

Weerth, Carsten

Article — Published Version

Die Kraftfahrzeugsteuer – ein systematischer Überblick und einige Praxishinweise und Praxisprobleme

BDZ-Fachteil

Suggested Citation: Weerth, Carsten (2015) : Die Kraftfahrzeugsteuer – ein systematischer Überblick und einige Praxishinweise und Praxisprobleme, BDZ-Fachteil, ISSN 1437-9864, BDZ Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft, Berlin, Iss. 3, 4, pp. F5-F7, F9-F13

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/144561>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die Kraftfahrzeugsteuer – ein systematischer Überblick und einige Praxishinweise und Praxisprobleme

Von Dr. Carsten Weerth, BSc (Glasgow) LL.M (Com.) MA, Bremen¹

A. Einleitung

Die Kraftfahrzeugsteuer (KraftSt) ist im Jahr 1906 als sog. „Luxusaufwandsteuer“ eingeführt worden.² Die KraftSt belastete zunächst nur „das Halten von Personenkraftwagen“ – ab 1922 wurde die Befreiung für den gewerbsmäßigen Verkehr aufgehoben.³ In einem weiteren Versuch der steuerrechtlichen Klassifizierung wird die KraftSt als „direkte Konsumsteuer“ eingestuft.⁴ Die Rechtsprechung stuft die KraftSt dagegen als „Verkehrssteuer“ ein.⁵

Die Gesetzgebungshoheit liegt im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung nach Art. 105 Abs. 2 GG beim Bund. Die Ertragshoheit der KraftSt (das sog. Aufkommen) liegt nach Art. 106 Abs. 1 Nr. 3 GG beim Bund. Der neu eingefügte Art. 106 b GG bestimmt allerdings, dass wegen Übergangs der Ertragshoheit der KraftSt auf den Bund den Landeshaushalten ein Ausgleich zusteht (sog. Kompensationszahlung).

Art. 108 Abs. 1 GG sieht die Zuständigkeit des Bundes für die Erhebung der KraftSt seit dem 1.7.2009 vor (die Organleihe der Landesfinanzbehörden nach § 18 a Abs. 1 des Finanzverwaltungsgesetzes endete am 30.6.2014). Nach § 18 a Abs. 2 FVG stehen den Ländern für die Organleihe für den Zeitraum 2010 bis 2013 jährlich 170 Mio. Euro zu.

Der Ertrag der KraftSt belief sich im Jahr 2013 auf 8 490 Mio. Euro (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: KraftSt-Entwicklung seit 2010 (in Mio. Euro)

2010	2011	2012	2013
8 488	8 422	8 443	8 490

(BMF, Kassenmäßige Steuereinnahmen)

Um einen Vergleich anzustellen, wird in der Folge das Aufkommen der Verbrauchsteuern mit der KraftSt verglichen (Tabelle 2).

1) Der Autor ist seit 2012 beim Hauptzollamt Bremen als Sachbearbeiter für Rechtsbehelfe mit Einsprüchen gegen Bescheide nach dem KraftStG befasst; dieser Beitrag beruht auf diesen Erfahrungen und stellt seine persönliche Auffassung dar.

2) Vgl. Reiß in Tipke/Lang, Steuerrecht, 19. Aufl. 2008, § 15, Rn. 48, und Zens/Haßlbeck, in Strodthoff, KraftStG, Kommentar zur Kraftfahrzeugsteuer (Loseblatt), 2014, Einführung, Rn. 1.

3) Vgl. Zens/Haßlbeck, in Strodthoff, KraftStG, Kommentar zur Kraftfahrzeugsteuer (Loseblatt), 2014, Einführung, Rn. 1.

4) Vgl. Reiß in Tipke/Lang, Steuerrecht, 19. Aufl. 2008, § 15, Rn. 48.

5) Vgl. Reiß in Tipke/Lang, Steuerrecht, 19. Aufl. 2008, § 15, Rn. 48.

Tabelle 2: KraftSt-Aufkommen – Vergleich mit anderen VSt (in Mio Euro)

Steuerart	2010	2011	2012	2013
KraftSt	8 488	8 422	8 443	8 490
StromSt	6 171	7 247	6 973	7 009
Energiesteuer	39 838	40 036	39 305	39 364
TabakSt	13 492	14 414	14 143	13 820
BranntweinSt	1 990	2 149	2 121	2 102
KaffeeSt	1 002	1 028	1 054	1 021
SchaumweinSt	422	448	450	434
ZwischenerzeugnisSt	22	16	14	14
AlkopopSt	2	2	2	2

(BMF, Kassenmäßige Steuereinnahmen)

Die KraftSt ist vom Aufkommen her der StromSt am nächsten.

