

# Referentenentwurf

## des Bundesministeriums der Finanzen

### Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

#### A. Problem und Ziel

Mobilität ist unverzichtbarer Teil des täglichen Lebens. Verkehr ist jedoch auch einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Um den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens gerecht zu werden, ist es Ziel der Bundesregierung, die CO<sub>2</sub>-Emission im Verkehrssektor um mindestens 40 bis 42 Prozent zu verringern, dabei soziale Belange zu berücksichtigen, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu gewährleisten und bezahlbare Mobilität sicherzustellen. Die Bundesregierung hat in ihrem Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen, die Kraftfahrzeugsteuer stärker an CO<sub>2</sub>-Emissionen auszurichten. Sie beabsichtigt, dass beim nächsten Neuwagenkauf von der Kraftfahrzeugsteuer ein stärkerer Anreiz ausgeht, ohne Verbote und „Strafabgabe“ ein Produkt zu wählen, das dem individuellen Bedarf entspricht und zugleich hinsichtlich seines Emissionspotenzials die Voraussetzung schafft, klimaschädliche CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Klimaschutz sowie bezahlbare und sozial gerechte Mobilität sollen vereinbar gestaltet werden.

Ein wesentlicher Teil, um die Pariser Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, ist die Förderung der Elektromobilität. In Deutschland sollen bis 2030 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeuge zugelassen sein. Die Bundesregierung hat daher im Klimaschutzprogramm 2030 auch vorgesehen, die bereits geltende zehnjährige Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge bis zum 31. Dezember 2025 zu gewähren und bis längstens 31. Dezember 2030 zu begrenzen.

Darüber hinaus besteht aus datenschutzrechtlichen Gründen gesetzlicher Anpassungsbedarf hinsichtlich der Zulassungsvoraussetzungen für steuerbefreite reine Elektrofahrzeuge. Weiterer Regelungsbedarf ergibt sich schließlich infolge der Rechtsprechung des EuGH vom 18. Juni 2019 (C-591/17) zur unionsrechtlichen Unvereinbarkeit der Infrastrukturabgabe für Pkw und Wohnmobile bei gleichzeitig vorgesehener Entlastung von der Kraftfahrzeugsteuer in einer Höhe, die mindestens dem Betrag der entrichteten Abgabe entsprechen sollte.

#### B. Lösung

Das Änderungsgesetz sieht u. a. vor:

- stärkere Gewichtung der CO<sub>2</sub>-Prüfwerte im Steuertarif für erstzugelassene Pkw,
- Verlängerung des Erstzulassungszeitraumes für die Gewährung der zehnjährigen Steuerbefreiung reiner Elektrofahrzeuge,
- Verzicht auf die obligatorische Abgabe einer Einzugsermächtigung bei Zulassung reiner Elektrofahrzeuge im Zeitraum der Steuerbefreiung,
- Aufhebung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG,

- Aufhebung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Vorschriften, die infolge der Rechtsprechung des EuGH vom 18. Juni 2019 (C-591/17) zur Infrastrukturabgabe für Pkw und Wohnmobile nicht mehr in Kraft treten können.

### C. Alternativen

Keine.

### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr				
		2021	2022	2023	2024	2025
Insgesamt	-40	-90	10	65	100	105
Bund	-40	-90	10	65	100	105
Länder	-	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-	-

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

Darüber hinaus entstehen bei der Zollverwaltung und dem Informationstechnikzentrum Bund (ITZBund) folgende Ausgabenbedarfe:

	2020	2021	2022	2023
	in Mio. Euro			
Zollverwaltung	1,7	0,5	0	0
ITZBund	0	1,2	1,2	0,4
Summe	1,7	1,7	1,2	0,4

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 08 ausgeglichen werden.

### E. Erfüllungsaufwand

#### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Der Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger reduziert sich aufgrund des Wegfalls der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 in geringem nicht quantifizierbarem Ausmaß. Bisher in Zweifelsfällen notwendige Fahrzeugvorführungen sowie die bislang relativ hohe Anzahl an Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

## **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft reduziert sich aufgrund des Wegfalls der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 in geringem nicht quantifizierbarem Ausmaß. Bisher in Zweifelsfällen notwendige Fahrzeugvorführungen sowie die bislang relativ hohe Anzahl an Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

## **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Durch die Umsetzung des neuen Steuertarifs nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c sowie die Aufhebung des § 18 Absatz 12 entsteht der Zollverwaltung einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 2,25 Mio. Euro.

