



Dr. Birgit Reinemund
Mitglied des Deutschen Bundestages

Rede Reinemunds

Fünftes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Dr. Birgit Reinemund, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-73651
Fax: +49 30 227-76652
birgit.reinemund@bundestag.de

Wahlkreisbüro :

T6, 19
68161 Mannheim
Telefon: +49 621-12827-113
Fax: +49 621-12827-167
birgit.reinemund@wk.bundestag.de

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Finanzausschuss

Homepage: www.birgit-reinemund.de

Dr. Birgit Reinemund (FDP):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ob es im Deutschen Bundestag eine Debatte gibt, entscheidet das Parlament, nicht die Regierung. Ich war erstaunt, dass man so emotional zu diesem technischen Thema sprechen kann.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP - Lachen bei Abgeordneten der SPD)

Es geht hier bereits um das Fünfte Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Die letzte Änderung gab es 2009, davor 2008, 2007 usw. Es handelt sich also um ein Gesetz, das offensichtlich jährlich angepasst werden muss. Die Kfz-Steuer ist komplex, stark differenziert, mit vielen Sondertatbeständen behaftet, eben hoch bürokratisch.

Frau Arndt-Brauer, was Sie als „blödsinnig“ und als „Marginalien“ bezeichnet haben, muss dennoch heute besprochen werden; denn es besteht einiger Handlungsbedarf, vor allem, um ein drohendes EU-Vertragsverletzungsverfahren abzuwenden. Die Große Koalition hat eine deutsche Sonderregelung im Gesetz fixiert, die als Wettbewerbsverzerrung angemahnt wurde. Jetzt muss die Geltungsdauer der befristeten Steuerbefreiung für Diesel-Pkw der Abgasstufe 6 schnellstens an das Gemeinschaftsrecht angepasst werden.

Seit Juli 2009 ist die Kfz-Steuer Bundessache, also nicht mehr Ländersache. Nach Übertragung der Ertrags- und Verwaltungshoheit auf den Bund müssen nun bis spätestens 30. Juni 2010 die auslaufenden Länderverordnungen in Bundesrecht überführt werden.

Ein weniger dringender, aber wichtiger Aspekt dieses Gesetzentwurfs: Wer künftig ein Kraftfahrzeug zulassen will, wird mit Inkrafttreten dieses Gesetzes bundesweit auf Steuerrückstände überprüft, nicht mehr nur im jeweiligen Bundesland. Die bisher bei den Ländern gesammelten Daten zur Kraftfahrzeugsteuer sollen dazu zentral verwaltet werden. Damit wird eine bundesweite Kraftfahrzeugsteuerrückständeprüfung - ein Wortungetüm - möglich. Das ist eine vernünftige Lösung zur Bekämpfung von Steuerhinterziehung.

(Beifall bei der FDP)



Hierbei handelt es sich nicht um ein Bagatellthema: Nach Angaben des Bundesministeriums der Finanzen beliefen sich die Steuerrückstände 2008 auf immerhin 194 Millionen Euro. (Zurufe von der FDP: Aha!)

Die Landesfinanzbehörden verwalten die Kraftfahrzeugsteuer für den Bund im Wege der Organleihe noch bis Mitte 2014. Das gibt uns die Möglichkeit, ohne Zeitdruck neue Strukturen aufzubauen. Allerdings kostet uns dieser Service für die Jahre 2010 bis 2013 170 Millionen Euro jährlich, sodass durchaus überlegenswert ist, diese Übergangsfrist zu verkürzen. Ziel der Übertragung der Kfz-Steuer auf den Bund war eine Vereinheitlichung und Deregulierung der Normen. In diese Richtung zielen die weiteren Definitionen und Klarstellungen dieses Entwurfs. Zum Beispiel wird die Bemessungsgrundlage für die Besteuerung von Trikes und Quads definiert, die nach Hubraum und Schadstoffemissionen klassifiziert werden müssen, da noch keine standardisierten CO₂-Messmethoden existieren. Das gilt übrigens auch für alle Bestands-Pkws, die vor dem 1. Juli 2009 zugelassen wurden. Das wirft die Frage auf, ob vorgesehen ist, diese Sonderfahrzeuge ab 2013 auf eine Steuerbemessung nach Kohlendioxidemission umzustellen, wie es für die Bestandsfahrzeuge bereits gesetzlich vorgeschrieben ist.

Um die Landwirtschaft finanziell zu entlasten, soll der Transport von Gewebeprobe zur Tierseuchenbekämpfung in Milchsammelwagen steuerunschädlich ermöglicht werden. Auch das ist keine Bagatelle. Das wird dem ländlichen Raum deutlich weiterhelfen. Positiv zu beurteilen sind die Anregungen verschiedener Agrar- und Veterinärverbände, diese Steuerbefreiung auf den Transport von Laborproben allgemein auszuweiten. Was spricht dagegen?

Wie ich eingangs meiner Rede erwähnte, beraten wir hier über eine weitere Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, was fast jährlich auf der Tagesordnung steht. Wäre es nicht sinnvoll, über eine Vereinfachung nachzudenken?

(Carl-Ludwig Thiele (FDP): Sehr richtig!)

Wir schlagen vor, die verkehrsbezogenen Steuern zusammenzufassen, zum Beispiel indem die Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer umgelegt wird. Dafür sprechen aus meiner Sicht eine Reihe guter Gründe.

(Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Dann machen Sie es doch!)

Der Wegfall einer kompletten Steuerart ist ein Beitrag zur Vereinfachung und zum Bürokratieabbau.

(Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Machen Sie es doch! Sie haben doch die Mehrheit!)

- Gerne. - Die Stärkung des Verursacherprinzips, das heißt, dass derjenige, der mehr fährt, auch mehr bezahlt, ist ökologisch durchaus sinnvoll.



(Frank Schäffler (FDP): Die SPD hat das immer verhindert!)
Ein Auto, das 90 Prozent der Zeit in der Garage steht, emittiert schließlich auch 90 Prozent weniger CO₂. Diese Chance zur Steuervereinfachung haben wir jetzt, nachdem die Zuständigkeit auf den Bund übergegangen ist. Lassen Sie uns darüber diskutieren.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)