

Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen (Stand: 13. Januar 2017)

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem und Ziel

Die verpflichtende Einführung der weltweit harmonisierten Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge („Worldwide harmonized light duty test procedure“ - WLTP) ist für Neufahrzeuge auf EU-Ebene, schrittweise beginnend mit der Verabschiedung der hierzu erforderlichen Rechtsakte, voraussichtlich Ende Mai 2017 vorgesehen. Nach diesem Verfahren werden zukünftig auch die für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer relevanten Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) ermittelt. Um Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen sowie die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen, wird ein Stichtag zur Anwendung der CO₂-Werte nach WLTP als Bemessungsgrundlage festgelegt.

B. Lösung

Orientiert an den Festlegungen auf EU-Ebene, wonach für ab dem 1. September 2018 erstmals zum Verkehr zugelassene Personenkraftwagen die CO₂-Werte verbindlich nach WLTP zu ermitteln sind, wird dieser Stichtag ebenfalls für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer festgelegt.

C. Alternativen

Ohne Festlegung eines verbindlichen Datums zur Anwendung der nach WLTP ermittelten CO₂-Werte liegen in der Übergangszeit bis zu deren verbindlicher Anwendung auf alle Erstzulassungen keine nach vergleichbarer Messmethode ermittelten Bemessungsgrundlagen vor. Eine sachgerechte, gleichmäßige Besteuerung wäre nicht möglich.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)							
	Gebiets- körperschaft	Volle Jahres- wirkung ¹	Kassenjahr				
			2018	2019	2020	2021	2022
Insg.		+ 85	+ 10	+ 105	+ 220	+ 330	+ 435
Bund		+ 85	+ 10	+ 105	+ 220	+ 330	+ 435
Länder		-	-	-	-	-	-
Gem.		-	-	-	-	-	-

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

Einzelheiten ergeben sich aus dem allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

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 des Bundesministeriums der Finanzen

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes¹

Vom ...

Der Bundestag hat folgendes Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a wird aufgehoben.
2. In Artikel 3 Absatz 2 Satz 1 wird nach der Angabe „Artikel 1 Nummer 7“ die Angabe „Buchstabe b“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel [Einfügen: Zitierung des Gesetzes zur Stärkung der Bekämpfung der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung, s. BT-Drs. 18/9958] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Fahrzeugen, die von der Zulassungspflicht nach § 3 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch [Einfügen nach Abstimmung mit BMVI: letzte Änderung der FZV] geändert worden ist, ausgenommen sind;“.

2. In § 9 Absatz 3 Satz 1 wird der Satzteil vor Nummer 1 wie folgt gefasst:

„Für ausländische Fahrzeuge beträgt die Steuer für jeden ganz oder teilweise im Inland zugebrachten Kalendertag“.

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).

3. § 11 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Steuer ist bei ausländischen Fahrzeugen, die zum vorübergehenden Aufenthalt in das Inland gelangen, tageweise zu entrichten.“.

b) Satz 3 wird aufgehoben.

4. § 12 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 werden die Wörter „ausgenommen in den Fällen des § 11 Abs. 3“ gestrichen.

b) In Nummer 5 werden die Wörter „der Gültigkeit“ durch die Wörter „des Betriebszeitraums“ ersetzt.

5. In § 17 werden die Wörter „vom Hundert“ gestrichen.

6. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Für Personenkraftwagen, deren Bemessungsgrundlagen der § 8 Nummer 1 Buchstabe b bestimmt, ist § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. September 2018 in folgender Fassung anzuwenden:

„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 vom 30.12.1993, S. 39) oder die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission vom 29. Mai 2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (Abl. L 142 vom 1.6.2012, S. 16), 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;“ “.

b) Absatz 12 wird wie folgt gefasst:

„(12) Führen die Feststellungen der Zulassungsbehörden hinsichtlich der Fahrzeugklassen und Aufbauarten für Entrichtungszeiträume beginnend vor dem 1. September 2018 zu einer niedrigeren Steuer als unter Berücksichtigung des § 2 Absatz 2a in der am 1. Juli 2010 geltenden Fassung, ist weiterhin § 9 Absatz 1 Nummer 2 anzuwenden. Absatz 5 gilt entsprechend.“

