
BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft

Öffentliche Anhörung zu dem

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Gesetzes über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabenaufhebungsgesetz – InfrAGAufhG)

Der BDZ - Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft nimmt zur Vorbereitung der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zu den Gesetzentwürfen „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes“ – BT Drucksache 18/11237 und Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Gesetzes über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabenaufhebungsgesetz – InfrAGAufhG) – BT Drucksache 18/11012 am 20. März 2017 wie folgt Stellung.

Die Bundesregierung beabsichtigt die Umsetzung des mit der EU-Kommission getroffenen Kompromisses zur Pkw-Maut vom 1. Dezember, mit dem Zweifel an der Vereinbarkeit der Infrastrukturabgabe mit dem Unionsrecht beseitigt werden sollen.

Mit dem „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes“ (im Folgenden InfrAG-E) sollen die Preise für Kurzzeitvignetten geändert werden. Die Staffelung der Kurzzeitvignetten und deren Tarifhöhe soll noch stärker an den Vorgaben des Artikel 7a der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ausgerichtet werden.

Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



Mit separatem Gesetz zur Änderung des 2. VerkehrStÄndG (im Folgenden KraftStG-E) soll die Höhe der Steuerentlastungsbeträge geändert und damit den Bedenken der EU-Kommission hinsichtlich der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung der finanziellen Doppelbelastung bei Einführung der Infrastrukturabgabe Rechnung getragen werden. Die im Kraftfahrzeugsteuergesetz aufgenommenen Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge sollen erhöht werden, um nicht nur einen „angemessenen Ausgleich“ i.S. des Art. 7k der genannten Richtlinie vorzusehen, sondern auch eine noch stärkere ökologische Lenkungswirkung zu erzielen.

Beide Gesetze zielen somit darauf, auf der Grundlage des mit der EU-Kommission gefundenen Kompromisses das bereits eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren zu beenden, um mit der Erhebung einer Infrastrukturabgabe beginnen zu können.

Das vorliegende InfrAG-E darf daher nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss als Bestandteil der Gesamtregelungen zur Einführung der Infrastrukturabgabe beurteilt werden.

I. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Dies gilt insbesondere für den Erfüllungsaufwand.

Aus Sicht des BDZ wird die Einführung der Maut nicht nur beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und dem Kraftfahrtbundesamt (KBA), sondern insbesondere auch bei der Zollverwaltung zu einem stark erhöhten Arbeitsaufkommen führen.

Lt. der Begründung zum InfrAG-E ist mit dem Gesetz für die Verwaltung kein Erfüllungsaufwand verbunden.

Der federführende Verkehrsausschuss des Bundesrates hat sich dagegen in der Empfehlung der beteiligten Ausschüsse an den Bundesrat (Drucksache 70/1/17) unter anderem im Hinblick auf den zu erwartenden hohen Erfüllungsaufwand dafür ausgesprochen, das InfrAG-E abzulehnen. Er hat dabei angeführt, dass für die Einführung der Infrastrukturabgabe hohe Anlaufkosten zu erwarten sind. Es würden einmalige Implementierungskosten für den Aufbau des Vignettensystems und die Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuerbescheide auftreten. Hinzu kämen jährlich laufende System- und Verwaltungskosten.

Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates (Drucksache 18/11536) darauf verwiesen, dass durch das InfrAG-E keine Änderungen bei den Implementierungskosten sowie den laufenden System- und Verwaltungskosten entstehen, da die Erhebungs- und Kontrollsysteme ohne zusätzlichen Kostenaufwand direkt mit den neuen Tarifen errichtet und betrieben werden können.

Da wie oben dargestellt das InfrAG-E darauf abzielt, die Erhebung der Infrastrukturabgabe überhaupt erst zu ermöglichen, dürfen jedoch bei der Beurteilung des vorliegenden Gesetzentwurfs die Auswirkungen der geplanten Tarifänderungen nicht isoliert be-

trachtet werden. Vielmehr muss der mit der Einführung der Infrastrukturabgabe verbundene Erfüllungsaufwand insgesamt in den Blick genommen werden.

Erhöhter Aufwand durch Versand geänderter Kfz-Steuerbescheide

Der BDZ stimmt mit dem Verkehrsausschuss des Bundesrates überein, dass die Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuerbescheide zu einem hohen Aufwand führen wird. Betroffen ist hier der Zoll, der für die Verwaltung der Kfz-Steuer, bei der Inländer im Gegenzug entlastet werden sollen, zuständig ist.

Das KraftStG-E sieht eine Anpassung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes hinsichtlich seiner Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vor, um mit höheren Steuerentlastungsbeträgen für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse den ökologischen Anreiz zu verstärken. Der Entwurf geht davon aus, dass die geplante Erhöhung der Steuerentlastungsbeträge im Jahr 2021 den Versand von circa 16 Millionen geänderten Kraftfahrzeugsteuerbescheiden erforderlich macht. Die Bearbeitung fehlerhafter Bescheide, die Beantwortung von Anfragen zu den Bescheiden sowie die Bearbeitung von Rechtsbehelfsverfahren wird zu einer stark erhöhten Arbeitsbelastung führen.

Der im Entwurf dargestellte Erfüllungsaufwand für den Versand der Bescheide ist aus Sicht des BDZ nicht realistisch dargestellt und entspricht nicht den Erfahrungswerten in der Zollverwaltung.

Der Entwurf geht davon aus, dass im Jahr 2021 in circa 1,5 Prozent und im Jahr 2022 in circa 1 Prozent der voraussichtlich betroffenen Steuerfälle eine Fehlerkorrektur erforderlich sein wird.

