischen Bundesamt besprochen worden sind. Das Statistische Bundesamt hat

diese Kosten zur Kenntnis genommen und folgt uns in dieser Bewertung. Ich weiß nicht, woher die anders lautenden Zahlen kommen, aber das Statistische Bundesamt geht auch davon aus, dass allein der Ausweis der Versicherungsteuer in den Rechnungen zu Kosten von mehr als 50 Millionen führen würde.

Daneben sei gesagt, dass nach dem Gesetzentwurf dieser Ausweis zum 1. Januar nächsten Jahres in Kraft treten soll. Das geht schon technisch gar nicht mehr. Die Kapazitäten sind in den Unternehmen gar nicht vorhanden, um die Rechnungserstellung so kurzfristig umzustellen. An dem gesonderten Ausweis festzuhalten, ist nach unserem Ermessen sachlich auch gar nicht begründet, weil die Versicherungsteuer – ganz anders als die Umsatzsteuer – nicht als Vorsteuer abzugsfähig ist und deswegen eigentlich gar keinen besonderen Ausweis braucht. Aber wenn man schon daran festhalten würde, geht es frühestens zum 01.01.2014.

Wenn es bei dem Gesetzentwurf bleibt, bedeutet die Änderung bei der Mitversicherung die Notwendigkeit weitreichender Vertragsänderungen und bei den Versicherungspaketen, dass man alle Bestandteile einzelvertraglich vereinbaren muss – das geht auch nicht von heute auf morgen. Das führt dazu, dass man diese Regelung frühestens ein Jahr verspätet in Kraft treten lassen kann, aber es führt auch zu Kosten. Nach unseren Berechnungen ergeben sich für die Bereiche Kombiversicherung, Mitversicherung und Besteuerung der Selbstbehalte bei Kfz-Haftpflichtversicherungen weitere Kosten von etwa 150 Millionen, sodass wir also insgesamt zu Umstellungskosten von etwa 200 Millionen Euro kommen.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Abg. Binding mit einer ganz kurzen Nachfrage.

**Abg. Lothar Binding (Heidelberg) (SPD):** Ich hatte den Eindruck, dass Sie die Frage, wie Sie künftig Versicherungspakete – wenn das Gesetz so bleibt, wie es jetzt im Entwurf da ist – anbieten würden, nicht beantwortet haben.

**SV Jürgen Wagner (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. GDV):**

Wenn das Gesetz so umgesetzt wird, dann können Versicherungspakete teilweise gar nicht mehr angeboten werden; im Bereich der Rechtsschutzversicherung geht es z. B. gar nicht mehr. Wir haben auch ein besonderes Problem im Bereich der Erntemehrfahrenversicherung, wo es eigentlich sinnvoll ist, dass ein Paket angeboten wird. Viele Pakete können gar nicht mehr angeboten werden. Die, die angeboten würden, würden teilweise teurer werden und teilweise müssten die Pakete auch aufgeschnürt werden, so dass es nur Einzelversicherungen wären und dann kämen bestimmte Synergieeffekte, die im Paket zum Tragen kommen, nicht mehr zum Tragen. Also für die Kunden würde es teurer werden.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Wir fangen eine neue Runde an. Zwei Bitten: Erstens, wenn wir uns kurz und knackig halten, kriegen wir die Runde noch zu Ende und jede Fraktion kommt noch einmal dran. Die zweite Bitte, die Fraktionen mögen bitte einmal prüfen, ob sie ihre vorgeschlagenen Sachverständigen auch gefragt haben, denn wir haben immer noch Kollegen hier unter uns, die sich noch nicht äußern konnten. Das würde ich ungern bis zum Schluss der Sitzung so lassen. Bitte einmal prüfen, ob jeder seine Sachverständigen gefragt hat. Damit kann die Frau Abg. Lips von der CDU beginnen.