Artikel 2

Inkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 2 Nummer 2 und 3 sowie Nummer 4 Buchstabe a treten am 1. Januar 2018 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) entwickelte weltweit harmonisierte Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge („Worldwide harmonized light duty test procedure“- WLTP) verfolgt das Ziel, zukünftig realitätsnähere CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Typgenehmigung zu erhalten. Folglich wird sich die Ermittlung der CO₂-Emissionen nach WLTP erheblich von dem derzeit maßgeblichen NEFZ-Verfahren („Neuer Europäischer Fahrzyklus“) unterscheiden. Die Kraftfahrzeugsteuer knüpft grundsätzlich an die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr an und wird für Personenkraftwagen, die seit dem 1. Juli 2009 erstmalig zugelassen werden, nach dem von den Zulassungsbehörden festgestellten CO₂-Wert des Fahrzeuges und dem Hubraum bemessen. Nach den Festlegungen auf EU-Ebene wird die Ermittlung der CO₂-Werte von Personenkraftwagen für ab dem 1. September 2018 erstmals zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge nach WLTP zwingend vorgeschrieben.

Die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für erstmals zugelassene Personenkraftwagen anhand der von den Zulassungsbehörden übermittelten CO₂-Werte nach WLTP wird in Anlehnung an das künftige Verkehrsrecht geregelt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

Das Gesetz wird hinsichtlich einer Änderung des KraftStG bereinigt, die keinen Bezug zum Beginn der Abgabenerhebung nach dem Infrastrukturabgabengesetz hat.

2. Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Analog zu den Einführungsdaten des WLTP für die Erstzulassung von Personenkraftwagen wird der 1. September 2018 als Stichtag zur Anwendung der CO₂-Werte nach WLTP bei der Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer festgelegt.

III. Alternativen

Wird im Kraftfahrzeugsteuergesetz kein verbindliches Datum für die Anwendung der CO₂-Werte nach WLTP festgelegt, wirkt sich unter anderem die optionale, frühzeitige oder spätere Umstellung auf WLTP vor dem 1. September 2018 durch die Fahrzeughersteller, die von unternehmerischen Erwägungen geprägt ist, auf die Besteuerung aus. Im Übergangszeitraum kann die Gleichmäßigkeit der Besteuerung nicht sichergestellt werden, da die von den Zulassungsbehörden bis zur verbindlichen Anwendung des WLTP übermittelten CO₂-Werte nicht auf einem einheitlichen Verfahren beruhen. Der gleitende Einstieg in das ab 1. September 2018 verbindliche Verfahren wäre für Verbraucher zudem intransparent.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für die Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (Artikel 1) und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Artikel 2) 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.

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 werden beachtet.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Behandlung aller Fahrzeuge folgt ab 1. September 2018 ausnahmslos der verbindlichen verkehrsrechtlichen Beurteilung hinsichtlich der Fahrzeugklasse und Aufbauart, die für den Steuerpflichtigen aus der jeweiligen Zulassungsbescheinigung ersichtlich sind.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

3. Demografische Auswirkungen

Keine.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes								
(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)								
Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹	Kassenjahr				
				2018	2019	2020	2021	2022
1	<u>§ 18 Abs. 5 KraftStG</u> Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer auf Basis der nach WLTP ermittelten CO ₂ -Werte für Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 1.9.2018	Insg.	+ 110	+ 20	+ 130	+ 245	+ 355	+ 460
		KraftSt	+ 110	+ 20	+ 130	+ 245	+ 355	+ 460
		Bund	+ 120	+ 20	+ 130	+ 245	+ 355	+ 460
		KraftSt	+ 120	+ 20	+ 130	+ 245	+ 355	+ 460
	Länder	-	-	-	-	-	-	
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
2	<u>§ 18 Abs. 12 KraftStG</u> Kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung von bestimmten Fahrzeugen der Klasse N1; Rechtsfolge aus § 18 Abs. 5 KraftStG	Insg.	- 25	- 10	- 25	- 25	- 25	- 25
		KraftSt	- 25	- 10	- 25	- 25	- 25	- 25
		Bund	- 25	- 10	- 25	- 25	- 25	- 25
		KraftSt	- 25	- 10	- 25	- 25	- 25	- 25
	Länder	-	-	-	-	-	-	
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
3	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	Insg.	+ 85	+ 10	+ 105	+ 220	+ 330	+ 435
		KraftSt	+ 85	+ 10	+ 105	+ 220	+ 330	+ 435
		Bund	+ 85	+ 10	+ 105	+ 220	+ 330	+ 435
		KraftSt	+ 85	+ 10	+ 105	+ 220	+ 330	+ 435
		Länder	-	-	-	-	-	-
	Gem.	-	-	-	-	-	-	
<u>Anmerkungen:</u>								
¹⁾ Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.								

