

Bericht^{*}

des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 16/11741 –

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes
(Artikel 106, 106b, 107, 108)

- b) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 16/11742 –

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und
Änderung anderer Gesetze

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Peter
Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Bärbel Höhn, Kai Gehring und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/8538 –

**Klimaschutz im Verkehr – Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO₂-Bezug
umstellen**

^{*} Die Beschlussempfehlung wurde auf Drucksache 16/11900 gesondert verteilt.

Bericht der Abgeordneten Patricia Lips und Ingrid Arndt-Brauer

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat in der 203. Sitzung am 30. Januar 2009 die Gesetzentwürfe beraten. Er hat den Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD zur Änderung des Grundgesetzes (Drucksache 16/11741) dem Finanzausschuss zur Federführung sowie zur Mitberatung dem Innenausschuss und dem Haushaltsausschuss überwiesen. Der Entwurf zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer (Drucksache 16/11742) wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Haushaltsausschuss mitberatend bei Federführung des Finanzausschusses überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist zudem jeweils nach § 96 der Geschäftsordnung beteiligt worden.

Den Antrag auf Drucksache 16/8538 hat der Deutsche Bundestag in seiner 164. Sitzung am 30. Mai 2008 dem Finanzausschuss federführend und dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Der Finanzausschuss hat die Beratung der Gesetzentwürfe in der 115. Sitzung am 28. Januar 2009 aufgenommen. Zu den Gesetzentwürfen und dem Antrag hat der Ausschuss am 9. Februar 2009 eine öffentliche Anhörung durchgeführt. Er hat die Beratung der Vorlagen in der 117. Sitzung am 11. Februar 2009 abgeschlossen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Mit dem Gesetzentwurf zur Änderung des Grundgesetzes streben die antragstellenden Fraktionen der CDU/CSU und der SPD an, die Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund zu übertragen, um den Bund in die Lage zu versetzen, künftig zustimmungsfrei diese Steuer zu gestalten und auf andere verkehrsmittelbezogene Steuerinstrumente abzustimmen. Ferner soll mit dem Gesetzentwurf die Übertra-

gung der Verwaltungskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer und die sonstigen verkehrsmittelbezogenen Steuern auf den Bund geregelt werden. Die Länder werden für den Verlust der Ertragshoheit mittels eines jährlichen Festbetrags finanziell entschädigt.

Der Gesetzentwurf setzt die erforderlichen Verfassungsänderungen um.

Zu Buchstabe b

Mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 16/11742 soll zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer für ab 1. Juli 2009 erstmals zugelassene Personenwagen die Kraftfahrzeugsteuer aus einem hubraumbezogener Sockelbetrag und aus einer nach dem CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs berechneten Komponente ermittelt werden. Die Steuer für den CO₂-Ausstoß wird über einer steuerfreien Basismenge von 120 g/km CO₂ in den Jahren 2010 und 2011 (2012 und 2013: 110 g/km; ab 2014: 95 g/km) mit einem linearen Steuersatz von zwei Euro je g/km ermittelt. Der hubraumbezogene Sockelbetrag bestimmt sich mit zwei Euro je angefangene 100 ccm für Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotor und 9,50 Euro je angefangene 100 ccm für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor. Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, die vorzeitig die Abgasvorschrift Euro 6 erfüllen, erhalten eine befristete Steuerbefreiung im Wert von 150 Euro.

Bestandsfahrzeuge werden weiterhin nach derzeit geltendem Kraftfahrzeugsteuerrecht behandelt und ab 2013 in die Systematik der Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes übergeführt. Darüber hinaus erhalten die Länder als Erstattung der Verwaltungskosten für die im Wege der Organleihe zunächst weiterhin von ihnen vorzunehmende Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer einen Ausgleich von 170 Mio. Euro jährlich. Schließlich ist die bisherige Beteiligung der Länder am Aufkommen der Autobahnmaut, die als Kompensation für eine zum 1. September 2007 umgesetzte Kraftfahrzeugsteuersenkung eingeführt worden war, zu ändern.