Durch die Aufhebung des § 18 Absatz 12 vermindert sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung um rd. 1,03 Mio. Euro.

Durch den neuen Steuertarif nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung um rd. 0,95 Mio. Euro.

Auf Seiten des ITZBund fällt ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 1,8 Mio. Euro an. Außerdem erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand beim ITZBund um 0,4 Mio. Euro (291.000 Euro Personalmehrkosten sowie 20.000 Euro Sachkosten).

## **F. Weitere Kosten**

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen für neue Pkw höhere Kosten, soweit die Fahrzeuge einen CO<sub>2</sub>-Prüfwert von mehr als 115 g/km aufweisen.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen

## Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Siebtes Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz – 7. KraftStÄndG)<sup>1</sup>

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 6. Juni 2017 (BGBl. I S. 1493) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3d wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2025 für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2030.“
  - b) In Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 wird die Angabe „31. Dezember 2020“ durch die Angabe „31. Dezember 2025“ ersetzt.
2. § 5 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „des neuen oder geänderten Fahrzeugscheins“ durch die Wörter „der neuen oder geänderten Zulassungsbescheinigung Teil I“ ersetzt.
  - b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „im Fahrzeugschein“ durch die Wörter „in der Zulassungsbescheinigung Teil I“ ersetzt.
3. § 9 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Buchstabe b werden die Wörter „ab dem 1. Juli 2009“ durch die Wörter „vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2020“ ersetzt.
  - b) Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) bei erstmaliger Zulassung ab dem 1. Januar 2021 für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einem Teil davon 2 Euro für Fremdzündungsmotoren und

---

<sup>1</sup> Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1)

9,50 Euro für Selbstzündungsmotoren zuzüglich für jedes Gramm Kohlendioxidemission je Kilometer nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1), das bei erstmaliger Zulassung 95 Gramm je Kilometer überschreitet vom Emissionswert

über 95 g/km bis zu 115 g/km	2,00 EUR
über 115 g/km bis zu 135 g/km	2,20 EUR
über 135 g/km bis zu 155 g/km	2,50 EUR
über 155 g/km bis zu 175 g/km	2,90 EUR
über 175 g/km bis zu 195 g/km	3,40 EUR
über 195 g/km	4,00 EUR.“

4. In § 10a Absatz 3 Satz 3 werden die Wörter „im Fahrzeugschein“ durch die Wörter „in der Zulassungsbescheinigung Teil I“ ersetzt.
5. § 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 werden die Wörter „im Fahrzeugschein“ durch die Wörter „in der Zulassungsbescheinigung Teil I“ ersetzt.
  - b) Satz 2 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. im Falle einer Steuerbefreiung oder einer Nichterhebung der Steuer nach § 10 Absatz 1 die Voraussetzungen nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind.“
6. § 14 wird wie folgt gefasst:

„§ 14  
Außerbetriebsetzung von Amts wegen

(1) Ist die Steuer nicht entrichtet worden, so hat die Zulassungsbehörde auf Antrag der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde die Zulassungsbescheinigung Teil I einzuziehen, etwa ausgestellte Anhängerverzeichnisse zu berichtigen und das amtliche Kennzeichen zu entstempeln (Außerbetriebsetzung von Amts wegen). Sie trifft die hierzu erforderlichen Anordnungen durch schriftlichen Verwaltungsakt.

(2) Die Durchführung der Außerbetriebsetzung von Amts wegen richtet sich nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Für Streitigkeiten über Außerbetriebssetzungen von Amts wegen ist der Verwaltungsrechtsweg gegeben.“

7. In § 15 Absatz 1 Nummer 4 wird das Wort „Beistandspflicht“ durch das Wort „Mitwirkungspflicht“ ersetzt.
8. § 18 Absatz 12 und 14 wird aufgehoben.

