

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

## **Entwurf eines Fünften Gesetzes 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, durch die Ermittlung von Kraftfahrzeugsteuer rückständen bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen im gesamten Bundesgebiet Steuermindereinnahmen zu vermeiden,
- 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 Milchsammelfahrzeuge 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. Normierung eines Vertrauensschutzes.

Außerdem werden bisherige Zweifelsfälle klarstellend geregelt.

### **C. Alternativen**

Keine

**D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

## 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Der Gesetzentwurf führt nur zu geringfügigen finanziellen Auswirkungen.

(Steuermehr-/mindereinnahmen (–) in Mio. Euro)

| Gebietskörperschaft | Volle Jahreswirkung <sup>1</sup> | Kassenjahr |      |      |      |      |
|---------------------|----------------------------------|------------|------|------|------|------|
|                     |                                  | 2010       | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Insgesamt           | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |
| Bund                | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |
| Länder              | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |
| Gemeinden           | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |

<sup>1</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

## 2. Vollzugaufwand

Es entsteht kurzfristig ein noch nicht abschließend quantifizierbarer Mehrbedarf, da die bundesweiten Daten über aktuelle Kraftfahrzeugsteuerrückstände auf elektronischem Weg bereitgestellt werden müssen. Es handelt sich um Aufwand im Sinne des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (vgl. im Entwurf bereits angegebenen Vollzugaufwand, Bundestagsdrucksache 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 bislang durch Landesrecht geregelte Informationspflichten auf eine bundesrechtliche Rechtsgrundlage gestellt für:

## a) Unternehmen:

Anzahl: 3  
 betroffene Unternehmen: je nach Regelung unterschiedlich (im Einzelnen siehe allgemeine Begründung)  
 Häufigkeit/Periodizität: 1  
 eingeschätzte Bürokratiekosten: rund 2,1 Mio. Euro

## b) Bürgerinnen und Bürger:

Anzahl: 3  
 betroffene Kreise: je nach Regelung unterschiedlich (im Einzelnen siehe allgemeine Begründung)  
 Häufigkeit/Periodizität: 1

## c) die Verwaltung:

Anzahl: 4

Die hier aufgeführten Informationspflichten waren bislang durch Landesrecht geregelt. Damit ergibt sich faktisch keine Veränderung der Belastung mit Informationspflichten für Unternehmen, Bürger und Verwaltung.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 15. Februar 2010

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des  
Kraftfahrzeugsteuergesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG  
ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 22. Januar 2010 als besonders  
eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung  
der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden  
unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes\***

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 werden die Wörter „vom 1. Juli 2009“ durch die Wörter „vom 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:

\* Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

„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, L 65 vom 5.3.1998, S. 35, L 244 vom 3.9.1998, S. 20, L 67 vom 11.3.2008, S. 22), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/108/EG der Kommission vom 17. August 2009 (ABl. L 213 vom 18.8.2009, S. 10) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung fallen, nach dem Hubraum und den Schadstoffemissionen;“.

5. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 2 Buchstabe b werden nach der Angabe „(ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 39)“ die Wörter „oder die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionsklassen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1) geändert worden ist,“ eingefügt.
  - b) Nach Nummer 2a wird folgende Nummer 2b eingefügt:
 

„2b. dreirädrige und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Hubkolbenmotoren, die unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 97/24/EG fallen, für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon, wenn sie

    - a) die verbindlichen Grenzwerte nach Zeile A (2003) der Tabelle zu Nummer 2.2.1.1.5 in Kapitel 5 Anhang II der Richtlinie 97/24/EG einhalten und angetrieben werden
      - aa) durch Fremdzündungsmotor 21,07 EUR,
      - bb) durch Selbstzündungsmotor 33,29 EUR,
    - b) die Voraussetzungen nach Buchstabe a nicht erfüllen und angetrieben werden
      - aa) durch Fremdzündungsmotor 25,36 EUR,
      - bb) durch 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 gezahlt 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 der Person mitteilen, die das Fahrzeug zulässt. 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) Folgender Absatz 4 wird 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) Folgende Absätze 9 bis 11 werden 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 Gewebeprobe mit Milchsammelwagen der Molkereien oder entsprechenden Fahrzeugen von beauftragten Speditionunternehmen 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. Rückwirkend 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 (CO<sub>2</sub>) und dem Hubraum zum 1. Juli 2009 ist für diese Fahrzeuge wegen fehlender CO<sub>2</sub>-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 Kraftfahrzeugsteuerrückständen 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.