Zu Buchstabe c

Mit dem Antrag auf Drucksache 16/8538 soll die Bundesregierung aufgefordert werden, die Verhandlungen mit den Ländern zur Übertragung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund mit dem Ziel abzuschließen, dass im Rahmen der Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern die Kraftfahrzeugsteuer in eine Bundessteuer umgewandelt werde und die Länder eine nach Volumen und Entwicklungsperspektiven angemessene Kompensati-

on erhalten. Zudem sei die Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer auf den CO₂-Ausstoß umzustellen, deren Tarif in Abhängigkeit vom Schadstoffausstoß progressiv gestaltet wird. Der Tarif beginnt mit 0,5 Euro je Gramm oberhalb von 120 g/km CO₂-Ausstoß und erreicht ab 220 g/km mit 16 Euro den Höchstsatz. Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von bis zu 120 g/km sollen für die Dauer von vier Jahren steuerfrei gestellt werden. Die Steuerbefreiung wird zum 1. Januar 2012 auf Fahrzeuge mit weniger als 100 g/km und zum 1. Januar 2015 auf Fahrzeuge mit weniger als 80 g/km beschränkt, wobei Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor ohne geregelten Partikelfilter von der Befreiung ausgenommen sind. Im Übrigen werden Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor mit einem höheren Kraftfahrzeugsteuersatz belegt und erhalten weiterhin die Förderung für Nachrüstpartikelfilter. Für Altfahrzeuge ist eine Übergangsregelung vorgesehen. Die Neuregelung soll analog für alle Fahrzeugarten einschließlich Motorräder und Nutzfahrzeuge vorgenommen werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf am 11. Februar 2009 in seiner 85. Sitzung beraten und empfiehlt einstimmig die Annahme der Vorlage der Koalitionsfraktionen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen am 11. Februar 2009 in der 93. Sitzung beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Zustimmung zur Vorlage.

Zu Buchstabe b

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf am 11. Februar 2009 in der 93. Sitzung beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Zustimmung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf am 11. Februar 2009 in der 86. Sitzung beraten und empfiehlt die Annahme der Vorlage in der Fassung der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf am 11. Februar 2009 in der 81. Sitzung beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen die Annahme der Vorlage in geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in der 82. Sitzung am 11. Februar 2009 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme der Vorlage mit Änderungen.

Zu Buchstabe c

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag am 11. Februar 2009 in der 93. Sitzung beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, der SPD und der FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung der Vorlage.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in der 86. Sitzung am 11. Februar 2009 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, der SPD und der FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Antrag am 11. Februar 2009 in der 81. Sitzung beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, der SPD und der FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage am 11. Februar 2009 in der 82. Sitzung beraten und empfiehlt die Ablehnung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Finanzausschuss** empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf zur Änderung des Grundgesetzes (Drucksache 16/11741) unverändert anzunehmen.

Ferner empfiehlt der Finanzausschuss mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., den Gesetzentwurf zur Neuregelung der Kraftfahrzeug-

steuer (Drucksache 16/11742) in veränderter Fassung anzunehmen.

Den Antrag auf Drucksache 16/8538 empfiehlt der Ausschuss mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen und den Stimmen der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der antragstellenden Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. zur Ablehnung.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und der SPD** verwiesen zur beabsichtigten Änderung des Grundgesetzes (Drucksache 16/11741) auf die vorbereitenden Erörterungen in der Kommission zur Modernisierung der Bund-Länder-Finanzbeziehung (Föderalismuskommission II). Es sei in der Kommission eine breite Zustimmung für die Absicht erkennbar geworden, die Ertragskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund zu übertragen. Die Veränderung der Ertragshoheit werde künftig den Bund in die Lage versetzen, abschließend über die inhaltliche Ausgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer zu bestimmen. Es sei sachgerecht, zusätzlich die Verwaltungskompetenz für die Kraftfahrzeugsteuer und die sonstigen verkehrsmittelbezogenen Steuern auf den Bund zu übertragen. Die Länder erhielten für den Verlust der Ertragshoheit eine finanzielle Entschädigung in Form eines jährlichen Festbetrages.