## Artikel 2

### Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2015 (BGBl. I. S. 901), das zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 6. Juni 2017 (BGBl. I. S. 1493) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 7 Buchstabe b wird aufgehoben.
  - b) Nummer 12 Buchstabe f wird aufgehoben.
2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 werden die Wörter „vorbehaltlich des Absatzes 2“ gestrichen.
  - b) Absatz 2 wird aufgehoben.

## Artikel 3

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Mit der Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) und des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (2. VerkehrStÄndG) sind mehrere Zielsetzungen verbunden:

##### **1. Klimapolitische Lenkungsziele**

Die CO<sub>2</sub>-Komponente im Steuertarif für Pkw wird deutlicher abgebildet. Hierdurch soll ein stärkerer Anreiz beim Neuwagenkauf hin zu verbrauchsärmeren Antrieben mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Emissionspotenzial ausgehen. Schließlich wird die am 31. Dezember 2020 auslaufende Gewährung der zehnjährigen Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge verlängert. Hierdurch wird ein Anreiz geschaffen, lokal emissionsfreie Neufahrzeuge zu erwerben.

##### **2. Rechtsbereinigungen**

Weitere Regelungen dienen der Rechtsbereinigung.

Infolge der Rechtsprechung des EuGH vom 18. Juni 2019 (C-591/17) zur Unvereinbarkeit der Infrastrukturabgabe für Pkw und Wohnmobile mit dem Unionsrecht kommt ein Inkrafttreten mehrerer Vorschriften des 2. VerkehrStÄndG und des KraftStG nicht mehr in Betracht. Die entsprechenden Normen werden aufgehoben.

Darüber hinaus besteht aus datenschutzrechtlichen Gründen gesetzlicher Anpassungsbedarf hinsichtlich der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen für steuerbefreite reine Elektrofahrzeuge.

Schließlich erfolgen redaktionelle Anpassungen an die verkehrsrechtliche Terminologie und an Begrifflichkeiten der Abgabenordnung.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Den o. g. Zielen dienen insbesondere folgende Maßnahmen:

- Einführung einer gleichmäßig gestuften CO<sub>2</sub>-Komponente des Tarifes der Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassene Pkw mit exponentiell-progressiven Steuersätzen bezogen auf die verkehrsrechtlichen CO<sub>2</sub>-Prüfwerte,
- Verlängerung des Erstzulassungszeitraumes für die Gewährung der befristeten Steuerbefreiung reiner Elektrofahrzeuge bis 2025 und Begrenzung der Dauer der Steuerbefreiung bis längstens Ende 2030,
- Verzicht auf die obligatorische Abgabe einer Einzugsermächtigung bei Zulassung reiner Elektrofahrzeuge im Zeitraum der Steuerbefreiung,
- Aufhebung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG,
- Aufhebung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Vorschriften, die infolge der Rechtsprechung des EuGH vom 18. Juni 2019 (C-591/17) zur Unvereinbarkeit der Infrastrukturabgabe für Pkw und Wohnmobile mit dem Unionsrecht nicht in Kraft getreten sind und nicht mehr in Kraft treten können.

### **III. Alternativen**

Keine.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 105 Absatz 2 Satz 2 erste Alternative in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 1 Nummer 3 des Grundgesetzes, da das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer ganz dem Bund zusteht.

### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Zu den Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft beachtet.

### **VI. Gesetzesfolgen**

#### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Sowohl das Recht als auch das Verwaltungsverfahren im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer werden dadurch vereinfacht, dass zukünftig für die Besteuerung bestimmter leichter Nutzfahrzeuge auch tariflich nicht mehr von der verkehrsrechtlichen Klassifizierung abgewichen wird.

#### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Vorhaben entspricht einer nachhaltigen Entwicklung, indem es fachlich notwendigen Gesetzgebungsbedarf im Bereich des Kraftfahrzeugsteuerrechts umsetzt und damit auch das Steueraufkommen sichert. Die Maßnahmen betreffen insbesondere folgende Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie: „Globale Verantwortung wahrnehmen“ (Nr. 2), „Natürliche Lebensgrundlagen erhalten“ (Nr. 3) und „Nachhaltiges Wirtschaften stärken“ (Nr. 4). Das Vorhaben unterstützt dabei die Indikatorenbereiche „Gesunde Umwelt erhalten“ (Nr. 3.2.a), „Staatsfinanzen konsolidieren“ (8.2.a), „Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern“ (8.4), „Mobilität sichern – Umwelt schonen“ (11.2.a) sowie „Treibhausgase reduzieren“ (13.1.a).

