

Referentenentwurf der Bundesregierung

Fünftes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem und Ziel

Seit dem 1. Juli 2009 ist die Kraftfahrzeugsteuer eine Bundessteuer, die vom Bundesministerium der Finanzen verwaltet wird, das sich bis zum 30. Juni 2014 der Landesfinanzbehörden im Wege der Organleihe bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer bedient.

Ziel bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch den Bund ist es, eine Vereinheitlichung und Deregulierung der Normen zu erreichen, um eine gleichmäßige und einfachere Rechtsanwendung im Bundesgebiet sicherzustellen. Bisherige Zweifelsfälle sollten durch klarstellende Regelungen beseitigt werden.

B. Lösung

Umsetzung insbesondere folgender Maßnahmen im Kraftfahrzeugsteuerrecht:

- Ablösung der Rechtsverordnungen und Landesgesetze soweit möglich durch verbindliche bundesrechtliche Regelungen.
- Schaffung der Möglichkeit zur Vermeidung von Steuermindereinnahmen Kraftfahrzeugsteuerrückstände bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen im gesamten Bundesgebiet zu ermitteln.
- Erhaltung der Aufrechnungsbefugnisse der Landesfinanzbehörden durch Gläubiger- / Schuldnerfiktion bei der Aufrechnungserklärung.
- Erweiterung der Regelung über die Steuerbefreiung von Milchfahrzeugen, so dass die Mitnahme von Gewebeprobe zur Tierseuchenbekämpfung durch Milchsammel-fahrzeuge unschädlich ist.
- Beschränkung der Begünstigung von Diesel-Personenkraftwagen der Abgasstufe Euro 6 auf Erstzulassungen ab dem 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2013, da eine isolierte Vergünstigung für Euro 6-Personenkraftwagen für Erstzulassungen vor dem 1. Januar 2011 nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union steht. Schutzwürdiges Vertrauen bei Dispositionen in der Zeit vom 1. Juli 2009 bis zum Inkrafttreten des Gesetzes wird durch Normierung einer Vertrauensschutzregelung berücksichtigt.

Außerdem werden bisherige Zweifelsfälle klarstellend geregelt.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Der Gesetzentwurf führt nur zu geringfügigen finanziellen Auswirkungen.

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹⁾	Kassenjahr				
		2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt
Bund
Länder
Gemeinden

¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

2. Vollzugsaufwand

Es entsteht kurzfristig noch nicht abschließend quantifizierbarer Mehrbedarf infolge der erforderlichen Bereitstellung der bundesweiten Daten über aktuelle Kraftfahrzeugsteuer rückstände auf elektronischem Wege. Es handelt sich um Aufwand im Sinne des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (vgl. zum im Entwurf bereits angegebenen Vollzugsaufwand, BT-Drucksache 16/11742).

E. Sonstige Kosten

Der Gesetzentwurf führt insgesamt nicht zu zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft, einschließlich der mittelständischen Unternehmen. Durch die vorgesehenen Maßnahmen sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden Informationspflichten für

a) Unternehmen eingeführt/vereinfacht/abgeschafft.

Anzahl: 0

b) Bürgerinnen und Bürger eingeführt/vereinfacht/abgeschafft.

Anzahl: 0

c) die Verwaltung eingeführt/vereinfacht/abgeschafft.

Anzahl: 0

Referentenentwurf für ein

Fünftes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Fünftes Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz – 5. KraftStÄndG)

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 2 werden die Wörter „des Zollgrenzdienstes“ durch die Wörter „der Zollverwaltung“ ersetzt.
 - b) In Nummer 7 Satz 4 werden nach dem Wort „dass“ die Wörter „Untersuchungsproben zur Tierseuchenbekämpfung oder“ eingefügt.
2. § 3b wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „vorbehaltlich des Absatzes 2“ gestrichen und wird die Angabe „1. Juli 2009“ durch die Angabe „1. Januar 2011“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 Satz 1, 2 und 4 wird aufgehoben.
3. § 5 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. bei einem Kennzeichen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 4 solange das Kennzeichen geführt werden darf, mindestens jedoch einen Monat;“.
 - b) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. bei einem Saisonkennzeichen, vorbehaltlich der Absätze 2 bis 5, solange das Kennzeichen geführt werden darf, mindestens jedoch einen Monat.“
4. § 8 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) mit erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009, soweit es sich nicht um Fahrzeuge im Sinne des § 9 Absatz 2 handelt, nach den Kohlendioxidemissionen und dem Hubraum;“.

