

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2003 des Rechnungshofs zur Landeshaus-
haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus-
haltsjahr 2001 (Nr. 28)
– Die Festsetzung und Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer
in Baden-Württemberg**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 17. Dezember 2003 folgenden Beschluss gefasst
(Drucksache 13/2700 Teil B Abschnitt XXIV):

Die Landesregierung zu ersuchen,

1. die vom Rechnungshof aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten, die der
Regelungskompetenz des Landes unterliegen, baldmöglichst aufzugreifen
und umzusetzen;
2. die Vorschläge des Rechnungshofs alsbald bundesweit auf Fachebene zu
erörtern und bei Erfolgsaussicht entsprechende Rechtsänderungen zu initi-
ieren;
3. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. September 2004 zu berichten.

Bericht

Mit Schreiben vom 30. September 2004 Nr. I 0451.1 berichtet das Staatsmi-
nisterium wie folgt:

Zu 3.2 Vergünstigungen für Schwerbehinderte (§ 3 a Kraft-
fahrzeugsteuergesetz)

*Der Rechnungshof empfiehlt, die bei der Bearbeitung der Anträge auf Ver-
günstigungen für Schwerbehinderte erforderlichen Formalprüfungen auf die*

Zulassungsbehörden zu übertragen. Die Steuerbefreiung oder Steuerermäßigung könnte dann – ohne Arbeitsschritte bei den Finanzämtern auszulösen – unmittelbar im maschinellen Festsetzungsverfahren gewährt werden. Zudem würde das Verfahren für die schwerbehinderten Bürger erheblich vereinfacht, da der bisher regelmäßig notwendige zusätzliche Gang zum Finanzamt entfallen könnte (Tz. 3.2.2).

Eine Umsetzung der Empfehlung des Rechnungshofs würde Modifizierungen des Steuerrechts und des Straßenverkehrsrechts voraussetzen, weil eine Mitwirkung der Zulassungsbehörden bei der Gewährung von Steuervergünstigungen für schwerbehinderte Personen bisher weder im KraftStG und der KraftStDV noch im Straßenverkehrsgesetz und den darauf beruhenden Verordnungen vorgesehen ist. Außerdem ist zu bedenken, dass über 70 % der Fahrzeugzulassungen nicht durch den Halter selbst, sondern durch Händler, Zulassungsdienste, usw. vorgenommen werden, wodurch sich Schwierigkeiten hinsichtlich der notwendigen Vorlage des Originals des Schwerbehindertenausweises ergeben können. Auch müssen bei der Gewährung entsprechender Vergünstigungen häufig rechtliche Prüfungen erfolgen, die durch die Bediensteten der Zulassungsbehörden nicht ohne weiteres wahrgenommen werden können, beispielsweise, ob das richtige Beiblatt vorhanden ist oder ob dem behinderten Fahrzeughalter evtl. bereits für ein anderes Fahrzeug eine Steuerbefreiung oder -ermäßigung gewährt worden ist. Zu berücksichtigen ist ferner, dass der Entlastung der Finanzverwaltung ein Verwaltungsmehraufwand bei den Zulassungsbehörden gegenüber stünde, zumal in jedem Einzelfall eine detaillierte Mitteilung des Steuerbefreiungsgrundes von der Zulassungsbehörde an das Finanzamt notwendig wäre. Die Zulassungsbehörden würden derartige zusätzliche Arbeiten nicht ohne weiteres übernehmen. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg hat bereits zu erkennen gegeben, dass eine solche neue Aufgabe der Zulassungsbehörden im Rahmen des Finanzausgleichs finanziell abgegolten werden müsste. Darüber hinaus würde der Vorschlag auch eine Beteiligung des Programmierverbundes erforderlich machen.

Ungeachtet dieser – ggf. lösbaren – Schwierigkeiten hat sich das Finanzministerium auf Bundesebene für eine Umsetzung des Vorschlags des Landesrechnungshofs eingesetzt. Der Vorschlag wurde jedoch von den anderen Ländern mit großer Mehrheit abgelehnt. Eine Verfahrensänderung im Sinne der Vorstellungen des Rechnungshofs ist daher nicht möglich. Auch eine in diesem Zusammenhang vom Finanzministerium angeregte Verfahrensvereinfachung fand bei den anderen Ländervertretern keine Unterstützung.

Zu 3.3 Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger (§ 10 Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Nach Auffassung des Rechnungshofs ist die bisherige Besteuerungspraxis bei der Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger (§ 10 KraftStG) – insbesondere wegen ihrer schwierigen Überwachung – unzureichend. Um das Verfahren zu optimieren, wurden im Wesentlichen folgende Maßnahmen vorgeschlagen (Tz. 3.3.2 und Tz. 9.2):

- *Ausübung der Ermächtigung in § 15 Abs. 1 Nr. 9 KraftStG und Einführung eines besonderen Zugmaschinen-Kennzeichens,*
- *Klärung der Erhebung eines Anhängerzuschlags durch die Zulassungsbehörden bereits bei der Zulassung von Zugmaschinen sowie Erteilung eines programmgesteuerten Hinweises bei Wiedenzulassung von Zugmaschinen, die früher mit einem Anhängerzuschlag besteuert wurden,*

- *Deutliche Ausweitung des bisherigen Mindestbesteuerungszeitraums von einem Monat bei unzulässiger Verwendung eines steuerbefreiten Anhängers.*

Gegen die Ausübung der Ermächtigung in § 15 Abs. 1 Nr. 9 KraftStG und die Einführung eines besonderen Zugmaschinen-Kennzeichens bestehen aus zweierlei Gründen Bedenken. Zum einen haben sich die Verkehrsteuer-Referatsleiter wiederholt mit der Einführung eines solchen besonderen Kennzeichens befasst und sich wegen des damit verbundenen Aufwands sowohl bei der Verwaltung als auch beim Fahrzeughalter gegen eine solche Kennzeichnung ausgesprochen. Sie hielten stattdessen maschinell unterstützte Überprüfungen für ausreichend. Zum anderen würde ein solches Kennzeichen nach Mitteilung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg dem aktuellen Auftrag der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz widersprechen, das Zulassungsverfahren zu vereinfachen. Diese Kriterien sind dem Rechnungshof bereits mitgeteilt worden (vgl. Tz. 8.2). Gleichwohl hat der Rechnungshof an seinem Vorschlag festgehalten und darauf hingewiesen, dass ein entsprechendes Kennzeichen eine große Missbrauchprävention enthalte und erstmals eine wirksame Kontrolle auf der Straße gestatte.