**Abg. Patricia Lips (CDU/CSU):** Dann werde ich meine Fragen mal ein bisschen splitten, in den Teil KFZ-Versicherung und dann in den allgemeinen Teil der Versicherungen. Ich springe erst noch einmal zurück zum kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Teil. Wir haben bereits vor einiger Zeit, 2009, die Kfz-Steuer umgestellt - Hubraum, Schadstoffemission und vieles andere mehr, Sie wissen das, ich brauche es nicht zu wiederholen - und es gab einen Altbestand, den wir ab kommendem Jahr dann in die CO<sub>2</sub>-orientierte Kfz-Steuer überführen wollten. Jetzt haben wir festgestellt - das Ministerium hat festgestellt -, dass es bei der Umsetzung der Aufgabe ganz offensichtlich Schwierigkeiten im Bereich der Information, respektive der Rechtssicherheit, die sich daraus ergeben sollte, gibt. Ich glaube, die SPD hat dazu auch eine Anfrage gestellt und eine entsprechende Antwort bekommen. Meine Frage ist jetzt zunächst einmal an den VDA: Können Sie dies bestätigen, und wo ist Ihrer Ansicht nach das Problem mit der Informationslage beim Altbestand?

Dann habe ich eine Frage an den Deutschen Bauernverband e. V.: Es fiel eben schon einmal das Stichwort Mehrgefahrenversicherung. Ich greife das an dieser Stelle einfach mal auf. Wir haben das Thema „Hagelversicherung mit 0,2 Prozent“ und es ist geplant, die anderen Schäden, die entstehen können, dann definitiv davon abzugrenzen und das Ganze der höheren Besteuerung zu unterwerfen. Meine Frage an den DBV wäre: Kann es aus Ihrer Sicht ausgeschlossen werden, dass eine Änderung des Versicherungsteuergesetzes in dem von Ihnen geforderten Sinne eventuell auch Anschlussforderungen in anderen Bereichen verursacht, an die wir vielleicht jetzt nicht denken? Ich darf Sie bitten, in Ihrer Stellungnahme zu berücksichtigen, inwieweit Sie die Befürchtung haben, dass dann womöglich Landwirte eine Hagelversicherung abschließen, aber andere Dinge - Sturmschäden, Starkregen oder was auch immer -, außen vor lassen und dann Andere für Schäden aufkommen müssen. Danke schön.

**Vorsitzende Antje Tillmann :** Herr Faber?

**SV Gerd Faber (Verband der Automobilindustrie (VDA) e. V.):** Vielen Dank für die Fragestellung. Der VDA hatte bei der Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten KFZ-Steuer angeboten, bei der Datenbeschaffung über den Altbestand der Fahrzeuge deutscher Hersteller - wir

können uns da nur auf die deutschen Hersteller beschränken -, zu helfen. Dies wäre natürlich eine Herkulesaufgabe. Wir wissen, dass seit der Einführung von Euro 3 im Jahr 1999 die Werte bekannt sind, sie werden nach dem Zyklusjahr festgestellt. Bei älteren Fahrzeugen ist eine Umrechnung der bekannten Daten erforderlich. Wir hatten dies seinerzeit - also im Vorfeld von 2009 - angeboten. Es ist nicht aufgegriffen worden. Wir müssten jetzt erneut bei den Herstellern anfragen, inwieweit dies nach wie vor noch geschehen kann. Vielleicht zur Versachlichung: Etwa 65 Prozent der Fahrzeuge in Deutschland stammen von deutschen Herstellern. Wir haben einen Fahrzeugbestand, wenn ich jetzt vom 01.01.2012 ausgehe, von ca. 42 bis 43 Millionen. Davon werden inzwischen schon 10 Millionen nach CO<sub>2</sub>-basierter Kfz-Steuer besteuert. Das heißt, wir haben einen Altbestand von ca. 30 Millionen Fahrzeugen und davon stammen wiederum 10 Millionen von ausländischen Herstellern, wenn sie von den Daten, die ich eben nannte, ausgehen. Das heißt, es gibt sicherlich - auch wenn wir Daten liefern - noch eine Lücke, die möglicherweise nicht zu schließen ist; dazu kann ich mich ja nicht äußern. Wir müssten jetzt aber noch einmal bei den Herstellern anfragen, inwieweit das, was wir 2007 angeboten haben, nach wie vor noch geleistet werden kann. Vielen Dank.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Herr Hemmerling.

