

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss

- per Mail -

Hausanschrift:
Adenauer-Allee 18-22, 1. OG

Postanschrift:
Adenauerallee 24-42
53113 Bonn

Tel.: 0228/73-7925
Fax: 0228/73-4869

Sekretariat.hillgruber@jura.uni-
bonn.de

Bonn, 14.03.2017

Schriftliche Stellungnahme zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

Bundestags-Drucksache 18/11235 vom 20.02.2017

Der **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes** (Bundestags-Drucksache 18/11235 vom 20.02.2017) sieht Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vor, um durch Anhebung der Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse mit besonders geminderten Schadstoffemissionen den ökologischen Anreiz zu verstärken (Bundestags-Drucksache 18/11235 vom 20.02.2017, Begründung, S. 1).

Mit einer Anpassung der Regelungen soll den Bedenken der EU-Kommission hinsichtlich der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung einer finanziellen Doppelbelastung bei Einführung der Infrastrukturabgabe Rechnung getragen werden, indem im KraftStG die Steuerentlastungsbeträge für PKW der Euro-6-Emissionsklasse mit besonders geminderten Schadstoffemissionen erhöht und so die ökologische Anreizwirkung verstärkt wird (Bundestags-Drucksache 18/11235 vom 20.02.2017, S. 9).

Dagegen bestehen offensichtlich keine verfassungs- oder europarechtlichen Bedenken. Die Annahme, dass ein höherer Steuerentlastungsbetrag eine Anreizwirkung für den Kauf eines emissionsärmeren Kraftfahrzeugs entfaltet und damit den Umweltschutz fördert, ist plausibel.

In der Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes (Unterabteilung Europa Fachbereich Europa) zur Vereinbarkeit des Infrastrukturabgabengesetzes und des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes in der Fassung der von der Bundesregierung beschlossenen Änderungsgesetze mit dem Unionsrecht, PE 6 - 3000 - 5/17 vom 6. Februar 2017 wird der Einwand erhoben, dass die Begrenzung des Steuerentlastungsbetrags auf die Jahressteuer (Art. 1 Nr. 1 S. 2 des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes) darauf schließen lasse, „dass die Kompensationswirkung eine vollständige Entlastung sowohl von der Infrastrukturabgabe als auch von der Kfz-Steuer zur Folge haben kann. Insoweit liegt die Annahme nahe, dass in diesen Fällen eine Überkompensation zugunsten von inländischen Infrastrukturabgabepflichtigen vorliegt und in der Vergleichsgruppe der Pkw der Euro-6-Emissionsklasse nur ausländische Kfz-Halter über ihre Infrastrukturabgabepflicht an den Infrastrukturkosten beteiligt werden“ (S. 47). Dieser Einwand übersieht, dass ein vollständiger Ausgleich der mit der Infrastrukturabgabe verbundenen Belastung mit dem Europarecht vereinbar ist, wie sich aus der Regelung des Art. 7k der Richtlinie 2011/76/EU¹ ergibt, und die darüber hinaus gehende Entlastung sich aus dem umweltpolitischen Lenkungsziel rechtfertigt. Dass ausländischen Kfz-Haltern in der Regel der Steuerentlastungsbetrag bei der Kfz-Steuer nicht zugutekommt, beruht schlicht darauf, dass in anderen Staaten zugelassene und nur vorübergehend (für die Dauer von bis zu einem Jahr) in Deutschland genutzte Fahrzeuge hier nicht der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen, da sie insbesondere nach der Richtlinie 83/182/EWG² sowie aufgrund bilateraler und multilateraler Abkommen (z. B. die Verwaltungsabkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung bei der Kraftfahrzeugsteuer mit zurzeit 41 Staaten und das Genfer Abkommen über die Besteuerung von Straßenfahrzeugen zum privaten Gebrauch im internationalen Verkehr) in Verbindung mit nationalen Umsetzungsvorschriften (§ 3 Nr. 13 S. 1 KraftStG) davon befreit sind. Die europarechtlich veranlasste Steuerbefreiung dient dem legitimen Ziel der Abgrenzung der nationalen Steuerbefugnisse in der EU, um trotz einer nicht bestehenden Harmonisierung in diesem Bereich eine Doppelbesteuerung von Marktteilnehmern bzw. Unionsbürgern zu vermeiden und zu beseitigen. Deshalb ist sie auch als solche nicht diskriminierend. Gleiches gilt für die sich daraus zwingend ergebende Folge, dass eine Entlastung bei der Kfz-Steuer bei von dieser Steuer befreiten Personen nicht zu Buche schlagen kann.



Prof. Dr. Christian Hillgruber

Bonn, den 14. März 2017

¹ RL 2011/76/EU v. 27.9.2011, ABIEU Nr. L 269 v. 14.10.2011, S. 1.

² Richtlinie 83/182/EWG des Rates vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen innerhalb der Gemeinschaft bei vorübergehender Einfuhr bestimmter Verkehrsmittel, ABIEU Nr. L 105 v. 23.04.1983, S. 59 – 63.