b) Nach Nummer 1a wird folgende Nummer 1b eingefügt:

„1b. bei dreirädrigen und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen mit Hubkolbenmotoren, die unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2009/108/EG der Kommission (ABl. L 213 vom 18.8.2009, S. 10) fallen, nach dem Hubraum und den Schadstoffemissionen;“.

5. Nach § 9 Absatz 1 Nummer 2a wird folgende Nummer 2b eingefügt:

„2b. dreirädrige und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Hubkolbenmotoren, die unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2009/108/EG der Kommission (ABl. L 213 vom 18.8.2009, S. 10) fallen, für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon, wenn sie

a) die verbindlichen Grenzwerte nach Zeile A (2003) der Tabelle in Nummer 2.2.1.1.5 von Kapitel 5 Anhang II der Richtlinie 97/24/EG einhalten und angetrieben werden durch

aa) Fremdzündungsmotor 21,07 EUR,

bb) Selbstzündungsmotor 33,29 EUR,

b) die Voraussetzungen nach Buchstabe a nicht erfüllen und angetrieben werden durch

aa) Fremdzündungsmotor 25,36 EUR,

bb) Selbstzündungsmotor 37,58 EUR;“.

6. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Zulassung ist davon abhängig, dass

1. im Falle der Steuerpflicht

a) die Kraftfahrzeugsteuer oder ein ihrer voraussichtlichen Höhe entsprechender Betrag für den ersten Entrichtungszeitraum entrichtet ist, soweit eine entsprechende Bestimmung nach § 12 Absatz 5 gilt, und

b) eine schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder eine Bescheinigung vorgelegt wird, wonach die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde auf eine Einzugsermächtigung wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet, oder

2. im Falle einer Steuerbefreiung die Voraussetzungen nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind. Dies gilt nicht in den Fällen der §§ 3b bis 3d.“

bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesministerium der Finanzen kann durch Rechtsverordnung von Satz 2 abweichende Regelungen für das Gebiet einzelner Bundesländer treffen, wenn dies aus länderspezifischen Gesichtspunkten erforderlich ist.“

b) Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

„(1a) Die Zulassung des Fahrzeugs darf erst erfolgen, wenn die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen werden soll, keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände hat. § 276 Absatz 4 der Abgabenordnung ist hierbei entsprechend anzuwenden. Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde darf der Zulassungsbehörde Auskünfte über Kraftfahrzeugsteuerrückstände der Fahrzeughalter erteilen. Die für die Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerrückstände erforderlichen Daten sind der Zulassungsbehörde elektronisch zur Verfügung zu stellen. Die Zulassungsbehörde darf das Ergebnis der Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerrückstände demjenigen, der das Fahrzeug zulässt, mitteilen. Beauftragt der Steuerpflichtige einen Dritten mit der Zulassung des Fahrzeugs, so hat er sein Einverständnis hinsichtlich der Bekanntgabe seiner kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Verhältnisse durch die Zulassungsbehörde an den Dritten schriftlich zu erklären. Die Zulassung des Fahrzeugs ist in diesen Fällen von der Vorlage der Einverständniserklärung abhängig. Die Zulassungsbehörde kann mit Zustimmung der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde in begründeten Einzelfällen Ausnahmen zulassen.“

c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Das Bundesministerium der Finanzen kann durch Rechtsverordnung die elektronische Datenübermittlung von der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde an die Zulassungsbehörde zum Zwecke der Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen nach Absatz 1a regeln. Zu diesem Zweck kann eine zentrale Datenbank, die den Namen, das Geburtsdatum, die Anschrift und die Steuernummer des Steuerschuldners sowie Betrag und Fälligkeit der rückständigen Kraftfahrzeugsteuer und der steuerlichen Nebenleistungen enthält, eingerichtet und die zuständige Bundesbehörde für die Verwaltung der zentralen Datenbank bestimmt werden. Die Rechtsverordnung trifft die erforderlichen Regelungen zum Datenschutz.“