Das Finanzministerium hat daraufhin den Beschluss der Verkehrsteuer-Referatsleiter aus dem Jahr 1998, wonach maschinell unterstützte Überprüfungen ausreichend seien, gegenüber den anderen Ländern in Frage gestellt und sich im Hinblick auf die vom Rechnungshof angeführten Vorteile für die Einführung eines besonderen Zugmaschinen-Kennzeichens eingesetzt. Die für Verkehrsteuern zuständigen Vertreter der obersten Finanzbehörden der anderen Länder haben dennoch mit großer Mehrheit an ihrem Beschluss aus dem Jahr 1998 festgehalten und es abgelehnt, von der Ermächtigung des § 15 Abs. 1 Nr. 9 KraftStG Gebrauch zu machen. Nach Auffassung der anderen Länder würde die Einführung eines besonderen Zugmaschinen-Kennzeichens i. S. des § 15 Abs. 1 Nr. 9 KraftStG weder die Kontrollaufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr, der mobilen Kontrollgruppen des Zolls oder der Polizei, noch die Überprüfung des zutreffenden Anhängerzuschlags durch die Finanzämter überflüssig machen. Kontrollen könnten allenfalls zielgerichteter als gegenwärtig durchgeführt werden. Im „Vorbeifahren“ ließe sich aber auch dann nicht die zutreffende Besteuerung feststellen, wenn nach Zuschlagshöhe differenzierte Zugmaschinen-Kennzeichen eingeführt würden. Denn solange nicht auch die Anhänger selber entsprechend gekennzeichnet sind, sei eine Übereinstimmung des Anhängerzuschlags mit dem Gewicht des Anhängers nicht auf den ersten Blick erkennbar. Die gesetzliche Ermächtigung für eine Kenntlichmachung beziehe sich jedoch nur auf das ziehende Fahrzeug. Bei differenzierten Zugmaschinen-Kennzeichen müsste der Fahrzeughalter zudem bei jeder beabsichtigten Änderung des Anhängerzuschlags die Zulassungsbehörde zwecks eines neuen Kennzeichens aufsuchen.

Angesichts dieser Haltung der anderen Länder ist eine Umsetzung des Vorschlags des Rechnungshofs nicht möglich.

Auch der weitere vom Finanzministerium befürwortete Vorschlag des Rechnungshofs (Klärung der Erhebung eines Anhängerzuschlags durch die Zulassungsbehörden und Erteilung eines programmgesteuerten Hinweises), dessen Umsetzung eine Modifizierung des Kraftfahrzeugsteuerrechts und des Straßenverkehrsrechts voraussetzen würde, wurde von den anderen Ländern mit großer Mehrheit abgelehnt. Die Ausgabe eines programmtechnischen Prüfhinweises bei Wiederzulassungen wurde insbesondere deshalb für problematisch angesehen, weil hierzu umfangreiche Anpassungen bei der Zulassungsbehörde und bei der Finanzverwaltung erforderlich wären und es fraglich sei, ob der dadurch entstehende Aufwand durch den zu erwartenden Nutzen gerechtfertigt wird. In Anbetracht der ablehnenden Haltung der anderen Länder

vermag das Finanzministerium auch diesen Vorschlag des Rechnungshofs nicht umzusetzen.

Der Vorschlag des Rechnungshofs, den Mindestbesteuerungszeitraum des § 10 Abs. 4 KraftStG deutlich auszuweiten, war bereits in der Vergangenheit Gegenstand von Erörterungen auf Bundesebene. Das Finanzministerium Baden-Württemberg hat hierzu bereits mit Schreiben vom 29. Oktober 2002 – 3 – S 6115/12 – einen Vorschlag für eine entsprechende Gesetzesänderung mit Begründung unterbreitet, der eine Ausdehnung des Mindestbesteuerungszeitraums auf ein Halbjahr und die Versagung der Vergünstigung des § 10 Abs. 1 KraftStG bei wiederholter unzulässiger Verwendung vorsieht. Eine Umsetzung dieses Vorschlags unterblieb jedoch, zumal das Bundesministerium der Finanzen stattdessen eine klar bestimmte Bußgeldvorschrift präferierte. In diesem Zusammenhang wird von den anderen Ländern auch geltend gemacht, dass eine Ausweitung des Mindestbesteuerungszeitraums nur unwesentlich dem Missbrauch bei der Inanspruchnahme der Regelung des § 10 KraftStG entgegenwirken dürfte, da häufig – z. B. in Vermietungsfällen – der steuerbefreite Anhänger auf einen anderen Halter als das ziehende Fahrzeug zugelassen ist. Ein nicht ausreichender Anhängerzuschlag führe aber zur Nachsteuerung beim Halter des Anhängers. Sind Halter des ziehenden Fahrzeugs und Halter des Anhängers verschiedene Personen, so müsste im Falle eines zu niedrigen Anhängerzuschlags der Halter des ziehenden Fahrzeugs mit Sanktionen belegt werden können. Dies wird allerdings für problematisch gehalten.

Eine abschließende Erörterung und Entscheidung der Angelegenheit steht derzeit noch aus. Nach Auffassung der obersten Finanzbehörden des Bundes und der anderen Länder soll die weitere Prüfung einer deutlichen Ausweitung des Mindestbesteuerungszeitraums bei unzulässiger Verwendung von Anhängern mit grünen Kennzeichen erst erfolgen, wenn über etwaige im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut vorzunehmende „Harmonisierungsmaßnahmen“ und einem dabei möglichen Wegfall der Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger entschieden ist. Unter diesen Umständen lässt sich die vom Rechnungshof gewünschte merkliche Ausweitung des Mindestbesteuerungszeitraums bei unzulässiger Verwendung steuerbefreiter Anhänger derzeit nicht verwirklichen. Eine künftige Umsetzung wird maßgeblich vom Ausgang der Erörterungen über etwaige „Harmonisierungsmaßnahmen“ bei der Einführung der Lkw-Maut abhängen.

Zu 3.4 Abgrenzung zwischen Pkw und Lkw

Der Rechnungshof hält zur Entschärfung der Abgrenzungsproblematik Pkw/Lkw, die die Arbeit der Kraftfahrzeugsteuerstellen wesentlich erschwere (vgl. Tz. 3.4.1), eine Harmonisierung des Kraftfahrzeugsteuerrechts und des Zulassungsrechts für wünschenswert. Sollte diese Harmonisierung nicht erreichbar sein, sollte den Kraftfahrzeugsteuerstellen ein beschränkter Zugriff auf die Daten der Zulassungsstellen eingeräumt werden (Tz. 3.4.2).