#### **3. Demografische Auswirkungen**

Keine.



#### 4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)								
lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr				
				2021	2022	2023	2024	2025
1	<u>§ 3d Absatz 1 KraftStG</u> Verlängerung des Erstzulassungszeitraumes für die Gewährung der zehnjährigen Steuerbefreiung reiner Elektrofahrzeuge	<b>Insg.</b>	- 10	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		KraftSt	- 10	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		<b>Bund</b>	- 10	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		KraftSt	- 10	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		<b>Länder</b>	.	.	.	.	.	.
		<b>Gem.</b>	.	.	.	.	.	.
2	<u>§ 9 Absatz 1 Nummer 2 KraftStG</u> stärkere Gewichtung der CO2-Prüfwerte im Steuertarif für erstzugelassene Pkw	<b>Insg.</b>	+ 80	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		KraftSt	+ 80	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		<b>Bund</b>	+ 80	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		KraftSt	+ 80	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		<b>Länder</b>	.	.	.	.	.	.
		<b>Gem.</b>	.	.	.	.	.	.
3	<u>§ 18 Absatz 12 KraftStG</u> Aufhebung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG	<b>Insg.</b>	- 110	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		KraftSt	- 110	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		<b>Bund</b>	- 110	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		KraftSt	- 110	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		<b>Länder</b>	.	.	.	.	.	.
		<b>Gem.</b>	.	.	.	.	.	.
4	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	<b>Insg.</b>	- 40	- 90	+ 10	+ 65	+ 100	+ 105
		KraftSt	- 40	- 90	+ 10	+ 65	+ 100	+ 105
		<b>Bund</b>	- 40	- 90	+ 10	+ 65	+ 100	+ 105
		KraftSt	- 40	- 90	+ 10	+ 65	+ 100	+ 105
		<b>Länder</b>	.	.	.	.	.	.
		<b>Gem.</b>	.	.	.	.	.	.
<u>Anmerkungen:</u>								
1) Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.								

#### Zollverwaltung

Im Jahr des Inkrafttretens fallen für die Inanspruchnahme externer Dienstleistungen einmalige IT-Ausgaben in Höhe von 1,5 Mio. Euro an. Im Jahr darauf werden für Restarbeiten hierzu weitere 0,5 Mio. Euro benötigt.

Zudem müssen im Jahr des Inkrafttretens 390.000 Steuerbescheide (Neufestsetzungen zu § 18 Absatz 12) versandt werden. Hierfür sind 0,2 Mio. Euro erforderlich.

Aufgrund des neuen Steuertarifs nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c mit der Einführung progressiv gestaffelter Steuersätze fallen im Bereich der zentralen Auskunft zu-

sätzliche Personalausgaben (Personaleinzelkosten plus Rücklagen für den Versorgungsfonds) und Personalfolgekosten (Sachkostenpauschale) an. Diesen Mehrausgaben stehen jedoch gleich hohe Minderbedarfe im Bereich der Fachaufgaben gegenüber.

#### **ITZBund:**

Im Jahr nach Inkrafttreten und im Folgejahr fallen für externe IT-Dienstleistung einmalig insgesamt 1,6 Mio. Euro und für Hard- und Software (Einkauf von 4 Servern) 0,2 Mio. Euro an.

Darüber hinaus werden jährlich 20.000 Euro für die laufende Pflege und Wartung der Hard- und Software benötigt.

Für die Anpassung der IT aufgrund der Aufhebung des § 18 Absatz 12 sowie die Umsetzung des neuen Steuertarifs nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c fallen im zweiten Jahr nach Inkrafttreten Personalausgaben (Personalkosten plus Rücklagen für den Versorgungsfonds) und Personalfolgekosten (Sachkostenpauschale) in Höhe von insgesamt 0,2 Mio. Euro an. In den Folgejahren werden die Personalausgaben und die Personalfolgekosten jährlich rd. 0,4 Mio. Euro betragen. Dies entspricht einem Personalbedarf von insgesamt drei Arbeitskräften (davon zwei Arbeitskräfte der Besoldungsgruppe A11 und eine Arbeitskraft der Besoldungsgruppe A12).