7. § 14 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird aufgehoben.
- b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

8. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Für die Aufrechnung nach § 226 der Abgabenordnung gilt als Gläubiger oder Schuldner eines Anspruchs aus dem Steuerschuldverhältnis auch die Körperschaft, deren Finanzbehörde die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer nach § 18a des Finanzverwaltungsgesetzes für das Bundesministerium der Finanzen ausübt.“

b) Absatz 8 wird wie folgt gefasst:

„(8) Soweit bundesrechtlich nichts anderes bestimmt ist, sind § 12 Absatz 5, § 13 Absatz 2 und § 15 Absatz 2 sowie die darauf beruhenden Rechtsverordnungen weiter anzuwenden.“

c) Nach Absatz 8 werden folgende Absätze 9 bis 11 angefügt:

„(9) Bis zum Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach § 13 Absatz 4 werden die bisherigen Verfahren zur Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen in den Ländern weiterhin angewandt.

(10) Für vor dem ... [einfügen: Tag nach der Verkündung des vorliegenden Änderungsgesetzes] vorgenommene Fahrzeugabmeldungen von Amts wegen bleibt § 14 in der vor dem ... [einfügen: Tag nach der Verkündung des vorliegenden Änderungsgesetzes] geltenden Fassung bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens anwendbar.

(11) Für Personenkraftwagen, die im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum ... [einfügen: Tag nach der Verkündung des vorliegenden Änderungsgesetzes] erstmals zugelassen wurden, ist auf schriftlichen Antrag des Halters, auf den das Fahrzeug am 1. Januar 2011 zugelassen ist, oder in den Fällen der Außerbetriebsetzung auf schriftlichen Antrag des Halters, auf den das Fahrzeug danach wieder zugelassen wird, § 3b in der Fassung des Artikels 2 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) anzuwenden. Der Antrag ist bei der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer örtlich zuständigen Behörde zu stellen.“

Artikel 2

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 tritt mit Wirkung vom 1. Juli 2009 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die Kraftfahrzeugsteuer war bis zum 30. Juni 2009 eine bundesgesetzlich geregelte Steuer, deren Aufkommen den Ländern zustand und die von den Ländern verwaltet wurde. Seit dem 1. Juli 2009 ist die Kraftfahrzeugsteuer eine Bundessteuer, die vom Bundesministerium der Finanzen verwaltet wird, das sich bis zum 30. Juni 2014 der Landesfinanzbehörden im Wege der Organleihe bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer bedient. Durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106b, 107, 108) vom 19. März 2009 (BGBl. I S. 606) wurde dem Bund die Ertragshoheit und die Verwaltungskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer übertragen.

Im Einzelnen enthält das Gesetz folgende Maßnahmen:

- Zur Vermeidung von zusätzlichen finanziellen Belastungen der Landwirtschaft, insbesondere der Milchwirtschaft bei den Maßnahmen der Tierseuchenbekämpfung nach der Verordnung zum Schutz der Rinder vor einer Infektion mit dem Bovinen Virusdiarrhoe-Virus (BVDV-Verordnung) vom 11. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2461) wird der steuerunschädliche Transport der Gewebeproben mit Milchsammelwagen der Molkeereien oder entsprechenden Fahrzeugen von beauftragten Speditionsunternehmen dadurch ermöglicht, dass die Steuerbefreiung für Milchfahrzeuge entsprechend erweitert wird.
- Die befristete Steuerbefreiung für Diesel-Personenkraftwagen der Abgasstufe Euro 6 in Höhe von maximal 150 Euro pro Fahrzeug wird auf Erstzulassungen vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2013 beschränkt. Die Generaldirektion Unternehmen der Europäischen Kommission hatte sich gegen die Vergünstigung für im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis 31. Dezember 2010 erstzugelassene Diesel-Personenkraftwagen ausgesprochen. Die isolierte Vergünstigung für Euro 6 - Personenkraftwagen für Erstzulassungen vor dem frühest möglichen Zeitpunkt des Beginns der Steuerbefreiung, dem 1. Januar 2011, verstoße nach Auffassung der Europäischen Kommission gegen das Recht der Europäischen Union. Für Fahrzeuge, deren Erstzulassung im Zeitraum 1. Juli 2009 bis zum Datum des Inkrafttretens erfolgte, ist eine Vertrauensschutzregelung vorgesehen.
- Die steuerrechtlichen Zulassungshindernisse bei der Zulassung von Fahrzeugen für den Verkehr auf öffentlichen Straßen wurden bisher durch Rechtsverordnungen der Länder oder Landesgesetze näher geregelt. Die Prüfung der Zulassungsbehörden, ob die Person, die ein Fahrzeug zulassen möchte, Kraftfahrzeugsteuerrückstände hat, erfolgte nur anhand landesbezogener Daten. Es soll nun eine bundeseinheitliche und bundesweite Kraftfahrzeugsteuerrückständeprüfung geschaffen werden. Dabei werden die Rechtsverordnungen durch Bundesgesetz ersetzt. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist die Zusammenführung der Daten der im Wege der Organleihe für das Bundesministerium der Finanzen tätigen Landesfinanzbehörden, die insoweit als Bundesfinanzbehörden gelten, erforderlich. Aus diesem Grunde wird das Bundesministerium der Finanzen ermächtigt, durch Rechtsverordnung die erforderlichen Regelungen zu treffen.
- Auch die Rechtsverordnungen der Länder oder die entsprechenden Landesgesetze über die Verpflichtung zur Abgabe einer Einziehungsermächtigung des künftigen Halters für künftig anfallende Kraftfahrzeugsteuer sollen zum Zwecke der Deregulierung und Vereinheitlichung durch Bundesgesetz ersetzt werden.
- Die Aufgaben der Zollverwaltung haben sich in den vergangenen Jahren erheblich gewandelt und zudem von der Außengrenze in das Landesinnere verlagert. Rückwir-

kend sollen deshalb mit Wirkung vom 1. Juli 2009 nicht nur Fahrzeuge des Zollgrenzdienstes, sondern alle Fahrzeuge der Zollverwaltung von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden. Fahrzeuge der Bundeswehr sowie der Bundespolizei sind bereits steuerbefreit. Bis zum 30. Juni 2009 zugelassene Kraftfahrzeuge waren nach den Regelungen des Gesetzes zur Umsetzung steuerrechtlicher Regelungen des Maßnahmenpakets „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“ für mindestens ein Jahr von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Sofern die geltende Steuerbefreiung nicht rückwirkend zum 1. Juli 2009 auf alle Zollfahrzeuge ausgeweitet wird, wäre eine kosten- und zeitintensive programmtechnische Anbindung der zentral zuständigen Zulassungsbehörde für Zollfahrzeuge an die Finanzverwaltung erforderlich, um die seitdem aufgelaufenen Vorgänge kraftfahrzeugsteuerrechtlich bearbeiten zu können. Die rückwirkende Befreiung erfolgt folglich aus verwaltungsökonomischen Gründen.

