

Referentenentwurf

Bundesministerium der Finanzen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

(Gesetz zur Änderung des 2. VerkehrStÄndG)

A. Problem und Ziel

Zur Einführung einer Infrastrukturabgabe mit dem Ziel, einen Übergang von der steuerfinanzierten zur nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu schaffen, ist bereits im Jahr 2015 ein Gesamtpaket verabschiedet worden. Nach Auffassung der Europäischen Kommission stehen im Detail nicht alle Maßnahmen zur Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe sowie zur Vermeidung der Doppelbelastung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Mit einer Anpassung der Regelungen soll den Bedenken der EU-Kommission Rechnung getragen werden.

B. Lösung

Anpassung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes hinsichtlich seiner Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, um mit höheren Steuerentlastungsbeträgen für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse den ökologischen Anreiz zu verstärken.

C. Alternativen

Durch die vorgesehenen Anpassungen der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer soll das bereits von der Europäischen Kommission eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren beendet werden. Andernfalls kann mit der Erhebung einer Infrastrukturabgabe nicht begonnen werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr-/mindereinnahmen (-) in Mio. €)							
	Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹	Kassenjahr				
			2019	2020	2021	2022	2023
Insg.		-100	-100	-120	-100	-110	-125
Bund		-100	-100	-120	-100	-110	-125
Länder		-	-	-	-	-	-
Gem.		-	-	-	-	-	-

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

Einzelheiten ergeben sich aus dem allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung.

Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer werden aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe finanziert.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der für die Zollverwaltung vorübergehend anfallende zusätzliche Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt im Jahr 2021 rd. 28,1 Mio. Euro und im Folgejahr 2022 rd. 3,5 Mio. Euro.

Der Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 wird aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe gedeckt.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Referentenentwurf Bundesministerium der Finanzen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes¹⁾

(Gesetz zur Änderung des 2. VerkehrStÄndG)

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901), das zuletzt durch Artikel [Einsetzen: Zitierung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, s. Entwurf] geändert worden ist, wird Absatz 6 durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(1) Für inländische Kraftfahrzeuge ermäßigt sich die Jahressteuer (Steuerentlastungsbetrag) bei

1. Personenkraftwagen je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einem Teil davon,
 - a) wenn sie die verbindlichen Grenzwerte nach [Einsetzen durch BMVI: Außenverweisung auf Regelung zur Euro-6-Emissionsklasse] einhalten und angetrieben werden
 - aa) durch Fremdzündungsmotoren
bis zum 31. Dezember 2020 um 2,45 Euro und
ab dem 1. Januar 2021 um 2,32 Euro,
 - bb) durch Selbstzündungsmotoren
bis zum 31. Dezember 2020 um 5,45 Euro
und ab dem 1. Januar 2021 um 5,32 Euro,
 - b) wenn sie die verbindlichen Grenzwerte nach [Einsetzen durch BMVI: Außenverweisung auf Regelung zur Euro-5-Emissionsklasse] oder 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,
- insgesamt jedoch um nicht mehr als 130 Euro;

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

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 des Betriebszeitraums um den auf ihn entfallenden Bruchteil des Jahresbetrags nach den Nummern 1 bis 3 Buchstabe a.

Der Steuerentlastungsbetrag nach Satz 1 ist jeweils begrenzt auf die Jahressteuer nach Absatz 1 Nummer 2 und 2a sowie Absatz 4 Nummer 2, bei Saisonkennzeichen auf den Bruchteil des Jahresbetrags nach ihrem jeweiligen Betriebszeitraum.“.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am *[Einsetzen durch BfJ, BGBl-Schriftleitung: Tag nach dem Inkrafttreten des 6. KraftStÄndG]* in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Bereits im Jahr 2015 wurden die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um mit Einführung einer Infrastrukturabgabe den Übergang von einer vorwiegend steuerfinanzierten zur überwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu gewährleisten. Die Regelungen wurden bisher nicht umgesetzt, da nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht alle Maßnahmen zur Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union stehen.

Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) beinhaltet die kraftfahrzeugsteuerlichen Regelungen. Es tritt bedingt in Kraft, abhängig vom Beginn der Abgabenerhebung nach dem Infrastrukturabgabengesetz. Mit einer Anpassung soll den Bedenken der EU-Kommission hinsichtlich der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung der finanziellen Doppelbelastung bei Einführung der Infrastrukturabgabe Rechnung getragen werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im Kraftfahrzeugsteuergesetz werden die Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse mit besonders geminderten Schadstoffemissionen erhöht. Dies verstärkt die ökologische Anreizwirkung.

III. Alternativen

Ohne Anpassung der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer wird den Bedenken der Europäischen Kommission nicht Rechnung getragen und die Einführung der Infrastrukturabgabe ist zeitnah nicht möglich.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für die Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes, das in Artikel 1 das Kraftfahrzeugsteuergesetz änderte, ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz des Grundgesetzes, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer ganz zusteht.

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

Die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Unionsrecht und den bestehenden völkerrechtlichen Verträgen.

Zu den gesetzlichen Änderungen 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 Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft beachtet.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Keine.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Anhebung der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse erhöht die Anreizwirkung zum schnellen Umstieg auf ein Neufahrzeug, das diese derzeit anspruchsvollsten Anforderungen an das Abgasverhalten hinsichtlich der Schadstoffemissionen erfüllt.