Sie stellt als Einzelsteuer die viertgrößte Einnahmequelle der Zollverwaltung dar⁶ (die Einfuhrumsatzsteuer ist in Tabelle 2 nicht aufgeführt).

Die Zollverwaltung ist seit Februar 2014 praktisch mit der Erhebung der KraftSt befasst (die Übernahme der Aufgaben von den Landesfinanzverwaltungen begann im Norden und schritt sukzessive bis in den Süden fort).

Inhalt

Die Kraftfahrzeugsteuer – ein systematischer Überblick und einige Praxishinweise und Praxisprobleme

Von Dr. Carsten Weerth, Bremen

F5

Die Bedeutung der UN-BRK für die Schwerbehindertenvertretung – Eine Menschenrechtskonvention zieht ihre Kreise – Teil 3

Von Jochen Schulte, Ostfildern

F7

6) Vgl. BMF, Informations- und Wissensportal Zoll online, URL: http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Kraftfahrzeugsteuer/kraftfahrzeugsteuer_node.html

Dieser Beitrag gibt einen kurzen systematischen Überblick über die wichtigsten Normen und Konzepte der KraftSt. Darüber hinaus werden praktische Probleme angesprochen.

B. Wichtigste Normen

1. § 1 KraftStG Steuergegenstand

§ 1 KraftStG bestimmt den Steuergegenstand. § 1 Abs. 1 KraftStG bestimmt in vier Nummern, welche Handlungen der KraftSt unterliegen:

„1. das Halten von inländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen;

2. das Halten von ausländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen, solange die Fahrzeuge sich im Inland befinden. Ausgenommen sind hiervon ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmte Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12.000 Kilogramm, [...]; dies gilt nicht für Fälle der Nummer 3;

3. die widerrechtliche Benutzung von Fahrzeugen;

4. die Zuteilung von Oldtimer-Kennzeichen sowie die Zuteilung von roten Kennzeichen, die von einer Zulassungsbehörde im Inland zur wiederkehrenden Verwendung ausgegeben werden. Dies gilt nicht für die Zuteilung von roten Kennzeichen für Prüfungsfahrten.“

§ 1 Abs. 2 KraftStG stellt klar, dass die Vorschriften der Abgabenordnung (AO) gelten.

2. § 2 KraftStG Mitwirkung der Verkehrsbehörden

§ 2 KraftStG beinhaltet Begriffsbestimmungen und regelt die Mitwirkung der Verkehrsbehörden.

Begriffsbestimmungen sind enthalten für Fahrzeuge (Abs. 1 Nr. 1), Inländische Fahrzeuge (Abs. 1 Nr. 3), Ausländische Fahrzeuge (§ 1 Abs. 1 Nr. 4) und die widerrechtliche Nutzung (§ 1 Nr. 5). Die Begriffsbestimmungen des § 2 I Nr. 2 a bis 2 d KraftStG (auf welche die DV E-VSF-N SV 8325 verweist) sind weggefallen.

3. § 3 KraftStG Ausnahmen von der Besteuerung

§ 3 KraftStG enthält zahlreiche Ausnahmen von der Besteuerung (Nrn. 1 bis 16, wobei Nrn. 11. und 12 weggefallen sind, Nr. 5 a eingefügt worden ist und mehrere Nrn. verschiedene Tatbestände enthalten) – insgesamt sind 25 Befreiungstatbestände enthalten. Hierunter fallen z. B. ausländische Fahrzeuge, die im zollrechtlichen Ausbesserungsverkehr in das Zollgebiet der Gemeinschaft kommen (Nr. 14) oder Dienstfahrzeuge der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizei oder der Zollverwaltung (Nr. 2).

Von Bedeutung ist die Befreiung nach § 3 Nr. 13 KraftStG. Ausländische Fahrzeuge sind bis zu einem Jahr von der Steuer befreit, wenn sie sich zum sog. „vorübergehenden Aufenthalt“ im Steuergebiet befinden.

Der zweite Halbsatz bestimmt, dass diese Steuerbefreiung entfällt, wenn „die Fahrzeuge der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Gütern dienen oder von Personen benutzt werden, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Inland haben.“

4. § 3 a KraftStG Vergünstigungen für Schwerbehinderte

§ 3 a KraftStG sieht Vergünstigungen für Schwerbehinderte in drei Absätzen vor. Diese Vergünstigungen stehen den

Schwerbehinderten nur für ein Kfz und nur nach Antrag zu (§ 3 a Abs. 3).