**SV Udo Hemmerling (Deutscher Bauernverband e. V.):** Vielen Dank, Frau Abg. Lips. Der Ausgangspunkt hier ist bei uns das Thema Versicherungspakete. Wir haben traditionell die Hagelversicherung in der Landwirtschaft. Wir haben bei ihr traditionell die Abdeckung in der Breite, sozusagen rein privatwirtschaftlich in der Vorsorge. Es gibt nun weiterentwickelte Angebote der Versicherungen, dies jetzt um zusätzliche Elemente - Sturm, Frost, Starkregen - zu ergänzen. Die Problematik, die durch die geplante Paketbesteuerung hineinkommt, ist: Es wird dann gänzlich unattraktiv, den Versicherungsschutz zu wechseln oder zu erweitern, weil der Gesetzentwurf sagt, dass im Gesamtpaket nicht mehr der besondere Hagelsatz anteilig maßgeblich ist, sondern im Grunde implizit der normale Satz auch für den Hagelversicherungsteil gilt. Das hat einfach einen abschreckenden Effekt, diese erweiterte Versicherung zu nutzen. Unser Petitum ist, irgendwie eine anteilige Regelung zu finden. Damit auch die Antwort auf Ihre Frage: Wir glauben, man kann hier eine anteilige Regelung finden. Wir könnten uns etwas Ähnliches wie z. B. im Gesetzentwurf zu § 5 Abs. 1 Nr. 3 vorstellen, wo es ja gewisse quotale Angaben gibt. Um es nochmal zu sagen: Da ja praktisch bisher der Bereich „Sturm, Frost, Starkregen“ gar nicht genutzt wird - die Nutzung im Moment liegt bei 2 Prozent draußen in der Fläche -, gäbe es hier auch keine Steuerausfälle. Im Gegenteil, wir erwarten eher eine Mehrversicherung und auch mehr Einnahmen - auch aus Sicht des Fiskus -, wenn man für dieses Problem eine vernünftige, ausgeglichene Regelung finden würde.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke, Herr Hemmerling. Für die FDP-Fraktion, Herr Abg. Dr. Volk.

**Abg. Dr. Daniel Volk (FDP):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich würde gerne noch einmal auf die Frage der Haftung und der Akzessorietät zurückkommen und würde gerne noch einmal dem Herrn Prof. Dr. Drüen die Gelegenheit geben, weil vorhin über sein Gutachten gesprochen wurde, aber er selber noch nicht von seinem Gutachten berichtet hat. Zweitens würde ich ganz gern auch noch dem ADAC Gelegenheit geben, zu der Frage der Kraftfahrzeugsteuer Stellung zu nehmen. Ich habe von Ihnen eine Stellungnahme vom Januar 2012 vorliegen, wo insbesondere zu der Frage der SUVs Stellung genommen wurde. Da ist mittlerweile eine Änderung vorgenommen worden. Wie sehen Sie die Regelung in dem jetzt vorliegenden Kabinettsentwurf im Kraftfahrzeugsteuergesetz?

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Prof. Dr. Drüen.

**SV Prof. Dr. Klaus-Dieter Drüen (Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf):** Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Abg. Dr. Volk, danke schön für die Frage. Die vorgeschlagenen Änderungen sind Korrekturgesetzgebungen und der Gesetzgeber sollte sich fragen, ob er es denn wirklich besser weiß als das Fachgericht. Es ist das gute Recht des Gesetzgebers, das Gesetz zu ändern, aber man sollte sich fragen, ob es wirklich korrekturbedürftig ist. Die Rechtsprechung des Zweiten Senats vom 13. Dezember des letzten Jahres fügt sich systematisch nahtlos in die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes ein. Es ist also kein Ausreißer, sondern die Entrichtungsschuld soll die Steuerschuld absichern. Ist die Steuerschuld erloschen, kann der Entrichtungspflichtige nicht mehr in Anspruch genommen werden. Das ist ständige Rechtsprechung, wir haben es also nicht mit einem überraschenden Ergebnis zu tun, was hier suggeriert wird.

