

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (VerkehrStÄndG 2)

A. Problem und Ziel

Seit dem 1. Juli 2009 ist die Kraftfahrzeugsteuer eine Bundessteuer, die zunächst vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) verwaltet wurde. Bis zum 30. Juni 2014 bediente sich das BMF bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer der Landesfinanzbehörden im Wege der Organleihe. Seit 1. Juli 2014 ist die Zollverwaltung für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer allein zuständig. Die Organleihe war gesetzlich bis zum Ablauf des 30. Juni 2014 befristet. Im Kraftfahrzeugsteuergesetz und in der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung sind nach Übernahme der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch den Bund Rechtsbereinigungen und Verfahrenserleichterungen vorzunehmen.

Die Halter von inländischen und ausländischen Fahrzeugen, die der Kraftfahrzeugsteuerpflicht unterliegen, würden durch die Einführung einer Infrastrukturabgabe mit dem Ziel eines Übergangs von der steuerfinanzierten zur nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen doppelt belastet. Ziel ist die Vermeidung dieser Doppelbelastung beim Übergang zur nutzerbasierten Infrastrukturfinanzierung.

Zudem wird ein bei der Verkündung des Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2431) aufgetretener Fehler bereinigt, der das Versicherungsteuergesetz betrifft.

B. Lösung

Im Kraftfahrzeugsteuergesetz werden alle Ermächtigungsgrundlagen für die Landesregierungen sowie Regelungen, die für den Übergangszeitraum der Organleihe geschaffen worden waren, im Wege der Rechtsbereinigung gestrichen. Darüber hinaus werden Verfahrenserleichterungen vorgenommen.

Den Steuerschuldern für inländische und ausländische Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Infrastrukturabgabe fallen, wird zur Vermeidung einer Doppelbelastung bei der Kraftfahrzeugsteuer ein Steuerentlastungsbetrag gewährt. Diese Maßnahme ermöglicht einen Übergang zur nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen ohne Doppelbelastung.

C. Alternativen

Zur Rechtsbereinigung gibt es keine Alternative.

Ohne Steuerermäßigung durch einen Entlastungsbetrag treten Doppelbelastungen durch Einführung einer Infrastrukturabgabe ein.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Einzelplan 60 entstehen für den Bundeshaushalt Steuermindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer mit einer vollen Jahreswirkung in Höhe von 3 Milliarden Euro.

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

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹	Kassenjahr				
		2016	2017	2018	2019	2020
Insgesamt	-3.000	-2.700	-3.000	-3.000	-2.910	-2.900
Bund	-3.000	-2.700	-3.000	-3.000	-2.910	-2.900
Länder	-	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-	-

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

Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer werden durch eine Absenkung der bislang steuerfinanzierten Mittel im Einzelplan 12 kompensiert.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Gewährung eines Steuerentlastungsbetrages und die Rechtsbereinigung kein Mehraufwand.

Die Beantragung der Ermäßigung für schwerbehinderte Fahrzeughalter wird erleichtert, da die Ermäßigung nicht mehr auf dem Schwerbehindertenausweis vermerkt und der Vermerk bei Wegfall der Ermäßigung nicht mehr gelöscht werden muss.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch die Gewährung eines Steuerentlastungsbetrages und die Rechtsbereinigung kein Mehraufwand.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der zusätzliche vorübergehend anfallende Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt im Jahr 2015 2,5 Millionen Euro, im Jahr 2016 65,2 Millionen Euro und im Folgejahr der Einführung der Infrastrukturabgabe 8,9 Millionen Euro.

Der zusätzliche dauerhaft anfallende Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt in den Jahren 2016 und 2017 jeweils 1,0 Millionen Euro, ab 2018 jährlich 2,9 Millionen Euro.

Der vorübergehende und der jährliche Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 sind aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe zu decken.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

11. Februar 2015

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 Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes
(VerkehrStÄndG 2)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 930. Sitzung am 6. Februar 2015 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes
(VerkehrStÄndG 2)**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes¹**

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2431) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 3c wie folgt gefasst:
„§ 3c (weggefallen)“.
2. § 1 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
„2. das Halten von ausländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen, solange die Fahrzeuge sich im Inland befinden. Ausgenommen hiervon sind ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmte und verwendete Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 Kilogramm, die nach Artikel 5 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/22/EU (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 356) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen sind;“.
3. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „ausgenommen“ die Wörter „und nicht zum Verkehr zugelassen“ eingefügt.
 - b) In Nummer 8 Buchstabe b werden nach dem Wort „Wohnwagen“ die Wörter „und Wohnmobile jeweils“ eingefügt.
 - c) In Nummer 13 Satz 2 werden die Wörter „von Personen benutzt werden, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Inland haben“ durch die Wörter „für diese Fahrzeuge ein regelmäßiger Standort im Inland begründet ist“ ersetzt.
4. § 3a Absatz 2 Satz 3 und 4 wird aufgehoben.
5. § 3c wird aufgehoben.
6. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Nummer 1 und 5 werden jeweils die Wörter „vorbehaltlich der Absätze 2 bis 5“ durch die Wörter „vorbehaltlich des Absatzes 2“ ersetzt.
 - b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „wird dabei die diesbezügliche Eintragung“ durch die Wörter „werden dabei die diesbezügliche Änderung“ ersetzt.

¹ 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 Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12) geändert worden ist, sind beachtet worden.