- Zulassungspflichtige drei- und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (z. B. so genannte Trikes und Quads der europäischen Fahrzeugklasse L5e und L7e) werden kraftfahrzeugsteuerrechtlich als Personenkraftwagen behandelt. Die Umstellung auf eine Steuerbemessung nach den Kohlendioxidemissionen (CO₂) und dem Hubraum zum 1. Juli 2009 ist für diese Fahrzeuge wegen fehlender CO₂-Werte, die in gesicherten obligatorischen Verfahren ermittelt wurden, jedoch nicht möglich. Die Steuer für diese Fahrzeuge soll deshalb auch weiterhin nach dem Hubraum und den Schadstoffemissionen (Einhaltung von EU-Abgasvorschriften) bemessen werden.
- Die zwangsweise Abmeldung von Fahrzeugen (Abmeldung von Amts wegen) wegen Kraftfahrzeugsteuerückständen soll künftig ausschließlich durch die zuständigen Zulassungsbehörden erfolgen. Die Maßnahme sorgt für eine einheitliche Verwaltungspraxis im Bundesgebiet und hat deregulierenden Charakter.
- Durch den Übergang der Verwaltungskompetenz bei der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund ist es erforderlich, durch gesetzliche Regelung sicherzustellen, dass die Möglichkeit der Aufrechnung nach § 226 der Abgabenordnung erhalten bleibt. Die Maßnahme dient der Vermeidung von Steuerausfällen.
- Außerdem werden einige klarstellende Regelungen vorgenommen. Beispielsweise werden die Bemessungsgrundlagen bei Elektro-Personenkraftwagen klargestellt, um die Berücksichtigung der bereits geltenden Vergünstigungen der Elektromobilität bei der Rechtsanwendung sicherzustellen.
- Unklar war bisher, wie in Fällen der Zuteilung eines Saisonkennzeichens zu verfahren ist, sofern ein Fahrzeug außerhalb der Saison angemeldet und dann vor Beginn des ersten Benutzungszeitraumes wieder abgemeldet wird. Es wird nun klargestellt, dass die Steuerpflicht für Saisonkennzeichen - wie für alle anderen Fahrzeuge auch - mindestens einen Monat beträgt.

Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 105 Absatz 2 erste Alternative des Grundgesetzes (GG) in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 1 Nummer 3 GG.

Gleichstellungspolitische Relevanz

Im Zuge der gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien vorzunehmenden Relevanzprüfung sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

Finanzielle Auswirkungen

Der Gesetzentwurf führt nur zu geringfügigen finanziellen Auswirkungen.

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹⁾	Kassenjahr				
		2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt
Bund
Länder
Gemeinden

¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

Bürokratiekosten

Mit dem Gesetz werden keine Informationspflichten für Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Sonstige Kosten

Der Gesetzentwurf führt insgesamt nicht zu zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft, einschließlich der mittelständischen Unternehmen. Durch die vorgesehenen Maßnahmen sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes):

Zu Nummer 1:

Zu Buchstabe a:

§ 3 Nummer 2 KraftStG

Die bisher geltende Einschränkung der Steuerbefreiung für Fahrzeuge des Zollgrenzdienstes trägt der geänderten Struktur der Zollverwaltung und der durch Dienstfahrzeuge unterstützten umfangreich mobilisierten Aufgabenwahrnehmung nicht mehr Rechnung. Die Aufgaben der Zollverwaltung haben sich in den vergangenen Jahren erheblich gewandelt und zudem von der Außengrenze in das Landesinnere verlagert. Diese Entwicklung wird durch die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nachvollzogen.

Zu Buchstabe b:

§ 3 Nummer 7 Satz 4 KraftStG

Nach der Verordnung zum Schutz der Rinder vor einer Infektion mit dem Bovinen Virusdiarrhoe-Virus (BVDV-Verordnung) vom 11. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2461) unterliegen ab 1. Januar 2011 alle Rinder einer entsprechenden Untersuchung. Als Untersuchungsmethode kommt insbesondere eine Gewebeuntersuchung bei Kälbern in Betracht. Für

den Transport der Gewebeproben bietet es sich an, eine bereits bestehende Transport-Logistik-Kette zu nutzen, nämlich die Beförderung mit Milchsammelwagen von Molkereien bzw. entsprechenden Fahrzeugen von beauftragten Speditionsunternehmen. Diese Mitbeförderung von Untersuchungsproben, die im Verhältnis zum Milchtransport von untergeordneter Bedeutung ist, hätte jedoch bei den Milchtankfahrzeugen den Wegfall der Steuerbefreiungen nach § 3 Nummer 7 Buchstabe d KraftStG zur Folge. Diese Rechtsfolge würde bei den betroffenen Unternehmen zu unverhältnismäßigen Erschwernissen führen und stünde zudem im Widerspruch zu den Erfordernissen einer effizienten Tierseuchenbekämpfung. Daher wird die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung auf die Mitbeförderung von entsprechenden Untersuchungsproben ausgedehnt.

