

## **Gesetzentwurf**

### **der Fraktionen der CDU/CSU und SPD**

## **Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze**

### **A. Problem und Ziel**

Der im Gefolge der Finanzkrise zu verzeichnende weltweite Konjunkturabschwung hat u. a. deutliche Absatzeinbußen im Automobilssektor bewirkt. Die großen Automobilunternehmen bilden zusammen mit ihrem Netz von Zulieferern ein weltweit einmaliges Technologie- und Innovationscluster. Zur Erhaltung dieser Struktur, zur Stabilisierung der Konjunktur und zur Sicherung von Arbeitsplätzen am Standort Deutschland wurde im Dezember 2008 durch das Gesetz zur Umsetzung steuerrechtlicher Regelungen des Maßnahmenpakets „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“ auch eine befristete Kraftfahrzeugsteuervergünstigung für bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassene Personenkraftwagen eingeführt. Im Zusammenhang damit hat die Koalition ihre Absicht erklärt, den Umbau der Kraftfahrzeugsteuer zügig voranzutreiben.

Ziel der Reform ist die Umstellung der Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer von Hubraum und Schadstoffemissionen vor allem auf den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>). Dies ist in erster Linie eine wichtige Maßnahme zum Schutze des Klimas, die im Einklang steht mit der Strategie der Europäischen Union zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Mit dem Gesetzentwurf zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106b, 107, 108) sollen dem Bund insbesondere die Ertragshoheit und die Verwaltungskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer gegen eine finanzielle Kompensation für die Länder auf den Bund übertragen werden. Die entsprechenden Änderungen des Grundgesetzes bedürfen der Flankierung durch einfachgesetzliche Maßnahmen.

### **B. Lösung**

- Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer mit folgenden Eckpunkten:
  - an den EU-Zielvorgaben für Pkw orientierter CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der steuerfrei bleibt,
  - linearer Steuertarif, der jedes Gramm darüber hinaus gleich belastet,
  - Sockelbetrag abhängig von Antriebsart und Hubraumgröße,
  - befristete Steuerbefreiung für Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die vorzeitig die Abgasvorschrift Euro 6 erfüllen;

- Regelung der finanziellen Kompensation der Länder für die Übertragung der Ertragshoheit hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund in einem Ausführungsgesetz zum neuen Artikel 106b des Grundgesetzes (GG);
- Regelung einer befristeten Wahrnehmung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch die Länder im Wege der Organleihe;
- Aufhebung der bisherigen Beteiligung der Länder am Aufkommen der Maut für schwere Nutzfahrzeuge.

### C. Alternativen

Keine

### D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

#### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Steuermehr-/mindereinnahmen (–) in Mio. Euro

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr					
		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt	.	– 70	– 185	– 365	– 410	– 580	– 195
Bund	-	–4 491	–8 702	–9 207	–9 252	–9 422	–9 037
Länder	.	+4 421	+8 517	+8 842	+8 842	+8 842	+8 842
Gemeinden	.	-	-	-	-	-	-

<sup>1)</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten wird nicht ausgewiesen, da in den Entstehungsjahren bei der Kraftfahrzeugsteuer jährlich verschiedene Auswirkungen eintreten.

Nachrichtlich:

In den angegebenen Haushaltsausgaben ist die – außerhalb dieses Gesetzes geregelte – Übertragung der Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern auf den Bund nicht berücksichtigt. Mit Einbeziehung der hierdurch beim Bund eintretenden Mehreinnahmen und bei den Ländern eintretenden Mindereinnahmen ergeben sich die folgenden Auswirkungen:

Steuermehr-/mindereinnahmen (–) in Mio. Euro

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung	Kassenjahr					
		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt	.	–70	–185	–365	–410	–580	–195
Bund	-	–70	+140	–365	–410	–580	–195
Länder	.	-	–325	-	-	-	-
Gemeinden	.	-	-	-	-	-	-

#### 2. Vollzugaufwand

In 2009 ergeben sich durch die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer im Wege der Organleihe Aufwendungen für den Bund in Höhe von 85 Mio. Euro, für die Jahre 2010 bis 2013 170 Mio. Euro p. a. und für 2014 ebenfalls 85 Mio. Euro.

Zusätzlich entsteht kurzfristig noch nicht abschließend quantifizierbarer Mehrbedarf infolge der im Rahmen der Organleihe notwendigen Fachaufsicht über die Länderbehörden. Zum Aufbau eigener Verwaltungsstrukturen zur Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer werden außerdem bereits vor der Aufgabenwahrnehmung durch den Bund entsprechende zusätzliche Haushaltsmittel erforderlich.

**E. Sonstige Kosten**

Der Gesetzentwurf führt insgesamt nicht zu zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft, einschließlich der mittelständischen Unternehmen. Durch die vorgesehenen Maßnahmen sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Genaue Angaben zur Struktur der Be- und Entlastungen für einzelne Sektoren der Volkswirtschaft sind nicht bekannt. Deren Größenordnung wird insgesamt jedoch als zu gering eingeschätzt, um in Einzelfällen oder im Allgemeinen volkswirtschaftliche Effekte auszulösen, die sich in den Einzelpreisen, dem allgemeinen Preisniveau oder dem Verbraucherpreisniveau niederschlagen könnten. Belastungen für mittelständische Unternehmen werden nicht erwartet.

## Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Inhaltsübersicht

- Artikel 1 Gesetz zur Regelung der finanziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund
- Artikel 2 Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes
- Artikel 3 Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung
- Artikel 4 Auftrag zur Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes
- Artikel 5 Änderung des Finanzverwaltungsgesetzes
- Artikel 6 Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge
- Artikel 7 Änderung des Finanzausgleichsgesetzes
- Artikel 8 Änderung des Maßstäbengesetzes
- Artikel 9 Inkrafttreten

### Artikel 1

#### Gesetz zur Regelung der finanziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund

##### § 1

##### Finanzierung

Den Ländern steht ab 1. Juli 2009 wegen der Übertragung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund aus dem Steueraufkommen des Bundes jährlich ein Betrag von 8 841 764 000 Euro zu; für das Jahr 2009 ist die Hälfte dieses Betrages zu Grunde zu legen.

##### § 2

##### Verteilung

Der in § 1 festgelegte Betrag wird nach folgenden Prozentsätzen auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	14,51618
Bayern	17,22275
Berlin	2,35275
Brandenburg	2,98641
Bremen	0,61711
Hamburg	1,80560
Hessen	7,68565

Mecklenburg-Vorpommern	1,81271
Niedersachsen	9,96509
Nordrhein-Westfalen	21,16979
Rheinland-Pfalz	5,37339
Saarland	1,32661
Sachsen	4,47004
Sachsen-Anhalt	2,58331
Schleswig-Holstein	3,54935
Thüringen	2,56326.

##### § 3

##### Zahlungsverkehr

Die nach § 1 in Verbindung mit § 2 festgelegten jeweiligen Jahresbeträge werden den Ländern zu jeweils einem Viertel am 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November überwiesen; für 2009 wird den Ländern jeweils die Hälfte des jeweiligen Jahresbetrages am 15. August und 15. November überwiesen.