- c) Absatz 5 wird aufgehoben.
7. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 3 Satz 1 wird der Satzteil vor Nummer 1 wie folgt gefasst:
„Für ausländische Fahrzeuge beträgt die Steuer für jeden ganz oder teilweise im Inland zugebrachten Kalendertag“.
- b) Die folgenden Absätze 6 bis 8 werden angefügt:
- „(6) Für inländische Kraftfahrzeuge ermäßigt sich die Jahressteuer (Steuerentlastungsbetrag) bei
1. Personenkraftwagen je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einem Teil davon,
 - a) wenn sie mindestens die verbindlichen Grenzwerte nach Zeile B Fahrzeugklasse M der Tabellen in Nummer 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG in der bis 1. Januar 2013 geltenden Fassung einhalten und angetrieben werden
 - aa) durch Fremdzündungsmotoren um 2 Euro,
 - bb) durch Selbstzündungsmotoren um 5 Euro,
 - b) wenn sie die Anforderungen nach Buchstabe a nicht erfüllen und angetrieben werden
 - aa) durch Fremdzündungsmotoren um 6,50 Euro,
 - bb) durch Selbstzündungsmotoren um 9,50 Euro,insgesamt jedoch um nicht mehr als 130 Euro;
 2. Wohnmobilen je 200 Kilogramm verkehrsrechtlich zulässigem Gesamtgewicht oder einem Teil davon um 16 Euro, insgesamt jedoch um nicht mehr als 130 Euro;
 3. Personenkraftwagen und Wohnmobilen mit
 - a) zugeteiltem Oldtimer-Kennzeichen um 130 Euro,
 - b) zugeteiltem Saisonkennzeichen für jeden Tag der Gültigkeitsdauer um den auf ihn entfallenden Bruchteil des Jahresbetrags nach den Nummern 1 bis 3 Buchstabe a.
- (7) Für ausländische Personenkraftwagen und Wohnmobile ermäßigt sich die Steuer nach Absatz 3 Nummer 1 und 2 um einen Steuerentlastungsbetrag von jeweils 0,35 Euro für jeden ganz oder teilweise im Inland zugebrachten Kalendertag.
- (8) Vom Steuerentlastungsbetrag nach den Absätzen 6 und 7 ausgenommen sind Personenkraftwagen und Wohnmobile
1. mit roten Kennzeichen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 4,
 2. von Fahrzeughaltern im Sinne des § 3a Absatz 2,
 3. als Elektrofahrzeuge im Sinne des Absatzes 2.“
8. In § 11 Absatz 2 Satz 3 wird nach dem Wort „Steuer“ das Wort „schriftlich“ eingefügt.
9. § 12 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
„(4) Die nach Absatz 1 ergangene Steuerfestsetzung bleibt unberührt, wenn für das Fahrzeug des Steuerschuldners eine andere Zulassungsbehörde zuständig wird.“
- b) Absatz 5 wird aufgehoben.
10. § 13 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
„1. Im Falle einer Steuerpflicht eine schriftliche Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem Konto des Fahrzeughalters oder eines Dritten 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“.
- bb) Satz 3 wird aufgehoben.

- b) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.
 - c) Der bisherige Absatz 1a wird Absatz 2.
11. § 15 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden in dem Satzteil vor Nummer 1 die Wörter „Die Bundesregierung“ durch die Wörter „Das Bundesministerium der Finanzen“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird aufgehoben.
 - c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.
12. § 18 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 5 wird aufgehoben.
 - b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Verwaltungsverfahren in Kraftfahrzeugsteuerangelegenheiten, die bis 30. Juni 2014 begonnen worden sind, werden von den spätestens seit 1. Juli 2014 zuständigen Bundesfinanzbehörden fortgeführt.“
 - c) In Absatz 7a werden nach dem Wort „Finanzverwaltungsgesetzes“ die Wörter „vor dem 1. Juli 2014“ eingefügt.
 - d) Die Absätze 8 und 9 werden aufgehoben.
 - e) Dem Absatz 10 wird folgender Satz angefügt:

„Die Verfahren werden von der ab 1. Juli 2014 zuständigen Bundesfinanzbehörde fortgeführt.“
 - f) Folgender Absatz 13 wird angefügt:

„(13) Steuerentlastungsbeträge nach § 9 Absatz 6 und 7 werden bei der Steuerfestsetzung nach § 12 ab dem Zeitpunkt des Beginns der Abgabenerhebung nach § 15 des Infrastrukturabgabengesetzes berücksichtigt. Die Neufestsetzung der Steuer unter Berücksichtigung eines Steuerentlastungsbetrags erfolgt entsprechend Absatz 1 Satz 1.“

Artikel 2

Änderung des Versicherungsteuergesetzes

§ 5 Absatz 1 Nummer 3 Satz 2 und 3 des Versicherungsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Januar 1996 (BGBl. I S. 22), das zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 18. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4318) geändert worden ist, wird § 5 Absatz 1 Satz 2 und 3.

Artikel 3

Inkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 7 tritt am 31. Dezember 2015 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Durch dieses Gesetz wird das Kraftfahrzeugsteuergesetz nach Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung durch die Zollverwaltung rechtsbereinigt. Ermächtigungsgrundlagen für die Landesregierungen und Übergangsregelungen für den Zeitraum der Organleihe werden aufgehoben. Dabei sollen Verfahrenserleichterungen für die Steuerpflichtigen erfolgen.

Die Infrastruktur soll im Bereich der Bundesfernstraßen überwiegend nutzerfinanziert werden. Zu diesem Zweck wird die Nutzerfinanzierung durch Einführung einer Infrastrukturabgabe für Personenkraftwagen und Wohnmobile ausgeweitet.

Das Kraftfahrzeugsteueraufkommen steht seit 1. Juli 2009 dem Bund zu. Die Länder erhalten wegen des Verlustes der Ertragshoheit seitdem unbefristet jährlich rd. 9 Mrd. Euro als Kompensation aus dem Steueraufkommen des Bundes. Das Kraftfahrzeugsteueraufkommen des Bundes von jährlich ca. 8,4 Mrd. Euro dient gemäß dem Gesamtdeckungsprinzip allgemein zur Finanzierung aller Ausgaben im Bundeshaushalt.