Hinsichtlich des erhöhten Auskunftsbearbeitungsbedarfs nimmt der Entwurf an, dass circa 10 Prozent der Bescheidadressaten telefonische, elektronische oder schriftliche Anfragen stellen werden, die mit einer durchschnittlichen Bearbeitungszeit von 5 Minuten je Anfrage abschließend bearbeitet werden können. Im Folgejahr soll die Anfragequote auf circa 5 Prozent sinken. Bezüglich des erhöhten Volumens an Rechtsbehelfsverfahren wird im Entwurf prognostiziert, dass die Rechtsbehelfsquote im Jahr 2021 voraussichtlich bei 2,5 Prozent der Bescheide liegt.

Auf der Basis dieser Annahmen wird im Entwurf ein vorübergehender personeller Mehrbedarf von 174 Arbeitskräften im Jahr 2021 und rund 36 Arbeitskräften im Jahr 2022 errechnet.

Der BDZ teilt diese optimistischen Prognosen hinsichtlich eines nur in geringem Umfang und lediglich vorübergehend ansteigenden Arbeitsaufkommens nicht. Es handelt sich um abstrakt berechnete Werte, die sich nicht mit den bisher im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung gesammelten tatsächlichen Erfahrungswerten decken. Die Steuerungsunterstützung Zoll hat im Rahmen der aktuellen Organisationsuntersuchung zur „Fortschreibung der Prognose über den Personalbedarf für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch die Bundeszollverwaltung“ weitaus höhere Werte ermittelt.

Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



Darüber hinaus bezieht sich der vorliegende Entwurf nur auf den Erfüllungsaufwand, der durch die Erhöhung der Steuerentlastungsbeträge für Pkw der Euro-6-Emissionsklasse entsteht. Der Erfüllungsaufwand für das zweite Verkehrsteueränderungsgesetz insgesamt, das mit dem vorliegenden Änderungsgesetz europarechtskonform ausgestaltet werden soll, wird noch weit höher ausfallen. Der Entwurf des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes ging davon aus, dass im Jahr der Einführung 43,5 Mio. Steuerneufestsetzungen unter Berücksichtigung des Steuerentlastungsbetrages erfolgen werden.

Erhöhter Aufwand für Vollstreckung

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 11 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG) ist das KBA für die Erhebung und Vollstreckung der Infrastrukturabgabe zuständig.

Das KBA erfüllt jedoch derzeit nicht die Voraussetzungen für eine Übernahme der Vollstreckung der Infrastrukturabgabe.

Der Verkehrsausschuss des Bundestages hat in seiner Beschlussempfehlung vom 25.03.2015 (Drucksache 18/4455) auf die Möglichkeit hingewiesen, im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit der Finanzverwaltung außendienstliche Tätigkeiten in Zusammenhang mit der Vollstreckung der Infrastrukturabgabe auf die Vollstreckungsbehörden der Bundesfinanzverwaltung zu übertragen.

Nach derzeitigem Stand soll die Zollverwaltung die Vollstreckung im Außendienst wahrnehmen, während das KBA für die Vollstreckung im Innendienst zuständig bleibt. Durch den Vollstreckungsaußendienst wird sich die Arbeitsbelastung des Zolls weiter erhöhen. Sollte das KBA auch nicht in der Lage sein, den Vollstreckungsinendienst abzudecken, wäre es möglich, dass der Zoll auch diese Aufgabe wahrnehmen muss, was die Arbeitsbelastung weiter verschärfen würde.

Personalsituation in der Zollverwaltung

Durch den erhöhten Erfüllungsaufwand würde sich die bereits jetzt angespannte Personalsituation weiter verschlechtern.

Die Zollverwaltung hat zum 1. Juli 2014 die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer von den Landesfinanzbehörden übernommen. Seitdem ist sie mit ihren Hauptzollämtern für die Festsetzung, Erhebung und Vollstreckung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig und Ansprechpartner zum Thema Kraftfahrzeugsteuer.

Bei der Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung stellte sich der ursprünglich angenommene Personalmehrbedarf als fehlerhaft kalkuliert heraus.

Stellungnahme

Berlin, 17. März 2017



Im Rahmen der aktuellen Organisationsuntersuchung zur „Fortschreibung der Prognose über den Personalbedarf für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch die Bundeszollverwaltung“ kommt die Steuerungsunterstützung Zoll zu dem Ergebnis, dass derzeit ein erhöhter Personalbedarf von fast 800 AK besteht. Demnach existiert bereits jetzt ein gravierender Personalfehlbestand insbesondere an den KraftSt-Kontaktstellen und im Bereich des Vollstreckungsaußendienstes und Vollstreckungsinendienstes der Hauptzollämter.

Im Zuge der Einführung der Maut wird sich dieser Personalfehlbestand weiter deutlich verschärfen.

Forderung nach schlüssiger Kalkulation des Erfüllungsaufwands

Der Bundesrat bedauert in seiner Stellungnahme vom 10.03.2017 (Drucksache 70/17), dass die Bundesregierung bislang keine nachvollziehbaren und soliden Berechnungen für die zu erwartenden Einnahmen aus der PKW-Maut sowie den Ausgaben für die Implementierung und den Betrieb des Maut-Konzeptes vorgelegt hat und bittet um die Vorlage ausreichend valider Berechnungen.

Der BDZ schließt sich dieser Forderung an. Angesichts der realitätsfernen Kalkulation des Erfüllungsaufwands im KraftStG-E und vor dem Hintergrund der Erfahrungen in der Zollverwaltung mit fehlerhaften Personalbedarfsberechnungen bei der Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung hält es der BDZ für dringend erforderlich, valide Berechnungen insbesondere des zu erwartenden Erfüllungsaufwands aufzustellen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dieter Dewes', is written in a cursive style.

Dieter Dewes
Bundesvorsitzender