### Artikel 2

#### Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes<sup>1</sup>

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2896) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
  - Die Angabe zu § 3b wird wie folgt gefasst:
 

„§ 3b Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor“.
  - Die Angabe zu § 13 wird wie folgt gefasst:
 

„§ 13 Feststellung der Besteuerungsgrundlagen und Nachweis der Besteuerung“.
- In § 3a Absatz 2 Satz 3 und 4 werden die Wörter „vom Finanzamt“ jeweils durch die Wörter „von der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.

<sup>1</sup> 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. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. EU Nr. L 363 S. 81), sind beachtet worden.

3. Nach § 3a wird folgender § 3b eingefügt:

„§ 3b

Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte  
Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor

(1) Das Halten von Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor ist vorbehaltlich des Absatzes 2 befristet von der Steuer befreit, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2013 erstmals zugelassen wird und nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung den Anforderungen der Stufe Euro 6 nach der Tabelle 2 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genügt. Die Steuerbefreiung beginnt am Tag der erstmaligen Zulassung. Sie endet, sobald die Steuerersparnis auf der Grundlage der jeweiligen Steuersätze nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b den Betrag von 150 Euro erreicht. Die Steuerbefreiung wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt.

(2) Absatz 1 gilt bei erstmaliger Zulassung vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2010 für den Halter, auf den das Fahrzeug am 1. Januar 2011 zugelassen ist und für Fahrzeuge, die am 1. Januar 2011 außer Betrieb gesetzt sind, für den Halter, auf den das Fahrzeug danach wieder zugelassen wird. Dabei gilt abweichend von Absatz 1 der 1. Januar 2011 als Beginn der befristeten Steuerbefreiung. Voraussetzung ist, dass in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) am Tag der erstmaligen Zulassung eine emissionsbezogene Schlüsselnummer ausgewiesen ist, die das Erfüllen der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung bestätigt. Eine Steuerbefreiung für frühere Halter unterbleibt; dies gilt auch dann, wenn ein früherer Halter für das Fahrzeug Steuer entrichtet hat.

(3) Die Steuerbefreiung endet spätestens am 31. Dezember 2013.

(4) Soweit die befristete Steuerbefreiung 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 Steuerbefreiung.

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

4. In § 3c Absatz 1 Satz 4 wird die Angabe „§ 9 Abs. 1 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.

5. In § 5 Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter „Das Finanzamt“ durch die Wörter „Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde“ ersetzt.

6. § 8 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. bei Personenkraftwagen

a) mit erstmaliger Zulassung bis zum 30. Juni 2009 und bei Krafträdern nach dem Hubraum, soweit diese Fahrzeuge durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden, bei Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren zusätzlich nach den Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen;

b) mit erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009 nach den Kohlendioxidemissionen und dem Hubraum;“.

7. § 9 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Personenkraftwagen

a) mit Hubkolbenmotoren bei erstmaliger Zulassung bis zum 30. Juni 2009 für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon, wenn sie

	durch Fremdzün- dungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbstzün- dungsmotoren angetrieben werden und
aa) mindestens die verbindlichen Grenzwerte für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.500 kg nach Zeile A Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. L 76, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung, einhalten oder wenn die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG der Kommission vom 17. Dezember 1993 zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. L 329, S. 39) in der jeweils geltenden Fassung, 90 g/km nicht übersteigen	6,75 EUR	15,44 EUR
bb) als schadstoffarm anerkannt sind, der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 76, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG (ABl. L 100, S. 42) entsprechen und die in der Richtlinie 94/12/EG unter Nummer 5.3.1.4 für die Fahrzeugklasse M genannten Schadstoffgrenzwerte einhalten	7,36 EUR	16,05 EUR
cc) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes-Immissionschutzgesetzes in der bis zum 31. Dezember 1999 geltenden Fassung nicht galt	15,13 EUR	27,35 EUR
dd) nicht als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes-Immissionschutzgesetzes in der bis zum 31. Dezember 1999 geltenden Fassung nicht galt	21,07 EUR	33,29 EUR
ee) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach den Doppelbuchstaben aa bis dd erfüllen	25,36 EUR	37,58 EUR;

- b) bei erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009 für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einem Teil davon 2 Euro für Fremdzündungsmotoren und 9,50 Euro für Selbstzündungsmotoren zuzüglich jeweils 2 Euro für jedes Gramm Kohlendioxidemission je Kilometer entsprechend der Richtlinie 93/116/EG der Kommission vom 17. Dezember 1993 zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. L 329, S. 39) in der jeweils geltenden Fassung, das bei erstmaliger Zulassung
- aa) bis zum 31. Dezember 2011 120 g/km,  
 bb) ab dem 1. Januar 2012 110 g/km,  
 cc) ab dem 1. Januar 2014 95 g/km  
 überschreitet;“.
8. In § 11 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b werden die Wörter „des Finanzamts“ durch die Wörter „der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.
9. § 12 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Nummer 4 werden die Wörter „dem Finanzamt“ durch die Wörter „der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.
- b) Absatz 4 Satz 2 wird wie folgt gefasst:  
 „Dies gilt auch, wenn durch die Standortverlegung eine andere für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde örtlich zuständig wird.“
- c) In Absatz 5 Satz 3 werden die Wörter „dem Finanzamt“ durch die Wörter „der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.
10. § 13 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:  
 „§ 13  
 Feststellung der Besteuerungsgrundlagen und Nachweis der Besteuerung“.
- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:  
 „Die Zulassungsbehörde darf ein Fahrzeug erst zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zulassen, wenn die Besteuerungsgrundlagen im Sinne von § 8 festgestellt und im Fahrzeugschein ausgewiesen sind und wenn nachgewiesen ist, dass den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer genügt ist.“
- bb) In Satz 2 Nummer 1 Buchstabe b werden die Wörter „das Finanzamt“ durch die Wörter „die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde“ ersetzt.
- c) Absatz 1a wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 2 werden die Wörter „Finanzämter des Landes“ durch die Wörter „die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden“ ersetzt.
- bb) In Satz 3 wird das Wort „Finanzämter“ durch die Wörter „für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden“ ersetzt.
11. § 14 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „des Finanzamts“ durch die Wörter „der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 und 3 werden die Wörter „Das Finanzamt“ jeweils durch die Wörter „Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde“ ersetzt.
12. § 15 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Vor Nummer 1 werden die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ gestrichen.
- bb) In Nummer 3 wird das Wort „Finanzämter“ durch die Wörter „für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „ein anderes Finanzamt“ durch die Wörter „eine andere für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde“ ersetzt.
13. In § 16 Satz 1 werden die Wörter „im Einvernehmen mit den obersten Finanzbehörden der Länder“ gestrichen.
14. § 18 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 4 werden die Wörter „bleiben § 3b Abs. 1 Satz 1 und“ durch das Wort „bleibt“ ersetzt.
- b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:  
 „(4a) Für Personenkraftwagen ist nach Ablauf einer nach § 10a Absatz 1 und 2 gewährten Steuervergünstigung der § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b anzuwenden, wenn sich eine niedrigere Steuer als nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a ergibt; dies gilt nicht für Fälle des § 10a Absatz 3. Der Zuschlag im Sinne des § 9a ist jeweils zu berücksichtigen.“
- c) Folgender Absatz 7 wird angefügt:  
 „(7) Verwaltungsverfahren, die bis zum 30. Juni 2009 von der bisher für die Durchführung dieses Gesetzes zuständigen Landesfinanzbehörde begonnen worden sind, werden von der ab dem 1. Juli 2009 für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde als Bundesfinanzbehörde im Sinne des § 18a Absatz 1 des Finanzverwaltengesetzes fortgeführt.“
- d) Folgender Absatz 8 wird angefügt:  
 „(8) Soweit bundesrechtlich nichts anderes bestimmt ist, sind die nach § 12 Absatz 5, § 13 Absatz 1 bis 2 und § 15 Absatz 2 erlassenen Rechtsverordnungen weiterhin anzuwenden.“