Der Übergang von der vorwiegend steuerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zur überwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur soll bei den Kraftfahrzeugsteuerpflichtigen nicht zu einer finanziellen Doppelbelastung bei der Einführung einer Infrastrukturabgabe führen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die erforderliche Rechtsbereinigung und die Verfahrenserleichterungen für die Steuerpflichtigen werden im Kraftfahrzeugsteuergesetz vorgenommen.

Es wird ein Steuerentlastungsbetrag für Kraftfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Infrastrukturabgabe fallen, berücksichtigt, um eine Doppelbelastung beim Übergang von einer steuerfinanzierten zu einer nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu vermeiden.

III. Alternativen

Zur Rechtsbereinigung gibt es keine Alternative.

Ohne Steuerermäßigung durch einen Entlastungsbetrag treten Doppelbelastungen durch Einführung einer Infrastrukturabgabe ein.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 105 Absatz 2 erster Halbsatz GG, da dem Bund das Aufkommen aus diesen Steuern nach Artikel 106 Absatz 1 Nummer 3 und 4 ganz zusteht. Für die verfahrensrechtlichen Regelungen ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 108 Absatz 5 Satz 1 GG.

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

Der Steuerentlastungsbetrag nach § 9 Absatz 6 und 7 KraftStG wird sowohl inländischen wie auch ausländischen Steuerpflichtigen gewährt.

Die Bemessung der Steuerentlastung stellt sicher, dass der Übergang von der steuerfinanzierten zur vorwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu keiner Doppelbelastung führt.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Im Bereich der Beantragung einer Ermäßigung für schwerbehinderte Fahrzeughalter erfolgen Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit dem Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

3. Demografische Auswirkungen

Keine.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹	Kassenjahr				
				2016	2017	2018	2019	2020
1	<u>§ 9 Abs. 6 und 7 KraftStG (neu)</u> Einführung eines Steuerentlastungsbetrages ab 2016	Insg.	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		KraftSt	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		Bund	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		KraftSt	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		Länder	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
2	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	Insg.	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		KraftSt	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		Bund	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		KraftSt	- 3.000	- 2.700	- 3.000	- 3.000	- 2.910	- 2.900
		Länder	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	

Anmerkungen:

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

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Gewährung eines Steuerentlastungsbetrages und die Rechtsbereinigung kein Mehraufwand.

Die Streichungen in § 3a Absatz 2 KraftStG erleichtern die Beantragung der Ermäßigung für schwerbehinderte Fahrzeughalter, da die Ermäßigung nicht mehr auf dem Schwerbehindertenausweis vermerkt und der Vermerk bei Wegfall der Ermäßigung nicht mehr gelöscht werden muss.

Durch die Verfahrenserleichterung entfällt im Einzelfall ein Zeitaufwand von einer Stunde. Darin enthalten sind die Bearbeitungszeit, die Wartezeit sowie die Zeit für An- und Abfahrt.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch die Gewährung eines Steuerentlastungsbetrages und die Rechtsbereinigung kein Mehraufwand.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:

Keine Erhöhung von Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der infolge der Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes entstehende Aufwand ist ursächlich auf die mit dieser gesetzgeberischen Maßnahme umzusetzende Vermeidung der Doppelbelastung durch eine Infrastrukturabgabe zurückzuführen. Für den Bereich der Zollverwaltung entsteht im Einzelplan 08 folgender Erfüllungsaufwand:

- Für die Anpassung des IT- Verfahrens und die Einrichtung einer Schnittstelle zum Kraftfahrt-Bundesamt fällt im Jahr 2015 ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 2,5 Mio. Euro an. Für den Betrieb fällt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von zusätzlich 1 Mio. Euro an.
- Für Druck und Versand von ca. 43,5 Mio. Kraftfahrzeugsteuerbescheiden entsteht ein Erfüllungsaufwand von zusätzlich rd. 22 Mio. Euro, der zu einem Teil im Jahr der Einführung der Infrastrukturabgabe und zum anderen Teil im Folgejahr in Abhängigkeit vom Ende des jeweiligen Entrichtungszeitraums im Einzelfall anfällt.
- Im Zusammenhang mit der Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer zur Berücksichtigung des Steuerentlastungsbetrages ist von einem vorübergehenden personellen Mehraufwand für 1,5 Prozent der voraussichtlich 43,5 Mio. betroffenen Steuerfälle (10 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall) im Jahr der Einführung in Höhe von 6 Mio. Euro auszugehen. Im Folgejahr fällt ein jährlich zusätzlicher Erfüllungsaufwand zur personellen Bearbeitung für 1 Prozent von jährlich 20 Mio. Steuerfällen (8 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall) in Höhe von 1,5 Mio. Euro an. Dauerhaft ist von einem personellen Mehraufwand für 0,5 Prozent von jährlich 20 Mio. Euro Steuerfällen (5 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall) in Höhe von 0,5 Mio. Euro auszugehen.
- Erfahrungsgemäß tritt bei ca. 10 Prozent der Bescheidadressaten ein Auskunftsbedarf auf, der in telefonischen, elektronischen oder schriftlich gestellten Anfragen (5 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Anfrage) an die Finanzbehörden herangetragen wird. Aus diesem Grunde wird ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand im Jahr der Einführung der Infrastrukturabgabe für die Entgegennahme und Beantwortung von vermehrten Anfragen der Bürgerinnen und Bürger in Höhe von 20,2 Mio. Euro anfallen. Im Folgejahr wird von einer Anfragequote von 5 Prozent der 20 Mio. Steuerfälle mit einem Erfüllungsaufwand in Höhe von 4,7 Mio. Euro ausgegangen.
- Erfahrungsgemäß wird bei 43,5 Mio. Steuerneufestsetzungen unter Berücksichtigung des Steuerentlastungsbetrages trotz des begünstigenden Charakters des Steuerbescheids ein erhöhtes Volumen an Rechtsbehelfen (durchschnittliche Bearbeitungszeit von 240 Minuten, bei Ruhendstellen 5 Minuten) auftreten. Bei einer voraussichtlichen Rechtsbehelfsquote von 2,5 Prozent ergibt sich im Jahr der Einführung ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 17 Mio. Euro. Im Folgejahr beträgt der Erfüllungsaufwand 2,7 Mio. Euro. Nach dem Folgejahr entsteht ein dauerhafter jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 1,4 Mio. Euro.