Zu dem Gesetzentwurf zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer auf Drucksache 16/11742 hoben die Koalitionsfraktionen hervor, dass es sich unter verkehrs-, umwelt- und finanzpolitischen Gesichtspunkten um einen tragfähigen Kompromiss handle. Die veränderte Kraftfahrzeugsteuerstruktur berücksichtige sowohl die Größe, wie auch die von dem Fahrzeug ausgehende Umweltbelastung. Mit dem Gesetzentwurf werde der Systemwechsel von der bisherigen Hubraumbesteuerung zu einer verstärkten CO₂-Ausrichtung vollzogen. Die ökologische Lenkungswirkung setze sowohl bei Fahrzeugkäufern wie auch bei den -herstellern Anreize für umweltgerechtere Fahrzeuge. Die Festlegung einer CO₂-Basismenge (bis zum Jahr 2011: 120 g/km, 2012/2013: 110 g/km, ab 2014: 95 g/km) entspreche dem auf EU-Ebene festgelegten Flottenverbrauchswert und werde über die steuerliche Freistellung zum Kauf emissionsarmer Fahrzeuge anreizen. Für kleinere CO₂-arme Fahrzeuge sei aus dem Regelungsmechanismus mit einer spürbaren Entlastung zu rechnen. Die Koalitionsfraktionen bewerteten die Reform der Kraftfahrzeugsteuer insbesondere im Hinblick auf das Zusammenspiel mit der für die Neuanschaffung von Pkw zeitlich begrenzten Umweltprämie positiv. Es würden über die wechselseitige Ergänzung der Maßnahmen erhebliche Anreize für den Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge gesetzt. Für Pkw mit Erstzulassungen in der Zeit vom

5. November 2008 bis 30. Juni 2009, auf die die im ersten Konjunkturpakets eingeführte Kraftfahrzeugsteuerbefreiung zutrefte, werde eine Günstigerprüfung vorgesehen, so dass die in diesem Zeitraum erworbenen Fahrzeuge nicht schlechter gestellt würden. Für Zeiträume ab 1. Juli 2009 werde mit dem Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen Planungssicherheit über das künftig anzuwendende Besteuerungsregime bei der Kraftfahrzeugsteuer hergestellt.

Die Fraktion der **FDP** stellte in den Ausschussberatungen heraus, dass die Veränderung der Kompetenzverteilung für Aufkommen und Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer aus dem Zusammenhang der Gesamtberatungen der Föderalismuskommission II herausgelöst worden sei. Es seien zahlreiche bedeutsame Fragen des Bund-Länder-Verhältnisses in der Föderalismuskommission II angesprochen worden, die noch nicht einer Lösung zugeführt würden. Diese Fragestellungen blieben einstweilen ungelöst. Gleichwohl seien die vorgesehene Grundgesetzänderung und die Anpassung der Kompetenzverteilung insoweit zu begrüßen. Zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer merkte die Fraktion der FDP an, dass die Rechtsänderung zur weiteren Verkomplizierung des Steuerrechts führen werde. Es werde eine Vielzahl unterschiedlicher Lenkungsfunktionen mit der neuen Kraftfahrzeugsteuer verfolgt, deren Ausführung jedoch nur unvollkommen gelungen sei und die nicht über Ansätze hinauskämen. Beispielsweise werde eine strikte Ausrichtung am CO₂-Ausstoß nicht umgesetzt, um ansonsten überproportional betroffene Mittelklassewagen zu schonen. Durch die unterschiedliche Behandlung von Diesel- und Ottokraftstoffmotoren komme es überdies dazu, dass Fahrzeuge mit geringerem CO₂-Ausstoß teilweise höher als vergleichbare Modelle besteuert würden. Der Gesetzentwurf verfehle somit das Ziel, die Kraftfahrzeugsteuer einfach und mit einem schlüssigen Ansatz zu regeln. Die Fraktion der FDP sprach sich dafür aus, die Kraftfahrzeugsteuer in ihrer jetzigen Form vollständig abzuschaffen und durch eine entsprechende Übertragung auf die Mineralölsteuer zu ersetzen. Diese Lösung habe den Vorzug, dass sie die umweltorientierte Lenkungsfunktion durch die verbrauchsabhängige Besteuerung in steuertechnisch einfacher Weise umsetze.