### **Nachhaltigkeit**

Das Vorhaben entspricht einer nachhaltigen Entwicklung. Insbesondere soll die positive Entwicklung bei der Reduzierung von Kraftfahrzeugsteuerausfällen (§ 13 KraftStG) auch nach Übergang der Verwaltungskompetenz auf den Bund aufrecht erhalten und effektiviert werden. Die Realisierung von Steuerforderungen führt zu Einnahmen, die einen Beitrag bei der Haushaltskonsolidierung darstellen und somit die Staatsverschuldung positiv beeinflussen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Der Gesetzentwurf führt nur zu geringfügigen finanziellen Auswirkungen.

(Steuermehr-/mindereinnahmen (–) in Mio. Euro)

| Gebietskörperschaft | Volle Jahreswirkung <sup>1</sup> | Kassenjahr |      |      |      |      |
|---------------------|----------------------------------|------------|------|------|------|------|
|                     |                                  | 2010       | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Insgesamt           | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |
| Bund                | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |
| Länder              | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |
| Gemeinden           | .                                | .          | .    | .    | .    | .    |





<sup>1</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

### **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.

## Bürokratiekosten

| Ifd. Nr. | Vorschrift                                | Informationspflicht  | Bürger<br>in min<br>je Fall (einschl.<br>Periodizität) | Bürokratiebe-/entlastung für  |                                      |                                     | Fallzahl  | Periodizität | Herkunft in % |   |     |
|----------|---|--|--|---|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------|--------------|---------------|---|-----|
|          |   |  |  | Bürger<br>(sonst.<br>Kosten in<br>EUR)<br>je Fall<br>(einschl.<br>Periodizität) | Unternehmen<br>in EUR<br>(insgesamt) | Verwaltung<br>in EUR<br>(insgesamt) |           |              | A             | B | C   |
| 1        | § 13 Absatz 1 Satz 2<br>Nummer 1 KraftStG | Schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer durch den Fahrzeughalter oder Vorlage einer Bescheinigung, nach der die für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde ausnahmsweise auf eine Einzugsermächtigung verzichtet |  |   | 1.823.654                            |                                     | 2.834.696 | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 2        | § 13 Absatz 1 Satz 2<br>Nummer 1 KraftStG | Schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer durch den Fahrzeughalter oder Vorlage einer Bescheinigung, nach der die für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde ausnahmsweise auf eine Einzugsermächtigung verzichtet | 2  | .   |                                      |                                     | 8.234.823 | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 3        | § 13 Absatz 1 Satz 2<br>Nummer 1 KraftStG | Schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer durch den Fahrzeughalter oder Vorlage einer Bescheinigung, nach der die für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde ausnahmsweise auf eine Einzugsermächtigung verzichtet |  |   |                                      |                                     | .         | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 4        | § 13 Absatz 1 Satz 2<br>Nummer 2 KraftStG | Nachweis der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung (außer in Fällen der §§ 3b bis 3d KraftStG)   |  |   | 4.110                                |                                     | 6.388     | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 5        | § 13 Absatz 1 Satz 2<br>Nummer 2 KraftStG | Nachweis der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung (außer in Fällen der §§ 3b bis 3d KraftStG)   | 5  | .   |                                      |                                     | 122.600   | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 6        | § 13 Absatz 1 Satz 2<br>Nummer 2 KraftStG | Nachweis der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung (außer in Fällen der §§ 3b bis 3d KraftStG)   |  |   |                                      |                                     | .         | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 7        | § 13 Absatz 1a Satz 4<br>KraftStG         | Einverständniserklärung des Steuerpflichtigen zur Bekanntgabe seiner kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Verhältnisse an einen mit der Zulassung des Fahrzeugs beauftragten Dritten   |  |   | 273.548                              |                                     | 850.409   | 1,00         | 0             | 0 | 100 |