Die vom Rechnungshof angesprochene Problematik ist nicht neu. Die Verkehrsteuer-Referatsleiter haben bereits vor Jahren die Frage der zutreffenden Einstufung von Fahrzeugen als Pkw oder Lkw aufgegriffen und sich dabei gegen eine bloße Übernahme der von den Zulassungsbehörden vorgenommenen Einstufung ausgesprochen. Nach Prüfung verschiedener Verfahrensvorschläge haben sie schließlich mit großer Mehrheit die nähere Prüfung einer gesetzlichen Regelung befürwortet, bei der der Begriff „Personenkraftwagen“ in § 2 Abs. 2 KraftStG durch „Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bis 3 500 kg“ – ggf. auch einer geringeren Gewichtsgrenze – als Merkmal der Steuerbemessung ersetzt werden soll.

Insoweit sollten zunächst die Auswirkungen eines solchen Abgrenzungskriteriums geprüft und geeignete Einführungsmaßnahmen detailliert dargestellt werden. Die Angelegenheit wurde jedoch in der Folgezeit nicht mehr weiterverfolgt.

Das Finanzministerium hat den Vorschlag des Rechnungshofs zum Anlass genommen, die Angelegenheit erneut aufzugreifen und gegenüber den obersten Finanzbehörden der anderen Länder die Schaffung einheitlicher Abgrenzungskriterien anzuregen. Bei der Erörterung der Angelegenheit auf Bundesebene wurde vom Bundesministerium der Finanzen darauf hingewiesen, dass die Verkehrsressorts derzeit an einer Umsetzung der Richtlinie 70/156/EWG zur Fahrzeugdokumentation arbeiten, nach der Pkw künftig als Fahrzeuge der Klasse M1 erfasst werden sollen. Damit wäre in Zukunft eine Harmonisierung der zulassungsrechtlichen Einstufung gewährleistet. Die für Verkehrssteuern zuständigen Vertreter der obersten Finanzbehörden der anderen Länder vertraten allgemein in der Tendenz die Auffassung, dass sich das Kraftfahrzeugsteuerrecht insoweit an das Verkehrsrecht und die o.a. Richtlinie anlehnen sollte. Das Bundesministerium der Finanzen wurde gebeten, die Möglichkeiten einer Angleichung des Kraftfahrzeugsteuerrechts an das Verkehrsrecht für weitere Erörterungen auf Bundesebene zu untersuchen. Das abschließende Ergebnis dieser Untersuchung bleibt zunächst abzuwarten.

Zu 3.5 Ermittlungen

Nach den Feststellungen des Rechnungshofs nimmt die telefonische oder schriftliche Ermittlung aktueller Adressdaten, die wegen der Unzustellbarkeit unzutreffend adressierter Bescheide oder sonstiger Schreiben der Finanzämter notwendig werden, nahezu 8 % der gesamten Arbeitszeit der Kraftfahrzeugsteuerstellen in Anspruch. Nach Auffassung des Rechnungshofs könnten diese Ermittlungen auch für die Meldebehörden wesentlich effizienter abgewickelt werden, wenn den beteiligten Stellen in den Finanzämtern ein beschränkter Online-Zugriff auf die Daten der Meldebehörden eingeräumt würde (Tz. 3.5.1).

Nach den weiteren Feststellungen des Rechnungshofs müssen die Finanzämter, soweit ihnen – z. B. wegen fehlender Teilnahme am Einzugsermächtigungsverfahren – die Bankverbindungsdaten der Bürger nicht bekannt sind, diese in Erstattungsfällen erfragen und anschließend im DV-System erfassen. Damit stehe den geringen Erstattungsbeträgen ein relativ hoher Verwaltungsaufwand gegenüber. Der Rechnungshof sieht daher ein erhebliches Rationalisierungspotenzial insbesondere darin, dass der Anteil der Bürger, die am Einzugsermächtigungsverfahren teilnehmen (rd. 56 %), weiter erhöht wird. Die Zulassungsbehörden sollten daher auf eine solche Teilnahme hinwirken und im Hinblick auf einen besseren Bürgerservice auch die erforderlichen Bankverbindungsdaten entgegennehmen. Ein optimales Ergebnis dürfte nach Auffassung des Rechnungshofs allerdings nur durch Einführung einer gesetzlichen Verpflichtung zur Teilnahme am Einzugsermächtigungsverfahren (vgl. Tz. 4.4.5) erzielbar sein (Tz. 3.5.2).

Das Finanzministerium hat sich zunächst der Forderung des Rechnungshofs nach einem Online-Zugriff seitens des Finanzamts auf die Daten der Meldebehörden angeschlossen. Ein solcher Zugriff würde auch nach Auffassung des Finanzministeriums zu großen Entlastungen bei den KraftSt-Festsetzungsstellen, aber auch bei den Meldebehörden führen. Ein entsprechender Online-Zugriff ist in anderen Bundesländern teilweise bereits verwirklicht worden. So haben z. B. die Finanzämter in Berlin durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Durchführung des Meldegesetzes

vom 17. Oktober 2003 (GVBl. S. 514) einen beschränkten Online-Zugriff in dem vom Rechnungshof angeregten Sinne erhalten.

Rechtliche Voraussetzung für die Einrichtung eines solchen Datenabrufverfahrens ist die inhaltlich zwischen Innenministerium und Finanzministerium bereits abgestimmte Änderung der Meldeverordnung. Die entsprechende Ergänzung der Meldeverordnung ist bisher aber nicht erfolgt, da die Finanzierung auf Seiten der Meldebehörden nach wie vor nicht geklärt ist.

Zwischenzeitlich hat sich auch eine neue Entwicklung auf Bundesebene ergeben:

Für die Einführung des einheitlichen Identifikationsmerkmals nach den §§ 139 a ff. der Abgabenordnung ist erforderlich, die hierfür benötigten Daten der Meldebehörden beim Bundesamt für Finanzen (BfF) zusammenzuführen. Auf diesen Datenbestand des BfF kann dann ein Datenabrufverfahren für die Finanzämter eingerichtet werden. Da beim BfF ein bundesweiter Bestand vorhanden sein wird, bekommen die Finanzämter auf diese Weise sogar eine bundesweite Abfragemöglichkeit für Adressdaten. Bei dem Datenzugriff nach der Meldeverordnung wäre dagegen schon rein technisch immer nur der Zugriff auf die gerade im Datenbestand des jeweiligen kommunalen Rechenzentrums vorhandenen Gemeinden möglich.

Das Finanzministerium wird daher den Meldedatenzugriff der Finanzämter durch Änderung der Meldeverordnung bis auf weiteres nicht weiterverfolgen.