Personalbedarf	Jahr der Einführung			Folgejahr			Dauerhaft		
	AK gD	AK mD	Summe AK Bereich /	AK gD	AK mD	Summe AK Bereich /	AK gD	AK mD	Summe AK Bereich /
Festsetzung HZÄ	6,6	59,4	66,0	1,6	14,4	16,0	0,5	4,5	5,0
Zentrale Auskunft	22,0	199,0	221,0	5,1	45,9	51,0	-	-	-
Rechtsbehelfe	18,6	167,4	186,0	3,0	27,0	30,0	1,5	13,5	15,0
Summe AK / Laufbahn	44,2	425,8	473,0	9,7	87,3	97,0	2,0	18,0	20,0

Der zusätzliche vorübergehend anfallende Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt im Jahr 2015 2,5 Mio. Euro, in 2016 65,2 Mio. Euro und in 2017 8,9 Mio. Euro. Der zusätzliche dauerhaft anfallende Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt in den Jahren 2016 und 2017 jeweils 1,0 Mio. Euro, ab 2018 jährlich 2,9 Mio. Euro.

Der Bundeshaushalt wird im Ergebnis nicht belastet. Der vorübergehende und der jährliche Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 sind aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe zu decken.

6. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

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

7. Weitere Gesetzesfolgen

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

VII. Befristung; Evaluation

Die Regelungen sollen dauerhaft wirken, so dass eine Befristung nicht in Betracht kommt.

Nach einer Erfahrungszeit von zwei Jahren sind die tatsächlichen Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand zu evaluieren.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 1

Inhaltsübersicht zu § 3c – weggefallen –

Die Inhaltsübersicht wird redaktionell angepasst.

Zu Nummer 2

§ 1 Absatz 1 Nummer 2

Die Vorschrift wird an geltendes EU-Recht, insbesondere die geänderte Richtlinie 1999/62/EG angepasst. Die Gewichtsgrenze für von der inländischen Steuerpflicht ausgenommene schwere Lastfahrzeuge wird danach von mindestens 12 000 auf mehr als 3 500 Kilogramm abgesenkt. Die Kraftfahrzeugsteuer für schwere maut- oder vignettenpflichtige Lastfahrzeuge kann nur der EU-Mitgliedstaat ihrer verkehrsrechtlichen Zulassung erheben.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

§ 3 Nummer 1

Die Einfügung stellt die Steuerpflicht für das Halten von Fahrzeugen klar, die vom verkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren ausgenommen sind, aber dennoch nach § 3 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) auf Antrag zugelassen werden.

Zu Buchstabe b

§ 3 Nummer 8 Buchstabe b

Durch die Erweiterung der Vorschrift wird die Rechtsfortbildung durch das BFH-Urteil vom 16. November 2004 (BStBl II 2005 S. 186) in das Gesetz aufgenommen.

Zu Buchstabe c

§ 3 Nummer 13 Satz 2

Die Änderung passt die Befreiungsvorschrift für ausländische Fahrzeuge an die verkehrsrechtliche Maßgabe zur vorübergehenden Teilnahme am Straßenverkehr im Inland an. Danach darf für das Fahrzeug unabhängig von

einem in- oder ausländischen Benutzer kein regelmäßiger Standort im Inland begründet sein (§ 20 Absatz 1 Satz 1 FZV).

Zu Nummer 4

§ 3a Absatz 2 Satz 3 und 4 – aufgehoben –

Die bundeseinheitliche Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch Behörden der Zollverwaltung ermöglicht es, Vereinfachungen vorzunehmen und damit den Erfüllungsaufwand für Steuerpflichtige, deren Beauftragte und die Verwaltung zu verringern. Wege zu den Behörden und entstehender Aufwand für den bislang notwendigen Eintrag der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Vergünstigung in den Schwerbehindertenausweis entfallen. Der Steuerbescheid gilt ggf. als Nachweis für die Inanspruchnahme der Vergünstigung.

Zu Nummer 5

§ 3c – aufgehoben –

Die Aufhebung bereinigt das Recht aufgrund des Zeitablaufs der Vorschrift.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

§ 5 Absatz 1 Nummer 1 und 5

Es handelt sich um eine Folgeanpassung aus der Aufhebung des § 5 Absatz 5 KraftStG.

Zu Buchstabe b

§ 5 Absatz 4 Satz 1

In der Vorschrift zur Dauer der Steuerpflicht wird klargestellt, dass die Änderung der Zulassungsbescheinigung unabhängig von der Art und Weise der Durchführung maßgeblich ist.

Zu Buchstabe c

§ 5 Absatz 5 – aufgehoben –

Die Streichung passt die Vorschriften zur Dauer der Steuerpflicht an die geänderte Fahrzeug-Zulassungsverordnung an. Die alte verkehrsrechtliche Regelung zur Veräußerungsanzeige hatte in der Praxis vielfach dazu geführt, dass erforderliche Mitteilungen an die Zulassungsbehörde unvollständig waren und damit als nicht erfüllt angesehen wurden. Der bisherige Halter oder Eigentümer eines Fahrzeugs kann nach einer Neuregelung in § 13 Absatz 4 FZV darauf verzichten, der Zulassungsbehörde einen Halterwechsel mitzuteilen. Die Grundlage für eine systematische kraftfahrzeugsteuerrechtliche Anknüpfung ist demzufolge nicht mehr gegeben.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

§ 9 Absatz 3 Satz 1 Satzteil vor Nummer 1

Die Besteuerung ausländischer Fahrzeuge soll durch die breitere Anwendung der bereits seit vielen Jahren geltenden Tagessätze vereinfacht werden. Der Nachweis und die ggf. aufwändige Feststellung notwendiger technischer Bemessungsgrundlagen entfallen. Nachteile für die Halter oder Benutzer ausländischer Fahrzeuge entstehen nicht, weil für die zulässige zeitweilige Benutzung eines ausländischen Fahrzeugs im Inland in der Regel schon heute keine volle Jahressteuer entsteht.