Unterschieden werden die vollständige Befreiung (Abs. 1) und die Ermäßigung auf 50 Prozent des Steuerbetrags (Abs. 2).

„Die Art der Steuervergünstigung bestimmt sich danach, welche Merkzeichen im Schwerbehindertenausweis enthalten sind:

> Steuerbefreiung (§ 3 a Abs. 1 KraftStG)

> H = Hilflosigkeit bei den Verrichtungen des täglichen Lebens

> Bl = Blindheit oder hochgradige Sehbehinderung

> aG = außergewöhnliche Gehbehinderung

> Steuerermäßigung um 50 Prozent (§ 3 a Abs. 2 KraftStG)

> G = Gehbehinderung

> Gl = Gehörlosigkeit

> ohne Merkzeichen, aber mit orangefarbenem Flächenaufdruck

Die Steuerermäßigung um 50 Prozent ist zusätzlich davon abhängig, dass die schwerbehinderte Person auf das Recht zur unentgeltlichen Beförderung im öffentlichen Personenverkehr verzichtet hat (keine Wertmarke im Beiblatt zum Schwerbehindertenausweis).⁷

5. § 3 d KraftStG Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

§ 3 KraftStG beinhaltet eine großzügige Befreiung von der KraftSt für Elektrofahrzeuge für fünf bzw. zehn Jahre seit Erstzulassung. Allerdings gelten Hybridfahrzeuge mit E-Motor und Verbrennungsmotor nicht als Elektrofahrzeuge.⁸

§ 5 KraftStG Dauer der Steuerpflicht

§ 5 KraftStG regelt die Dauer der Steuerpflicht in fünf Absätzen.

In Abs. 1 sind dabei die Grundsätze der Dauer der Steuerpflicht in fünf Absätzen geregelt:

„(1) Die Steuerpflicht dauert

1. bei einem inländischen Fahrzeug, vorbehaltlich der Absätze 2 bis 5, solange das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, mindestens jedoch einen Monat;

2. bei einem ausländischen Fahrzeug, vorbehaltlich des Absatzes 2, solange sich das Fahrzeug im Inland befindet;

3. bei einem widerrechtlich benutzten Fahrzeug, solange die widerrechtliche Benutzung dauert, mindestens jedoch einen Monat;

4. bei einem Ausfuhrkennzeichen und einem Kennzeichen im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 4, solange das Kennzeichen geführt werden darf, mindestens jedoch einen Monat;

5. bei einem Saisonkennzeichen, vorbehaltlich der Absätze 2 bis 5, solange das Kennzeichen geführt werden darf, mindestens jedoch einen Monat.“

7) BMF, Informations- und Wissensportal Zoll online, URL: <http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/-Verkehrsteuern/Kraftfahrzeugsteuer/Steuervergünstigung/Schwerbehinderte-Personen/schwerbehinderte-personen.html>

8) Vgl. BMF, Informations- und Wissensportal Zoll online, URL: http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Kraftfahrzeugsteuer/Steuervergünstigung/Elektrofahrzeuge/elektrofahrzeuge_node.html

Wiederholt wird auf den Grundsatz hingewiesen, dass die Mindeststeuerdauer ein Monat ist. Abweichend hiervon darf nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG eine Besteuerung nach Tagen vorgenommen werden. Die Tagessteuersätze sind gesondert in § 9 Abs. 3 KraftStG geregelt (und in der DV SV 8325 [38] abgedruckt). Interessanterweise ist die Erstattung einer nach Tagen bemessenen KraftSt immer ausgeschlossen (§ 11 Abs. 3 S. 3 KraftStG).

7. § 6 KraftStG Entstehung der Steuer

Die Steuer entsteht grundsätzlich mit Beginn der Steuerpflicht (z. B. bei Feststellung der Verlegung oder widerrechtlichen Nutzung). Bei fortlaufenden Entrichtungszeiträumen entsteht sie mit Beginn des jeweiligen Entrichtungszeitraums.

8. § 7 KraftStG Steuerschuldner

Der Steuerschuldner wird in § 7 KraftStG in vier Alternativen bestimmt:

„Steuerschuldner ist

1. bei einem inländischen Fahrzeug die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist,
2. bei einem ausländischen Fahrzeug die Person, die das Fahrzeug im Inland benutzt,
3. bei einem widerrechtlich benutzten Fahrzeug die Person, die das Fahrzeug widerrechtlich benutzt,
4. bei einem Kennzeichen im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 4 die Person, der das Kennzeichen zugeteilt ist.“

Fortsetzung in BDZ magazin 4/2015

Die Bedeutung der UN-BRK für die Schwerbehindertenvertretung Eine Menschenrechtskonvention zieht ihre Kreise – Teil 3

Von Jochen Schulte¹, Ostfildern

Die Beschäftigung mit der Behindertenrechtskonvention hat gezeigt, dass neben einer juristischen Herangehensweise vor allem auch eine Auseinandersetzung mit der „Soziologie der Behinderung“ gefragt ist. Vor dieser erweist sich die deutsche Übersetzung der Behindertenrechtskonvention als – man kann es kaum anders nennen – restaurativ.