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine Erhöhung von Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung ändert sich nicht.

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.

VI. Befristung; Evaluation

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

Wegen der nicht signifikanten Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand ist eine Evaluation der Regelungen nicht erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a)

Bei der vereinfachenden allgemeinen Anwendung von Tagessätzen für steuerpflichtige ausländische Fahrzeuge besteht kein Zusammenhang mit dem Beginn der Abgabenerhebung nach dem Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesstraßen (Infrastrukturabgabengesetz). Sie soll bereits ab dem 1. Januar 2018 in Kraft treten (siehe Artikel 2 Nummer 2 und Artikel 3 Absatz 2 des 6. KraftStÄndG). Die Vorschrift wird im 2. VerkehrStÄndG aufgehoben.

Zu Nummer 2 (Artikel 3 Absatz 2)

Das Inkrafttreten wird als Rechtsfolge der Nummer 1 angepasst.

Zu Artikel 2 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 3 Nummer 1)

Die Neufassung der Vorschrift zur Steuerbefreiung für alle Fahrzeuge, die vom verkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren ausgenommen sind, stellt im Ergebnis klar, dass auch Fahrzeuge steuerbefreit sind, die unter den Geltungsbereich der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 28. Februar 1989 (BGBl. I S. 481) fallen, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juni 2013 (BGBl. I S. 1609) geändert worden ist. Dabei handelt es sich z. B. um steuerbefreite Fahrzeuge mit grünem Kennzeichen, die kurzzeitig auf Brauchtumsveranstaltungen zum Einsatz kommen.

Zu Nummer 2 (§ 9 Absatz 3)

Mit der Änderung wird eine vereinfachte Besteuerung steuerpflichtiger ausländischer Fahrzeuge durch allgemeine Anwendung von Tagessätzen erreicht. In der Vergangenheit konnten die Bemessungsgrundlagen zur Anwendung der Regelsteuersätze in vielen Fällen nicht festgestellt werden. Die Änderung wird aus dem 2. VerkehrStÄndG übernommen.

Zu Nummer 3 (§ 11 Absatz 3)

Die Anpassung der Vorschrift ist zur allgemeinen Anwendung von Tagessätzen für die Besteuerung steuerpflichtiger ausländischer Fahrzeuge erforderlich (Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 2), da Tagessätze bislang nur bei ausländischen Fahrzeugen anwendbar sind, die bis zu 30 Tage vorübergehend in das Inland gelangen.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a (§ 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3)

Die Anpassung der Vorschrift ist in der Folge der allgemeinen Anwendung von Tagessätzen für die Besteuerung steuerpflichtiger ausländischer Fahrzeuge erforderlich (Folgeänderungen zu Artikel 2 Nummer 3). Sie gewährleistet, dass die Steuer beim Ende der Steuerpflicht wie für inländisch gehaltene Fahrzeuge ggf. zeitanteilig erstattet wird.

Zu Buchstabe b (§ 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5)

Im KraftStG verwendete Begriffe des Verkehrsrechts richten sich nach den jeweils geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften (§ 2 Absatz 2 Nummer 1). Die Anpassung erfolgt, weil für die Steuerfestsetzung im Falle eines Saisonkennzeichens der konkrete verkehrsrechtliche Betriebszeitraum und nicht die Gültigkeit des Kennzeichens maßgeblich ist.