Was die Ermittlung und Erfassung der Bankverbindungsdaten angeht, ist anzumerken, dass den Anregungen des Rechnungshofs teilweise bereits Rechnung getragen wurde. So weisen die Zulassungsbehörden die Antragsteller bereits seit der Aktion „Bürgernähe“ auf die Vereinfachungen im Zahlungsverkehr durch die Angabe der Bankverbindung zur Übermittlung an die Finanzämter hin. Auch ermöglicht das landeseinheitliche Datenverarbeitungsverfahren „Kraftfahrzeugzulassungswesen“ die Übermittlung der Felder „Bankleitzahl“, „Kontonummer“ und „abweichender Kontoinhaber“ an das Finanzamt zur Erfassung der Bankverbindung. Diese darf aber nicht im örtlichen Fahrzeugregister gespeichert werden.

Allerdings sollte angesichts negativer Erfahrungen der Finanzverwaltung in der Vergangenheit von einer Entgegennahme der Bankverbindungsdaten durch die Zulassungsbehörden und deren Weitergabe an die Finanzämter vor Einführung eines obligatorischen Lastschriftinzugsverfahrens nicht in verstärktem Maße Gebrauch gemacht werden. Bei der Einführung des automatisierten KraftSt-Verfahrens wurden den Zulassungsstellen die Abfrage der Bankverbindung des Fahrzeughalters und deren Übermittlung an das Finanzamt freigestellt. Bankverbindungen wurden danach eher selten, teilweise aber auch unzutreffend übermittelt. Schließlich wurde wegen der hohen Fehlerquote auf die Übermittlung der Bankverbindungen insgesamt verzichtet, zumal eine übermittelte Bankverbindung von den Finanzbehörden auch nicht auf ihre Richtigkeit überprüft werden kann.

Unabhängig davon teilt das Finanzministerium grundsätzlich die Einschätzung des Rechnungshofs, dass durch eine verstärkte Teilnahme der Fahrzeughalter am Einzugsermächtigungsverfahren eine weitere Rationalisierung und Arbeitsentlastung der Kraftfahrzeugsteuerstellen erreicht werden kann. Die baden-württembergische Finanzverwaltung hat dies bereits in der Vergangenheit erkannt und sich auf vielfältige Weise bemüht, die Beteiligungsquote am Lastschriftinzugsverfahren zu erhöhen. Nur dadurch konnte in Baden-Württemberg auch die im Vergleich zu anderen Bundesländern relativ hohe Quote von über 56 % erreicht werden. Eine weitere spürbare Steigerung der Teil-

nahme am Einzugsermächtigungsverfahren und ein optimales Ausschöpfen dieses Einsparpotenzials wird letztlich aber nur durch die Einführung einer gesetzlichen Verpflichtung zur Teilnahme am Lastschriftinzugsverfahren zu erwarten sein. Die Weichen für eine solche gesetzliche Maßnahme sind bereits gestellt (vgl. „Zu 4“).

Zu 3.6 Standortwechsel ohne Halterwechsel

Beim Umzug eines Fahrzeughalters und der hierdurch bewirkten Standortverlegung seines Fahrzeugs erfolgt das Aktenabgabe- bzw. Übernahmeverfahren teilweise noch manuell. Dabei ist zwischen Standortverlegungen innerhalb von Baden-Württemberg und solchen über die Landesgrenzen hinweg zu unterscheiden (Tz. 3.6.1).

Bei Standortverlegungen innerhalb von Baden-Württemberg hat die abgebende Kraftfahrzeugsteuerstelle lediglich die in einem sog. Übernahmeschreiben des neu zuständigen Finanzamtes mitgeteilten Daten in das DV-System einzugeben. Hierdurch werden alle Erhebungs- und Festsetzungsdaten automatisch an das neu zuständige Finanzamt überspielt. Eine Überprüfungsmöglichkeit der im Übernahmeschreiben ausgewiesenen Daten besteht dabei nicht. Der Rechnungshof regt daher an, auf dieses Übernahmeschreiben zu verzichten und den Standortwechsel innerhalb Baden-Württembergs vollständig zu automatisieren (Tz. 3.6.2).

Bei der Verlegung des Standorts eines Fahrzeugs über die Landesgrenzen hinweg können insbesondere die Erhebungsdaten – d. h. die KraftSt-Speicherkonten, nicht überspielt werden. Dies erfordert einen zusätzlichen nicht unerheblichen Aufwand bei den Finanzkassen für den manuellen Aufbau dieser Konten. Nach Auffassung des Landesrechnungshofs sollten – zur Reduzierung des Arbeitsaufwands bei den Finanzkassen – bundeslandübergreifende Standortverlegungen deshalb als Abmeldung und nachfolgende (Neu-) Anmeldung behandelt werden. Der Rechnungshof hat insoweit um Prüfung der technischen Voraussetzungen gebeten und ggf. eine Initiative hinsichtlich der für einen Übergang zum An- und Abmeldeverfahren erforderlichen Gesetzesänderung (§ 12 Abs. 4 KraftStG) angeregt (Tz. 3.6.3).

Bei Standortverlegungen innerhalb von Baden-Württemberg ist aufgrund der strikten Kontentrennung eine *vollständig* automatisierte Kontenabgabe/-übernahme nicht möglich, da die Steuernummer des abzugebenden Falles maschinell nicht ermittelt werden kann. Der Sachbearbeiter muss deshalb diese Steuernummer mit der entsprechenden Kontenziffer personell ermitteln und die Kontenabgabe anstoßen.

Die Vorschläge des Rechnungshofs zur Verfahrensweise bei der Verlegung des Standorts eines Fahrzeugs über die Landesgrenzen hinweg, insbesondere die Anregung, § 12 Abs. 4 KraftStG zum Zwecke eines Übergangs zum An- bzw. Abmeldeverfahren zu ändern, erscheinen sinnvoll. Allerdings haben sich die Verkehrsteuer-Referatsleiter in der Vergangenheit mehrheitlich gegen eine Änderung dieser Vorschrift ausgesprochen. Auch müsste zur Verwirklichung des Vorschlags § 7 der Fahrzeugregister-Verordnung dahingehend ergänzt werden, dass die aufnehmende Zulassungsstelle der abgebenden Zulassungsstelle die neue Anschrift des Fahrzeughalters mitteilt. Eine entsprechende Neuregelung könnte auch entgegen der Auffassung des Rechnungshofs nicht nur auf Standortverlegungen zwischen verschiedenen Bundesländern begrenzt werden, sondern müsste auch für Standortverlegungen innerhalb der Landesgrenzen gelten.

Angesichts der spürbaren Vorteile, die eine geänderte Verfahrensweise im Sinne der Vorstellungen des Rechnungshofs verspricht, hat das Finanzministerium die Angelegenheit erneut auf Bundesebene vorgetragen. Die für die Verkehrsteuern zuständigen Vertreter der obersten Finanzbehörden der anderen Länder haben sich jedoch mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen, an ihrem früheren Beschluss auch weiterhin festzuhalten. Da damit eine entsprechende gesetzliche Modifizierung nicht durchgesetzt werden kann, erübrigt sich auch die vom Rechnungshof angeregte Prüfung der technischen Voraussetzungen für ein vollmaschinelles bundesweites Abgabe-/Übernahmeverfahren.