Der Gesetzentwurf verfolgt daher den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

3. Demografische Auswirkungen

Keine.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

<u>Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes</u>								
(Steuermehr-/mindereinnahmen (-) in Mio. €)								
Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹	Kassenjahr				
				2019	2020	2021	2022	2023
1	<u>§ 9 Abs. 6 KraftStG</u> Zusätzliche Entlastung für Euro 6 PKW bei Einführung der Infrastrukturabgabe ab 1.1.2019	Insg.	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		KraftSt	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		Bund	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		KraftSt	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		Länder	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
2	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	Insg.	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		KraftSt	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		Bund	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		KraftSt	-100	-100	-120	-100	-110	-125
		Länder	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
Anmerkungen:								
¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.								

Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer werden aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe finanziert.

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Zollverwaltung entsteht im Einzelplan 08 folgender erhöhter Erfüllungsaufwand:

- Für die Anpassung des IT- Verfahrens und die Einrichtung einer Schnittstelle zum Kraftfahrt-Bundesamt fällt im Jahr 20XX ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 3 Mio. Euro an. Zusätzlich ist für die vorgesehene weitere Anpassung der Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse ein Erfüllungsaufwand von 180.000 Euro zu veranschlagen. Für den Betrieb fällt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von zusätzlich rd. 1 Mio. Euro an.
- Die vorgesehene weitere Anpassung der Steuerentlastungsbeträge im Jahr 2021 erfordert, dass ca. 16 Mio. geänderte Kraftfahrzeugsteuerbescheide versandt werden müssen. Dadurch entsteht zusätzlich zu den bereits veranschlagten Kosten für Erstellung, Druck und Versand der Bescheide in Höhe von 30 Mio. Euro ein weiterer Erfüllungsaufwand von rd. 11 Mio. Euro, der zu einem Teil im Jahr 2021 und zum anderen Teil im Folgejahr 2022 in Abhängigkeit vom Ende des jeweiligen Entrichtungszeitraums im Einzelfall anfällt.
- Im Zusammenhang mit der Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer zur Berücksichtigung der Steuerentlastungsbeträge ist von einem vorübergehenden personellen Mehraufwand für ca. 1,5 Prozent der voraussichtlich 16 Mio. betroffenen Steuerfälle im Jahr 2021 in Höhe von rd. 2,4 Mio. Euro auszugehen (10 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall). Im Folgejahr 2022 fällt ein jährlich zusätzlicher Erfüllungsaufwand zur personellen Bearbeitung für ca. 1 Prozent der betroffenen Steuerfälle in Höhe von rd. 0,6 Mio. Euro an (8 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall). Die in der Begründung zum Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz bereits veranschlagten Personalkosten bleiben hiervon unberührt.
- Erfahrungsgemäß tritt bei ca. 10 Prozent der Bescheidadressaten ein Auskunftsbedarf auf, der in telefonischen, elektronischen oder schriftlich gestellten Anfragen an die Finanzbehörden herangetragen wird (5 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Anfrage). Aus diesem Grunde wird ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand im Jahr 2021 für die Entgegennahme und Beantwortung von vermehrten Anfragen der von diesen Steuerbescheiden betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Höhe von rd. 8 Mio. Euro anfallen. Im Folgejahr 2022 wird von einer Anfragequote von ca. 5 Prozent mit einem Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 1,8 Mio. Euro ausgegangen. Die in der Begründung zum Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz bereits veranschlagten Personalkosten bleiben hiervon unberührt.
- Erfahrungsgemäß wird bei ca. 16 Mio. Steuerneufestsetzungen ein erhöhtes Volumen an Rechtsbehelfen auftreten (durchschnittliche Bearbeitungszeit 240 Minuten je Fall, bei Ruhendstellen 5 Minuten je Fall). Bei einer voraussichtlichen Rechtsbehelfsquote von ca. 2,5 Prozent ergibt sich im Jahr 2021 ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 6,7 Mio. Euro. Im Folgejahr 2022 beträgt der Erfüllungsaufwand rd. 1,1 Mio. Euro. Die in der Begründung zum Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz bereits veranschlagten Personalkosten bleiben hiervon unberührt.

Personalbedarf	2021			2022		
	AK gD	AK mD	Summe AK Bereich	AK gD	AK mD	Summe AK Bereich
Festsetzung HZÄ	2,4	21,8	24,3	0,6	5,3	5,9
Zentrale Auskunft	8,1	73,2	81,3	1,9	16,9	18,8
Rechtsbeihilfe	6,8	61,6	68,4	1,1	9,9	11,0
Summe AK/Laufbahn	17,4	156,6	174,0	3,6	32,1	35,7

Der Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 wird aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe gedeckt.

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; Evaluierung

Die Regelungen sollen dauerhaft wirken, so dass eine Befristung nicht in Betracht kommt. Eine Evaluierung der Regelungen ist nicht erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes)

Durch die Anhebung der Steuerentlastungsbeträge je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse in § 9 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 KraftStG von bisher 2 Euro auf 2,45 Euro bei Fremdzündungsmotoren und von bisher 5 Euro auf 5,45 Euro bei Selbstzündungsmotoren werden diese schadstoffarmen Fahrzeuge im Vergleich zur bisherigen Rechtslage noch besser gestellt. Der ökologisch orientierte Anreiz wird damit gestärkt.

In Erwartung weiterer technischer Fortschritte bei der Reduzierung von Abgasschadstoffen wird die Entlastung je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum ab 1. Januar 2021

für Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotoren auf 2,32 Euro und mit Selbstzündungsmotoren auf 5,32 Euro abgesenkt.

Der angefügte Satz 2 dient der Rechtsklarheit hinsichtlich möglicher Entlastungsüberhänge. Sie führen nicht zu negativer Kraftfahrzeugsteuer.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 bestimmt zur Gewährleistung von Rechtsklarheit, dass die Änderung durch das vorliegende Gesetz erst am Tag nach dem Inkrafttreten des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in Kraft tritt.