Zu Buchstabe b

§ 9 Absatz 6 bis 8 – neu –

Mit der Einführung einer Vignette für schwere Lastfahrzeuge begann 1995 in Deutschland der schrittweise Systemwechsel von der steuer- zur nutzerfinanzierten Infrastruktur. Er wurde 2005 mit der Umstellung auf eine streckenbezogene Maut für diese Fahrzeuge fortgeführt. Zugleich erfolgten jeweils auch Entlastungen bei der Kraftfahrzeugsteuer, zuletzt bis auf das europarechtlich vorgeschriebene Mindestniveau nach der Richtlinie 1999/62/EG.

Der Systemwechsel soll durch eine Infrastrukturabgabe für Personenkraftwagen und Wohnmobile fortgeführt werden. Um dabei entstehende finanzielle Doppelbelastungen für steuerpflichtige in- und ausländische Fahrzeuge zu vermeiden, wird die Belastung durch die Infrastrukturabgabe grundsätzlich in deren Höhe als Steuerentlastungsbetrag bei der Kraftfahrzeugsteuer ermäßigt.

Für im Zulassungsverfahren eines anderen Staates zugelassene ausländische Fahrzeuge, die zum vorübergehenden Aufenthalt nach Deutschland gelangen, entstehen in der Regel keine Doppelbelastungen, da sie von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Hierzu gelten nationale Vorschriften (§ 3 Nummer 10 und 13 bis 16 KraftStG), EU-Regelungen (insbesondere die Richtlinie 83/182/EWG) sowie bilaterale und multilaterale Abkommen (z. B. die Verwaltungsabkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung bei der Kraftfahrzeugsteuer mit zurzeit 41 Staaten und das Genfer Abkommen über die Besteuerung von Straßenfahrzeugen zum privaten Gebrauch im internationalen Verkehr).

Für die nach § 1 Absatz 1 Nummer 2 und 3 KraftStG dennoch der Kraftfahrzeugsteuer unterliegenden ausländischen Kraftfahrzeuge wird der Höchstsatz der Infrastrukturabgabe mit einem entsprechenden Tagessatz in Höhe von 0,35 Euro als Steuerentlastungsbetrag bei der Anwendung der Steuersätze nach § 9 Absatz 3 Nummer 1 und 2 KraftStG berücksichtigt, so dass auch in diesen Fällen eine finanzielle Doppelbelastung vermieden wird.

Voraussetzung für die Berücksichtigung des Steuerentlastungsbetrages ist in allen Fällen, dass die Erhebung der Infrastrukturabgabe begonnen wurde, das Kraftfahrzeug in den Anwendungsbereich der Infrastrukturabgabe fällt und nicht steuerbefreit ist.

Zu Nummer 8

§ 11 Absatz 2 Satz 3

Die Einfügung bestimmt, dass für die notwendige Anzeige des Steuerpflichtigen, bei gegebenen Voraussetzungen den Entrichtungszeitraum der Steuer zu wechseln, die Schriftform gilt. Diese kann nach § 87a Absatz 3 AO auch durch die elektronische Form ersetzt werden. Der Vollzug eines Wechsels des Entrichtungszeitraumes ist z. B. durch bloße viertel- oder halbjährliche Zahlung eines Viertels oder einer Hälfte der Jahressteuer zuzüglich Aufgeld nicht hinreichend rechtssicher gewährleistet.

Zu Nummer 9

Zu Buchstabe a

§ 12 Absatz 4

Die Vorschrift wird an geändertes Verkehrsrecht angepasst. Danach bestimmt sich die Zuständigkeit der Zulassungsbehörden für ein inländisches Fahrzeug nicht mehr nach seinem regelmäßigen Standort, sondern nach Wohnsitz, Sitz, Niederlassung oder Dienststelle des Antragstellers einer Fahrzeugzulassung (§ 46 FZV).

Zu Buchstabe b

§ 12 Absatz 5 – aufgehoben –

Die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer wurde längstens bis zum 30. Juni 2014 von den Landesfinanzbehörden für den Bund ausgeübt (Organleihe nach § 18a des Finanzverwaltungsgesetzes). Die im bisherigen Absatz 5 geregelte Ermächtigung für die Landesregierungen unterliegt diesem zeitlichen Ablauf. Auf dieser Grundlage erlassene Rechtsverordnungen sind bereits aufgrund ihrer Befristung außer Kraft getreten oder im Wege der Rechtsvereinbarung von den Ländern aufgehoben worden.

Zu Nummer 10

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

§ 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1

Es handelt sich um eine Folgeänderung zum Zeitablauf der Ermächtigung nach § 12 Absatz 5.

Zu Doppelbuchstabe bb

§ 13 Absatz 1 Satz 3 – aufgehoben –

Die Ermächtigung für das Bundesministerium der Finanzen wird aufgrund des Endes der Organleihe nach § 18a FVG nicht mehr benötigt.

Zu Buchstabe b

§ 13 Absatz 2 und 3 – aufgehoben –

Die Ermächtigung für das Bundesministerium der Finanzen wird aufgrund des Endes der Organleihe nach § 18a FVG nicht mehr benötigt.

Zu Buchstabe c§ 13 Absatz 2 – neu –

Die Umnummerierung des bisherigen Absatzes 1a folgt aus der Aufhebung der Absätze 2 und 3.