Zu Nummer 2:

Zu Buchstabe a und Buchstabe b:

§ 3b Absatz 1 Satz 1 sowie Absatz 2 Satz 1, 2 und 4 - aufgehoben - KraftStG

Durch das Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) wurde im Wege der befristeten Steuerbefreiung eine einmalige fahrzeuggebundene Steuerersparnis bis zu einem Betrag von 150 Euro für neue Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotoren der Abgasstufe Euro 6, die ab dem 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2013 erstmals zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen werden, in § 3b KraftStG geregelt. Die Regelung trat am 1. Juli 2009 in Kraft. Der bisherige § 3b Absatz 2 Satz 2 KraftStG bestimmte für Erstzulassungen vom 1. Juli 2009 bis 31. Dezember 2010 den 1. Januar 2011 als Beginn der rückwirkenden Steuerbefreiung, da nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. EU Nr. L 171, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 (ABl. EU Nr. L 199, S. 1), finanzielle Anreize für die Abgasstufe Euro 6 erst ab dem 1. Januar 2011 gewährt werden können.

Die rückwirkende Steuerbefreiung für im Zeitraum 1. Juli 2009 bis 31. Dezember 2010 erstmals zugelassene Fahrzeuge soll nunmehr noch vor Beginn der Steuerbefreiung am 1. Januar 2011 wieder wegfallen. Schutzwürdiges Vertrauen bei der Anschaffung von Euro 6-Personenkraftwagen wird in der Übergangsregelung berücksichtigt. Die Steuerbefreiung für im Zeitraum 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2013 erstmals zugelassene Fahrzeuge bleibt bestehen.

Die Rücknahme der steuerlichen Begünstigung für im zuvor genannten Zeitraum erstmals zugelassene Euro 6-Personenkraftwagen ist erforderlich, um ein von der Europäischen Kommission angekündigtes Vertragsverletzungsverfahren zu vermeiden. Die Generaldirektion Unternehmen der Kommission ist der Auffassung, dass die befristete Steuerbefreiung für die Euro 6-Personenkraftwagen mit einer Erstzulassung in der Zeit vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2010 ein unzulässiger finanzieller Anreiz im Sinne von Artikel 12 der oben genannten Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sei. Artikel 12 der Verordnung erlaube finanzielle Anreize allein für Euro 6-Personenkraftwagen erst ab 1. Januar 2011.

Zu Nummer 3:

Zu Buchstabe a und Buchstabe b:

§ 5 Absatz 1 Nummer 4 und 5 KraftStG

Die Dauer der Steuerpflicht für Saisonkennzeichen wird klargestellt.

Zu Nummer 4:

Zu Buchstabe a und Buchstabe b:

§ 8 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 1b - neu - KraftStG

Die Bemessungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer für Elektro-Personenkraftwagen im Sinne des § 9 Absatz 2 KraftStG werden klargestellt. Diese Fahrzeuge gehören hinsichtlich der Steuerbemessung zur Gruppe der „anderen Fahrzeuge“, deren Steuer nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bemessen wird (§ 8 Satz 1 Nummer 2 KraftStG). Sie werden hierdurch in Verbindung mit den Steuersätzen nach § 9 Absatz 1 Nummer 3 oder Nummer 4 Buchstabe a KraftStG und durch die hälftige Ermäßigung der Steuer nach § 9 Absatz 2 KraftStG begünstigt. Im Übrigen gilt seit längerem eine fünfjährige Steuerbefreiung ab Erstzulassung.

Zulassungspflichtige drei- und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (so genannte Trikes und Quads der europäischen Fahrzeugklassen L5e und L7e) werden kraftfahrzeugsteuerrechtlich als Personenkraftwagen behandelt. Die Umstellung auf eine Steuerbemessung nach den Kohlendioxidemissionen und dem Hubraum ist für diese Fahrzeuge wegen fehlender CO₂-Werte, die in gesicherten obligatorischen Verfahren ermittelt wurden, nicht möglich. Die Vorschrift regelt, dass die Steuer auch weiterhin nach dem Hubraum und den Schadstoffemissionen (Einhaltung von EU-Abgasvorschriften) bemessen wird.

