

# **Gesetzentwurf**

## **der Bundesregierung**

### **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 und Nutzen**

Das Änderungsgesetz sieht u. a. vor:

- stärkere Gewichtung der CO<sub>2</sub>-Prüfwerte im Steuertarif für erstzugelassene Pkw und befristete Begünstigung besonders emissionsreduzierter 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.
- Das Gesetz soll einen Beitrag dazu leisten, das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, dass bis zum Jahr 2030 in Deutschland 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeuge zugelassen sein werden. Zudem soll mit dem Gesetz erreicht werden, die CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2030 mit weiteren steuerlichen Maßnahmen zu flankieren und gleichzeitig ausgewogen zu gestalten. Beim nächsten neuen Pkw soll die Wahl auf ein Produkt fallen, das dem individuellen Bedarf entspricht und zugleich ein weniger klimaschädliches CO<sub>2</sub>-Emissionspotenzial besitzt.

### C. Alternativen

Siehe Allgemeiner Teil der Begründung.

### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Insgesamt	- 50	- 5	- 105	- 15	25	45	55
Bund	- 50	- 5	- 105	- 15	25	45	55
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	1,8	0,5	0	0
ITZBund	0	1,2	1,2	0,4
Summe	1,8	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 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 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 und die Umsetzung des § 10b sowie die Aufhebung des § 18 Absatz 12 entsteht der Zollverwaltung einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 2,4 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.

# Gesetzentwurf der Bundesregierung

## Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes<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 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 9,50 Euro für Selbstzündungsmotoren zuzüglich für jedes Gramm Kohlendioxidemission je Kilometer, das 95 Gramm je Kilometer überschreitet, vom Emissionswert

---

<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)

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.

Maßgebend für die Kohlendioxidmissionen sind die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und die Verordnung (EU) 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) in der jeweils geltenden Fassung;“.

4. In § 10a Absatz 3 Satz 3 werden die Wörter „im Fahrzeugschein“ durch die Wörter „in der Zulassungsbescheinigung Teil I“ ersetzt.
5. Nach § 10a wird folgender § 10b eingefügt:

#### „§ 10b

##### Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Personenkraftwagen

(1) Die Steuer für das Halten von besonders emissionsreduzierten Personenkraftwagen mit Fremd- oder Selbstzündungsmotor und Kohlendioxidmissionen bis zu 95 Gramm je Kilometer wird für fünf Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung zum Verkehr in Höhe von jährlich 30 Euro nicht erhoben, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom *[Einfügen: Datum Kabinettschluss]* bis zum 31. Dezember 2024 erstmals zugelassen wird.

(2) Für die Feststellung der Kohlendioxidmissionen nach Absatz 1 durch die Zulassungsbehörde gilt § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c Satz 2 entsprechend.

(3) Die Steuervergünstigung ist jeweils begrenzt auf die Jahressteuer nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c und bei Saisonkennzeichen auf den Bruchteil des Jahresbetrages, der sich aus ihrem jeweils auf dem Kennzeichen angegebenen Betriebszeitraum ergibt. Sie endet spätestens am 31. Dezember 2025.

(4) Soweit die Steuervergünstigung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie dem neuen Halter gewährt.

(5) Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums haben keine Auswirkungen auf die Steuervergünstigung.

(6) Die Steuervergünstigung gilt nicht für rote Kennzeichen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 4.“

6. § 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.“

7. § 14 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 14

#### Außerbetriebsetzung von Amts wegen

(1) Ist die Steuer nicht entrichtet worden, 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 Außerbetriebsetzungen von Amts wegen ist der Verwaltungsrechtsweg gegeben.“

8. In § 15 Absatz 1 Nummer 4 wird das Wort „Beistandspflicht“ durch das Wort „Mitwirkungspflicht“ ersetzt.

9. § 18 Absatz 12 und 14 wird aufgehoben.

## Artikel 2

### Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I. S. 901), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes 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 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 Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes 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 und befristete Begünstigung besonders emissionsreduzierter Pkw,
- 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.

Das Gesetz soll einen Beitrag dazu leisten, das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, dass bis zum Jahr 2030 in Deutschland 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeuge zugelassen sein werden. Zudem soll mit dem Gesetz erreicht werden, die CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2030 mit weiteren steuerlichen Maßnahmen zu flankieren und gleichzeitig ausgewogen zu gestalten. Beim nächsten neuen Pkw soll die Wahl auf ein Produkt fallen, das dem individuellen Bedarf entspricht und zugleich ein weniger klimaschädliches CO<sub>2</sub>-Emissionspotenzial besitzt.