Ich halte die Rechtslage auch nicht für korrekturbedürftig, weil bei einer vierjährigen Verjährungsfrist hinreichende Möglichkeiten der Festsetzung und Überprüfung durch die Betriebsprüfung bestehen. Diese neu vorgeschlagene Regelung steht auch im Kontrast zu dem Ziel der Koalition, zeitnahe Betriebsprüfungen durchzuführen. Also systematisch ist es nicht geboten, es ist auch verfassungswidrig. Herr Kollege Prof. Dr. Musil hat Zweifel angedeutet. Die Steuerentrichtungspflicht, die zu einer verschuldensunabhängigen Haftung führt, ist für sich schon fragwürdig. Das ist nicht nur meine Meinung, sondern auch der jetzige Präsident des Bundesverfassungsgerichts hat vor zehn Jahren schon gesagt, dass die Grenzen des Erträglichen erreicht sind. Die Gesetzesänderung führt dazu, dass verfassungsrechtliche Zweifel an Fahrt gewinnen und sie werden sicherlich in Gerichtsverfahren ausgetragen. Was unstrittig ist - und da stimmen Herr Prof. Dr. Musil und ich in voller Hinsicht überein - ist die rückwirkende Einführung. Natürlich hat die

Finanzverwaltung einen Prozess beim Bundesfinanzhof verloren. Nun aber den Gesetzgeber zu instrumentalisieren, rückwirkend die eigene Verwaltungsansicht wiederherzustellen, ist kein Fall, der eine ausnahmsweise echte Rückwirkung rechtfertigt. Die echte Rückwirkung ist nur in ganz engen Ausnahmefällen angebracht, insbesondere wenn das Recht unklar und verworren ist. Das Recht war klar und insoweit ist die Rückwirkung verfassungswidrig. Vielen Dank.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Herr Albrecht.

**SV Jürgen Albrecht (ADAC e. V.):** Danke schön. Grundsätzlich begrüßen wir die vorgesehene Verlängerung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge für einen begrenzten Zulassungszeitraum von fünf auf zehn Jahre als einen sinnvollen Bestandteil der Förderung der Elektromobilität. Die finanziellen Auswirkungen, das wurde heute bereits mehrfach festgestellt, summieren sich nicht auf all zu große Beträge. Allerdings darf man dabei natürlich nicht unterschätzen, dass - auch dieser Begriff fiel heute schon - eine psychologische Komponente bei der Steuerfreiheit von Neuzulassungen traditionell in Deutschland feststellbar war. Das war ja auch ein Argument bei der grundlegenden Neugestaltung der Kfz-Steuer für Pkw im Jahr 2009. Gleichwohl wird man am Ende sagen müssen, dass die sehr ehrgeizigen Ziele, die man formuliert hat, hinsichtlich der Verbreitung von Elektrofahrzeugen in Deutschland allein mit einer verlängerten Steuerbefreiung sicherlich nicht erreicht werden können. Weitere Schritte, wie etwa das Ausklammern der Batteriekosten von Elektrofahrzeugen bei der Dienstwagenbesteuerung, sind sicherlich auch notwendig.

Wir sind der Auffassung, dass eine technologieoffene Gestaltung der Förderung nicht nur sinnvoll ist, sondern auch in der Tradition der Kfz-Besteuerung steht, um beispielsweise Plug-in-Hybride mit einbeziehen zu können und die Potentiale, die darin liegen, auch nutzen zu können. Rückblickend gesehen muss man natürlich auch bedenken, dass man über den Passus oder die Frage der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen natürlich heute insbesondere deswegen redet, weil man sich bei der 2009-er Steuerreform nicht dazu durchringen konnte, grundsätzlich die Hubraumkomponente als Bemessungsgrundlage zu streichen und eine klare CO<sub>2</sub>-Orientierung, die beispielsweise auch der ADAC vorgeschlagen hat, nicht als einzige Bemessungsgrundlage für die Zukunft zugelassen hat. Das ist sicherlich der Hintergrund dafür, dass man über diese Problematik heute nochmal sprechen muss. Grundsätzlich, wie gesagt, besteht eine positive Sichtweise von unserer Seite und hinsichtlich der SUVs war es so, dass die geäußerte Kritik in diesem Detail auch aufgegriffen wurde. Das sehen wir grundsätzlich positiv.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke, Herr Albrecht. Zur Information für die Gäste: Die Ausklammerung der Batterie wird im Jahressteuergesetz in dieser Woche im Finanzausschuss ebenfalls noch beraten. Für die SPD-Fraktion Frau Abg. Arndt-Brauer.

**Abg. Ingrid Arndt-Brauer (SPD):** Vielen Dank. Ganz kurz und ganz schnell habe ich noch einmal eine Frage an den Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.: Da die Bundesregierung nicht weiß, wie hoch das zusätzliche Steueraufkommen sein wird, was man generiert, wenn man die Offshore-Anlagen besteuert, Sie aber wissen, dass es ruinös sein wird, würde ich Sie gerne fragen, wie hoch es ist.