Zu 3.7 Änderung von Kraftfahrzeugsteuerbescheiden bei Steuersatzerhöhungen, Änderung von § 18 KraftStG, Internetbasiertes Informationssystem (Reduzierung von Telefonaten)

Nach den Feststellungen des Rechnungshofs wächst der ohnehin schon erhebliche Zeitanteil der Kraftfahrzeugsteuerstellen für Telefonate nach einer Erhöhung von Steuersätzen um ein Vielfaches an. Ursächlich dafür seien zum einen der unübersichtliche Aufbau der Steueränderungsbescheide und zum anderen die für viele Bürger unverständliche „rückwirkende“ Steuererhöhung mit Wirkung zum ersten Januar eines Kalenderjahrs. Letztere bewirke, dass die „Nachzahlung“ für die Bürger um so höher ausfalle, je später die normale Fälligkeit im Kalenderjahr eintrete. Der Rechnungshof hält diese Problematik für vermeidbar und bittet im Hinblick auf die nächste – zum 1. Januar 2005 vorgesehene – Steuersatzerhöhung um Prüfung, ob die entsprechenden Kraftfahrzeugsteueränderungsbescheide nicht bereits im Jahr 2004 ergehen können. Dadurch könnten Erhöhungsbeträge auch zeitnah eingenommen werden und die für den Bürger schwer verständliche Rückwirkung würde entfallen. Der Rechnungshof empfiehlt ggf. eine Gesetzesinitiative mit dem Ziel, Bescheidänderungen bereits vor dem Stichtag der Steuersatzerhöhung zu ermöglichen. Außerdem regt der Rechnungshof an, auf eine vorteilhaftere Gestaltung des als unübersichtlich empfundenen Aufbaus der bundeseinheitlichen Steueränderungsbescheide hinzuwirken (Tz. 3.7.1 und Tz. 9.3).

Nach Auffassung des Rechnungshofs könnte die Zahl der Anrufe von Bürgern, die sich im Vorfeld des Erwerbs eines Kraftfahrzeugs nach der voraussichtlichen Höhe der Kraftfahrzeugsteuer erkundigen, durch ein internetbasiertes Informationssystem mit entsprechendem Kraftfahrzeugsteuer-Berechnungsprogramm deutlich reduziert werden. Ein solches System komme mit gutem Erfolg im Bereich der OFD Hannover bereits zum Einsatz (Tz. 3.7.2).

Es trifft zu, dass die Bediensteten der Kraftfahrzeugsteuerstellen und die KraftSt-Kontenverwalter in den Finanzkassen insbesondere nach Änderungen (Erhöhungen) von Steuersätzen und darauf beruhenden Steuerfestsetzungen mit Telefonaten überhäuft werden und die Anrufer dabei im Wesentlichen den unverständlichen Aufbau des Kraftfahrzeugsteuer-Änderungsbescheides und die Zusammenballung der (erhöhten) Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum mit der auf der Steuersatzänderung beruhenden Nachforderung kritisieren.

Die Kritik des Rechnungshofs an der vielfach als unübersichtlich empfundenen Gestaltung des bundeseinheitlichen Steuerbescheides ist nicht ganz unberechtigt. Auch vom Finanzministerium und den nachgeordneten Behörden ist immer wieder ein vorteilhafterer und verständlicherer Aufbau des Bescheides gefordert worden. Allerdings war in der Vergangenheit eine solche Modifizierung des bundeseinheitlichen Bescheidmusters gegen den Wider-

stand der Mehrheit der anderen Länder nicht möglich. Inzwischen ist jedoch – auch auf Drängen Baden-Württembergs – auf Bundesebene eine Neugestaltung des Kraftfahrzeugsteuer-Änderungsbescheids beschlossen und umgesetzt worden. Das neue Bescheidmuster ist wesentlich übersichtlicher, für den Steuerbürger leichter verständlich und befindet sich bereits im Einsatz. Gegenwärtig wird an weiteren Verbesserungen dieses Bescheidmusters gearbeitet, die anschließend ebenfalls umgesetzt werden sollen.

Was die vom Rechnungshof beanstandete Zusammenballung der (erhöhten) Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum mit der Steuernachzahlung für den vorangegangenen Entrichtungszeitraum in den Fällen gesetzlicher Steuersatzänderungen anbelangt, ist darauf hinzuweisen, dass die Vorgaben des geltenden KraftStG eine andere Sachbehandlung nicht zulassen. Nach § 18 Abs. 1 KraftStG ist, wenn sich der Steuersatz innerhalb eines Entrichtungszeitraums ändert, bei der Neufestsetzung für die Teile des Entrichtungszeitraums vor und nach der Änderung jeweils der nach § 11 Abs. 4 KraftStG berechnete Anteil an der bisherigen und an der neuen Jahressteuer zu berechnen und festzusetzen. Ein aufgrund dieser Festsetzungen nachzufordernder Steuerbetrag und ein zu erstattender Steuerbetrag bis zu 10 € werden mit der neu festgesetzten Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum fällig, der nach der Änderung des Steuersatzes beginnt. Diese Regelung wurde erstmals durch Artikel 1 des Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens vom 22. Mai 1985 (BGBl. I, S. 784; BStBl. I, S. 211) in das KraftStG aufgenommen. Nach der Gesetzesbegründung ist der neue § 18 eine Folge der geänderten Steuersätze und soll der Verwaltungsvereinfachung dienen. Durch die Regelung sollte vermieden werden, dass zum 1. Januar 1986 wegen der nunmehr geltenden höheren Steuersätze neue Kraftfahrzeugsteuerbescheide für über 20 Millionen Pkw erteilt werden müssen. Diese Argumentation greift auch heute.

Eine geänderte Verfahrensweise wäre insoweit nur über eine Modifizierung des § 18 KraftStG möglich. Sie müsste darauf abzielen, die auf einer Steuersatzerhöhung beruhenden Nachforderungen bereits zum Stichtag der Änderung zusammen mit der höheren Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum bekannt zu geben. Um dies zu erreichen, hat das Finanzministerium den Vorschlag des Rechnungshofs den obersten Finanzbehörden der anderen Länder vorgetragen und eine entsprechende Gesetzesänderung befürwortet. Diese haben sich jedoch auch hier mehrheitlich gegen eine solche Modifizierung ausgesprochen. Aus diesem Grund ist die vom Rechnungshof vorgeschlagene geänderte Vorgehensweise nicht möglich.