Die Fraktion **DIE LINKE.** begrüßte die beabsichtigte Änderung des Grundgesetzes. Die Übertragung der Ertrags- und Verwaltungskompetenz bei der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund werde unterstützt, da dies den Bund in die Lage versetze, die Kraftfahrzeugsteuer künftig in einem einfacheren Verfahren umweltgerecht auszurichten. Dagegen sei der Gesetzentwurf zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ablehnend zu bewerten. Zwar werde die Ausrichtung der Besteuerung auf den CO₂-Ausstoß der Fahr-

zeuge grundsätzlich begrüßt. Die von den Koalitionsfraktionen vorgeschlagene Lösung sei indes unzureichend. Die Fraktion DIE LINKE sprach sich für eine stärker am CO₂-Ausstoß orientierte Kraftfahrzeugsteuer aus, die über den nunmehr vorgesehenen linearen Steuertarif hinausgehe und größere Personenkraftwagen in höherem Maße zur Besteuerung heranziehe. Es sei zudem erforderlich, eine Planbarkeit der künftigen Belastung durch klare Ankündigungen hinsichtlich des weiteren Vorgehens bei der Kraftfahrzeugsteuer herzustellen. Hierdurch könnten Rahmenbedingungen für Kfz-Hersteller geschaffen werden, die zu den gewünschten technischen Innovationen führten, was wiederum langfristig den Bestand der deutschen Automobilindustrie und ihrer Zulieferbetriebe sichern werde. Der Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen weise Entsprechendes nicht auf und sei daher verfehlt.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte die vorgesehene Änderung der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung bei der Kraftfahrzeugsteuer. Sie bedauerte, dass der Gesetzentwurf zur Kraftfahrzeugsteuerneuregelung veränderte Ausrichtung der Steuer nicht vollständig umsetze. Insbesondere bei großen Personenkraftwagen bleibe die Steuerbelastung nach der Rechtsänderung unverändert, was die beabsichtigte umweltpolitische Lenkungsfunktion erheblich vermindere. Insoweit gehe von dem Gesetzentwurf kein klares Signal für den Umweltschutz aus. Ferner bedauerte die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, dass großvolumige Personenkraftwagen mit Dieselantrieb nicht stärker zur Besteuerung herangezogen werden. Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies darauf hin, dass auch die vollständige Umschichtung der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer zu nachteiligen Wirkungen führe. Zwar könne mit einer gewissen Verminderung an Steuerbürokratie gerechnet werden. Gleichzeitig sei es beispielsweise bei Dieselmotoren aber erforderlich, eine Steuererhöhung um 34 Cent/Liter vorzunehmen, um das bisherige Steueraufkommen zu sichern. Dies werde zu einer Verstärkung des Tanktourismus führen.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** verwies auf die vom Ausschuss durchgeführte öffentliche Anhörung und legte einen Änderungsantrag vor, in dem eine stärkere CO₂-Orientierung mit weitergehenden ökologischen Lenkungseffekte in Richtung einer klimaschonenden Antriebstechnik vorgeschlagen wurde. In Umsetzung des zur Erörterung stehenden Antrags (Drucksache 16/8538) sah der Änderungsantrag, der zu dem kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen eingebracht wurde, eine ausschließliche CO₂-Orientierung der Kraftfahrzeugsteuer und einen progressiven Kraftfahrzeugsteuertarif vor. Ferner solle eine Günstigerp-

rüfung für Bestandsfahrzeuge mit Neuzulassung ab 2001 vorgesehen werden, um frühzeitig umgesetztes ökologisches Engagement finanziell anzuerkennen. Schließlich seien über 4 Jahre bei schrittweiser Absenkung der CO₂-Grenze besonders CO₂-arme Kraftfahrzeuge von der Steuer zu befreien. Die Koalitionsfraktionen sprachen sich gegen den Änderungsantrag aus und hielten insoweit an den im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen fest. Der Änderungsantrag wurde mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen und den Stimmen der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung abgelehnt.

Die Koalitionsfraktionen brachten in die Ausschussberatungen Änderungsanträge ein, mit denen zum einen die Einrichtung eines Abrufverfahrens zur Übermittlung von Daten für Zwecke der Kraftfahrzeugsteuer sowie zum anderen die Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge angestrebt wurde. Mit der Änderung des Autobahnmautgesetzes soll bewirkt werden, dass künftig Änderungen an der Mauthöhenverordnung der Zustimmung des Deutschen Bundestages anstelle des Bundesrates bedürfen. Die Änderungsanträge wurden mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen und den Stimmen der Fraktionen DIE LINKE sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP angenommen.