Dann würde ich gerne Prof. Dr. Musil fragen, wie es zu bewerten ist, wenn man eine Branche oder eine Art von Versicherung von der Besteuerung ausnimmt; ob es nicht vielleicht auch andere moralisch gute Versicherungen gibt, die man dann auch steuerfrei stellen sollte, vielleicht sogar alle oder keine.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Frau Dr. Utescher-Dabitz.

**Sve Dr. Tanja Utescher-Dabitz (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.):** Vielen Dank für die Frage. Wir haben keine Zahlen - genau wie Sie -, die genau beziffern, wie hoch das Aufkommen sein wird. Die zugrundeliegenden Versicherungen sind allerdings sehr hoch, weil das Risiko sehr hoch ist – das technische sowie das finanzielle. Sie wissen, wir befinden uns auf hoher See; Erfahrungen liegen bislang auch nur in ganz eingeschränktem Maße vor; es geht insgesamt um sehr hohe Summen beim Offshore-Ausbau. Insofern, glaube ich, werden die Summen bei der Versicherungssteuer ebenfalls sehr hoch ausfallen. Zahlen haben wir aber nicht.

Insgesamt ist wichtig, dass die potentiellen Investoren sowieso schon mit hohen Risiken belastet sind. Wir sehen ja auch, dass die Energiewende kein Selbstläufer ist. Es ist sehr unsicher, was passiert. Es ist sehr unsicher in technischer Hinsicht, in regulatorischer Hinsicht, in finanzieller Hinsicht. Wenn es um so hohe Summen geht, muss eben auch gesehen werden, dass das nicht einfach mal so gezahlt wird, sondern eine akzeptable Rendite eben auch gewährleistet werden muss. Es ist einfach für potenzielle, finanzstarke Investoren ein Signal in die falsche Richtung und unseres Erachtens nach auch nicht zielführend im Hinblick auf das gesamtgesellschaftliche Ziel der Verwirklichung der Energiewende. Vielen Dank.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Herr Prof. Dr. Musil.

**SV Prof. Dr. Andreas Musil (Universität Potsdam):** Vielen Dank. Sie zielen auf die Binnendifferenzierung zwischen verschiedenen Versicherungsarten innerhalb des Gesetzes ab und damit sind sie bei der Frage des Zuschnitts des Steuergegenstandes. Das Bundesverfassungsgericht hat relativ klar gesagt, dass der Gesetzgeber hinsichtlich des Zuschnitts im Einzelnen relativ weiten Spielraum hat; eine gewisse Willkürkontrolle ist aber gleichwohl nicht ausgeschlossen. Das heißt, man muss immer schauen: Hat der Gesetzgeber zu Recht mit sachlichen Gründen die eine Versicherung mit einbezogen und eine andere Versicherungsart ausgeschlossen. Man wird in jedem einzelnen Fall fragen müssen, ob diese Differenzierung gerechtfertigt ist oder ob es z.B. sachlich benachbarte Versicherungen gibt, wo eine Differenzierung nicht mehr nachvollziehbar ist. Dann würde man sagen, das ist ein Problem. Aber im Zweifel kann man sagen, hier sind relativ große Spielräume, um Begründungen zu finden, so dass auch viel Gestaltungsspielraum besteht.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Ich habe jetzt noch drei Fragesteller. Wir könnten es schaffen, wenn jeder eine Frage stellt. Frau Abg. Lips, wäre das okay?

**Abg. Patricia Lips (CDU/CSU):** Von mir aus, gerne.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Dann sind Sie dran.

**Abg. Patricia Lips (CDU/CSU):** Ich hätte beim Thema Offshore noch eine kurze Frage, weil mir das aus den ganzen Antworten noch nicht so ganz klar geworden ist. Deswegen bitte ich den Bund der Deutschen Finanzrichter um eine rechtliche Bewertung der Ausweitung der Außenwirtschaftszone. Ist das rechtlich zulässig oder nicht zulässig?

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Der Bund der Finanzrichter ist nicht anwesend, liebe Frau Abg. Lips. Sollen wir das bei dem Verband nachfragen?