### **5. Erfüllungsaufwand**

#### **Bürgerinnen und Bürger**

Der Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger reduziert sich aufgrund des Wegfalls der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 in geringem nicht quantifizierbarem Ausmaß. Bisher in Zweifelsfällen notwendige Fahrzeugvorführungen sowie die bislang relativ hohe Anzahl an Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

#### **Wirtschaft**

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft reduziert sich aufgrund des Wegfalls der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 in geringem nicht quantifizierbarem Ausmaß. Bisher in Zweifelsfällen notwendige Fahrzeugvorführungen sowie die bislang relativ hohe Anzahl an Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

#### **Verwaltung**

##### ***Veränderung des einmaligen Aufwandes Verwaltung***

Durch die Aufhebung des § 18 Absatz 12 sowie die Umsetzung des neuen Steuertarifs nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c entsteht dem Bund (Zollverwaltung) einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 2,25 Mio. Euro.

Davon entfallen 60.000 Euro auf Personalkosten auf Ebene der Generalzolldirektion für die Erstellung der fachlichen Anforderungen zur Anpassung des IT-Verfahrens KraftSt und 2,19 Mio. Euro auf Sachkosten. Diese entfallen in Höhe von 0,2 Mio. Euro auf Druck- und Versandkosten für die im Jahr des Inkrafttretens erforderlichen 390.000 Steueränderungsbescheide (Neufestsetzungen zu § 18 Absatz 12) und in Höhe von 1,97 Mio. Euro auf die Inanspruchnahme externer IT-Dienstleistungen, davon im Jahr des Inkrafttretens in Höhe von ca. 1,5 Mio. Euro und im Folgejahr für Restarbeiten hierzu in Höhe von weiteren ca. 0,5 Mio. Euro.

Beim ITZBund fallen im Jahr nach Inkrafttreten und im Folgejahr für externe IT-Dienstleistung einmalig insgesamt 1,6 Mio. Euro und für Hard- und Software (Einkauf von 4 Servern) 0,2 Mio. Euro an.

### ***Veränderung des jährlichen Aufwandes Verwaltung***

Durch die Aufhebung des § 18 Absatz 12 vermindert sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung um rd. 1,03 Mio. Euro (Personalkosten). Dies entspricht einem personellen Minderaufwand von insgesamt rd. 15 Arbeitskräften im Bereich der Fachaufgaben wegen des Wegfalls von bisher jährlich durchschnittlich 7.040 notwendigen Fahrzeugvorführungen sowie des Wegfalls der Bearbeitung von jährlich 8.800 Rechtsbehelfsverfahren (rd. neun Arbeitskräfte des gehobenen Dienstes und sechs Arbeitskräfte des mittleren Dienstes) und von insgesamt zwei Arbeitskräften für Querschnittsaufgaben (eine Arbeitskraft des gehobenen Dienstes und eine Arbeitskraft des mittleren Dienstes).

Aufgrund des neuen Steuertarifs nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c mit der Einführung progressiv gestaffelter Steuersätze wird eine Erhöhung des Anfragevolumens bei der Zentralen Auskunft Kraftfahrzeugsteuer erwartet. Aktuell fragen ca. 10 Prozent der Halter neuzugelassener Fahrzeuge zur Berechnung der Steuer nach. Aufgrund der deutlich komplexeren Ausgestaltung des neuen Steuertarifs ist davon auszugehen, dass zukünftig bei ca. 15 Prozent der Steuerpflichtigen Auskunftsbedarf zum Steuertarif besteht. Bei ca. 3 Mio. Neuzulassungen pro Jahr sind dies 150.000 zusätzliche Anfragen. Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung erhöht sich dadurch um rd. 0,95 Mio. Euro (Personalkosten). Dies entspricht einem personellen Mehraufwand von insgesamt rd. 17 Arbeitskräften (eine Arbeitskraft des gehobenen Dienstes und 16 Arbeitskräfte des mittleren Dienstes).