Zu Nummer 11§ 15 Absatz 1, Absatz 2 – aufgehoben –, Absatz 2 – neu –

Die Ermächtigungen sind aufgrund des Endes der Organleihe nach § 18a FVG anzupassen. Adressat der Ermächtigung wird das Bundesministerium der Finanzen. Die Umnummerierung des bisherigen Absatzes 3 folgt aus der Aufhebung des Absatzes 2.

Zu Nummer 12**Zu Buchstabe a**§ 18 Absatz 5 – aufgehoben –

Die Vorschrift wird wegen Zeitablaufs aufgehoben.

Zu Buchstabe b bis Buchstabe e§ 18 Absatz 7 und 7a, Absatz 8 und 9 – aufgehoben –, Absatz 10 Satz 2 – neu –

Als Folge des Endes der Organleihe nach § 18a FVG sind Übergangsvorschriften anzupassen bzw. zu bereinigen.

Zu Buchstabe f§ 18 Absatz 13 – neu –

Der neue Absatz 13 enthält die Anordnung zur verfahrensrechtlichen Umsetzung der Berücksichtigung des Steuerentlastungsbetrags bei der Steuerfestsetzung. Durch den Verweis auf § 18 Absatz 1 Satz 1 KraftStG wird erreicht, dass die nach § 12 Absatz 2 KraftStG vorzunehmende Neufestsetzung der Steuer zum Ende des laufenden Entrichtungszeitraums erfolgen kann, ohne dass § 18 Absatz 1 Satz 2 KraftStG anzuwenden ist. Dies ermöglicht eine umgehende Aufrechnung des ggf. fällig werdenden Steuererstattungsanspruchs mit der zu diesem Zweck gestundeten Infrastrukturabgabe.

Zu Artikel 2 (Änderung des Versicherungsteuergesetzes)

Nach dem Gesetzesbeschluss zum Verkehrsteueränderungsgesetz vom 5. Dezember 2012 (Bundesratsdrucksache 634/1/12) beziehen sich die Sätze 2 und 3 auf den gesamten Absatz 1 des § 5 VersStG. Durch das fehlerhafte Einrücken dieser Sätze im Drucksatz anlässlich der Verkündung des Verkehrsteueränderungsgesetzes im Bundesgesetzblatt wurde der nicht dem Gesetzesbeschluss entsprechende Eindruck erzeugt, die Möglichkeit einer Sollversteuerung bestehe nur bei Versicherungen i. S. des § 5 Absatz 1 Nummer 3 VersStG. Die fehlerhafte Verkündung soll nun gesetzlich korrigiert und an die von Bundestag und Bundesrat bereits im Jahr 2012 beschlossene Version angepasst werden.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**Zu Absatz 1**

Absatz 1 bestimmt, dass die Änderungen durch das vorliegende Gesetz grundsätzlich am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.

Zu Absatz 2

Absatz 2 bestimmt, dass lediglich die Änderungen zur Vermeidung von Doppelbelastungen für in- und ausländische Fahrzeuge erst am 31. Dezember 2015 in Kraft treten.

Anlage 2**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:****NKR-Nr. 3155: Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (BMF)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Entlastung von einer Stunde pro Fall	
Wirtschaft	Keine Auswirkungen	
Verwaltung Einmaliger Erfüllungsaufwand:	2015	2,5 Mio. €
	2016	65,2 Mio. €
	2017	8,9 Mio. €
	Gesamt: 76,6 Mio. €	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	Ab 2018	2,9 Mio. €
	Die Kosten sollen durch die Infrastrukturabgaben vollständig gedeckt werden.	
Evaluierung:	Das Ressort wird nach einer Erfahrungszeit von zwei Jahren die tatsächlichen Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand evaluieren.	
Der Nationale Normenkontrollrat (NKR) macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend. Jedoch sind die Kosten der Verwaltung in Verbindung mit dem Regelungsvorhaben des BMVI zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen zu sehen. Daher wird auf die entsprechende Stellungnahme des NKR (NKR-Nr. 3125) verwiesen. Darüber hinaus weist der NKR darauf hin, dass bei gewichtigen Regelungsvorhaben wie diesem die Prüffrist gemäß § 50 GGO eingehalten werden sollte. Nur so können alle Beteiligte ihrem Prüfauftrag angemessen nachkommen.		

II. Im Einzelnen

Mit vorliegendem Gesetzentwurf werden im Wesentlichen zwei Bereiche angepasst bzw. neu gefasst.

Mit der Einführung einer Infrastrukturabgabe durch das BMVI soll im Bereich der Bundesfernstraßen statt einer bisher steuerfinanzierten Infrastruktur eine nutzerfinanzierte Infrastruktur erreicht werden. Um bei Fahrzeughaltern, die in den Anwendungsbereich der Infrastrukturabgabe fallen Doppelbelastungen zu vermeiden, soll bei der Kraftfahrzeugsteuer ein Steuerentlastungsbetrag gewährt werden.

Darüber hinaus ist seit dem 1. Juli 2014 die Zollverwaltung nun vollständig für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig. Die Länderfinanzbehörden waren bis zum 30. Juni 2014 für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer Beliehene des Bundes. Mit vorliegendem Regelungsentwurf sollen nun alle bisherigen Ermächtigungsgrundlagen und Regelungen für den Übergangszeitraum in diesem Zusammenhang gestrichen werden. Im gleichen Zuge werden dabei Verfahrenserleichterungen vorgenommen.