Unter den gegebenen Umständen bleibt nur die Möglichkeit, die Fahrzeughalter bereits im Vorfeld gesetzlicher Steuersatzänderungen durch mehrfache Pressemitteilungen auf die bevorstehenden Steuererhöhungen hinzuweisen. Die Finanzämter des Landes sind bereits seit Anfang 2001 angewiesen, entsprechend zu verfahren. Auch im Hinblick auf die zum 1. Januar 2005 anstehende Steuersatzerhöhung werden die Finanzämter solche Pressemitteilungen, deren Text von den Oberfinanzdirektionen zur Verfügung gestellt wird, veranlassen. Die Herausgabe dieser Pressemitteilungen hat wenigstens zu einer teilweisen Entschärfung des Problems geführt.

Die Empfehlung des Rechnungshofs, ein internetbasiertes Informationssystem einzuführen, ist berechtigt. Die Finanzverwaltung hat inzwischen ein solches Informationssystem entwickelt und einen landeseinheitlichen Internetauftritt der Finanzämter installiert. Im Rahmen dieses Internetauftritts werden dem Steuerbürger u. a. steuerliche Informationen in Form von FAQ (immer wiederkehrende Fragen und Antworten) – u. a. auch zur Kraftfahrzeugsteuer – angeboten. Zusätzlich ist ein Verweis auf die vom Bundesministerium der Finanzen herausgegebenen Broschüren, wie z. B. das „Lexikon

Steuern A-Z“ und ein entsprechender „Link“ angegeben, über den man unter dem Stichwort „Kraftfahrzeugsteuer“ ausführliche Internet-Informationen zur Höhe der Kraftfahrzeugsteuer erhalten kann.

Die Anregung des Rechnungshofs, auch auf das Online-Angebot bei der Oberfinanzdirektion Hannover zur Selbstberechnung der Kraftfahrzeugsteuer hinzuweisen bzw. einen Link auf die betreffende Webseite zu setzen, ist inzwischen ebenfalls verwirklicht. Unter dem Navigationspunkt „Service > Steuerberechnung – Kraftfahrzeugsteuer für Pkw“ wird eine Verbindung zum „Online-Rechner“ der OFD Hannover hergestellt, mit dessen Hilfe die Kraftfahrzeugsteuer für ein Fahrzeug selbst errechnet werden kann.

Ob und inwieweit durch den Internetauftritt der baden-württembergischen Finanzämter und die darin enthaltenen Informationsangebote zum Thema „Kraftfahrzeugsteuer“ Entlastungseffekte (z. B. eine Verringerung der Telefonkontakte) bei den Finanzämtern bereits eingetreten sind oder noch eintreten, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Ein solcher Erfolg des Internet-Serviceangebots wird auch von der Anzahl der Internetnutzer unter den Fahrzeughaltern und der künftigen Zunahme dieser Nutzer abhängen.

Zu 3.8 Weitere Verbesserungsvorschläge

Der Rechnungshof hat in seinem Bericht auf eine Reihe weiterer Verbesserungsmöglichkeiten hingewiesen. Er hat insbesondere angeregt, auf diverse Listen und Hinweise zu verzichten, das Ablagesystem zu vereinfachen sowie die Software der Zulassungsbehörden und der Kraft-Stellen bei bestimmten Fallgestaltungen mit Plausibilitätsprüfungen zu versehen.

Das Finanzministerium hat die Anregungen des Rechnungshofs geprüft und zum Teil bereits umgesetzt. So wurde z. B. auf verschiedene Listen, wie z. B. die Hinweise auf Niederschlagungen im Speicherkonto und die Listen über die im Laufe eines Jahres gelöschten Fälle verzichtet. Auch die „Liste der automatisch umzustellenden Fahrzeuge bei Ende einer befristeten Steuerbefreiung und Neufestsetzung der Steuer bei Tarifänderung“ wird seit 22. Juni 2004 nicht mehr ausgegeben. Eine Vereinfachung des Ablage- und Aussonderungssystems bei den Finanzämtern ist inzwischen ebenfalls – weitgehend im Sinne der Vorschläge des Rechnungshofs – umgesetzt worden. Die Finanzämter sind angewiesen, die Kraftfahrzeugsteuervorgänge – mit Ausnahme der Fälle der §§ 3, 3a und 4 KraftStG, § 9 KraftStDV, der Rechtsbehelfsfälle, der Fälle mit roten Kennzeichen bzw. mit Ausfuhrkennzeichen, der widerrechtlichen Benutzung von Fahrzeugen, der Fälle der §§ 164, 165 AO sowie der Fälle, für die aus besonderen Gründen eine Aktenführung für erforderlich gehalten wird – als Stapel nach Verarbeitungstag und nicht mehr nach Steuer Nummer abzulegen. Außerdem wurde bestimmt, dass die nach Verarbeitungsjahr abgelegten Stapel künftig mit Ablauf des fünften auf das Verarbeitungsjahr folgenden Jahres vernichtet werden. Die vom Rechnungshof angeregten Plausibilitätsprüfungen bei der Software der Zulassungsbehörden und der Kraftfahrzeugsteuerstellen bedürfen noch einer intensiven Prüfung. Nach den Erfahrungen in anderen Bundesländern werden entsprechende Plausibilitätsprüfungen häufig nicht beachtet, da sie in den einschlägigen Programmen nicht zum Fehler führen und der Fall daher trotz Nichtbeachtung weiter bearbeitet werden kann.

Das Finanzministerium wird sich bemühen, auch die vom Rechnungshof aufgezeigten und bisher noch nicht verwirklichten Verbesserungsmöglichkeiten soweit wie möglich umzusetzen.

Zu 4 Prüfungsfeststellungen zur Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer

Bei seinen Prüfungsfeststellungen zur Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer, die auf den Bereich der Vollstreckungsstellen beschränkt wurde (vgl. Tz. 4.1), kommt der Rechnungshof zum Ergebnis, der erzielte Vollstreckungserfolg lasse darauf schließen, dass die vorhandenen Instrumentarien zur Beitreibung der Kraftfahrzeugsteuer grundsätzlich greifen. Der Rechnungshof hat den Schwerpunkt seiner Untersuchung daher auf die Frage gelegt, ob und ggf. mit welchen Maßnahmen sich die Zahl der Vollstreckungsfälle dauerhaft senken lässt und ob weitere Optimierungsmöglichkeiten der Verfahrensabläufe bestehen (Tz. 4.3.4). Im Rahmen dieser Untersuchung kam der Rechnungshof u. a. zum Ergebnis, dass jährlich landesweit mehr als 60.000 Kraftfahrzeuge zugelassen werden, für die die Erststeuer nicht ohne Einschaltung der Vollstreckungsstellen entrichtet wird (Tz. 4.4.2). Nach Auffassung des Rechnungshofs sieht die bestehende Rechtslage Möglichkeiten vor, die Erst-erhebung der Kraftfahrzeugsteuer sicherzustellen. So ermächtigt § 13 KraftStG die Landesregierungen zum Erlass einer Rechtsverordnung, wonach die Aushändigung des Fahrzeugscheins u. a. davon abhängig gemacht werden kann, dass

- für die Kraftfahrzeugsteuer eine Ermächtigung zum Einzug von einem Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder eine Bescheinigung vorgelegt wird, wonach das Finanzamt auf die Einzugsermächtigung wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet (§ 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1b KraftStG),
- keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände bestehen (§ 13 Abs. 1a KraftStG).