Beim ITZBund werden jährlich 20.000 Euro für die laufende Pflege und Wartung der Hard- und Software benötigt.

Für die Anpassung der IT aufgrund der Aufhebung des § 18 Absatz 12 sowie die Umsetzung des neuen Steuertarifs nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c fallen im zweiten Jahr nach Inkrafttreten Personalausgaben (Personalkosten plus Rücklagen für den Versorgungsfonds) und Personalfolgekosten (Sachkostenpauschale) in Höhe von insgesamt 0,2 Mio. Euro an. In den Folgejahren werden die Personalausgaben und die Personalfolgekosten jährlich rd. 0,4 Mio. Euro betragen. Dies entspricht einem Personalbedarf von insgesamt drei Arbeitskräften (davon zwei Arbeitskräfte der Besoldungsgruppe A11 und eine Arbeitskraft der Besoldungsgruppe A12).

## **6. Weitere Kosten**

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen für neue Pkw höhere Kosten, soweit die Fahrzeuge einen CO<sub>2</sub>-Prüfwert von mehr als 115 g/km aufweisen.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## **7. Weitere Gesetzesfolgen**

Aus gleichstellungspolitischer Sicht sind die Regelungen neutral.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 3d)**

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

###### Absatz 1 Satz 2

Elektromobilität ist ein zentraler Baustein, um Klima- und Umweltbelastungen nachhaltig zu reduzieren. Durch einen großen Anteil von reinen Elektrofahrzeugen am Fahrzeugbestand kann eine spürbare Reduktion der direkt vom Straßenverkehr ausgehenden CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen bewirkt werden.

Bisher ist die zehnjährige Steuerbefreiung auf reine Elektrofahrzeuge beschränkt, die bis zum 31. Dezember 2020 erstmalig zugelassen oder komplett auf Elektroantrieb umgerüstet werden.

Durch die Gesetzesänderung ist auch das Halten solcher Fahrzeuge begünstigt, die bis zum 31. Dezember 2025 erstmalig zugelassen werden. Die zehnjährige Steuerbefreiung wird jedoch begrenzt bis längstens 31. Dezember 2030, um einen Anreiz für die frühzeitige Fahrzeuganschaffung zu geben und das Kraftfahrzeugsteueraufkommen möglichst stabil zu halten.

Mit dem sukzessiven Erreichen der Ziele des Regierungsprogramms Elektromobilität und der damit verbundenen Marktdurchdringung mit reinen Elektrofahrzeugen ist eine Aufrechterhaltung der langen Förderdauer nicht mehr geboten.

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

###### Absatz 4 Satz 2 Nummer 1

Es handelt sich um eine entsprechende Folge zur Änderung des Absatz 1 Satz 2. Die Verlängerung des begünstigten Zeitraumes wird auf Fahrzeuge übertragen, die zu einem reinen Elektrofahrzeug umgerüstet worden sind.

#### **Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 Satz 1)**

Die Vorschrift wird redaktionell an die Terminologie des Verkehrsrechts angepasst.

#### **Zu Nummer 3 (§ 9 Absatz 1 Nummer 2)**

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

###### Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund des neuen § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c.

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

###### Buchstabe c - neu

Für die Bemessungsgrundlage „CO<sub>2</sub>“ kommt bislang oberhalb von 95 g/km des kombinierten Prüfwertes ein einheitlicher Steuersatz von 2 Euro je g/km zur Anwendung. Künftig sind für Erstzulassungen progressiv gestaffelte Steuersätze von 2 bis 4 Euro je g/km vorgesehen, die im Bereich von mehr als 95 bis 195 g/km jeweils innerhalb von fünf gleichmäßigen

Stufen und einer nach oben offenen Stufe gelten sollen. 95 g/km bleiben von der Besteuerung weiterhin ausgenommen. Die CO<sub>2</sub>-Komponente ergibt sich, indem zunächst ein Betrag für jede der Stufen ermittelt wird, die der CO<sub>2</sub>-Prüfwert des Pkw umfasst. Die einzelnen Beträge der jeweiligen Stufen werden schließlich addiert.

Innerhalb der ersten CO<sub>2</sub>-Stufe von 96 bis 115 g/km beträgt der Eingangssteuersatz 2 Euro je g/km. Diese Stufe umfasst Fahrzeuge mit bereits klimafreundlicherem Emissionspotenzial.