Zu Nummer 5:

§ 9 Absatz 1 Nummer 2b - neu - KraftStG

Die hubraumbezogenen Steuersätze für drei- und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (so genannte Trikes und Quads der europäischen Fahrzeugklassen L5e und L7e) werden auf der Basis der für diese Fahrzeuge geltenden EU-Vorschriften zur Limitierung von Abgas-schadstoffen gestaffelt. Der bislang in der Rechtspraxis erforderliche komplizierte Vergleich mit Emissionsvorschriften für Personenkraftwagen entfällt. Die Höhe der Steuerbelastung entspricht im Ergebnis unverändert der bisherigen für Personenkraftwagen.

Zu Nummer 6:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

§ 13 Absatz 1 Satz 2 KraftStG

Da in einzelnen Bundesländern die Rechtsverordnungen, welche auf der Ermächtigungsgrundlage des § 13 Absatz 1 KraftStG beruhen, befristet sind, sind zur Vermeidung von Steuerausfällen bei der Kraftfahrzeugsteuer die bisher in Rechtsverordnungen bestimmten Zulassungshindernisse nunmehr unmittelbar durch Bundesgesetz festzuschreiben. Danach darf die Zulassung eines Fahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Straßen nicht erfolgen, solange die Kraftfahrzeugsteuer für den ersten Entrichtungszeitraum nicht gezahlt ist (Erstversteuerung) und solange keine Ermächtigung zur Einziehung der künftig fällig werdenden Kraftfahrzeugsteuer erteilt ist. Die Zulassung ist jedoch nur dort von der Erstversteuerung abhängig, wo dies nach § 12 Absatz 5 KraftStG bestimmt ist.

Zu Doppelbuchstabe bb:

§ 13 Absatz 1 Satz 3 KraftStG

Die Ermächtigungsgrundlage ermöglicht dem Bundesministerium der Finanzen von den gesetzlich festgelegten steuerrechtlichen Zulassungshindernissen regional abzuweichen, wenn dies geboten ist.

Zu Buchstabe b:

§ 13 Absatz 1a KraftStG

Da in einzelnen Bundesländern die Rechtsverordnungen, welche auf der Ermächtigungsgrundlage des § 13 Absatz 1a KraftStG beruhen, befristet sind, ist zur Vermeidung von Steuerausfällen bei der Kraftfahrzeugsteuer das bisher in den Rechtsverordnungen bestimmte steuerrechtliche Zulassungshindernis Kraftfahrzeugsteuerrückstand nunmehr unmittelbar durch Bundesgesetz festzuschreiben. Die Zulassung ist danach so lange zu verweigern, wie rückständige Kraftfahrzeugsteuer und diesbezügliche steuerliche Nebenleistungen, die die die Zulassung begehrende Person schuldet, nicht getilgt sind.

Zu Buchstabe c:

§ 13 Absatz 4 - neu - KraftStG

Bisher erfolgte die Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen des künftigen Halters bei der Zulassung eines Kraftfahrzeuges anhand der elektronisch von der Landesfinanzverwaltung zur Verfügung gestellten landesbezogenen Daten. Nach dem Übergang der Ertragshoheit und der Verwaltungskompetenz bei der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund ist es angestrebtes Ziel, im Bundesgebiet eine einheitliche Behandlung der Steuerpflichtigen zu erreichen. Aus diesem Grunde sollen bei der Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen eines künftigen Halters durch die Zulassungsbehörde möglichst bundesweit die entsprechenden Daten der Landesfinanzverwaltungen einbezogen werden können. Zu diesem Zweck wird das Bundesministerium der Finanzen ermächtigt, die Einrichtung einer zentralen Datenbank und die mit der Einrichtung verbundenen Verfahrens-, Zuständigkeits- und Datenschutzbestimmungen in einer Rechtsverordnung zu regeln.