Zu Nummer 5 (§ 17)

In der Vorschrift wird eine Rechtsbereinigung vorgenommen. Der Grad der Behinderung ist nicht in Prozent („vom Hundert“) angegeben. Eine entsprechende Änderung im KraftStG war seinerzeit unterblieben.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a (§ 18 Absatz 5)

Die Bemessungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen, die seit dem 1. Juli 2009 erstmals zugelassen werden, umfassen nach § 8 Nummer 1 Buchstabe b KraftStG neben dem Hubraum die Prüfwerte der CO₂-Emissionen je Kilometer. Die Ermittlung dieser Prüfwerte erfolgt zurzeit im „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ). Sie wird ab 2017 für erstmals zugelassene Personenkraftwagen der Fahrzeugklasse M₁ und leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N₁ schrittweise auf das neue WLTP-Verfahren umgestellt. Seitens der EU wird hierzu voraussichtlich im Mai 2017 eine Verordnung verabschiedet, welche die derzeit geltende VO (EG) Nr. 715/2007 ändert. Sie wird verkehrsrechtlich unter anderem regeln, dass die Ermittlung der CO₂-Werte nach WLTP ab dem 1. September 2017 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. September 2018 für erstmalige Zulassungen anzuwenden ist. In der Folge wird in der Zeit von voraussichtlich Mai 2017 bis August 2018 für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer eine heterogene Datenbasis entstehen, die zur gleichmäßigen Besteuerung ungeeignet wäre.

Die Übergangsvorschrift regelt durch Verweis auf den Rechtsstand vor dem Inkrafttreten der im Mai 2017 erwarteten Änderungsverordnung nach Artikel 14 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 715/2007, dass für alle erstmals zugelassenen Personenkraftwagen vor der verkehrsrechtlich bestimmten Verbindlichkeit der CO₂-Werte nach WLTP als Bemessungsgrundlage der jeweils nach den maßgeblichen Vorschriften der EU gemessene oder korreliert ermittelte CO₂-Wert nach NEFZ anzuwenden ist. Hierdurch werden Rechts- und Planungssicherheit sowie insbesondere die Gleichmäßigkeit der Besteuerung gewährleistet.

Zu Buchstabe b (§ 18 Absatz 12)

Die Neufassung der Vorschrift ist eine Rechtsfolge aus § 18 Absatz 5 für erstmalige Fahrzeugzulassungen im Zeitraum von voraussichtlich Mai 2017 bis August 2018. Für Fahrzeuge der Klasse N₁ gelten hinsichtlich der CO₂-Werte längere verkehrsrechtliche Übergangsregelungen, die bis zum Jahr 2020 die Verwendung der alten CO₂-Werte nach NEFZ erlauben.

Regelungsgegenstand des § 18 Absatz 12 sind Fahrzeuge der Klasse N₁, die gebaut und geeignet sind, wahlweise überwiegend der Personen- oder Güterbeförderung zu dienen (z. B. Kastenwagen, Vans, Pickups und Geländewagen weit überwiegend verwendet in der Wirtschaft und von größeren Familien). Nach vom Verkehrsrecht abweichenden Kriterien ist für diese Fahrzeuge ggf. in personellen Verfahren (einschließlich Fahrzeugvorführung) zu beurteilen, ob sie überwiegend der Personenbeförderung dienen können. Ist dies der Fall, kommen die Steuersätze für Personenkraftwagen zur Anwendung, obgleich nach § 2

Absatz 2 die verkehrsrechtliche Beurteilung von Fahrzeugklasse und Aufbauart für die Kraftfahrzeugsteuer bindend sind (Grundlagenbescheid). Dies ist widersprüchlich und führt regelmäßig zu Konflikten mit den Steuerpflichtigen, da die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung im Ergebnis von der Einstufung des Fahrzeugs laut Zulassungsbescheinigung abweicht. Eine ursprünglich beabsichtigte ökologische Lenkung wird nicht erreicht. Die Regelung wird ab 1. September 2018 nicht fortgeführt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 3 bestimmt, dass die Änderungen durch das vorliegende Gesetz grundsätzlich am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Lediglich die Änderungen nach Artikel 2 Nummer 2 und 3 sowie Nummer 4 Buchstabe a treten am 1. Januar 2018 in Kraft.

Ressortabstimmung