### **III. Alternativen**

Die CO<sub>2</sub>-Komponente des Tarifes der Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassene Pkw könnte mit noch höheren Steuersätzen bezogen auf die verkehrsrechtlichen CO<sub>2</sub>-Prüfwerte ausgestaltet werden. Ziel ist es jedoch, Klimaschutz sowie bezahlbare und sozial gerechte Mobilität vereinbar zu gestalten. Zu berücksichtigen ist auch, dass es sich beim Steuergegenstand nicht um reale CO<sub>2</sub>-Emissionen handelt, die linear von realem Kraftstoffverbrauch abhängen, sondern standardisiert ermittelte theoretische CO<sub>2</sub>-Emissionspotenziale.

### **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- / -mindererinnahmen (-) in Mio. €)

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr					
				2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	<u>§ 3d Absatz 1 KraftStG</u> Verlängerung des Erstzulassungszeltraumes für die Gewährung der zehnjährigen Steuerbefreiung reiner Elektrofahrzeuge	Insg.	- 10	-	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		KraftSt	- 10	-	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		Bund	- 10	-	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		KraftSt	- 10	-	- 10	- 25	- 50	- 80	- 130
		Länder	-	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	-	
2	<u>§ 9 Absatz 1 Nummer 2 KraftStG</u> stärkere Gewichtung der CO <sub>2</sub> -Prüfwerte im Steuertarif für erstzugelassene Pkw	Insg.	+ 80	-	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		KraftSt	+ 80	-	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		Bund	+ 80	-	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		KraftSt	+ 80	-	+ 70	+ 150	+ 225	+ 290	+ 345
		Länder	-	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	-	
3	<u>§ 10b KraftStG</u> Einführung einer Sonderregelung für besonders emissionsreduzierte Pkw mit Erstzulassung bis 31.12.2024; befristet bis längstens 31.12.2025	Insg.	- 10	- 5	- 15	- 25	- 40	- 55	- 50
		KraftSt	- 10	- 5	- 15	- 25	- 40	- 55	- 50
		Bund	- 10	- 5	- 15	- 25	- 40	- 55	- 50
		KraftSt	- 10	- 5	- 15	- 25	- 40	- 55	- 50
		Länder	-	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	-	
4	<u>§ 18 Absatz 12 KraftStG</u> Aufhebung der Sonderregelung des § 18 Absatz 12 KraftStG	Insg.	- 110	-	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		KraftSt	- 110	-	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		Bund	- 110	-	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		KraftSt	- 110	-	- 150	- 115	- 110	- 110	- 110
		Länder	-	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	-	
5	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	Insg.	- 50	- 5	- 105	- 15	+ 25	+ 45	+ 55
		KraftSt	- 50	- 5	- 105	- 15	+ 25	+ 45	+ 55
		Bund	- 50	- 5	- 105	- 15	+ 25	+ 45	+ 55
		KraftSt	- 50	- 5	- 105	- 15	+ 25	+ 45	+ 55
		Länder	-	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	-	

Anmerkungen:

<sup>1</sup> 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 1,6 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 zusätzliche 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 und die Umsetzung des § 10b 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. Bisher in Zweifelsfällen notwendige jährlich durchschnittlich 7.040 Fahrzeugvorführungen sowie die 8.800 Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

Von den jährlich durchschnittlichen 7.040 Fahrzeugvorführungen wird angenommen / unterstellt, dass ein Anteil von 12% auf die Bürgerinnen und Bürger entfällt. Diese Annahme basiert darauf, dass gemäß den Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes FZ 24, Jahr 2018, S. 28 (hier Spalten 2-4) ca. 12% der Lastkraftwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtmasse von Arbeitnehmern und Nichterwerbspersonen neu zugelassen werden und der überwiegende Teil der Neuzulassungen auf die einzelnen Branchen der Wirtschaft entfällt. Die Regelung des § 18 Absatz 12 KraftStG umfasst dabei leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtmasse, was bei der Auswertung der Statistischen Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes FZ 24 berücksichtigt wurde.

