

---

## BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft

---

### **Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeug- steuergesetzes“**

Der BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft nimmt zur Vorbereitung der Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ – BT-Drucksache 18/11234 am 20. März 2017 wie folgt Stellung.

#### **Zu E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Der Entwurf geht davon aus, dass durch das Gesetz kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht.

Die CO<sub>2</sub>-Werte nach WLTP für erstmals zugelassene Personenkraftwagen werden von den Zulassungsbehörden übermittelt. Anhand dieser Daten erfolgt die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer.

Da die Bestandsfahrzeuge von der Anwendung der der CO<sub>2</sub>-Werte nach WLTP als Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer nicht betroffen sind, und Käufer von neu zuzulassenden Pkw über die CO<sub>2</sub>-Werte nach WLTP informiert sein werden, ist aus Sicht des BDZ nicht mit umfangreichen Anfragen und Rechtsbehelfsverfahren zu rechnen.

#### **Zu Artikel 2 Nr. 6 – § 18 Absatz 5 Kraftfahrzeugsteuergesetz**

Der Entwurf eines Sechsten Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes beinhaltet in der zur Anhörung der Verbände am 16.1.2017 09:31 per E-Mail übersandten Fassung in Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe b auch noch eine Neufassung des § 18 Absatz 12 KraftStG wie folgt:

*„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*

# Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



*am 1. Juli 2010 geltenden Fassung, ist weiterhin § 9 Absatz 1 Nummer 2 anzuwenden. Absatz 5 gilt entsprechend.“*

Im Besonderen Teil der Begründung des Gesetzentwurfs wurde hierzu ausgeführt:

*„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 CO<sub>2</sub>-Werte längere verkehrsrechtliche Übergangsregelungen, die bis zum Jahr 2020 die Verwendung der alten CO<sub>2</sub>-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.“*

In der Ressortabstimmung zum Gesetzentwurf wandte sich das BMUB dagegen, weil die Regelung nach dieser Änderung im Verlaufe des Jahres 2019 faktisch ausgelaufen wäre. Sie beinhalte ein „umweltpolitisches Signal“, auf das trotz des zugegeben hohen Aufwandes für die Zollverwaltung sowie großer Streitanfälligkeit und überwiegend nachvollziehbaren Unmutes der Steuerpflichtigen nicht verzichtet werden könne. Das BMUB blockierte damit zum wiederholten Mal eine spürbare Vereinfachung.

Folgendes erläuternd zum Hintergrund des § 18 Absatz 12 KraftStG:

## Sachverhalt (Beispielfall)

Ein Bauunternehmer hat Ende 2015 ein neu gekauftes Kfz der Marke Ford, Modell RANGER, zugelassen. Die verkehrsrechtliche Einstufung des Ford und der Eintrag in den Zulassungspapieren erfolgte in die Fahrzeugklasse N<sub>1</sub> (leichte Nutzfahrzeuge). Besteuert wird er jedoch wie ein Pkw; bei der Versicherung läuft er allerdings als Lkw. Der Bauunternehmer hat sodann Einspruch eingelegt und das Fahrzeug beim Hauptzollamt vorgeführt.

Das Fahrzeug wird für Transporte und als Zugfahrzeug für Anhänger mit einer Last von bis zu 3,5 t eingesetzt. Weiterhin wird das Fahrzeug als Beförderungsmittel für Mitar-

# Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



beiter zu Baustellen und zurück genutzt sowie für die Belieferung von Baustellen und Kunden mit Kleinmengen von Material.

Der Bauunternehmer bemängelt, dass seitens der Versicherung das Fahrzeug als Lkw eingestuft und seitens der Finanzbehörde wie ein Pkw behandelt wird. In beiden Fällen kommt der jeweilige Höchstbetrag zur Anwendung. Weiterhin sieht er sich mit einem Fahrverbot mit Anhänger an Sonn- und Feiertagen, an denen das Fahrzeug auch als Lkw eingestuft bleibt, benachteiligt.

## Bewertung

Für bestimmte Kfz der verkehrsrechtlichen Fahrzeugklasse N<sub>1</sub> und vergleichbarer nationaler Fahrzeugarten (sog. leichte Nutzfahrzeuge) gilt trotz der aus Vereinfachungsgründen seit 12.12.2012 geregelten Übernahme dieser Klassifizierung für das Kraftfahrzeugsteuerrecht eine gesonderte Regelung, die im Ergebnis zur früher geltenden Besteuerung wie für Pkw führt. Es handelt sich um § 18 Absatz 12 KraftStG, der mit dem VerkehrStÄndG vom 5.12.2012 (BGBl. I S. 2431) angefügt wurde. Betroffen sind kombiniert nutzbare Fahrzeuge, die nach Verkehrsrecht wahlweise überwiegend für die Personen- oder Güterbeförderung genehmigt sind und regelmäßig z. B. von Handwerksbetrieben und größeren Familien verwendet werden. Darunter befinden sich auch Geländewagen und Pickups mit Doppelkabine. Repräsentativ für diese Fahrzeuggruppe sind jedoch vielseitig einsetzbare Kastenwagen und Hochdachkombis.

Nach den in der bisherigen Erfahrungszeit durch die Zollverwaltung gesammelten Erkenntnissen hat die Sonderregelung des § 18 Absatz 12 eine konsequente und damit umfassende Steuervereinfachung verhindert. Sie verursacht im Gegenteil unverhältnismäßigen Erfüllungsaufwand für die Steuerpflichtigen und die Verwaltung, wenn es z. B. zur Fahrzeugvorführung im Hauptzollamt zwecks Vermessung kommt und CO<sub>2</sub>-Werte für das Kfz durch örtliche Zulassungsbehörden rein theoretisch berechnet werden müssen. Zudem wird die Gleichmäßigkeit der Besteuerung aufgrund von Abgrenzungsproblemen beeinträchtigt. In der Folge liegt eine unverändert hohe Streitanzahl vor. Dies wirkte sich auch auf die bis Mitte 2014 vollzogene Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung durch den Bund negativ aus. Diese Auswirkungen traten ein, weil das umweltpolitisch befürchtete Signal vermieden werden sollte, emissionsstärkere Kfz entsprechend der Systematik des Kraftfahrzeugsteuerrechts nach ihrer verkehrsrechtlichen Fahrzeugklasse nur gewichtsbezogen und in der Folge geringer als schwere Pkw zu besteuern.

Aus steuerrechtlicher Sicht ist die Sonderregelung des § 18 Absatz 12 mit dem geltenden System der Kraftfahrzeugsteuerbemessung unvereinbar. Die mit dem VerkehrStÄndG vom 5.12.2012 beabsichtigte positive Wirkung einer konsequenten Steuervereinfachung durch Übernahme der verkehrsrechtlichen Fahrzeugklassifizierungen für die Kraftfahrzeugsteuer konnte nicht eintreten.

Angestrebt werden sollte, dass die Steuerpflichtigen künftig die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Belastung bereits bei der Fahrzeugbeschaffung gesichert berücksichtigen können, weil sie sich im Ergebnis wie bei anderen Fahrzeugen ohne Umwege anhand der in den Zulassungsbescheinigungen jeweils ersichtlichen Fahrzeugklasse ergibt.

# Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



Eine umweltpolitisch erwünschte steuerliche Höherbelastung emissionsstärkerer Nutzfahrzeuge tritt bereits durch die Energiesteuer ein, da sie in der Regel einen höheren Kraftstoffverbrauch aufweisen.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Dieter Dewes', is positioned in the middle of the page.

Dieter Dewes  
Bundesvorsitzender