
BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Der BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft vertritt als Fachgewerkschaft der Bundesfinanzverwaltung das Gesamtinteresse seiner rund 25.000 Mitglieder und der Beschäftigten der Bundesfinanzverwaltung. Auf dieser Basis nehmen wir im Vorfeld der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestags zu o. a. Gesetzentwurf der Bundesregierung (Drucksache 19/20978) wie folgt Stellung:

Zu E.3 - Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Personalbedarf für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch die Bundeszollverwaltung

Nach dem Ergebnis einer Organisationsuntersuchung der Generalzolldirektion zu einer Personalbedarfsprognose für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer (KraftSt) durch die Zollverwaltung ergibt sich ein Gesamtbedarf in Höhe von 2.550 Arbeitskräften. Mit Übernahme der Verwaltung der KraftSt durch die Zollverwaltung im Kalenderjahr 2014 wurde seitens des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) ein initialer Personalbedarf von 1.771 Arbeitskräften festgelegt.

Der BDZ mahnte bereits bei der Übernahme der Verwaltung der KraftSt an, dass der initial festgesetzte Personalbedarf von insgesamt 1.771 Arbeitskräften für eine aufgabengerechte Verwaltung der KraftSt nicht ausreichend erscheint. Zum Vergleich: die Bundesländer setzten bis zur Abgabe der Verwaltung der KraftSt insgesamt über 2.500 Beschäftigte zur Verwaltung der KraftSt durch die Finanzämter ein. Hinzu kommt, dass im Rahmen der initialen Festsetzung des Personalbedarfs wesentliche Organisationseinheiten zur Verwaltung der KraftSt – wie z. B. die Zentrale Auskunft KraftSt, die Kontaktstellen KraftSt bei den Zollämtern und die Bundeskassen – hinsichtlich der Mehrbelastung durch den Aufgabenzuwachs nicht betrachtet wurden. Die erste Prognose aus dem Jahr 2012 hat somit den Bedarf der Zollverwaltung nicht umfassend benannt. Im Rahmen der o. a. Personalbedarfsprognose der Generalzolldirektion wurde der Gesamtbedarf der Zollverwaltung für die Verwaltung der KraftSt im Sinne der ursprünglichen Forderungen des BDZ auf insgesamt 2.550 Arbeitskräfte angepasst.

Gleichwohl musste ein Großteil der Differenz der Arbeitskräfte zur initialen Festsetzung bzw. der Mehrbedarf von über 780 Arbeitskräften durch zolleigene Ressourcen gedeckt werden. Angesichts der bereits bestehenden Personalunterdeckung in allen

Aufgabenbereichen der Zollverwaltung sowie der politischen Priorisierungen (z. B. FKS, internationale See- und Flughäfen) ist eine weitergehende verwaltungsinterne Bedarfsdeckung nicht möglich. Um die Aufgabenerledigung in allen übrigen Bereichen der Zollverwaltung nicht zu gefährden, müssen nach Ansicht des BDZ die Ressourcen durch zusätzliche Beschäftigte (Nachwuchskräfte) zugeführt werden.

Dem Anliegen des BDZ hinsichtlich der Bereitstellung von zusätzlichen Planstellen wurde seitens der zuständigen Zollabteilung des BMF nur teilweise entgegengekommen. Bis heute verweigert die Zollabteilung des BMF, einen ausstehenden Bedarf von 104 Planstellen für die Verwaltung der KraftSt im Bundeshaushalt geltend zu machen. Nach aktuellem Sachstand des BDZ werden die 104 ausstehenden Planstellen auch nicht im Haushalt 2021 durch die Zollabteilung des BMF beantragt.

Die fehlende Beantragung der bereits festgesetzten Planstellen geht insbesondere zu Lasten des eingesetzten Personals bei den Kontaktstellen der Zollämter, die neben der Verwaltung der KraftSt die Abfertigung des internationalen Warenverkehrs gewährleisten müssen. Die Arbeitsbelastung wird sich durch den anstehenden Brexit sowie die Auswirkungen des e-Commerce zuspitzen.

Auswirkungen auf das ITZBund und dem IT-Verfahren KraftSt

Aufgrund des hohen Automatisierungsgrades zur Festsetzung der KraftSt durch das IT-Verfahren KraftSt – etwa 98 Prozent der Kraftfahrzeugsteuerbescheide werden automatisiert erstellt – kommt der rechtzeitigen und vollständigen technischen Umsetzung der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Änderungen durch das siebte Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz eine besondere Bedeutung zu. Die Sonderregelungen für besonders emissionsreduzierte Pkw sollen bereits zum Datum des Kabinettsbeschlusses wirksam werden, vgl. Artikel 1 Nummer 5 - § 10b neu.

Der zeitliche Vorlauf zur technischen Umsetzung der gesetzlichen Änderungen im IT-Verfahren KraftSt ist sehr ambitioniert und muss beim Erfüllungsaufwand für die Generalzolldirektion sowie dem ITZBund entsprechend berücksichtigt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 3 – (§ 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c - neu)

Für die Bemessungsgrundlage CO₂ kommt bislang oberhalb von 95 g/km des kombinierten Prüfwertes ein einheitlicher Steuersatz von 2 Euro je g/km zur Anwendung. Künftig sind für Erstzulassungen ab dem 1. Januar 2021 progressiv gestaffelte Steuersätze von 2 bis 4 Euro je g/km vorgesehen, die im Bereich von mehr als 95 bis 195 g/km jeweils innerhalb von fünf gleichmäßigen Stufen und einer nach oben offenen Stufe gelten sollen.

Der BDZ begrüßt die Übernahme der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Systematik bei der künftigen Staffelung der Steuersätze zur Besteuerung der Kohlendioxidemission bzw.

der CO₂-Komponente, da diese im Wesentlichen der bereits bestehenden Systematik zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 Kilogramm entspricht.

Somit kann die Zollverwaltung im Rahmen der anstehenden Umsetzung der progressiv gestaffelten Steuersätze zur Besteuerung der CO₂-Emissionswerte eines Pkw auf bestehende Erfahrungswerte zurückgreifen. Dies betrifft insbesondere die Erstellung der fachlichen Anforderungen zur Anpassung des IT-Verfahrens KraftSt durch die Generalzolldirektion (beispielsweise hinsichtlich der künftigen Darstellung der Besteuerung der CO₂-Komponente von Pkw's über die Kraftfahrzeugsteuerbescheide).

Gleiches gilt im Hinblick auf die technischen Anpassungen des IT-Verfahrens KraftSt aufgrund der Umsetzung des neuen Steuertarifs durch das ITZBund. Der BDZ erwartet aufgrund der Einführung der progressiv gestaffelten Steuersätze eine Erhöhung des Anfragevolumens bei der Zentralen Auskunft Kraftfahrzeugsteuer der Generalzolldirektion. Der BDZ prognostiziert etwa 200.000 zusätzliche Anfragen pro Jahr, die einen personellen Mehraufwand von rund 20 Arbeitskräften generieren. Die Personalmehrkosten müssen dauerhaft im Planstellenhaushalt der Zollverwaltung hinterlegt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 9 – (§ 18)

Die Aufhebung der Sonderregelung nach § 18 Absatz 12 KraftStG wird seitens des BDZ ausdrücklich begrüßt, da diese Änderung den überfälligen Wegfall einer bürokratischen Fachaufgabe für die zuständigen Hauptzollämter und Kontaktstellen bei den Zollämtern bewirkt. Bisher in Zweifelsfällen notwendige jährlich durchschnittlich 7.040 Fahrzeugvorführungen sowie die 8.800 Rechtsbehelfsverfahren entfallen und stellen somit eine spürbare Verwaltungsvereinfachung und eine echte Entlastung für die betroffenen Beschäftigten dar.

Hintergrund:

Nach § 18 Absatz 12 ist die Besteuerung von bestimmten leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t Gesamtgewicht mit den CO₂- und hubraumbezogenen Tarifen für Pkw statt der gewichtsbezogenen Steuersätze für Nutzfahrzeuge vorzunehmen, wenn diese theoretisch vor allem der Personenbeförderung dienen könnten und die Steuerbelastung höher ausfällt. Bei den betroffenen Fahrzeugen handelt es sich überwiegend um in Handwerksbetrieben und von mehrköpfigen Familien genutzte Fahrzeuge, die typischerweise kombiniert für die Personenbeförderung oder den Gütertransport geeignet sind und eingesetzt werden (z. B. Kleinlaster oder Pritschenfahrzeuge).

Die Regelung führt nicht nur zu einer höheren Besteuerung der betroffenen Fahrzeuge, sondern auch zu einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für die Zollverwaltung und die Zulassungsbehörden. Zudem entsteht durch die Anwendung der Vorschriften ein erheblicher Mehraufwand für die betroffenen Fahrzeughalter*innen. Die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Festsetzung gestaltet sich sehr aufwendig und ist aufgrund der komplizierten Rechtslage gegenüber den Fahrzeughaltern*innen nur schwer vermittelbar.

Stellungnahme

Berlin, 11. September 2020



Die Komplexität der Sonderregelung ist elektronisch – über das IT-Verfahren KraftSt - nur eingeschränkt abbildbar und erfordert eine manuelle Vermessung und Dokumentation des Vermessungsergebnisses durch Zollbeamte in Anwesenheit des Fahrzeughalters – die so genannte Fahrzeugvorführung. Dabei werden z. B. komplexe Vermessungen der Ladeflächen vorgenommen, bei denen sich die Messelemente u. a. auf Abstände zwischen Gaspedal und Sitzfläche orientieren. Weiterhin bedarf es der Feststellung der Anzahl von – potentiellen - Sitzplätzen des leichten Nutzfahrzeuges, die wiederum eine Begutachtung von Schienen zur Anbringung potentieller Sitzplätze im Fahrzeug erfordert. In der Folge bestehen auch zahlreiche Rechtsbehelfsverfahren zu dieser Besteuerungssystematik.

Vom Wegfall der Sonderregelung sind etwa 390.000 zugelassene Fahrzeuge betroffen, zu denen entsprechende Steuerbescheide im Rahmen einer Neufestsetzung ergehen müssen. Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaftsbeteiligten und die Bürger*innen reduziert sich ebenfalls erheblich. Ebenso entfällt durch die Aufhebung der Sonderregelung eine steuerliche Mehrbelastung der betroffenen Fahrzeughalter*innen.

Dieter Dewes
Bundesvorsitzender