**Abg. Patricia Lips (CDU/CSU):** Gut!

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Herr Koch.

**Abg. Harald Koch (DIE LINKE.):** Dann ganz schnell; Fragen an die Deutsche Steuergewerkschaft: Zur Besteuerung der Selbstbehalte bei Kfz-Haftpflichtversicherungen. Werden Selbstbehalte bei Kfz-Haftpflichtversicherungen mehr und mehr als Steuermodell genutzt und inwiefern sind Kommunen von dieser Maßnahme negativ betroffen? Danke schön.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Frau Sauer-Schnieber.

**Sve Andrea Sauer-Schnieber (Deutsche Steuer-Gewerkschaft):** Eine schnelle Antwort von uns. Die Einbeziehung der verwirklichten Selbstbehalte durch den Gesetzentwurf ist aus unserer Sicht eine Frage der Erhöhung der Bemessungsgrundlage für die Besteuerung. In der Vergangenheit war es so, dass besteuert wurde, was wirklich geleistet wurde, Leistung und Gegenleistung. Davon will man jetzt hier abweichen. Wir wissen, dass die Vertreter der obersten Landesbehörden in der Diskussion mit dem Bundesfinanzministerium votiert haben, davon abzusehen. Trotzdem soll es zu dieser Gesetzesänderung kommen. Wir haben aus der Praxis keine Erkenntnisse gewinnen können, dass es in diesem Bereich Missbräuche gibt. Insofern kann ich hier von Missbräuchen auch nicht berichten. Wir werden sicherlich mit dem Vollzug der verwirklichten Selbstbehalte Probleme haben, weil wir natürlich dann schon eine Melde- oder Anzeigepflicht brauchen derjenigen, die die Selbstbehalte dann auch tatsächlich tragen. Wie wir das vollziehen können, ist für uns eine ganz wichtige Frage. Insofern werden wir Abgrenzungsprobleme haben, weil diese Selbstbehalte durchaus sehr unterschiedlich gestaltet sind. Sie beziehen sich zum Teil auf eine oder mehrere Jahre, auf einen Schaden oder auf mehrere Schäden. Da werden wir Abgrenzungsprobleme bekommen. Wie wird sich das Ganze auf die Kommunen auswirken? Es wird zu einer Kostensteigerung der Kommunen führen. Zum Teil haben die Kommunen bei den Kfz-Versicherungen Selbstbehalte in Höhe von 2 000 bis 3 000 Euro vereinbart. Werden die Besteuerung der Selbstbehalte mit diesem neuen Satz verwirklicht, dann kommt man pro Pkw und entstandenem Schaden durchaus auf 400 Euro, wenn man das dann hochrechnet, sind das hohe Beträge. Insofern werden die Kommunen also durch eine Steuererhöhung belastet.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke schön. Frau Abg. Paus.

**Abg. Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich frage nochmal Herrn Lottsiepen und Herrn Resch. Es geht noch einmal um die Kfz-Steuer – wie Sie sich denken können – und noch einmal um die Frage, inwieweit eine Umstellung der Kfz-Steuer auf CO<sub>2</sub> machbar oder nicht machbar ist. Es wurde ja aufgeworfen, dass es so viele Fahrzeuge seien. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es 40 Millionen Fahrzeugtypen sind, sondern eher deutlich weniger. Deshalb würde mich noch einmal von Ihnen interessieren: Welche Änderung der Kfz-Steuer würden Sie vorschlagen, um einen relevanten Klimabeitrag zu leisten? Würden Sie eine - das klang ja schon an - vollständige Umstellung auf CO<sub>2</sub>. befürworten? Welche Werte könnten Sie sich da vorstellen? Zum Thema Elektromobilität und technologieneutrale Förderung von CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen: Welche Rolle würden Sie dabei der Umstellung der Dienstwagenbesteuerung im Verhältnis zur Kfz-Steuer beimessen?

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Resch, fangen Sie an? Oder Herr Lottsiepen? Mir ist es egal.