**Artikel 3****Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung**

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3856), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3150) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Örtlich zuständig ist

1. bei inländischen Fahrzeugen und bei roten Kennzeichen die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde, in deren Bezirk die Zulassungsbehörde ihren Sitz hat, bei der das Fahrzeug geführt wird oder die das rote Kennzeichen zugeteilt hat;
2. bei ausländischen Fahrzeugen
  - a) zur steuerlichen Abfertigung beim Eingang in das Inland die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde, in deren Bezirk die Hoheitsgrenze mit dem Fahrzeug überschritten wird,
  - b) im Übrigen die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde, die zuerst mit der Sache befasst wird;
3. bei widerrechtlich benutzten Fahrzeugen die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde, die zuerst mit der Sache befasst wird.“

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2  
Mitwirkung der Zollbehörden

Für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer bei ausländischen Fahrzeugen und bei widerrechtlicher Benutzung nehmen die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden die Amtshilfe der Zollstellen an der Grenze und der von den Bundesfinanzdirektionen bestimmten Zollstellen im Innern in Anspruch. Zollstellen im Innern, die für die Mitwirkung bei der Steuererhebung für ausländische Fahrzeuge bestimmt sind, die im innergemeinschaftlichen Straßenverkehr in das Inland eingehen, sind von den Bundesfinanzdirektionen unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs amtlich bekannt zu geben.“

3. In § 4 Satz 2 werden die Wörter „beim Finanzamt“ durch die Wörter „bei der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Wörter „dem zuständigen Finanzamt“ durch die Wörter „der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.

bb) Nummer 2 wird aufgehoben.

cc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Der erste Halbsatz wird wie folgt gefasst:

„Die Zulassungsbehörde teilt der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde mit.“

bbb) Buchstabe l wird wie folgt gefasst:

„l) bei Personenkraftwagen die Kohlendioxidemissionen in Gramm je Kilometer nach Maßgabe des Gesetzes.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Übersendung der Steuererklärung nach Absatz 2 Nummer 1 und sonstiger für das Besteuerungsverfahren benötigter Mitteilungen entfällt, soweit die für die Besteuerung benötigten Daten mit Hilfe elektronischer Datenträger oder im Wege der Datenfernübertragung an die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde oder die von ihr bestimmte Datenverarbeitungsstelle übermittelt werden. Voraussetzung ist, dass die Richtigkeit der Datenübermittlung sichergestellt ist.“

5. In § 6 werden die Wörter „das Finanzamt“ durch die Wörter „die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde“ ersetzt.

6. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „dem Finanzamt“ durch die Wörter „der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.

bb) Satz 6 wird wie folgt gefasst:

„Die Anträge und Anzeigen sind bei der Zulassungsbehörde einzureichen, wenn sie bei der Zulassung des Fahrzeugs gestellt werden oder wenn ein Personenkraftwagen nachträglich als schadstoffarm anerkannt wird, andernfalls bei der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde.“

b) In Absatz 3 werden die Wörter „vom Finanzamt“ jeweils durch die Wörter „von der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.

7. § 8 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Stellt die bisher für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde bei einer Fahrzeugveräußerung im Sinne des § 5 Absatz 5 des Gesetzes fest, dass das Fahrzeug zu einem späteren Zeitpunkt für den Erwerber zugelassen wurde, teilt sie diese Feststellung der neu für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig gewordenen Behörde mit, damit der zutreffende Beginn der Steuerpflicht für den Erwerber festgesetzt werden kann.“

8. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Satz 4 werden die Wörter „dem Finanzamt“ durch die Wörter „der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde“ ersetzt.

- b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Das Finanzamt“ durch die Wörter „Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde“ ersetzt.
9. In § 11 Satz 1 Nummer 2 wird das Wort „Oberfinanzdirektion“ durch das Wort „Bundesfinanzdirektion“ ersetzt.
10. In § 16 Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Finanzämtern“ durch die Wörter „für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden“ ersetzt.

#### Artikel 4

##### Auftrag zur Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Personenkraftwagen, die bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen worden sind und deren Steuer nach § 8 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bemessen wird, werden ab dem 1. Januar 2013 in die Systematik der Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes überführt.

#### Artikel 5

##### Änderung des Finanzverwaltungsgesetzes

Das Finanzverwaltungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. April 2006 (BGBl. I S. 846, 1202), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 20. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2850) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 17 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Finanzämter sind als örtliche Landesbehörden für die Verwaltung der Steuern mit Ausnahme der Kraftfahrzeugsteuer, der sonstigen auf motorisierte Verkehrsmittel bezogenen Verkehrsteuern, der Zölle und der bundesgesetzlich geregelten Verbrauchsteuern (§ 12) zuständig, soweit die Verwaltung nicht auf Grund des Artikels 108 Absatz 4 Satz 1 des Grundgesetzes den Bundesfinanzbehörden oder auf Grund des Artikels 108 Absatz 4 Satz 2 des Grundgesetzes den Gemeinden (Gemeindeverbänden) übertragen worden ist.“

2. § 18 wird wie folgt gefasst:

„§ 18  
Verwaltung der Umsatzsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer

Die Hauptzollämter und ihre Dienststellen wirken bei der Verwaltung der Umsatzsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer nach Maßgabe der für diese Steuern geltenden Vorschriften mit. Sie handeln hierbei für die Finanzbehörde, die für die Besteuerung jeweils örtlich zuständig ist.“

3. Folgender § 18a wird eingefügt:

„§ 18a  
Sonderregelung zur Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch Organleihe

(1) Im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 30. Juni 2014 bedient sich das für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Bundesministerium der Finanzen bei

der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer der Landesfinanzbehörden einschließlich der Zulassungsbehörden, soweit diese gemäß § 12 Absatz 5 Satz 2, § 13 Absatz 1a Satz 5, Absatz 2 Satz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes als Landesfinanzbehörden tätig werden, im Wege der Organleihe. Diese gelten als Bundesfinanzbehörden, soweit sie die Kraftfahrzeugsteuer verwalten, und unterliegen insoweit der Fachaufsicht des Bundesministeriums der Finanzen. Die obersten Finanzbehörden der Länder haben den Vollzug der Anordnungen des Bundesministeriums der Finanzen zu gewährleisten.