Zeitalter der Restauration ?

Es wurde eine Fehlübersetzung vorgelegt, die an den Begrifflichkeiten und Zuschreibungen von Behinderung festhält, die schon vor Verabschiedung und Unterzeichnung der Konvention in der deutschen Behindertenpolitik gebräuchlich waren und das Verständnis für „behinderte Menschen“ und den gesellschaftlichen Umgang mit ihnen bis heute prägen. Die neuen Ansätze der BRK werden dadurch verdeckt und sind nur schwer erkennbar. Mehr noch: Es wird dadurch der Anschein erweckt, als hätten die Vereinten Nationen mit ihrer internationalen Konvention nun endlich das Niveau im Behindertenschutz erreicht, das wir in Deutschland für uns schon lange und mit Stolz in Anspruch nehmen. Das Gegenteil ist leider der Fall: Durch die deutsche anachronistische Übersetzung wird das Neue, das Grandiose der BRK, ihre Vision einer anderen Gesellschaft im Umgang mit beeinträchtigten Menschen auf die bestehenden Verhältnisse deutscher Gegebenheiten herunternivelliert. Das ist in gewisser Weise tragisch und vermutlich auch der Grund dafür, dass die BRK selbst von den Schwerbehindertenvertretungen bislang eher zögerlich aufgenommen wurde.

Unter Wert gehandelt

Rein juristisch betrachtet ist durch das pure Diskriminierungsverbot ja tatsächlich kaum Neues in der BRK veranlagt. Ein entsprechendes Verbot findet sich ja bereits im Sozialgesetzbuch IX (in dem mittlerweile enthaltenen Verweis auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz), im Behindertengleichstellungsgesetz wie ohnehin bereits im Grundgesetz,

in der Menschenrechtscharta der EU und der Richtlinie 2000/78. Aber Diskriminierungsverbot ist nicht gleich Diskriminierungsverbot. Das wesentliche Neue der BRK ergibt sich daraus, dass dem in der BRK verankerten Gleichbehandlungsgrundsatz der Gedanke substanzieller Gleichheit zugrunde gelegt und dabei Behinderung als soziokulturelles Phänomen begriffen wird (DSTG magazin 7/8-2014).

Die BRK erkennt die Betrachtungsweise „Menschen mit Behinderung“ nicht an. Sie sieht eine Behinderung nicht im einzelnen Menschen verwirklicht, sondern dort, wo Menschen mit Beeinträchtigungen infolge äußerlicher oder einstellungsbedingter Barrieren eine Benachteiligung in ihrer gesellschaftlichen Teilhabe erfahren.

Die Inklusionssituation des Einzelnen

Vor diesem Hintergrund formuliert die BRK das Gebot der substanziellen Gleichstellung und stellt diesem das entsprechende Diskriminierungsverbot zur Seite.

Das Augenmerk ist also nicht darauf gerichtet, ob irgendwo eine offensichtliche Benachteiligung stattfindet oder ein Benachteiligter zufällig ein Behinderter im Sinne des SGB IX ist. Eine De-facto-Gleichbehandlung setzt allein dort an, wo eine individuelle Beeinträchtigung durch äußere Umstände (man denke an die Arbeitswelt) zu einer Behinderung wird, Teilhabe also versagt bleibt oder erschwert oder verunmöglicht wird. Es gilt, die Inklusionssituation des jeweils Einzelnen im Blick zu haben.

Angemessene Vorkehrungen

Die Behindertenrechtskonvention geht vom Gegebenen und Normalen aus: dass in einer lebendigen Gesellschaft immer auch Menschen mit körperlichen oder anderen Beeinträchtigungen leben. Und sie bestimmt diese als den Personenkreis, der potenziell Opfer einer Behinderung werden kann.

Dabei werden die Möglichkeiten der Diskriminierung in der üblichen Unterscheidung von unmittelbarer und mittelbarer Benachteiligung beschrieben.

1) Jochen Schulte ist stellvertretendes Mitglied der Hauptschwerbehindertenvertretung im Geschäftsbereich des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg.