

(A) die ein Unternehmen in ein schädliches – weil nicht dem Nexus-Ansatz entsprechendes – Lizenzboxregime leistet, nur noch beschränkt als Betriebsausgaben abgezogen werden können. Der Nexus-Ansatz besagt vereinfacht, dass die Staaten Steuervergünstigungen durch Lizenzboxen nur dann gewähren dürfen, wenn das zugrunde liegende Recht der Lizenzaufwendungen auch in diesem Staat geschaffen wurde. Ist dies der Fall, wird die Lizenzbox nach internationalem Verständnis nicht als schädlich eingestuft. Solche Lizenzboxen haben wir daher bewusst von unserer Regelung ausgeklammert. Unsere Regelung ergänzt und flankiert somit die internationalen Vereinbarungen, die wir im BEPS-Projekt getroffen haben. Uns war wichtig, eine ausgewogene Regelung zu schaffen, die einerseits geeignet ist, als schädlich einzustufende Gestaltungen effektiv zu verhindern, andererseits aber möglichst zielgenau wirkt und keine unnötigen Belastungen für die ganz große Mehrheit der Steuerpflichtigen mit sich bringt, die solche Gestaltungen nicht nutzen. Von der Beschränkung der Abzugsfähigkeit werden daher ausschließlich Zahlungen für Rechteüberlassungen erfasst, die in ein Lizenzboxregime fließen, das die folgenden drei Kriterien kumulativ erfüllt:

Erstens. Die Zahlung wird beim Empfänger abweichend von der Regelbesteuerung besteuert.

Zweitens. Die Zahlung wird beim Empfänger niedrig besteuert, das heißt unter 25 Prozent.

Drittens. Das Lizenzboxregime ist als schädlich einzustufen, weil es nicht dem auf OECD-Ebene vereinbarten Nexus-Ansatz entspricht.

(B) Sind alle diese Voraussetzungen sowie die weiteren Tatbestandsmerkmale erfüllt, gilt Folgendes: Je niedriger die Belastung beim Gläubiger ist, desto niedriger soll künftig auch die steuerliche Abziehbarkeit der Aufwendungen beim Schuldner sein. Dagegen bleiben Aufwendungen für Rechteüberlassungen vollumfänglich abzugsfähig, wenn die ausländische Präferenzregelung dem Nexus-Ansatz entspricht. Das heißt auch: Unternehmen, die keine Gestaltungen mit schädlichen Lizenzboxen durchführen, werden durch die Regelung keinerlei Mehrbelastung erfahren.

Wir haben damit eine möglichst zielgenaue, ausgewogene und verhältnismäßige Regelung vorgelegt, die einer ungerechtfertigten Verlagerung von Besteuerungssubstrat ins Ausland entgegenwirkt und eine faire Besteuerung sicherstellt.

Ich würde mich freuen, wenn Sie auch diesen Gesetzentwurf mit Wohlwollen beraten. Wir sind davon überzeugt, dass er ein guter Beitrag dazu ist, die Steuergerechtigkeit und damit auch die Akzeptanz von Steuerzahlungen in diesem Land zu heben.

Anlage 14

Zu Protokoll gegebene Reden

zur Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Sechsten Gesetzes zur

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Tagungsordnungspunkt 34) (C)

Dr. Philipp Murmann (CDU/CSU): Mit der Einführung eines neuen Messverfahrens zur Ermittlung von Emissionswerten bei Autos schlagen wir ein neues Kapitel im Verkehrsrecht auf. Durch das sogenannte WLTP-Verfahren (Worldwide Harmonized Light-Duty-Vehicles Test Procedure) werden wir zukünftig realitätsnähere CO₂-Emissionswerte im Zuge der Ermittlung von Abgasemissionen erhalten.

Die Einführung dieser weltweit harmonisierten Testprozedur vollziehen wir durch die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, das wir heute debattieren. Das neue WLTP-Verfahren löst das bisher geltende NEFZ-Verfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ab.

Im Gegensatz zum NEFZ-Verfahren, bei dem die Emissionswerte der Autos unter „Laborbedingungen“ ermittelt werden, wird das WLTP-Verfahren unter realitätsnahen Bedingungen die Emissionswerte messen. Wobei diese Realitätsnähe natürlich differenziert zu betrachten ist, da der tatsächlich CO₂-Ausstoß auch immer vom persönlichen Fahrverhalten abhängt.