(2) Die Länder erhalten im Zeitraum der Organleihe zur pauschalen Erstattung der Verwaltungskosten vom Bund in den Jahren 2010 bis 2013 einen Betrag von jeweils jährlich 170 Millionen Euro; für die Jahre 2009 und 2014 ist die Hälfte dieses Betrages zu Grunde zu legen. Die Aufteilung auf die einzelnen Länder erfolgt entsprechend den Prozentsätzen nach § 2 des Gesetzes zur Regelung der finanziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund vom ... (BGBl. I S. ... [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Seitenzahl der Verkündung des vorgenannten Gesetzes]). Die sich danach ergebenden jeweiligen Jahresbeträge werden den Ländern zu jeweils einem Viertel am 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November überwiesen; für das Jahr 2009 werden jeweils die Hälfte der jeweiligen Jahresbeträge am 15. August und 15. November, für das Jahr 2014 am 15. Februar und 15. Mai überwiesen.

(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates einen früheren Zeitpunkt für die Beendigung der Organleihe zu bestimmen.“

#### Artikel 6

##### Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

Das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2967) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Absatz 2 Satz 1, § 4 Absatz 3 Satz 3 und Absatz 4 Satz 2 und § 5 Satz 2 werden jeweils die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ durch die Wörter „ohne Zustimmung des Bundesrates“ ersetzt.

2. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau, verwendet.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für die Jahre 2008 und 2009 erhalten die Länder eine Erstattung in Höhe der im Zusammenhang

mit der Entlastung des deutschen Güterverkehrsge-  
werbes tatsächlich entstandenen Kraftfahrzeugsteuer-  
ausfälle. Die Aufteilung der Erstattungen auf die Län-  
der erfolgt nach dem Schlüssel der Anlage. Zuviel ge-  
zahlte Beträge sind an den Bund zurückzuzahlen.“

- c) Die Absätze 3 bis 5 werden aufgehoben.
- d) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 3.

### **Artikel 7**

#### **Änderung des Finanzausgleichsgesetzes**

Das Finanzausgleichsgesetz vom 20. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3955, 3956), das zuletzt durch Artikel 8 des Ge-  
setzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2955) geändert  
worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Satz 5 werden die Wörter „im Jahr  
2010 1 047 712 000 Euro“ durch die Wörter „im Jahr  
2010 1 372 712 000 Euro“ ersetzt.
2. § 7 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 3 wird nach den Wörtern „der Troncab-  
gabe“ der Punkt durch ein Semikolon ersetzt.

- b) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:

„4. nach dem Gesetz zur Regelung der finanziellen  
Kompensation zugunsten der Länder infolge der  
Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeug-  
steuer auf den Bund.“

### **Artikel 8**

#### **Änderung des Maßstäbengesetzes**

In § 5 Absatz 1 Satz 1 des Maßstäbengesetzes vom 9. Sep-  
tember 2001 (BGBl. I S. 2302), das zuletzt durch Artikel 33  
des Gesetzes vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2794) ge-  
ändert worden ist, wird das Wort „sowie“ durch ein Komma  
ersetzt und werden nach den Wörtern „der Körperschaftsteuer“  
die Wörter „und nach dem Gesetz zur Regelung der finan-  
ziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der  
Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf  
den Bund“ eingefügt.

### **Artikel 9**

#### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2009 in Kraft.

Berlin, den 27. Januar 2009

**Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion**  
**Dr. Peter Struck und Fraktion**

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### Inhalt des Gesetzentwurfs

Der Anteil von Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) und anderen Treibhausgasen an der Erdatmosphäre nimmt seit einiger Zeit deutlich zu. Dies führt zu Temperaturanstieg und weltweiter Veränderung des Klimas mit schwerwiegenden Umweltfolgen. Die Verminderung des Ausstoßes von CO<sub>2</sub> ist daher ein wichtiges Ziel internationaler wie nationaler Umweltpolitik.

Innerhalb der Europäischen Union ist der Straßenverkehr der Sektor mit den zweithöchsten Treibhausgasemissionen. Etwa 12 Prozent der Gesamtemissionen von CO<sub>2</sub> stammen von Personenkraftwagen. Technologische Fortschritte haben zwar zur Entwicklung verbrauchsärmerer und damit weniger CO<sub>2</sub> emittierender Personenkraftwagen geführt. In Deutschland ist z. B. der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Wert neu zugelassener Personenkraftwagen von 170 g/km 2007 auf 165 g/km 2008 gesunken. Diesem positiven Trend standen allerdings eine Zunahme des Verkehrs und der Trend zu immer größeren Fahrzeugen entgegen. Während zwischen 1990 und 2004 die Treibhausgasemissionen innerhalb der EU um knapp 5 Prozent sanken, stiegen im gleichen Zeitraum die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Straßenverkehr um 26 Prozent.

Die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen wird in Deutschland bisher nach Hubraum und dem Ausstoß von Schadstoffen (Kohlenmonoxid, Stickstoffoxide, Kohlenwasserstoffe und Partikel) bemessen. In ihrer bisherigen Form weist sie keinen Zusammenhang zur Fahrleistung auf. Kraftstoffverbrauch und damit einhergehende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden bis jetzt allein über die Energiesteuer erfasst. Die Kraftfahrzeugsteuer gibt zurzeit keinen Anreiz für den Kauf von Personenkraftwagen mit geringerem Kraftstoffverbrauch und weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Dies ändert sich mit der Novellierung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Für ab 1. Juli 2009 erstmals zugelassene Personenkraftwagen setzt sich die Kraftfahrzeugsteuer aus zwei Komponenten zusammen.

Die ökologische Komponente berechnet sich nach dem von den Zulassungsbehörden festgestellten CO<sub>2</sub>-Wert des Fahrzeugs, soweit er eine bestimmte Basismenge überschreitet, wobei ein linearer Tarif angewendet wird.

Ergänzend sorgt ein hubraumbezogener Sockelbetrag, der nach der Antriebsart des Fahrzeugs differenziert ist, für eine Stabilisierung des Kraftfahrzeugsteueraufkommens. Dabei dient der niedrigere Betrag für Personenkraftwagen mit Ottomotoren dem Ausgleich des Nachteils, den die Halter dieser Fahrzeuge durch die höhere Belastung von Ottokraftstoff mit der Energiesteuer haben. Der Sockelbetrag bewirkt ein insgesamt ausgewogenes Belastungsverhältnis zwischen Personenkraftwagen mit kleinem und großem Hubraum.

Bestandfahrzeuge werden weiterhin nach derzeit geltendem Kraftfahrzeugsteuerrecht behandelt. Sie werden ab 2013 in die Systematik der Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes überführt. Die Einzelheiten werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Die wichtigsten Elemente der Reform sind:

- ein (linearer) Steuersatz für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 2 Euro je g/km;
- eine Basismenge von CO<sub>2</sub>, die steuerfrei bleibt (2010 und 2011: jeweils 120 g/km; 2012 und 2013: jeweils 110 g/km; ab 2014: 95 g/km);
- ein hubraumbezogener Sockelbetrag von 2 Euro je angefangene 100 ccm für Personenkraftwagen mit Ottomotor und 9,50 Euro je angefangene 100 ccm für solche mit Dieselmotor;
- befristete Steuerbefreiung im Wert von 150 Euro für Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die vorzeitig die Abgasvorschrift Euro 6 erfüllen.