Ausgehend von dem innerhalb der Zollverwaltung angenommenen Zeitaufwand wird bei der Fahrzeugvorführung eine mittlere Komplexität unterstellt (entsprechend dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Leitfaden Erfüllungsaufwand), S. 50), die aber um die An- und Abfahrtszeit zu den Dienststellen erhöht werden muss. Ausgehend davon wird ein durchschnittlicher Zeitaufwand von 120 Minuten je Fahrzeugvorführung zugrunde gelegt (60 Minuten Zeitaufwand mit den Aktivitäten: „Sich mit der gesetzlichen Verpflichtung vertraut machen“, „Daten und Informationen sammeln und zusammenstellen“, „Informationen und Daten aufbereiten und übermitteln“, bei der eigentlichen Vermessung: Anmeldung, Vermessung und Dokumentation des Vermessungsergebnisses durch Zollbeamte in Anwesenheit des Halters sowie 60 Minuten für An- und Abfahrt).

Somit reduziert sich bei den unterstellten rund 845 Fahrzeugvorführungen (7.040 mal 12%) der Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger insgesamt um 101.400 Minuten (= 1.690 Stunden).

Daneben sind anteilige Fahrtkosten zu berechnen, die künftig entfallen. Hier wird aus Vereinfachungsgründen die Wegstreckenentschädigung von 30 Cent je Kilometer aus dem Einkommensteuerrecht zugrunde gelegt. Berechnung:

845 Fahrzeugvorführungen x 50 km x 0,30 Euro = 12.675 Euro.

Von den 8.800 Rechtsbehelfsverfahren wird angenommen, dass der gleiche Anteil wie bei den Fahrzeugvorführungen auf die Bürgerinnen und Bürger entfällt. Für die sich damit ergebenden 1.056 Rechtsbehelfsverfahren (8.800 mal 12%) der Bürgerinnen und Bürger wird ein Zeitaufwand von 60 Minuten pro Fall angenommen.

Für die Ermittlung des Zeitaufwands der Bürgerinnen und Bürger wird auf die entsprechende Zeitwerttabelle des Leitfadens Erfüllungsaufwand, S. 50 für die entsprechenden Aktivitäten: „Daten und Informationen aufbereiten (inkl. Formularvordrucke, Nachweise, Fotos, ...)“, „Schriftstücke aufsetzen (Brief, E-Mail, ...)“, „Informationen oder Daten an die zuständigen Stellen übermitteln (ggf. inklusiver persönlicher Abgabe)“, „Prüfung durch öffentliche Stellen durchführen lassen“ (hier: Gutachten beim Sachverständigen, z. B. TÜV Dekra), „Vorlage weiterer Informationen bei Behörden bei Rückfragen“ (hier: z. B. Eintragungen bei der Zulassungsbehörde) oder „Fachliche Beratung in Anspruch nehmen“ (hier: z. B. Rechtsbeistand hinzuziehen) zurückgegriffen.

Insgesamt reduziert sich bei den Bürgerinnen und Bürger der Zeitaufwand um 63.360 Minuten (= rund 1.056 Stunden).

Aufgrund der deutlich komplexeren Ausgestaltung des neuen Steuertarifs ist davon auszugehen, dass zukünftig bei ca. 10 Prozent der Steuerpflichtigen Auskunftsbedarf zum Steuertarif besteht. Bei ca. 3 Mio. Neuzulassungen pro Jahr sind dies 300.000 zusätzliche Anfragen, wobei angenommen wird, dass rund 89,2% dieser Anfragen auf Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen und damit 267.600 der Anfragen auf die Bürgerinnen und Bürger entfallen. Diese Annahme basiert darauf, dass gemäß den Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes FZ 23, 1. Januar 2019, S. 10 89,2% der Halter Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen sind und der Rest auf einzelne Branchen der Wirtschaft entfällt. Gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand benötigt eine Bürgerin / ein Bürger 5 Minuten um sich mit der gesetzlichen Verpflichtung vertraut zu machen. Insofern entsteht für die Bürgerinnen und Bürger ein Zeitaufwand von insgesamt 1.338.000 Minuten (= 22.300 Stunden).

Durch das Regelungsvorhaben entsteht bei den Bürgerinnen und Bürgern ein Zeitaufwand von insgesamt 19.554 Stunden (22.300 Stunden Zeitaufwand wegen des neuen Steuertarifs minus 1.690 Stunden für entfallende Fahrzeugvorführungen und 1.056 Stunden für entfallende Rechtsbehelfsverfahren).

Daneben entfallen Kosten in Höhe von 12.675 Euro (entfallende Fahrtkosten).

## **Wirtschaft**

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft reduziert sich aufgrund des Wegfalls der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12. Bisher in Zweifelsfällen notwendige jährlich durchschnittlich 7.040 Fahrzeugvorführungen sowie die 8.800 Rechtsbehelfsverfahren entfallen.