Zu Nummer 7:

Zu Buchstabe a:

§ 14 Absatz 2 - aufgehoben - KraftStG

Die Befugnis der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde zur Abmeldung von Amts wegen wird gestrichen. Diese Befugnis galt nur, wenn die Zulassungsbehörde das Verfahren noch nicht selbst eingeleitet hatte. Der Regelfall ist die Abmeldung von Amts wegen durch die Zulassungsbehörde nach § 14 Absatz 1 KraftStG. Künftig soll aus Gründen der Deregulierung und der besseren Überschaubarkeit für die Bürgerinnen und Bürger der Regelfall ausnahmslos gelten und nur die Zulassungsbehörde die Abmeldung von Amts wegen vornehmen.

Zu Buchstabe b:

§ 14 Absatz 2 - neu - KraftStG

Wegen der Aufhebung des Absatzes 2 wird der bisherige Absatz 3 der neue Absatz 2.

Zu Nummer 8:

Zu Buchstabe a:

§ 18 Absatz 7a - neu - KraftStG

Durch die Regelung soll sichergestellt werden, dass auch nach dem Übergang der Verwaltungskompetenz auf den Bund die Möglichkeit der Aufrechnung nach § 226 der Abgabenordnung erhalten bleibt.

Zu Buchstabe b:

§ 18 Absatz 8 KraftStG

Die Ermächtigungsgrundlagen des § 12 Absatz 5, § 13 Absatz 2 und § 15 Absatz 2 KraftStG gelten fort. Die darauf beruhenden Rechtsverordnungen werden weiter angewandt, soweit bundesrechtlich nichts anderes bestimmt ist. Die Rechtsverordnungen nach § 13 Absatz 1 und Absatz 1a KraftStG werden durch gesetzliche Regelungen ersetzt. Absatz 8 war dementsprechend anzupassen.

Zu Buchstabe c:

Zu Absatz 9:

§ 18 Absatz 9 - neu - KraftStG

Die Neuregelung in § 18 Absatz 9 KraftStG stellt eine Übergangsregelung bei der Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen durch die Zulassungsbehörde dar. Bis zur Verfügungstellung einer bundesweiten Datenbank erfolgt die Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen wie bisher.

Zu Absatz 10:

§ 18 Absatz 10 - neu - KraftStG

In § 18 Absatz 10 KraftStG wird die erforderliche Übergangsregelung für die bereits von den Finanzämtern vorgenommenen Abmeldungen von Amts wegen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens von Artikel 1 Nummer 7 (Änderung des § 14 KraftStG) noch nicht bestandskräftig sind, getroffen.

Zu Absatz 11:

§ 18 Absatz 11 - neu - KraftStG

In § 18 Absatz 11 KraftStG wird für Dispositionen im Vertrauen auf die künftige Steuerbefreiung bei Erstzulassungen vom 1. Juli 2009 bis zum Datum des Inkrafttretens eine Steuerbefreiung im Wege des Vertrauensschutzes geregelt. Der Vertrauensstatbestand trägt der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes Rechnung.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten):

Zu Absatz 1:

Nach Artikel 2 Absatz 1 tritt das vorliegende Änderungsgesetz grundsätzlich am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Zu Absatz 2:

Artikel 2 Absatz 2 bestimmt, dass die Änderungen in Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 (§ 3 Nummer 2 und § 3b KraftStG) mit Wirkung vom 1. Juli 2009 in Kraft treten.

Die Ausweitung der Steuerbefreiung auf alle Zollfahrzeuge tritt als begünstigende Regelung aus verwaltungsökonomischen Gründen rückwirkend zum 1. Juli 2009 in Kraft.

Die rückwirkende Steuerbefreiung für Euro 6-Diesel-Personenkraftwagen nach § 3b KraftStG für im Zeitraum 1. Juli 2009 bis 31. Dezember 2010 erstmals zugelassene Fahrzeuge soll vor Beginn der Steuerbefreiung am 1. Januar 2011 wieder wegfallen. Die Streichung erfolgt deswegen rückwirkend zum 1. Juli 2009. Schutzwürdiges Vertrauen bei der Anschaffung von Euro 6-Personenkraftwagen wird in der Vertrauensschutzregelung berücksichtigt.