Erfüllungsaufwand:

Verwaltung

Die wesentlichen Kostenauswirkungen auf die Bundesverwaltung (Zoll) werden durch die Festlegung eines Steuerentlastungsbetrages in Verbindung mit der Einführung der Infrastrukturabgabe ausgelöst. Insgesamt beträgt der einmalige Erfüllungsaufwand 76,6 Mio. Euro. Der jährliche Erfüllungsaufwand beläuft sich ab 2018 auf 2,9 Mio. Euro. Das Ressort hat folgende Parameter bei der Aufwandsschätzung zugrunde gelegt:

Ermittlung der Fallzahlen

Im ersten Jahr ist eine Umstellung für alle 43,5 Mio. Kfz-Steuerbescheide notwendig (Bestand). In den Folgejahren reduziert sich die Fallzahl auf 20 Mio. (z.B. Neuanmeldungen bzw. Halterwechsel)

Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer)

Die Neufestsetzung der Kfz-Steuer verläuft im Wesentlichen vollautomatisiert. Erfahrungsgemäß kommt es jedoch auch zu Fehlern, die manuell bearbeitet werden müssen. Daher geht das Ressort von einem personellen Mehraufwand in 2016 für ca. 650.000 Steuerfälle aus (pro Fall 10 Minuten – insgesamt 6 Mio. Euro, ausgehend von 43,5 Mio. Fällen). In 2017 verringert sich der Aufwand auf 200.000 Fälle (8 Min. pro Fall – insgesamt 1,5 Mio. Euro, ausgehend von 20 Mio. Fällen). Dauerhaft geht das Ressort von einem personellen Mehraufwand für ca. 100.000 Fälle (5 Min. pro Fall – insgesamt 0,5 Mio. Euro, ausgehend von 20 Mio. Fällen) im Jahr aus.

Versendung der Kraftfahrzeugsteuerbescheide

In 2016 und 2017 werden insgesamt 43,5 Mio. angepasste Kraftfahrzeugsteuerbescheide durch den Zoll versandt. Aufgrund des vollautomatisierten Verfahrens fällt pro Fall für Druck und Versand Aufwand von ca. 0,50 Euro an, der insgesamt einmalig 22 Mio. Euro beträgt.

Auskunftsbedarf und Rechtsbehelfe

Das Ressort geht von einem erhöhten Auskunftsbedarf (10 % von 43,5 Mio. Steuerfällen) insbesondere im ersten Jahr der Einführung der Infrastrukturabgabe aus. Für die durchschnittliche Bearbeitungszeit werden 5 Min. angesetzt. Für 2016 wird daher ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 20,2 Mio. Euro erwartet. In 2017 reduziert sich prognostisch die Anfragequote auf 5 % bei 20 Mio. Steuerfällen (4,7 Mio. Euro).

Des Weiteren wird zu Beginn der Einführung der Infrastrukturabgabe erhöhter Aufwand für die Bearbeitung von Rechtsbehelfen erwartet. Im ersten Jahr – wieder ausgehend von 43,5 Mio. Steuerfällen – schätzt das Ressort eine Quote von 2,5 % und damit 17 Mio. Euro (4 Stunden durchschnittliche Bearbeitungszeit). Für 2017 wird ein zusätzlicher Bearbeitungsaufwand von 2,7 Mio. Euro erwartet. Dauerhaft rechnet das Ressort mit 1,4 Mio. Euro (z.B. bei Neuzulassungen bzw. Halterwechsel) im Jahr.

Bescheide IT-Anpassung

Für die Anpassung des IT-Verfahrens und der Schaffung einer entsprechenden Schnittstelle zum Kraftfahrt-Bundesamt veranschlagt das Ressort einen einmaligen Erfüllungsaufwand von 2,5 Mio. Euro. Für Wartung und Betrieb fällt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 1 Mio. Euro an.

Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger, die aufgrund ihrer Schwerbehinderung Anspruch auf eine Ermäßigung der Kfz-Steuer haben, werden mit vorliegendem Regelungsentwurf entlastet. Künftig fallen bei der Beantragung der Steuerermäßigung der Vermerk auf dem Schwerbehindertenausweis sowie das Löschen des Vermerks nach Wegfall der Ermäßigung weg. Das Ressort geht von rd. einer Stunde Aufwand pro Fall aus. Darin enthalten sind die Bearbeitungszeit,

die Wartezeit und die Zeit für den Weg zur Behörde. 2014 sind laut des 24. Subventionsberichts des BMF 960.000 Personen steuerbefreit bzw. erhalten eine Steuerermäßigung. Über die Höhe der Fallzahl, die künftig eine Steuerermäßigung beantragen, kann das Ressort aufgrund der Umstrukturierung (Übergang der Kfz-Steuer von den Ländern auf den Bund) keine Aussage treffen. Entsprechend der Entlastung der Bürgerinnen und Bürger ergibt sich auch eine Entlastung bei der Verwaltung.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend. Er verweist jedoch in diesem Zusammenhang auf seine Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Funke
Berichtersteller

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 930. Sitzung am 6. Februar 2015 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Gesetzentwurf sieht neben Folgeänderungen durch die veränderten Verwaltungszuständigkeiten im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer auch Steuererleichterungen für Fahrzeughalter vor, die im Gegenzug zur Einführung der Infrastrukturabgabe (siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen – BR-Drucksache 648/14) inländische Fahrzeughalter entlasten sollen.

2. Der Bundesrat hat grundsätzliche Bedenken, ob die gleichzeitige Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland (BR-Drucksache 648/14) und eines Freibetrags bei der Kfz-Steuer in gleicher Höhe (BR-Drucksache 639/14) mit dem europäischen Recht vereinbar ist. Es besteht die Gefahr, dass in einem EU-Vertragsverletzungsverfahren oder in einem Gerichtsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof die Kompensation für die deutschen Kfz-Halterinnen und -Halter für rechtswidrig erklärt und die Infrastrukturabgabe für Inländer in der Folge zu einer Mehrbelastung führen wird.