Die beiden nächsten Stufen reichen von 116 bis 135 g/km und von 136 bis 155 g/km. Der letzte Wert entspricht annähernd dem im Jahr 2019 erreichten durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Prüfwert sämtlicher erstzugelassenen Pkw (Mittelwert nach WLTP: 157 g/km). Die Steuersätze betragen 2,20 Euro und 2,50 Euro je g/km. Auch in diesem Bereich müssen die Emissionspotenziale verringert werden.

Die vierte und fünfte Stufe betreffen Pkw mit derzeit bereits überdurchschnittlichem Emissionspotenzial bis 195 g/km. Die noch höheren Steuersätze von 2,90 Euro und 3,40 Euro je g/km signalisieren, dass höherer Kraftstoffverbrauch künftig nicht erst an der Tankstelle finanziell spürbar wird.

Der Spitzensteuersatz von 4 Euro je g/km betrifft nur Fahrzeuge mit besonders hohem Emissionspotenzial von mehr als 195 g/km. Die Steuer wird sich im Vergleich zur bisher gewohnten Höhe deutlich verändern.

Die Staffelung der Steuersätze ist ausgehend von 2 Euro je g/km exponentiell. Dabei wurde auch das Wirksamwerden des seit 1. September 2018 für erstzugelassene Pkw anzuwendenden WLTP-Verfahrens berücksichtigt. Durch die realitätsnäheren CO<sub>2</sub>-Prüfwerte werden Neufahrzeuge in der Regel bereits höher belastet. Zu dem so ermittelten Betrag, wird die Hubraum-Komponente addiert. Der hubraumbezogene Steuersatz bleibt im Vergleich zum bisherigen Recht unverändert. Die Hubraum-Komponente ist deutlich nachrangig angelegt (im Durchschnitt weniger als 20 Prozent). Sie hat sich seit ihrer Einführung im Jahr 2009 als die Einnahmen stabilisierend erwiesen. Die Kraftfahrzeugsteuer mit jährlich insgesamt rd. 9 Mrd. Euro muss solide dazu beitragen, alle Ausgaben im Bundeshaushalt nach dem Gesamtdeckungsprinzip zu finanzieren.

Die höhere Gewichtung der CO<sub>2</sub>-Komponente setzt Anreize für innovative klimaschonende Mobilität, die perspektivisch bezahlbar bleibt. Beim nächsten regulären Kauf eines neuen Pkw soll die Wahl ohne Verbote und „Strafabgabe“ auf ein Produkt fallen, das dem individuellen Bedarf entspricht und zugleich hinsichtlich seines Emissionspotenzials die Voraussetzung schafft, klimaschädliche CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken.

#### **Zu Nummer 4 (§ 10a Absatz 3 Satz 3)**

Die Vorschrift wird redaktionell an die Terminologie des Verkehrsrechts angepasst.

#### **Zu Nummer 5 (§ 13 Absatz 1)**

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

###### Satz 1

Die Vorschrift wird redaktionell an die Terminologie des Verkehrsrechts angepasst.

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

###### Satz 2 Nummer 2

Die Vorschrift regelt, dass in den Fällen der zeitlich befristeten Steuerbefreiung nach § 3d oder der Nichterhebung der Steuer nach § 10 Absatz 1 abweichend von § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 für die Zulassung eines Fahrzeugs keine Einzugsermächtigung erforderlich ist.

Nach § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 ist die Zulassung eines Fahrzeuges davon abhängig, dass im Falle einer Steuerpflicht eine schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer (SEPA-Lastschriftmandat seit 2014) erteilt wird. Diese Verpflichtung gilt bisher auch unabhängig von der Steuerbefreiung nach § 3d für reine Elektrofahrzeuge. Das SEPA-Lastschriftmandat hat nach Erteilung bis zur ersten Inanspruchnahme eine Gültigkeitsdauer von 36 Monaten. Diese wird mit der für reine Elektrofahrzeuge geltenden Steuerbefreiung von zehn Jahren ab dem Datum der Erstzulassung und bei Zulassungen nach Halterwechsel meist deutlich überschritten. Die Abgabe eines SEPA-Mandates in dieser Zeit ist daher überflüssig und datenschutzrechtlich nicht zu rechtfertigen. Aus Vereinfachungsgründen ist für die gesamte Zeit der Steuerbefreiung nach § 3d die Abgabe eines SEPA-Lastschriftmandates für eine Zulassung des Fahrzeuges nicht erforderlich.