Realitätsnähe heißt also: So wie ein Auto tatsächlich im Straßenverkehr genutzt wird, so wird auch der Emissionsausstoß gemessen: kein erhöhter Reifendruck, keine abgebauten Außenspiegel zur Reduzierung des Luftwiderstandes, kein leerer Tank, keine ausgebaute Klimaanlage.

Ab dem 1. September 2018 gilt: Für jedes zum Straßenverkehr neu zugelassene Auto ist die Abgasmessung mit dem neuen WLTP-Verfahren verpflichtend. Alle anderen Autos auf unseren Straßen, die vor diesem Stichtag zugelassen wurden, haben aber natürlich Bestandsschutz. (D)

Eine grundlegende Erneuerung, die mit dem neuen Messverfahren einhergeht, ist also auch das Zulassungsverfahren. Werden Fahrzeuge bisher „autobezogen“ zugelassen, wird es in Zukunft zu einer „typenbezogenen“ Zulassung kommen.

Demnach wird es nicht mehr nur eine Rolle spielen, ob man einen Golf, eine S-Klasse oder einen Corsa fährt, sondern welche konkreten Besonderheiten das Fahrzeug aufweist: mit oder ohne Klimaanlage? Schmale oder breite Reifen? Wie viele Airbags? Wie viel Hubraum?

Innerhalb eines Autotyps wird es perspektivisch zu einer Bildung von „Familien“ kommen. Denn, und das ist nicht neu, nicht jeder Golf ist gleich. In der Konsequenz heißt das: Nicht nur der Prüfzyklus wird kleinteiliger, auch die Zulassung von Fahrzeugen wird differenzierter.

Nach der Veröffentlichung des Gesetzentwurfes waren die ersten – empörten – Reaktionen: Das neue Messverfahren führe zu einer versteckten Erhöhung der Kfz-Steuer. Schnell war man sich einig, dass dies Betrug am Wähler sei. Denn die Kfz-Steuer wird von der Änderung der Testprozedur beeinflusst, da die CO₂-Emissionen eine wesentliche Komponente bei der Ermittlung der Höhe der Kfz-Steuer sind.

(A) Weil hier oft Fakten durcheinandergeraten, möchte ich folgende Punkte klarstellen.

Erstens. Der vorliegende Gesetzentwurf regelt ausschließlich die Einführung eines neuen Messverfahrens im Verkehrsrecht. Die konkrete technische Ausgestaltung des Messverfahrens – die im Übrigen noch gar nicht endgültig feststeht; auch das könnte man kritisieren – wird hingegen über eine unmittelbar wirkende EU-Verordnung ins deutsche Recht implementiert. Diese Verordnung beschreibt dann genau, wie der Testzyklus auszusehen hat. Wir als Gesetzgeber haben darauf keinen Einfluss.

Die Verordnung kommt aller Voraussicht nach im Mai 2017. Ab dann gilt prinzipiell auch die Anwendung des WLTP-Verfahrens bei Neufahrzeugen.

Um bei Käufern und Herstellern Planungs- und Rechtssicherheit zu schaffen und die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen, ist der Stichtag zur Anwendung des neuen Messverfahrens zur Ermittlung der CO₂-Werte für die Besteuerung aber erst der 1. September 2018.

Klarzustellen ist: Bestandsfahrzeuge bleiben unange-tastet.

Zweitens. Anzunehmen ist, dass das neue Messverfahren andere, realitätsnähere CO₂-Werte zutage fördern wird, als es das NEFZ-Verfahren bisher tut. Das ist die klare Absicht dieser Verfahrensumstellung.

(B) Wissenschaftlichen Einschätzungen zufolge werden die Messergebnisse des WLTP-Verfahrens einen um 15 Prozent höher liegenden CO₂-Ausstoß nachweisen.

Im Vorhinein können jedoch weder Aussagen über erwartete CO₂-Werte gemacht, noch kann die dadurch zu erwartende Höhe der Kfz-Steuer prognostiziert werden. Denn für welches Fahrzeug sich die Käufer in Zukunft entscheiden, das wissen wir heute nicht.

Was ich an dieser Stelle aber anmerken möchte: Als Neuwagenkäufer treffe ich eine ganz bewusste Entscheidung für oder gegen ein CO₂-armes Auto. Je nachdem, wie meine Entscheidung ausfällt, beeinflusst das natürlich auch die Höhe der Kfz-Steuer.

Wir setzen mit diesem Gesetz also auch einen ganz klaren Anreiz, sich für ein emissionsarmes Fahrzeug zu entscheiden.