**SV Jürgen Resch (Deutsche Umwelthilfe e. V.):** Wenn ich anfangen, dann mache ich die Dienstwagen und Gerd Lottsiepen gerne zur CO<sub>2</sub>-Umstellung. Die Dienstwagenbesteuerung ist deswegen ganz wichtig, weil wir im Moment in Deutschland einen Anteil von privaten Zulassungen von unter 50 Prozent haben. Das heißt, das Erstinverkehrbringen von Fahrzeugen, die dann aber im Durchschnitt 10 Jahre, 12 Jahre auf der Straße bleiben, erfolgt sehr stark über Dienstwagen und hier könnten wir von Steuersystemen aus anderen EU-Staaten lernen, die alle eines gemeinsam haben: Im Gegensatz zu Deutschland gibt es relativ starke Anreize, bestimmte Emissionswerte absolut zu unterschreiten. Außerdem differenziert man – bezogen auf das Argument, das vorhin von Seiten des VDA kam – sehr wohl auch etwas nach Fahrzeugtypen. Es gibt also bestimmte Dienstwagen, z. B. bei der Altenpflege mit Kleinwagen, in denen große Kilometerleistungen zurückgelegt werden müssen.

Das heißt, für das Zustandekommen und Gelingen der Energiewende ist es notwendig, dass wir bei der Dienstwagenbesteuerung sehr klare Anreize setzen, dass die EU-Klimawerte auf jeden Fall eingehalten werden und zwar nicht nur im Durchschnitt, sondern, wir meinen, auch absolut. Das heißt, dass Fahrzeuge grundsätzlich nur noch absetzbar sind, wenn deren Emissionen bestimmte Höchstwerte nicht mehr übersteigen. Das wird dazu führen, dass wir in allen Fahrzeugklassen geringere Motorisierungen haben. Das kann dazu führen, dass bestimmte Fahrzeuge nur noch Tempo 220 fahren und vielleicht auch mal Tempo 210. Aber Sie kriegen einen CO<sub>2</sub>-Wert von 130 Gramm - selbst in der Oberklasse - gut verwirklicht, und ich glaube, dass man sogar mit einer guten Adaption von Hybridtechnik auf weit unter 120 Gramm - ehrlich gerechnet - kommen könnte.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke. Herr Lottsiepen.

**SV Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.):** Frau Abg. Paus, das, was der VDA vorhin wörtlich eine „Herkulesaufgabe“ nannte, ist deshalb ein bisschen schwierig, weil in den letzten drei Jahren das Versprechen, dass man der Aufgabe der Datenbeschaffung hinterher sei, nicht umgesetzt wurde. Aber es sind gar nicht so viele Fahrzeuge, die älter als Euro 3 sind. Ab Euro 3 könnte man es machen, das sind mindestens zwei Drittel aller Fahrzeuge, die heute auf dem Markt sind. Da ginge das auch. Aber das ist gar nicht die entscheidende Größe.

Die entscheidende Größe ist tatsächlich, wie man eben auch Neufahrzeuge angeht. In der Diskussion um die Kfz-Steuerreform im Jahr 2009 - da gab es auch hier in diesem Ausschuss eine Diskussion – hat der VCD damals einen Entwurf vorgelegt, wie eine Kfz-Steuer aussehen könnte, die tatsächlich den Ausstoß von CO<sub>2</sub> hinreichend besteuert. Dann hätten

wir eine viel, viel größere Spreizung, als wir das heute haben. Fahrzeuge, die viel emittieren, müssten viel mehr zahlen, und das ist auch gut so, denn mit diesen Fahrzeugen, deren Emission ja nicht erwünscht ist, könnte man dann innovative Umwelttechnik tatsächlich mit nennenswerten Beträgen fördern.

Einfach nochmal in Erinnerung gerufen: Im Jahr 1954 wurde die Kfz-Steuer hubraumbezogen mit einem Steuersatz von 14,40 Mark pro 100 Kubikzentimeter eingeführt. Im Jahr 1954! Der Regelsteuersatz heute für Benziner ist 6,75 Euro ab Euro 3. Ab Euro 3!. Also weniger als im Jahr 1954. Da sieht man, dass – wir hatten ja inzwischen so eine kleine Inflation – da durchaus Luft nach oben ist. Da würde ich doch wirklich an den Ausschuss appellieren, auch die KFZ-Steuer nochmal wirklich prinzipiell anzugehen und einfach die Steuer - der Zeit angepasst - zu ändern. Dann hätte man auch viel bessere Möglichkeiten, innovative Technik zu fördern. Natürlich sind theoretisch auch Kaufprämien möglich. Wir haben z. B. die Förderung des nachträglichen Einbaus von Partikelfiltern, wo den Leuten erst einmal Geld gegeben wird. Aber wie Jürgen Resch und ich vorhin auch sagten, muss das natürlich an tatsächliche Energieeffizienz, an einen tatsächlichen Beitrag zum Klimaschutz gebunden sein, und das muss man dann genau prüfen, dann kann man es machen. Das geht, wenn man die Kfz-Steuer grundlegend wieder reformiert, was meines Erachtens durchaus angebracht wäre.