Zeitgleich zur CO<sub>2</sub>-orientierten Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer werden durch eine gesondert erfolgte Änderung des Grundgesetzes sowohl die Ertragshoheit als auch die Verwaltungskompetenz für die Steuer auf den Bund übertragen.

Die im Zuge dessen erforderlichen einfachgesetzlichen Rechtsänderungen sind ebenfalls Bestandteil des vorliegenden Gesetzentwurfs:

- Das betrifft zum einen die Regelung einer „länderscharfen“ Kompensation der Länder für den Verlust der Ertragshoheit hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuer auf der Grundlage des neuen Artikels 106b GG. Der Ansatz der „länderscharfen“ Kompensation soll gewährleisten, dass die Kompensationszahlungen die Steuereinnahmenseinbußen der Länder in diesem Zusammenhang so ausgleichen, dass es nicht zu horizontalen Veränderungen in der Steuerverteilung – einschließlich der Auswirkungen auf den bundesstaatlichen Finanzausgleich – kommt.
- Außerdem regelt der Gesetzentwurf die Wahrnehmung der Verwaltungskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer: Wegen des mit der Übertragung der Verwaltungskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund vor allem verbundenen organisatorischen und informationstechnischen Anpassungsbedarfs ist die tatsächliche Ausübung der Verwaltungskompetenz durch Bundesfinanzbehörden erst mittelfristig möglich. Es ist daher vorgesehen, dass die Länder die Kraftfahrzeugsteuer befristet im Wege der Organleihe zunächst weiter erheben. Dafür erhalten die Länder eine Erstattung der Verwaltungskosten in Höhe von 170 Mio. Euro p. a.
- Schließlich ist als Folge des Übergangs der Ertragskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer auch eine Änderung des Autobahnmautgesetzes erforderlich: Bisher sind die Länder am Mautaufkommen als Kompensation für eine zum 1. September 2007 im Zusammenhang mit der Entlastung des deutschen Güterverkehrsgewerbes (Mautharmonisierung) umgesetzten Kraftfahrzeugsteuersenkung beteiligt. Durch den Übergang der Ertragshoheit auf den Bund entfällt der Bezugspunkt für die Kompensation der Länder. Um sicherzustellen, dass – wie im Mautkompromiss vereinbart – das gesamte Harmonisierungsvolumen auch weiterhin aus der Maut getragen wird, ist die betreffende Regelung entsprechend zu ändern.

#### Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich – soweit nachfolgend nicht etwas anderes bestimmt ist – aus Artikel 105 Absatz 2 erste und zweite Alternative i. V. m. Artikel 106 Absatz 3 Satz 1 GG.

Für Artikel 1 ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz aus dem mit dem Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 106, 106b, 107, 108) neu eingefügten Artikel 106b GG.

Die Artikel 2 und 3 des Gesetzentwurfs zielen auf eine Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und damit zusammenhängender Regelungen ab. Da das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer den Ländern zusteht (Artikel 106 Absatz 2 Nummer 3 GG), hat der Bund das Gesetzgebungsrecht nur, wenn die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG vorliegen. Danach hat der Bund das Gesetzgebungsrecht, wenn und soweit die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder die Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich machen. Die funktionsfähige Rechtsgemeinschaft ist bedroht bei einer länderunterschiedlichen kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Vergünstigung von Personenkraftwagen, weil die einzelnen oder überregional agierenden Fahrzeughalter nicht darauf vertrauen können, in allen Ländern in gleicher Weise begünstigt zu werden. Diese Rechtszersplitterung kann weder im Interesse des Bundes noch der Länder hingenommen werden. Die gesamtwirtschaftlichen Interessen würden bei einer landesrechtlichen Zersplitterung des Kraftfahrzeugsteuerrechts beeinträchtigt werden, weil unterschiedliche Regelungen oder sogar das Unterlassen einer Regelung zur Steuervergünstigung für Personenkraftwagen durch einzelne Länder zu einer dem einheitlichen Lebens- und Wirtschaftsraum widersprechenden Wettbewerbsverzerrung führen würden, die sich nachteilig auf die gesamtwirtschaftliche Situation der Bundesrepublik Deutschland auswirkt. Die Gleichmäßigkeit der Besteuerung wäre bei jeweiliger Einzelregelung durch Ländergesetze selbst dann nicht mehr gewährleistet, wenn man unterstellt, dass diese die nämliche Zielsetzung verfolgten, denn es ist nicht davon auszugehen, dass diese in völliger Übereinstimmung durch die Gesetze der Länder konkretisiert wird.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes hinsichtlich Artikel 5 beruht auf Artikel 108 Absatz 4 GG.

Die Gesetzgebungskompetenz für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren (Artikel 6) ist in Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG geregelt und damit Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebung. Wegen der Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse war gemäß Artikel 72 Absatz 2 GG eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich.

Für Artikel 7 des Gesetzentwurfs ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 106 Absatz 3 und 4 sowie Artikel 107 GG. Für Artikel 8 des Gesetzentwurfs folgt sie aus Artikel 107 Absatz 1 GG.

#### Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

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



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

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr					
				2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>nachrichtlich:</b>									
5	<u>Finanzielle Auswirkungen ohne Position 1<sup>2)</sup></u>	<b>Insg.</b>	.	- 70	- 185	- 365	- 410	- 580	- 195
		USt	-	-	-	-	-	-	-
		KraftSt	.	- 70	- 185	- 365	- 410	- 580	- 195
		<b>Bund</b>	.	- 70	+ 140	- 365	- 410	- 580	- 195
		USt	-	-	+ 325	-	-	-	-
		KraftSt	.	- 70	- 185	- 365	- 410	- 580	- 195
		<b>Länder</b>	.	.	- 325	.	.	.	.
		USt	-	-	- 325	-	-	-	-
		KraftSt	.	.	.	.	.	.	.
		<b>Gem.</b>	-	-	-	-	-	-	-
		USt	-	-	-	-	-	-	-
6	<u>Mautgesetz</u> Änderung der Mautkompensation	<b>Insg.</b>	-	-	-	-	-	-	-
		Maut	-	-	-	-	-	-	-
		<b>Bund</b>	-	+ 75	+ 150	+ 150	+ 150	+ 150	+ 150
		Maut	-	+ 75	+ 150	+ 150	+ 150	+ 150	+ 150
		<b>Länder</b>	-	- 75	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150
		Maut	-	- 75	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150
		<b>Gem.</b>	-	-	-	-	-	-	-
7	<u>Sonderregelung zur Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer ab 01.07.2009</u> befristete pauschale Erstattung der Verwaltungskosten durch den Bund an die Länder	<b>Insg.</b>	-	.	.	.	.	.	.
		<b>Bund</b>	-	- 85	- 170	- 170	- 170	- 170	- 85
		<b>Länder</b>	-	+ 85	+ 170	+ 170	+ 170	+ 170	+ 85
		<b>Gem.</b>	-	-	-	-	-	-	-

**Anmerkungen:**

<sup>1)</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten wird nicht ausgewiesen, da in den Entstehungsjahren bei der Kraftfahrzeugsteuer jährlich verschiedene Auswirkungen eintreten.