3. Darüber hinaus stellt der Bundesrat fest, dass die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrs- und Baulastträger (Bund, Länder, Kommunen) in Deutschland seit Jahren erheblich unterfinanziert ist. Der von der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" errechnete Fehlbetrag beläuft sich dabei auf 7,2 Mrd. Euro jährlich. Die bislang bereitgestellten Finanzmittel einschließlich der vom Bund vorgesehenen Ausweitung der Nutzerfinanzierung werden bei weitem nicht ausreichen, um das Problem der gravierenden Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig zu lösen.

Die Kommission empfiehlt, für die auskömmliche Finanzierung aus den verschiedenen Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs (unter anderem Kfz-Steuer, Mineralölsteuer) zukünftig deutlich mehr Mittel zur Verfügung zu stellen.

4. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass das Saldo der mit dem Gesetzentwurf für die Einführung einer Infrastrukturabgabe erwarteten Einnahmen und der mit dem Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz zu erwartenden Einnahmeausfälle keine nennenswerten Einnahmewüchse für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erkennen lässt.

5. Der Bundesrat stellt fest, dass mit der geplanten Änderung bei der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer die bisherige ökologische Lenkungswirkung empfindlich abgeschwächt wird. Dies lehnt der Bundesrat ab. Er bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren dafür Sorge zu tragen, dass die ökologische Lenkungswirkung mindestens vollumfänglich erhalten bleibt.

Begründung (zu Ziffer 5):

Bei der Festlegung der Höhe der Infrastrukturabgabe und entsprechend bei der Entlastung bei der Kfz-Steuer (vgl. § 9 des Gesetzentwurfes) wird die seit der Reform des Verkehrsteuergesetzes von 2009 eigentlich obligatorische Differenzierung auch nach CO₂-Emissionen nicht vorgenommen. Stattdessen wird nur auf Hubraum und EURO-Schadstoffklasse Bezug genommen. Damit kommt es zu Verzerrungen, die der eigentlich gewollten ökologischen Lenkungswirkung entgegenstehen und die sich zudem durch eine mögliche weitere Entkoppelung von Abgabe und Entlastungswirkung noch verstärken können.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes wie folgt:

Zu Ziffer 1 Zum Gesetzentwurf allgemein

Mit der Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) verfolgt die Bundesregierung das Ziel, eine Doppelbelastung der im Inland kraftfahrzeugsteuerpflichtigen Personen (In- und Ausländer) zu vermeiden. Ohne die in Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b vorgesehene Steuerermäßigung im Kraftfahrzeugsteuergesetz träten Doppelbelastungen beim Übergang zur vorwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen durch die Einführung der Infrastrukturabgabe ein.

Zu Ziffer 2 Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b (§ 9 Absatz 6 bis 8 KraftStG)

Die grundsätzlichen Bedenken des Bundesrates hinsichtlich der Vereinbarkeit der Kraftfahrzeugsteuerermäßigung nach § 9 Absatz 6 bis 8 KraftStG mit dem Recht der Europäischen Union teilt die Bundesregierung nicht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierzu auf die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates (BR-Drucksache 648/14 (Beschluss)) zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen verwiesen.

Zu Ziffer 3 Feststellung des Bundesrates zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Der Bund sieht für die laufende Legislaturperiode eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Verkehrssektor vor. Für die dringend notwendigen Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur werden insgesamt fünf Mrd. Euro zusätzlich mobilisiert. Zudem sollen zur Stärkung von Zukunftsinvestitionen, u.a. im Verkehrsbereich, für die Jahre 2016 bis 2018 weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus wird die Nutzerfinanzierung ausgeweitet und die daraus resultierenden Netto-Einnahmen werden in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Neben der substantiellen Aufstockung der Bundesmittel für den Verkehrsbereich ergreift die Bundesregierung verschiedene Maßnahmen, um die Effizienz des Mitteleinsatzes zu erhöhen.

Bezogen auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur aus den Einnahmen der Kraftfahrzeugsteuer ist anzumerken, dass die Länder jährlich rund neun Mrd. Euro vom Bund für den Verlust des Kraftfahrzeugsteueraufkommens erhalten. Diese Mittel könnten die Länder verstärkt zur Finanzierung der Landesstraßen verwenden.

Zu Ziffer 4 Einnahmeausfälle durch Artikel 1 (KraftStG)

Die Bundesregierung sieht in der Einführung der Infrastrukturabgabe einen von mehreren zusätzlichen finanziellen Beiträgen zur Infrastrukturfinanzierung im Bereich der Bundesfernstraßen. Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer sind notwendige Folge der aus Sicht der Bundesregierung erforderlichen Vermeidung einer Doppelbelastung der kraftfahrzeugsteuerpflichtigen Personen.

Zu Ziffer 5 Artikel 1 Ökologische Lenkungswirkung der Kraftfahrzeugsteuer (§ 9 Absatz 6 bis 8 KraftStG)

Die Bundesregierung widerspricht der Feststellung des Bundesrates, die ökologische Lenkungswirkung der Kraftfahrzeugsteuer werde durch die Steuerermäßigung in Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b erheblich abgeschwächt. Die mit der Kraftfahrzeugsteuerreform 2009 geänderte Steuerbemessung vorwiegend nach CO₂-Ausstoß und die damit verbundene Lenkungswirkung der Kraftfahrzeugsteuer bleiben auch künftig vollumfänglich erhalten. Die Steuerermäßigung vermindert den auf den Hubraum bezogenen Sockelbetrag und lässt die CO₂-bezogene Steuerbemessung unangetastet. Auch die schadstoffbezogenen ausgerichtete Lenkungswirkung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen mit Erstzulassung vor dem 1. Juli 2009 wird im Ergebnis nicht abgeschwächt, sondern soll in logischer Konsequenz des Übergangs zu einer vorwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur nach deren Einführung von der Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe ausgehen. Dabei ist zudem zu berücksichtigen, dass der Fahrzeugbestand aus dem Zeitraum vor der CO₂-Stichtagsregelung ein auslaufender ist.