**Vorsitzende Antje Tillmann :** Danke, Herr Lottsiepen. Mit einem Satz, Herr Abg. Dr. Volk, mit der Bitte um einen Satz Antwort.

**Abg. Dr. Daniel Volk (FDP):** Wirklich eine technische Frage an den GDV. Jetzt müssen wir mal zurück zu dem Versicherungssteuergesetz. Einmal das Stichwort Mitversicherung und zweitens das Stichwort nachträgliche Änderung der Steuerklärung. Da gibt es auch diesen Vorschlag einer Jahressteuererklärung. Wenn Sie uns da vielleicht nochmal ganz kurz was zu sagen könnten.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Herr Wagner.

**SV Jürgen Wagner (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. GDV):** Bei der Mitversicherung sieht der Gesetzentwurf vor, dass in Zukunft immer nur eine Person, ein Versicherer oder ein Makler, die Steuer abführen soll. Das entspricht nicht den heutigen Verhältnissen in der Praxis. Heute ist es so, dass jedes, der an der Mitversicherung beteiligten Unternehmen, die Steuer zahlt, die auf seinen Teil entfällt. Unser Vorschlag ist, daran auch in Zukunft festzuhalten und nicht etwa auf Makler überzugehen, sondern die Versicherer können selber ihre Steuer zahlen. Dann entsteht auch für die einzelnen Versicherer eine viel größere Rechtssicherheit. Die Gesetzesänderung ist wohl begründet

oder hat ihre Ursache darin, dass vielleicht Versicherer aus Drittländern die Steuern nicht zahlen oder dass da nicht sichergestellt ist, dass die Steuer abgeführt wird. Aber für diesen Bereich ließe sich eine Sonderregelung schaffen, so dass bei den normalen Fällen, in denen EU-Versicherer an der Mitversicherung beteiligt sind, jeder einzelne Versicherer seine Steuer abführen sollte.

Die andere Frage betrifft die Steuernachforderungsbescheide, die nach Betriebsprüfungen ergehen. Das hat in der Vergangenheit zu Verwirrungen geführt, weil die Steuer in einem Steuerbescheid für den nächsten folgenden Voranmeldungszeitraum nachgefordert werden sollte. Das will jetzt der Gesetzentwurf ändern, indem man auf einen Anmeldezeitraum innerhalb des Prüfungszeitraums abstellt. Aber auch das würde dazu führen, dass die schon vorangemeldete Steuer mit den eventuellen Nachforderungen aufgrund der Betriebsprüfung zusammengefasst werden müsste. Auch das ist unserer Meinung nach viel zu kompliziert. Vor allen Dingen ist es als Muss-Vorschrift ausgestaltet, und der Bundesfinanzhof hat schon in einem anderen Urteil gesagt, dass solche Muss-Vorschriften eben sehr kritisch sind und sehr fehleranfällig. Deswegen unser Vorschlag, nach einer Betriebsprüfung einen gesonderten Bescheid vom BZSt zu erlassen. Dann wäre auch klar, dass in diesem Bescheid nur die Nachforderungen aufgrund der Betriebsprüfung erfolgen und nicht noch eine Zusammenfassung mit laufenden Voranmeldungen zu erfolgen hat. Vielen Dank.

**Vorsitzende Antje Tillmann:** Danke, auch für diese Antwort. Insgesamt sind wir ziemlich punktgenau am Ende der Anhörung. Ich danke Ihnen für die sehr konzentrierten 1,5 Stunden. Den Sachverständigen wünsche ich einen guten Heimweg und eine gute Woche, und den Kollegen wünsche ich nur eine gute Woche.

Sitzungsende: 15:31 Uhr

Antje Tillmann, MdB

**Stellv. Vorsitzende**