<sup>2)</sup> In Position 5 ist die Gesamthaushaltswirkung mit Berücksichtigung der Übertragung der Ertragskompetenz der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund ausgewiesen. Die bei Bund und Ländern in Position 1 ausgewiesenen Mindereinnahmen (Bund) bzw. Mehreinnahmen (Länder) werden durch entsprechende Mehreinnahmen (Bund) bzw. Mindereinnahmen (Länder) durch Übertragung der Ertragskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern auf den Bund ausgeglichen. Die Übertragung der Ertragshoheit wird außerhalb dieses Gesetzes geregelt.

**B. Besonderer Teil****Zu Artikel 1** (Gesetz zur Regelung der finanziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund)

Mit diesem Gesetzentwurf wird der neue Artikel 106b GG umgesetzt.

**Zu § 1** (Finanzierung)

In § 1 wird die Höhe der Kompensation der Länder auf 8 841 764 000 Euro ab dem 1. Juli 2009 festgesetzt. Dieser Betrag entspricht dem tatsächlichen Kraftfahrzeugsteueraufkommen im Jahr 2008. Für das Jahr 2009 wird der Kompensationsbetrag halbiert, da den Ländern im ersten Halbjahr

2009 noch die Ertragshoheit über die Kraftfahrzeugsteuer zusteht.

**Zu § 2** (Verteilung)

In § 2 wird der Schlüssel zur Verteilung des Kompensationsbetrags auf die Länder festgelegt. Der Schlüssel entspricht den Anteilen der Länder am Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer im Jahr 2008. Mit diesem Ansatz wird sichergestellt, dass die Kompensationszahlungen die Einnahmeausfälle der Kraftfahrzeugsteuer der Länder ausgleichen, so dass es nicht zu Veränderungen in der horizontalen Einnahmeverteilung (einschließlich der Auswirkungen des bundesstaatlichen Finanzausgleichs) kommt.

**Zu § 3** (Zahlungsverkehr)

§ 3 dient der Regelung der Abwicklung der Kompensationszahlungen im Jahresverlauf.

**Zu Artikel 2** (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)**Zu Nummer 1** (Inhaltsübersicht)

Redaktionell notwendige Anpassung der Inhaltsübersicht an den neu gefassten § 3b sowie den geänderten § 13.

**Zu Nummer 2** (§ 3a Absatz 2 Satz 3 und 4)

Da durch Grundgesetzänderung die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen. Gemeint ist damit die örtliche Behörde, die im Wege der Organleihe für das Bundesministerium der Finanzen bei der Festsetzung und Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer tätig wird.

**Zu Nummer 3** (§ 3b – neu –)

Zu den Absätzen 1 bis 3

Durch die Förderung von besonders schadstoffreduzierten Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor der Abgasstufe Euro 6 soll erreicht werden, dass die vom Straßenverkehr immer noch im deutlichen Umfang ausgehenden schädigenden Emissionen – insbesondere Partikel- und Stickoxidemissionen – weiter gemindert werden.

Für neue Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotoren der Abgasstufe Euro 6, die ab dem 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2013 erstmals in den Verkehr kommen, wird eine einmalige fahrzeuggebundene Steuerersparnis bis zu einem Betrag von 150 Euro gewährt, auch wenn dieser Betrag durch die maximale Laufzeit bis zum 31. Dezember 2013 ggf. nicht ausgeschöpft werden kann.

Da nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 (ABl. L 199, S. 1), finanzielle Anreize für die Abgasstufe Euro 6 erst ab dem 1. Januar 2011 gewährt werden können, wird ab diesem Zeitpunkt die Steuerbefreiung rückwirkend für Erstzulassungen ab dem 1. Juli 2009 gewährt. Voraussetzung ist, dass bereits am Tage der Erstzulassung die emissionsbezogene Schlüsselnummer im Fahrzeugschein ausgewiesen ist, die das Erfüllen der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung bestätigt. Begünstigt wird derjenige Steuerpflichtige, der in diesem Zeitpunkt Halter des schadstoffreduzierten Personenkraftwagens mit Selbstzündungsmotor ist.

Die Steuerbefreiung endet mit Ablauf des 31. Dezember 2013. Damit werden die europarechtlichen Vorgaben hinsichtlich möglicher finanzieller Anreize eingehalten (Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007).

Zu den Absätzen 4 bis 6

Die befristete Steuerbefreiung ist fahrzeuggebunden und bleibt – soweit nicht ausgeschöpft – bei Halterwechsel anteilig erhalten. Die Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs oder

die Nutzung eines Saisonkennzeichens verlängert die Befreiungsdauer nicht. Die Zuteilung von roten Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung im Inland ist von der Steuerbefreiung ausgenommen.

**Zu Nummer 4** (§ 3c Absatz 1 Satz 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an den geänderten § 9.

**Zu Nummer 5** (§ 5 Absatz 4 Satz 2)

Da durch Grundgesetzänderung die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen.

**Zu Nummer 6** (§ 8 Satz 1 Nummer 1)

Bis zum Jahr 2015 sollen die durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen bei neu verkauften Personenkraftwagen auf den in einer zukünftigen Verordnung der Europäischen Union zur Begrenzung des Kohlendioxidausstoßes bei Personenkraftwagen bestimmten durchschnittlichen Wert sinken. Vor diesem Hintergrund wird die Bemessungsgrundlage für Personenkraftwagen, die ab dem 1. Juli 2009 erstmals zugelassen werden, in erster Linie emissionsabhängig ausgestaltet, um Anreize für eine stärkere Nachfrage nach kraftstoffeffizienten Fahrzeugen zu schaffen.

Für Personenkraftwagen mit erstmaliger Zulassung bis zum 30. Juni 2009 verbleibt es bei der bisherigen Bemessungsgrundlage.

**Zu Nummer 7** (§ 9 Absatz 1 Nummer 2)

Zu Buchstabe a

Da es für Personenkraftwagen, die bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen wurden, bei der bisherigen Besteuerung verbleibt, handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b

Für Personenkraftwagen mit erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009 richtet sich die Steuer nach zwei Komponenten.

Je nach Antriebsart des Personenkraftwagens wird hubraumabhängig ein Sockelbetrag gebildet. Eine Unterscheidung zwischen Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotoren und solchen mit Selbstzündungsmotoren ist im Hinblick auf den weiterhin bestehenden Energiesteuervorteil für Dieselmotoren geboten. Der Sockelbetrag bewirkt ein insgesamt ausgewogenes Belastungsverhältnis zwischen Personenkraftwagen mit kleinem und großem Hubraum.