Diese Regelungen seien mit Wirkung ab 9. August 2002 in das KraftStG aufgenommen worden. Eine Umsetzung in Baden-Württemberg sei bisher aber nicht erfolgt.

Um die Kraftfahrzeugsteuerstellen, die Finanzkassen und die Vollstreckungsstellen zu entlasten, empfiehlt der Rechnungshof, von der Ermächtigung in § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b KraftStG Gebrauch zu machen (Tz. 4.4.5).

Außerdem regt der Rechnungshof den Erlass einer Rechtsverordnung im Sinne von § 13 Abs. 1a KraftStG an, wonach dem Bürger bei Vorliegen von Kraftfahrzeugsteuerrückständen die Aushändigung des Fahrzeugscheins verweigert wird (Tz. 4.4.6).

Sollte sich das Zurückhalten des Fahrzeugscheins in der Praxis als nicht ausreichende Maßnahme erwiesen, empfiehlt der Rechnungshof, im Wege einer Gesetzesinitiative die Zulassung als solche von den genannten Voraussetzungen abhängig zu machen (Tz. 4.4.7 und Tz. 9.1).

Der Rechnungshof hält es auch für nicht ausreichend, wenn die Vollstreckungsstellen mit der Beitreibung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen im Jahr der Zulassung erst nach etwa drei Monaten beauftragt werden. Eine weitere Optimierungsmöglichkeit sieht der Rechnungshof deshalb darin, den Zeitraum bis zur Beitreibung der Erststeuer zu verkürzen (Tz. 4.5).

Das Finanzministerium ist grundsätzlich der Auffassung, dass die Ermächtigungsnorm des § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1b KraftStG ein geeignetes Mittel darstellt, um den Erhebungs- bzw. Beitreibungsaufwand bei der Kraftfahrzeugsteuer erheblich zu reduzieren. Ein Großteil der Kraftfahrzeugsteuerrückstände und der damit verbundenen personalintensiven Arbeiten bei den Voll-

streckungsstellen und den Finanzkassen könnte vermieden werden, wenn die Fahrzeughalter bereits bei der Zulassung ihres Fahrzeugs gezwungen wären, eine Ermächtigung zum automatischen Einzug der Kraftfahrzeugsteuer zu erteilen, sodass entsprechende Rückstände erst gar nicht entstehen können. Trotz der mit einem solchen Verfahren verbundenen Risiken (z. B. Widerruf der Ermächtigung nach Abschluss des Zulassungsverfahrens, falsche Kontenangabe oder fehlende Deckung) kann davon ausgegangen werden, dass die Mehrzahl der betroffenen Steuerpflichtigen ihren Pflichten ordnungsgemäß nachkommt. Andererseits würde bei Steuerpflichtigen, die zwar über die nötigen Mittel zur Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer verfügen, diese bei Fälligkeit aber einfach vergessen, ein – bisher eher versehentlich verursachtes – Vollstreckungsverfahren unterbunden.

Aus diesen Gründen war zunächst beabsichtigt, so schnell wie möglich von der Ermächtigungsregelung Gebrauch zu machen und damit die Empfehlung des Rechnungshofs umzusetzen. Da allerdings § 13 KraftStG 2002 lediglich dazu ermächtigt, durch Rechtsverordnung „die Aushändigung des Fahrzeugscheins“ davon abhängig zu machen, dass entweder die Kraftfahrzeugsteuer für den ersten Entrichtungszeitraum bezahlt ist oder eine Einzugsermächtigung erteilt bzw. eine Verzichtserklärung des Finanzamts hierauf vorgelegt wurde, eine Verweigerung der Zulassung selbst jedoch nicht zulässig ist, wird vorerst vom Erlass einer entsprechenden Rechtsverordnung abgesehen. Eine Regelung nach Maßgabe des § 13 KraftStG 2002 wäre in der Praxis kaum effektiv, da die bloße Nichtaushändigung des Fahrzeugscheins – im Gegensatz zur Zulassungsverweigerung – den Fahrzeughalter verkehrsrechtlich nicht daran hindert, sein Fahrzeug zu nutzen. Baden-Württemberg und die obersten Finanzbehörden der anderen Länder haben das Bundesministerium daher insoweit um eine gesetzliche Klarstellung gebeten. Inzwischen liegt hierzu ein Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung von EU-Richtlinien in nationales Steuerrecht und zur Änderung weiterer Vorschriften (Richtlinien-Umsetzungsgesetz – EURLUMsG) vor, der in Artikel 7 Nr. 2 eine Änderung des § 13 KraftStG vorsieht, wonach *die Zulassung des Fahrzeugs* und nicht mehr die Aushändigung des Fahrzeugscheins an die Einhaltung der dort genannten Bedingungen geknüpft wird. Das Finanzministerium beabsichtigt zunächst diese Änderung des § 13 KraftStG abzuwarten. Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass die vorgesehene Gesetzesänderung des § 13 KraftStG im 1. Quartal 2005 in Kraft tritt. Eine endgültige Entscheidung über den Erlass einer Rechtsverordnung auf der Grundlage des § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1b KraftStG kann somit erst getroffen werden, wenn die derzeit bestehende Regelungslücke durch die Änderung des § 13 KraftStG geschlossen worden ist.

Entsprechendes gilt für den etwaigen Erlass einer Rechtsverordnung hinsichtlich der Verweigerung der Zulassung bei bestehenden KraftSt-Rückständen nach § 13 Abs. 1a KraftStG.

Zu der Beanstandung des Rechnungshofs, dass die Vollstreckungsstellen mit der Beitreibung von KraftSt-Rückständen im Jahr der Zulassung erst nach etwa drei Monaten und in den Folgejahren bereits nach etwa einem Monat beauftragt werden, und zu seiner Forderung nach einer Verkürzung des Zeitraums bis zur Beitreibung der Erststeuer, ist Folgendes anzumerken:

Im Jahr der Zulassung können Beitreibungsmaßnahmen erst nach Rechtskraft des Bescheids bzw. Fälligkeit der Steuer eingeleitet werden. 10 Tage nach Fälligkeit ergeht die Mahnung. Es folgen 30 Tage danach die Vollstreckungsankündigung und weitere 30 Tage danach die Rückstandsanzeige. Das regelmäßig eingesetzte Vorwegerinnerungsverfahren (VEV) kann folglich im Erstjahr nicht greifen.