Entsprechendes gilt für die Zulassung von Kraftfahrzeuganhängern, bei denen die Steuer nach § 10 Absatz 1 auf Dauer nicht erhoben wird.

#### **Zu Nummer 6 (§ 14)**

Die Vorschrift wird an die §§ 5 und 14 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung angepasst.

#### **Zu Nummer 7 (§ 15 Absatz 1 Nummer 4)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Die Vorschrift wird an die Terminologie der Abgabenordnung angepasst.

#### **Zu Nummer 8 (§ 18)**

##### Absatz 12

Nach § 18 Absatz 12 ist die Besteuerung von bestimmten leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t Gesamtgewicht mit den CO<sub>2</sub>- und hubraumbezogenen Tarifen für Pkw statt der gewichtsbezogenen Steuersätze für Nutzfahrzeuge vorzunehmen, wenn diese theoretisch vor allem der Personenbeförderung dienen könnten und die Steuerbelastung höher ausfällt. Die Regelung führt nicht nur zu einer höheren Besteuerung der betroffenen Fahrzeuge, sondern auch zu unverhältnismäßigem Erfüllungsaufwand sowohl für die Fahrzeughalter als auch die Zollverwaltung und die Zulassungsbehörden. Bei den betroffenen Fahrzeugen handelt es sich schwerpunktmäßig um in Handwerksbetrieben und von größeren Familien genutzte Fahrzeuge, die typischerweise kombiniert für die Personenbeförderung oder den Gütertransport geeignet sind und eingesetzt werden. Durch die stärkere Gewichtung der CO<sub>2</sub>-Komponente würden diese Fahrzeuge zukünftig nochmals höher besteuert, da ihre CO<sub>2</sub>-Prüfwerte regelmäßig höher sind als die Durchschnittswerte herkömmlicher Pkw. So beträgt infolge des neuen Tarifs die durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Fahrzeuge im Vergleich zur Besteuerung nach dem Gewichtstarif jährlich 350 Euro. Bei einer Beibehaltung des § 18 Absatz 12 wären insbesondere mittelständische Unternehmen betroffen und ggf. wirtschaftlich beeinträchtigt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der betrieblich genutzten Pritschen- und Kastenfahrzeuge keine oder nur unzureichend Alternativen existieren. Als eine begleitende Maßnahme, um die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie bewältigen zu können, entfällt die Regelung.

##### Absatz 14

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Aufhebung des Artikels 1 Nummer 7 Buchstabe b des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b und Nummer 12 Buchstabe f)**

#### **Zu Buchstabe a und b**

Die Aufhebungen dienen der Rechtsklarheit.

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) hat mit Urteil vom 18. Juni 2019 (C-591/17) entschieden, die Bundesrepublik Deutschland habe dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 18, 34, 56 und 92 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union verstoßen, dass sie die Infrastrukturabgabe für Pkw eingeführt und gleichzeitig eine Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in einer Höhe, die mindestens dem Betrag der entrichteten Abgabe entspricht, zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen vorgesehen habe.

Mit Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b und Nummer 12 Buchstabe f sollte die Infrastrukturabgabe kraftfahrzeugsteuerrechtlich durch Einfügungen in die §§ 9 und 18 KraftStG flankiert werden. Die genannten Änderungen durch das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz sind bisher weder in Kraft getreten noch kommt aufgrund der Entscheidung des EuGH ein zukünftiges Inkrafttreten in Betracht. Sie sind daher aufzuheben.

### **Zu Nummer 2 (Artikel 3 Absatz 1 und 2)**

#### **Zu Buchstabe a und b**

Es handelt sich hinsichtlich des Inkrafttretens um Folgeänderungen zu den Aufhebungen des Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b und Nummer 12 Buchstabe f des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes.

### **Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Die Regelung bestimmt, dass das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft tritt.