Jedes Gramm Kohlendioxid wird gleich besteuert. Bis zum Jahr 2015 sollen die durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen von neu verkauften Personenkraftwagen in Europa auf den in einer zukünftigen Verordnung der Europäischen Union zur Verringerung des Kohlendioxidausstoßes bei Personenkraftwagen bestimmten durchschnittlichen Wert sinken. Deshalb wird, um jeweils besonders gering Kohlendioxid ausstoßende Personenkraftwagen zu begünstigen, eine nach Jahren gestaffelte sinkende „Kohlendioxid-Freimenge“ zugrunde gelegt.

**Zu Nummer 8** (§ 11 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b)

Da durch Grundgesetzänderung die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen.

**Zu Nummer 9** (§ 12)

Da durch Grundgesetzänderung die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen.

**Zu Nummer 10** (§ 13)**Zu Buchstabe b**

Mit der Änderung wird klargestellt, dass ein Fahrzeug erst zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zuzulassen ist, wenn die Besteuerungsgrundlagen festgestellt sind und den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer genügt ist.

**Zu den Buchstaben b und c**

Da durch Grundgesetzänderung die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen.

**Zu Nummer 11** (§ 14)

Da durch Grundgesetzänderung die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen.

**Zu Nummer 12** (§ 15)

Die Zustimmung des Bundesrates zu Rechtsverordnungen der Bundesregierung erübrigt sich durch die Grundgesetzänderung zur Kraftfahrzeugsteuer. Da die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen.

**Zu Nummer 13** (§ 16 Satz 1)

Da der Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer durch Grundgesetzänderung auf den Bund übergeht, ist das Einvernehmen der obersten Finanzbehörden der Länder für die Aussetzung der Kraftfahrzeugsteuer bei ausländischen Fahrzeugen nicht mehr erforderlich.

**Zu Nummer 14** (§ 18)**Zu Buchstabe a**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

**Zu Buchstabe b**

Nach Ablauf der befristeten Nichterhebung der Steuer nach § 10a für Personenkraftwagen ist die in erster Linie kohlendioxidbezogene Besteuerung zugrunde zu legen, wenn die Steuer für den Halter günstiger ist. Dies gilt für Personenkraftwagen mit Erstzulassung ab dem 5. November 2008 (Datum des Beschlusses der Bundesregierung über das Maßnahmenpaket „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“). In den Fällen des § 9a ist der Zuschlag für nicht ausreichend partikelgeminderte Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor zu berücksichtigen. In den Fällen des § 3a Absatz 2 ist die jeweils ermäßigte Steuer zu vergleichen.

**Zu Buchstabe c**

Ab dem 1. Juli 2009 wird die Kompetenz für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer dem Bund übertragen. Weil der Bund die ihm im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer ab dem 1. Juli 2009 zustehende Verwaltungskompetenz noch nicht praktisch ausüben kann, bedient sich das Bundesministerium der Finanzen, das in diesem Zeitraum für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig ist, der Finanzbehörden der Länder nach Maßgabe des § 18a des Finanzverwaltungsgesetzes im Wege der Organleihe.

Absatz 7 soll sicherstellen, dass der Übergang der sachlichen Zuständigkeit von der bisher zuständigen Landesfinanzbehörde auf die nunmehr zuständige Bundesfinanzbehörde nahtlos erfolgt und den Beteiligten hierdurch kein Nachteil entsteht. Die ab dem 1. Juli 2009 für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer als Bundesfinanzbehörde (§ 18a des Finanzverwaltungsgesetzes) geltende Behörde führt die Verwaltungsverfahren, die von der vor diesem Zeitpunkt zuständigen Landesfinanzbehörde begonnen wurden, fort.

**Zu Buchstabe d**

Absatz 8 stellt klar, dass die erlassenen Rechtsverordnungen der Landesregierungen bis zu einer bundesrechtlichen Regelung weiter gelten.

**Zu Artikel 3** (Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)**Zu den Nummern 1, 3 bis 6, 8 und 10** (§§ 1, 2, 4 bis 7, 9 und 16)

Da durch Grundgesetzänderung die Verwaltungs- und Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übergeht, ist die Behördenbezeichnung anzupassen. Gemeint ist damit die örtliche Behörde, die im Wege der Organleihe für das Bundesministerium der Finanzen bei der Festsetzung und Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer tätig wird.

**Zu den Nummern 2 und 9** (§§ 2 und 11)

Im Bereich der Zollverwaltung sind in der Zwischenzeit die Bundesfinanzdirektionen an die Stelle der früheren Oberfinanzdirektionen getreten.

**Zu Nummer 4 Buchstabe a** (§ 5 Absatz 2)

Angesichts der elektronischen Übermittlungsmöglichkeiten ist die Regelung überholt.

Die Angaben zum Kohlendioxidausstoß werden im Rahmen des Zulassungsverfahrens nach den dafür geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften festgestellt.

**Zu Nummer 6 Buchstabe a** (§ 7 Absatz 1)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

**Zu Artikel 4** (Auftrag zur Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Bestandfahrzeuge, d. h. diejenigen Personenkraftwagen, die bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen worden sind, werden ab 2013 in die Systematik der Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes überführt. Eine Übergangszeit bis

zum 31. Dezember 2012 dient der Planungs- und Rechtssicherheit. Über Art und Umfang der Besteuerung des Altbestandes wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

### **Zu Artikel 5** (Änderung des Finanzverwaltungsgesetzes)

#### **Zu den Nummern 1, 2 und 3** (§§ 17, 18 und 18a – neu –)

Die Änderungen der §§ 17 und 18 sind notwendig, weil dem Bund ab dem 1. Juli 2009 die Kompetenz für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer übertragen wird.

Weil der Bund die ihm im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer ab dem 1. Juli 2009 zustehende Verwaltungskompetenz noch nicht praktisch ausüben kann, soll es übergangsweise bei der tatsächlichen Ausübung der Verwaltung durch Landesfinanzbehörden bleiben. Deshalb bedient sich das Bundesministerium der Finanzen, das in diesem Zeitraum für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig ist, der Landesfinanzbehörden im Wege der Organleihe, die insoweit als Bundesfinanzbehörden gelten. Dies gilt auch für Zulassungsbehörden, soweit diese nach den maßgeblichen Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes aufgrund dementsprechender Verordnungen, die von den einzelnen Ländern erlassen worden sind, als Landesfinanzbehörden tätig werden. Absatz 1 Satz 2 und 3 des neuen § 18a stellt klar, dass die Länderbehörden insoweit den fachaufsichtlichen Weisungen des Bundesministeriums der Finanzen Folge zu leisten haben.

§ 18a Absatz 2 regelt den Ausgleich der Verwaltungskosten der Länder. Die Verteilung zwischen den Ländern folgt dem Maßstab für die Kompensation der den Ländern entgehenden Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer.

Die vorgesehene fünfjährige Übergangszeit ermöglicht es dem Bund, eine eigene Verwaltungsstruktur aufzubauen. § 18a Absatz 3 eröffnet jedoch die Möglichkeit, diesen Zeitraum abzukürzen, sobald aus Sicht des Bundes die Voraussetzungen für eine tatsächliche Übernahme der Verwaltung geschaffen worden sind.