Der Petitionsausschuss hat dem Finanzausschuss eine Bürgereingabe übermittelt, in der die Abschaffung der bestehenden Kraftfahrzeugsteuer und deren Umlage auf die Energiesteuer für Kraftstoffe gefordert wird. Nach § 109 der Geschäftsordnung hat der Petitionsausschuss beim federführenden Finanzausschuss um Stellungnahme zu dem Anliegen nachgesucht. Der Finanzausschuss hat die Petition in seine Beratungen einbezogen. Eine Änderung des Gesetzentwurfes im Sinne des Petenten hat der Ausschuss nicht vorgesehen. Zu Verlauf und Inhalt der Ausschussberatungen wird auf den vorstehenden Bericht verwiesen.

B. Besonderer Teil

Zur Inhaltsübersicht

Notwendige redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht des vorliegenden Artikelgesetzes an die Einfügung der neuen Artikel 9 und 10 und die Umbenennung des bisherigen Artikels 9 in Artikel 11.

Zu Artikel 6 – (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge)

Zu Nummer 1 - neu (§ 3 Abs. 2 Satz 1)

Für Änderungen an der Mauthöheverordnung soll zukünftig (statt bisher die Zustimmung des Bundesrates) die Zustimmung des Bundestages erforderlich sein.

Zu Nummern 2 und 3 - neu (§ 4 Abs. 3 Satz 3, Abs. 4 Satz 2 und § 5 Satz 2, § 11)

Folgeänderungen zu Nummer 1 - neu, um den rechtsförmlichen Erfordernissen an eine ordnungsgemäße Gliederung des Gesetzes Rechnung zu tragen.

Zu Artikel 9 - neu - (§ 35 Abs. 5 Nummer 4, § 36b Abs. 3b und § 42 Abs. 3 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz)

Die Änderungen stehen im Zusammenhang mit der Einführung einer künftig vor allem nach Kohlendioxidemissionen bemessenen Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen. Um vollständig und zutreffend sicherzustellen, dass für Personenkraftwagen die Kohlendioxidemissionen in Gramm je Kilometer nach Maßgabe des Kraftfahrzeugsteuergesetzes für die Besteuerung zur Verfügung stehen, ist es erforderlich, entsprechende Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister abrufen zu können. Die Ermöglichung eines automatisierten Abrufverfahrens ist unter Berücksichtigung der Interessen des Steuerpflichtigen und des Steuergläubigers verhältnismäßig. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Umfang der jährli-

chen Neuzulassungen von ca. 3 Mio. Personenkraftwagen und der ca. 2 Mio. Neuzulassungen seit dem 5. November 2008, für die von Amts wegen eine sog. Günstigerprüfung zur Besteuerung nach alten und neuem Recht durchzuführen ist (§ 18 Absatz 4a KraftStG - neu -). Wegen der Häufigkeit von unrichtigen und unvollständigen Fahrzeugdaten sowie der besonderen Eilbedürftigkeit scheidet ein manuelles Auskunftsverfahren von vornherein aus, um die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer durch die zuständigen Behörden zeitgerecht zu gewährleisten.

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

Zu Artikel 10 - neu - (§ 39 Abs. 6a - neu - Fahrzeugzulassungsverordnung)

Mit der Änderung wird der Umfang der im automatisierten Abrufverfahren nach § 36 Absatz 3b des Straßenverkehrsgesetzes zu übermittelnden Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister für die Durchführung des Kraftfahrzeugsteuerrechts konkretisiert.

Zu Artikel 11 (Inkrafttreten)

Wegen der Einfügung der neuen Artikel 9 und 10 wird der bisherige Artikel 9 (Inkrafttreten) inhaltlich unverändert der neue Artikel 11.

Berlin, den 11. Februar 2009

Patricia Lips
Berichterstatlerin

Ingrid Arndt-Brauer
Berichterstatlerin