Von den jährlich durchschnittlichen 7.040 Fahrzeugvorführungen wird angenommen / unterstellt, dass rund 88% und somit 6.195 der Fahrzeugvorführungen auf die Wirtschaft entfallen.

Bei den Bearbeitungszeiten wird der für die Bürgerinnen und Bürger angenommene Zeitaufwand von 120 Minuten analog zugrunde gelegt. In der Anwendung der Regelung des § 18 Absatz 12 KraftStG ergeben sich zwischen einer Fahrzeugvorführung einer Bürgerin oder eines Bürgers gegenüber eines/einer Wirtschaftsbeteiligten keine Unterschiede.

Somit reduziert sich bei den unterstellten 6.195 Fahrzeugvorführungen der Zeitaufwand der Wirtschaft insgesamt um 743.400 Minuten (= 12.390 Stunden). Bei einem einfachen Qualifikationsniveau der Gesamtwirtschaft wird ein Lohnsatz von 22,10 Euro pro Stunde gemäß dem Leitfadens Erfüllungsaufwand, S. 55 zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich ein sich reduzierender Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von insgesamt rund 273.819 Euro.

Daneben sind anteilig entfallende Fahrtkosten zu berechnen. Hier wird aus Vereinfachungsgründen die Wegstreckenentschädigung von 30 Cent je Kilometer aus dem Einkommensteuerrecht zugrunde gelegt. Berechnung:

6.195 Fahrzeugvorführungen x 50 km x 0,30 Euro = 92.295 Euro.

Von den jährlich durchschnittlichen 8.800 Rechtsbehelfsverfahren wird angenommen / unterstellt, dass ebenfalls rund 88% und somit 7.744 Rechtsbehelfsverfahren auf die Wirtschaft entfallen. Für die 7.744 Rechtsbehelfsverfahren wird ein Zeitaufwand von 60 Minuten pro Fall angenommen. Für die Ermittlung des Zeitaufwands der Wirtschaft wird auf die entsprechende Zeitwerttabelle des Leitfadens Erfüllungsaufwand, S. 53 f. bei mittlerem Schwierigkeitsgrad für die entsprechenden Aktivitäten: „Aufbereitung der Daten“, „Beschaffung von Daten“, „Datenübermittlung und Veröffentlichung“ und „Korrekturen, die aufgrund von Prüfungen durchgeführt werden müssen“ zurückgegriffen. Bei einem mittleren Qualifikationsniveau der Gesamtwirtschaft wird ein Lohnsatz von 32,20 Euro pro Stunde gemäß dem Leitfadens Erfüllungsaufwand, S. 55 zugrunde gelegt.

Somit reduziert sich bei den unterstellten 7.744 Rechtsbehelfsverfahren der Zeitaufwand der Wirtschaft insgesamt um 464.640 Minuten (= 7.744 Stunden). Bei einem mittleren Qualifikationsniveau der Gesamtwirtschaft wird ein Lohnsatz von 32,20 Euro pro Stunde gemäß dem Leitfadens Erfüllungsaufwand, S. 55 zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich ein sich reduzierender Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von insgesamt rund 249.357 Euro.

Aufgrund der deutlich komplexeren Ausgestaltung des neuen Steuertarifs ist davon auszugehen, dass zukünftig bei ca. 10 Prozent der Steuerpflichtigen Auskunftsbedarf zum Steuertarif besteht. Bei ca. 3 Mio. Neuzulassungen pro Jahr sind dies 300.000 zusätzliche Anfragen, wobei angenommen wird, dass rund 10,8% (= 32.400) dieser Anfragen auf die Wirtschaft entfallen. Gemäß dem Leitfadens Erfüllungsaufwand, S. 53 benötigt die Wirtschaft für die „Einarbeitung in die Informationspflicht“ bei mittlerem Schwierigkeitsgrad 3 Minuten pro Fall. „Insofern entsteht für die Wirtschaft ein Zeitaufwand von insgesamt 97.200 Minuten (= 1.620 Stunden). Es werden Lohnkosten der Gesamtwirtschaft von 32,20 Euro pro Stunde gemäß dem Leitfadens Erfüllungsaufwand unterstellt. Auf die Wirtschaft kommt somit ein Erfüllungsaufwand von 52.164 Euro (1.620 Stunden x 32,20 Euro) zu.