In den Folgejahren wird der Steuerpflichtige in einem Zeitraum von 34 bis 14 Tagen vor Fälligkeit durch das VEV erinnert. Programmtechnisch entspricht diese Erinnerung einer Mahnung. Es folgen 10 Tage nach Fälligkeit die Vollstreckungsankündigung und weitere 30 Tage danach die Rückstandsanzeige.

Eine Kürzung der vorgenannten Frist von 30 Tagen auf 20 Tage ist realisierbar, kann jedoch nur als einheitliche Frist für Vollstreckungsankündigung und Rückstandsanzeige definiert werden (wie bei den V-Steuern). Unterschiedliche Fristen für diese Maßnahmen sind programmtechnisch nicht umsetzbar. Das Finanzministerium hat dementsprechend veranlasst, dass zur Beschleunigung der Vollstreckung der Zeitraum zwischen Mahnung und Vollstreckungsankündigung entsprechend der Regelung bei den Veranlagungssteuern von bisher 30 auf 20 Tage verkürzt wird.

Eine gleichzeitige Ausgabe von Vollstreckungsankündigung und Rückstandsanzeige ist hingegen programmtechnisch systemwidrig und nicht umsetzbar. Sie ist auch fachlich nicht zu befürworten, weil die Vollstreckungsankündigung als letzte Zahlungsaufforderung häufig noch zum Eingang „freiwilliger“ Zahlungen führt. Wird die Rückstandsanzeige gleichzeitig ausgefertigt, überschneiden sich in vielen Fällen Vollstreckungsmaßnahmen mit Tilgungsleistungen. Dies würde zu Reibungsverlusten und Mehraufwand im Vollstreckungsbereich führen und wäre kontraproduktiv.

Zu 5.2 Kosten-Nutzen-Verhältnis bei den Vollstreckungsstellen

In einer Kosten-Nutzen-Analyse kommt der Rechnungshof zum Ergebnis, dass im Bereich der Vollstreckung eine ungünstige Relation vorliegt, die auch durch die zu erhebenden Vollstreckungsgebühren – in der Regel Pfändungsgebühren (§ 339 AO) in Höhe der Mindestgebühr von 10 € – nur unwesentlich verbessert wird (Tz. 5.2.1 und 5.2.2). Da die Vollstreckungsgebühren nur weniger als ein Drittel des durch die Vollstreckungstätigkeit verursachten Mehraufwands abdecken (Tz. 5.2.3), empfiehlt der Rechnungshof, auf eine Erhöhung der bundeseinheitlich festgelegten Mindestgebühr hinzuwirken. Sinn und Zweck der Vollstreckungsgebühren sei es, den in derartigen Fällen anfallenden zusätzlichen Verwaltungsaufwand dem Verursacher, d. h. dem säumigen Bürger, aufzuerlegen (Tz. 5.2.4).

Das Finanzministerium hat die Anregung des Rechnungshofs aufgegriffen und die für Verkehrsteuern zuständigen Vertretern der obersten Finanzbehörden der anderen Länder gebeten, sich zur Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei den Vollstreckungsstellen für eine Erhöhung der Mindestgebühr einzusetzen. Diese haben einstimmig eine Erhöhung der Mindestgebühr befürwortet und die für Fragen der Abgabenordnung zuständigen Referatsleiter aufgefordert, eine entsprechende Änderung des § 339 AO in die Wege zu leiten.

Zu 6 und 7 Die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer; Empfehlungen und abschließende Betrachtung

Ein großes Einsparpotenzial im Bereich der Steuerverwaltung sieht der Rechnungshof in einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer (Tz. 7.1), die jedoch wegen ungeklärter rechtlicher Fragen, dem weitgehenden Verlust der ökologischen Lenkungswirkung des derzeitigen Kraftfahrzeugsteuerrechts, der erheblichen Verteuerung der Kraftstoffpreise und insbesondere wegen des bisherigen Begünstigungssystems für bestimmte Fahrzeuge (z. B. im Rettungsdienst oder Linienverkehr) oder Personengruppen

pen (Schwerbehinderte) erhebliche Probleme aufwerfe. Da eine Fortdauer der Begünstigung dieser Fahrzeuge oder Personengruppen nach einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer ein entsprechendes Subventionssystem erfordern würde, dessen Einrichtung und Kontrolle schwierig und mit hohen Kosten verbunden sein dürfte, hält der Rechnungshof unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer nur dann für sinnvoll, wenn auf solche alternative Lenkungs- und Begünstigungssysteme verzichtet wird (Tz. 7.2).

Die Frage einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer wird bereits seit geraumer Zeit auf Bundesebene erörtert. Die Finanzminister und -senatoren der Länder sind Ende 2002 übereingekommen, im Rahmen einer Nomenklatur finanz- und steuerpolitischer Themen auch die Frage der Zusammenlegung der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer aufzugreifen. Die Federführung hierfür wurde den Ländern Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein übertragen, die hierzu einen Bericht erarbeitet haben, der den Finanzministern und -senatoren der Länder zur Vorbereitung einer Beratung auf der Finanzministerkonferenz am 27. März 2003 übersandt worden ist. Die FMK hat sich mit diesem Thema allerdings noch nicht näher befasst, zumal die Problematik auch Gegenstand eines Gutachtens ist, das das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen bis März 2003 erstellen sollte. Eine endgültige Fertigstellung dieses Gutachtens sowie eine entsprechende Unterrichtung der Länder über den Inhalt dieses Gutachtens durch das Bundesfinanzministerium stehen jedoch immer noch aus.

Inzwischen sind auch Überlegungen bekannt geworden, nach denen die Kraftfahrzeugsteuer der Länder gegen die Versicherungsteuer (bisher Bundessteuer) getauscht werden könnte. Als künftige Bundessteuer wäre die Kraftfahrzeugsteuer leichter abzuschaffen und auf die Mineralölsteuer umzulegen.

Die vom Rechnungshof aufgeworfene Frage einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer kann mithin erst beantwortet werden, wenn das Ergebnis des Gutachtens des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung vorliegt und die aktuellen Überlegungen hinsichtlich der Zukunft der Kraftfahrzeugsteuer als Landessteuer sowie die politische Willensbildung auf Bundesebene bzw. die Erörterung im Rahmen der FMK abgeschlossen sind.