### **Zu Artikel 6** (Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge)

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

§ 3 Absatz 2 Satz 1, § 4 Absatz 3 Satz 3 und Absatz 4 Satz 2 sowie § 5 Satz 2 ABMG enthalten jeweils eine gesetzliche Ermächtigung der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Regelung von Einzelheiten im Zusammenhang mit der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge mit Zustimmung des Bundesrates. Danach können durch Rechtsverordnung geregelt werden die Höhe der Maut (§ 3 Absatz 2 Satz 1), Einzelheiten über die Nutzung der technischen Einrichtungen (§ 4 Absatz 3 Satz 3), Mauterstattungsverfahren (§ 4 Absatz 4 Satz 2) und Einzelheiten zum Verfahren des Nachweises der Mautentrichtung (§ 5 Satz 2).

Die Gesetzgebungskompetenz für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren ist in Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG geregelt und damit Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebung. Wegen der Wahrung der Wirtschafts-

einheit im gesamtstaatlichen Interesse war gemäß Artikel 72 Absatz 2 GG eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich.

Das Ausüben der in Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG geregelten Gesetzgebungskompetenz „Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen“ ist nicht an die Zustimmung des Bundesrates geknüpft. Deshalb bedarf weder die gesetzliche Einführung der Gebührenpflicht der Zustimmung des Bundesrates, noch eine Bestimmung, dass dem Bund das Gebührenaufkommen zusteht. Auch Regelungen über Einzelheiten im Zusammenhang mit der Gebührenerhebung bedürfen somit nicht der Zustimmung des Bundesrates.

Die in § 3 Absatz 2 Satz 1, § 4 Absatz 3 Satz 3 und Absatz 4 Satz 2 sowie § 5 Satz 2 ABMG geregelte Zustimmungsbedürftigkeit einer Rechtsverordnung der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist in der seinerzeitigen Einführung des ABMG begründet:

Die Einführung des ABMG erfolgte 2002 als Artikel 1 des Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234).

Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrzeugregisterverordnung in Artikel 3 bzw. Artikel 4 des Artikelgesetzes betrafen dabei zustimmungspflichtige Materien und führten somit zur Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen.

Folge gemäß Artikel 80 Absatz 2 GG war, dass auch alle Rechtsverordnungen aufgrund des ABMG der Zustimmung des Bundesrates bedurften, unabhängig davon, ob die Ermächtigungsnorm (ABMG) selbst eine zustimmungspflichtige Materie regelt.

Die so eingeführte Zustimmungsbedürftigkeit zum Erlass von Rechtsverordnungen der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung zu Einzelheiten der Mauterhebung soll hiermit aufgehoben werden.

Jedoch soll es im Rahmen von § 1 Absatz 4 Satz 1 ABMG (Ausdehnung der Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen) bei der Zustimmungsbedürftigkeit bleiben. Hintergrund ist zum einen, dass eine Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen bestimmten Voraussetzungen (Mautausweichverkehre auf das nachgeordnete Netz, Gründe der Sicherheit des Verkehrs) unterliegt, deren Vorliegen die Länder berührt. Zum anderen kann eine Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen Auswirkungen auf den regionalen Wirtschaftsverkehr haben. Folglich sind hier Interessen der Länder unmittelbar betroffen.

#### **Zu Nummer 2** (§ 11)

Die Änderungen stehen im Zusammenhang mit der Übertragung der Ertragskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern auf den Bund. Die Beteiligung der Länder an der Maut war als Kompensation für Kraftfahrzeugsteuerausfälle aus der im Rahmen der Mautharmonisierung zum 1. September 2007 beschlossenen Kraftfahrzeugsteuersenkung für schwere Nutzfahrzeuge bis auf das europarechtlich zulässige

Mindestniveau eingeführt worden. Sie wird aufgehoben, da mit dem Wegfall der Ertragskompetenz der Länder der Bezugspunkt entfällt. Der Abzugsbetrag von 150 Mio. Euro dient dem Ausgleich der Kraftfahrzeugsteuerausfälle des Bundes im Zusammenhang mit der Entlastung des deutschen Güterverkehrsgewerbes. Dadurch wird – wie im Mautkompromiss (vgl. Bundestagsdrucksache 15/1023 vom 22. Mai 2003 und Anlage zur Bundesratsdrucksache 142/03 (Beschluss) vom 23. Mai 2003) vereinbart – auch künftig das gesamte dem deutschen Güterverkehrsgewerbe zukommende Harmonisierungsvolumen aus den Mauteinnahmen getragen. Absatz 2 regelt die Abwicklung der abschließenden Ausgleichszahlungen an die Länder für die Jahre 2008 und 2009. Die Streichung der Absätze 3 bis 5 hebt die mit der Beseitigung der Länderbeteiligung ins Leere laufenden Regelungen zur Zahlungsabwicklung auf.

#### **Zu Artikel 7** (Änderung des Finanzausgleichsgesetzes)

##### **Zu Nummer 1** (§ 1 Satz 5)

Aufgrund des Übergangs der Ertragskompetenz der Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern auf den Bund zum 1. Juli 2009 wird die im Rahmen des Maßnahmenpakets „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“ vom 21. Dezember 2008 durch den Bund an die Länder geleistete Kompensation für Ausfälle bei der Kraftfahrzeugsteuer für den Zeitraum ab 1. Juli 2009 rückgängig gemacht. Hierzu wird der dem Bund nach § 1 Satz 5 FAG zustehende Festbetrag im Jahr 2010 um 325 Mio. Euro erhöht.

##### **Zu Nummer 2 Buchstabe b** (§ 7 Absatz 1 Nummer 4 – neu –)

Es handelt sich um eine Folgeänderung im Zusammenhang mit der Übertragung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund. Im Rahmen des Finanzausgleichs zwischen den Ländern sind auch die Einnahmen der Länder aus dem Kompensationsbetrag zum Ausgleich der Kraftfahrzeugsteuerausfälle wie Steuereinnahmen der Länder zu berücksichtigen. Damit wird sichergestellt, dass es nicht zu Veränderungen in der horizontalen Einnahmeverteilung (einschließlich der Auswirkungen des bundesstaatlichen Finanzausgleichs) kommt.

#### **Zu Artikel 8** (Änderung des Maßstäbengesetzes)

Die Änderung in § 5 Absatz 1 Satz 1 des Maßstäbengesetzes ist eine Folgeänderung im Zusammenhang mit der Übertragung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund. Bei der Ermittlung der Ergänzungsanteile im Rahmen des bundesstaatlichen Finanzausgleichs sollen die Einnahmen der Länder aus dem Kompensationsbetrag zum Ausgleich der Kraftfahrzeugsteuerausfälle berücksichtigt werden. Damit wird sichergestellt, dass die Übertragung der Ertragshoheit bei der Kraftfahrzeugsteuer an den Bund keine Auswirkungen auf die Umsatzsteuerverteilung zwischen den Ländern hat.

#### **Zu Artikel 9** (Inkrafttreten)

Artikel 9 regelt das Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzentwurfs.