Daraus ergibt sich ein sich reduzierender Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von insgesamt 563.307 Euro (Einsparungen von 273.819 Euro, 92.295 Euro und 249.357 Euro und Aufwand von 52.164 Euro).

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt der „One in, one out“-Regelung (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015). Im Sinne dieser Regelung stellt der jährliche laufende Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von rund 563.000 Euro dar und steht dem Bundesministerium der Finanzen zur Kompensation zur Verfügung.

## **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 und die Umsetzung des § 10b entsteht dem Bund (Zollverwaltung) einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 2,4 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 2,3 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 2,08 Mio. Euro auf die Inanspruchnahme externer IT-Dienstleistungen, davon im Jahr des Inkrafttretens in Höhe von ca. 1,6 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 an Sachkosten 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 und die Umsetzung des § 10b 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.

## **8. Inkrafttreten, Befristung und Evaluation**

Das Gesetz tritt zeitnah nach seiner Verkündung in Kraft, um Rechts- und Planungssicherheit zu gewährleisten.

Das Regelungsvorhaben ist nicht befristet, da die wesentlichen Änderungen dauerhaft wirken sollen.

Das Regelungsvorhaben wird fünf Jahre nach seinem Inkrafttreten evaluiert. Ziel der Evaluation ist es zu prüfen, ob die Bemessungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer auch zukünftig geeignet sind, solide dazu beitragen, die Ausgaben im Bundeshaushalt nach dem Gesamtdeckungsprinzip zu finanzieren und weiterhin Anreize für umwelt- und klimaschonender Mobilität zu geben. Hierfür werden insbesondere die Daten der Zollverwaltung und des Kraftfahrt-Bundesamtes herangezogen.

## **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**

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

### 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 (§ 10b - neu)**

##### Absatz 1

Für Pkw mit CO<sub>2</sub>-Prüfwerten bis 95 g/km, die im Zeitraum vom Tag des Kabinettschlusses und bis zum 31. Dezember 2024 erstmals zugelassen werden, wird ein Steuerbetrag in Höhe von 30 Euro für maximal fünf Jahre nicht erhoben, somit insgesamt 150 Euro. Dadurch reduziert sich für fünf Jahre die jeweilige Jahressteuer um 30 Euro, maximal jedoch auf Null. Mit dieser Maßnahme werden besonders emissionsreduzierte Fahrzeuge gefördert.

##### Absatz 2

Der Absatz verweist auf die maßgeblichen verkehrsrechtlichen Vorschriften zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Prüfwerte nach dem realitätsnäheren WLTP-Verfahren.

##### Absatz 3

Die Nichterhebung der Steuer ist folgerichtig begrenzt auf die zu zahlende Jahressteuer und kann daher im Einzelfall geringer ausfallen. Entsprechendes gilt für Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen, die zeitanteilig nach dem Betriebszeitraum des Kennzeichens besteuert werden.

Die Begünstigung wird begrenzt bis längstens 31. Dezember 2025, um einen Anreiz für die frühzeitige Fahrzeuganschaffung zu geben und das Kraftfahrzeugsteueraufkommen möglichst stabil zu halten. Mit dem sukzessiven Erreichen der Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und der damit verbundenen Marktdurchdringung mit besonders emissionsreduzierten Pkw ist eine Aufrechterhaltung der Förderdauer nicht mehr geboten.

##### Absatz 4

Die Begünstigung ist fahrzeugbezogen. Daher wird bei Halterwechsel im fünfjährigen Nichterhebungszeitraum der neuen Halter für die jeweils verbleibende Zeit begünstigt.

##### Absatz 5

Verkehrsrechtliche Außerbetriebsetzungen begünstigter Fahrzeuge führen im Ergebnis nicht zu einem verlängerten Zeitraum der Begünstigung, damit die Befristung auf allgemein fünf Jahre gewährleistet ist. Entsprechendes gilt bei Fahrzeugen mit Saisonkennzeichen für die Zeiten außerhalb des jeweiligen Betriebszeitraumes.

#### Absatz 6

Der Absatz stellt zur Rechtssicherheit klar, dass steuerpflichtige rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung an mehreren verschiedenen Fahrzeugen von der befristeten Begünstigung ausgenommen sind. Hier handelt es sich nicht um eine fahrzeugbezogene, sondern um eine einheitliche pauschale Steuer.

#### **Zu Nummer 6 (§ 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 Fahrzeuges 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 7 (§14)**

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

#### **Zu Nummer 8 (§ 15 Absatz 1 Nummer 4)**

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

#### **Zu Nummer 9 (§ 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.