Drittens. Das vorliegende Gesetz bringt ausdrücklich keine Steuersatzerhöhung mit sich. Was sich ändert, ist ausschließlich die Bemessungsgrundlage der Kfz-Steuer, und auf die, so habe ich es ausgeführt, haben wir keinen Einfluss.

Eine realitätsnähere Ermittlung des Emissionsausstoßes bei Autos auf EU-Ebene wird im Übrigen auch nicht erst seit dem VW-Abgasskandal forciert. Es gab auch im Vorfeld dieses Ereignisses immer wieder Diskussionen über eine Veränderung von Messzyklen.

Abschließend möchte ich noch kurz auf den sehr in Verruf geratenen Diesel zu sprechen kommen. Mit Blick auf die massive Vertrauenskrise, ausgelöst durch VW, haben wir durch das neue Messverfahren auch die Chan-

(C) ce, Vertrauen zurückzugewinnen. Die Dieseltechnologie bleibt ein wichtiges Modul in der Motorenfamilien; denn am Ende zählt die Summe aller Emissionen, und dabei spielt natürlich auch der niedrigere Verbrauch pro km eine wichtige Rolle. Und genau hier liegt auch eine wirkliche Chance, die hochinnovative deutsche Dieseltechnologie wieder nach vorne zu bringen.

Abschließend möchte ich festhalten:

Erstens. Unser Ziel, mit der Kfz-Steuer eine Lenkungswirkung zu erreichen und kleinere und emissionsarme Fahrzeuge zu bevorzugen, wird mit dem neuen Messverfahren weiter verstärkt.

Zweitens. Wie sich das Aufkommen der Kfz-Steuer tatsächlich entwickelt, haben Sie in der Hand, die Käufer neuer Fahrzeuge, je nachdem wofür Sie sich entscheiden. Sie haben die Freiheit und damit auch die Verantwortung.

Drittens. Unser wirtschaftspolitisches Leitziel gilt weiter: Deutschland soll ein attraktiver Standort für moderne Fahrzeugtechnologien bleiben – für die Fahrer ebenso wie für die Autohersteller und ihre Technologiezulieferer. Dafür werden wir uns auch weiter einsetzen.

Andreas Schwarz (SPD): Mit der Verabschiedung dieses Gesetzentwurfs etablieren wir ein neues Prüfverfahren zur Ermittlung der Abgaswerte für Personenkraftwagen und setzen damit eine Vorgabe der EU um. Dieses neue Verfahren WLTP, Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure, wird genauere bzw. realistischere Daten liefern als die alte Messmethode NEFZ, Neuer Europäischer Fahrzyklus, die von den realistischen Fahrbedingungen im Alltag offenkundig stark abweicht. Wir begrüßen das, denn bislang lag der tatsächliche Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs teilweise deutlich höher als der vom Hersteller angegebene Normverbrauch. Hier musste endlich etwas unternommen werden. (D)

Das Bekanntwerden der Abgasmanipulation bei Volkswagen mag diesen Prozess beschleunigt haben, die Forderung nach realistischeren Messergebnissen wird aber bereits seit Jahren erhoben. Sowohl von der Autoindustrie als auch den Umweltschützern.

Wir führen das WLTP-Verfahren schrittweise ein, damit sich die Autofahrerinnen und Autofahrer darauf vorbereiten können. Die Anwendung der neuen WLTP-Norm gilt hier in Deutschland für neu zugelassene Fahrzeuge erst ab dem 1. September 2018. Und da auch erst einmal nur für Modelle, die ab September 2017 etwa nach einem Modellwechsel eine neue Typgenehmigung benötigen. So weit, so gut. Wir nähern uns den Tretminen.

Wie ist es denn um die Einnahmeseite bestellt? Was kommt auf die Bürgerinnen und Bürger zu? Viele Fachleute gehen inzwischen davon aus, dass durch das neue Messverfahren der gemessene CO₂-Ausstoß so sehr ansteigt, dass folglich auch für viele Fahrzeuge die Kfz-Steuer ansteigen wird. In unserem Berichterstattungsgespräch wurde auf meine Nachfrage hin, ob und wenn ja, in welcher Höhe es durch das neue Prüfverfahren zu Mehrbelastungen für die Autofahrerinnen und Autofahrer kommen könnte, vom BMF erklärt, man könne zum jetzigen Zeitpunkt schlicht noch keine verlässlichen