| lfd. Nr.                              | Vorschrift                     | Informationspflicht  | Bürger<br>in min<br>je Fall (einschl.<br>Periodizität)                             | Bürokratiebe-/entlastung für  |                                      |                                     | Fallzahl  | Periodizität | Herkunft in % |   |     |
|---------------------------------------|--------------------------------|--|--|---|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------|--------------|---------------|---|-----|
|                                       |                                |  |  | Bürger<br>(sonst.<br>Kosten in<br>EUR)<br>je Fall<br>(einschl.<br>Periodizität)     | Unternehmen<br>in EUR<br>(insgesamt) | Verwaltung<br>in EUR<br>(insgesamt) |           |              | A             | B | C   |
| 8                                     | § 13 Absatz 1a Satz 4 KraftStG | Einverständniserklärung des Steuerpflichtigen zur Bekanntgabe seiner kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Verhältnisse an einen mit der Zulassung des Fahrzeugs beauftragten Dritten | 1  | .   |                                      |                                     | 2.470.447 | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 9                                     | § 13 Absatz 1a Satz 4 KraftStG | Einverständniserklärung des Steuerpflichtigen zur Bekanntgabe seiner kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Verhältnisse an einen mit der Zulassung des Fahrzeugs beauftragten Dritten |  |   |                                      | .                                   | .         | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| 10                                    | § 13 Absatz 1a Satz 3 KraftStG | Möglichkeit der Mitteilung des Ergebnisses der Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerrückstände an die das Fahrzeug zulassende Person   |  |   |                                      | .                                   | .         | 1,00         | 0             | 0 | 100 |
| <b>Summe ohne Einmalkosten in EUR</b> |                                |  |  |  | 2.101.312                            | 0                                   |           |              |               |   |     |
| <b>Summe Einmalkosten in EUR</b>      |                                |  |  |  | 0                                    | 0                                   |           |              |               |   |     |

international  
 EU-Ebene  
 national

Hinweis: Die Darstellung mit einem Punkt bedeutet lediglich, dass eine Quantifizierung nicht möglich ist, z. B. weil keine Daten vorhanden sind. Daraus kann nicht geschlossen werden, dass die Informationspflichten nicht zu bürokratischen Be-/Entlastungen führen.

Die vorgenannten Informationspflichten waren bislang durch Landesrecht geregelt. Damit ergibt sich faktisch keine Veränderung der Belastung mit Informationspflichten für Unternehmen, Bürger und Verwaltung.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

#### Zu Nummer 1

##### Zu Buchstabe a

Zu § 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 umfänglich mobilen 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

Zu § 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 Gewebeprobe 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 Milchtransportfahrzeugen 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 den Buchstaben a und b

Zu § 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 den Buchstaben a und b

Zu § 5 Absatz 1 Nummer 4 und 5 – neu – KraftStG

Die Dauer der Steuerpflicht für Saisonkennzeichen wird klargestellt.

#### Zu Nummer 4

##### Zu den Buchstaben a und b

Zu § 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 CO<sub>2</sub>-Werte, die in gesicherten obligatorischen Verfahren er-

mittelt 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**

##### **Zu Buchstabe a**

Zu § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b KraftStG

Die zitierte Rechtsgrundlage (Richtlinie 93/116/EG) war alternativ um die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu ergänzen. Es handelt sich um eine Klarstellung bei den zitierten Rechtsgrundlagen.

##### **Zu Buchstabe b**

Zu § 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 Abgasschadstoffen 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**

Zu § 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**

Zu § 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**

Zu § 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 nicht getilgt sind, die die Zulassung begehrende Person schuldet.

##### **Zu Buchstabe c**

Zu § 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**

Zu § 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**

Zu § 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**

Zu § 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**

Zu § 18 Absatz 8 KraftStG

Die Ermächtigungsgrundlagen des § 12 Absatz 5, des § 13 Absatz 2 und des § 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 1a KraftStG werden durch gesetzliche Regelungen ersetzt. Absatz 8 war dementsprechend anzupassen.

**Zu Buchstabe c****Zu Absatz 9**

Zu § 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**

Zu § 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 6 Buchstabe c (Änderung des § 14 KraftStG) noch nicht bestandskräftig sind, getroffen.

**Zu Absatz 11**

Zu § 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 Vertrauenstatbestand 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.

## Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Gesetzentwurf auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit dem Gesetz werden die Modalitäten des Besteuerungsverfahrens bei der Kraftfahrzeugsteuer nach deren Übergang von den Ländern auf den Bund geregelt. Dabei werden drei Informationspflichten für die Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger und vier Informationspflichten für die Verwaltung eingeführt. Für die Wirtschaft verursachen diese Informationspflichten eine jährliche Belastung in Höhe von ca. 2,1 Mio. Euro. Für Bürgerinnen und Bürger ist mit den Informationspflichten ein zeitlicher (Mehr-)Aufwand bei An- und Ummeldungen von Kraftfahrzeugen von ca. 7 Minuten je Fall verbunden.

Diese Informationspflichten sind für die Steuerpflichtigen vom Gegenstand her nicht neu. Sie waren bislang landesrechtlich geregelt und werden nun im Bundesrecht normiert. Insofern entstehen durch die vorliegende Gesetzesänderung bei den Adressaten faktisch keine zusätzlichen Belastungen; es hat sich lediglich die Ebene des Bürokratiekostenverursachers geändert.

Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

