

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) LLM (Com.) MA, Bremen

Fortsetzung aus BDZ magazin 3/2015

9. § 8 KraftStG Bemessungsgrundlage

§ 8 KraftStG enthält die Bemessungsgrundlage für die KraftSt – in der Regel ist das entweder der Hubraum, das zulässige Gesamtgewicht, der Schadstoffausstoß oder eine Kombination daraus.

„Die Steuer bemisst sich

1. bei Fahrzeugen der Klasse M1 ohne besondere Zweckbestimmung als Wohnmobil oder Kranken- und Leichenwagen (Personenkraftwagen)

a) mit erstmaliger Zulassung bis zum 30. Juni 2009 und bei Krafträdern nach dem Hubraum, soweit diese Fahrzeuge durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden, bei Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren zusätzlich nach den Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen;

b) mit erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009, soweit es sich nicht um Fahrzeuge im Sinne des § 9 Absatz 2 handelt, nach den Kohlendioxidemissionen und dem Hubraum;

1 a. bei Wohnmobilen nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht und zusätzlich nach den Schadstoffemissionen;

1 b. bei dreirädrigen und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen mit Hubkolbenmotoren [...] nach dem Hubraum und den Schadstoffemissionen;

2. bei anderen Fahrzeugen, Kranken- und Leichenwagen nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht, bei Kraftfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 3 500 Kilogramm zusätzlich nach Schadstoff- und Geräuschemissionen. Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliegebelastung und bei Starrdeichselanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern.“

10. § 9 KraftStG Steuersatz

§ 9 KraftStG beinhaltet in Abs. 1 den (Jahres-) Steuersatz für die verschiedenen Kfz.

Abs. 1 Nr. 1 bestimmt den Steuersatz für Krafträder mit Hubkolbenmotoren (je 25 ccm 1,84 Euro).

Abs. 1 Nr. 2 beinhaltet den Steuersatz für Pkw.

Abs. 1 Nr. 2 a beinhaltet den Steuersatz für Wohnmobile.

Abs. 1 Nr. 2 b beinhaltet den Steuersatz für dreirädrige und leichte vierrädrige Kfz.

Abs. 1 Nr. 3 beinhaltet den Steuersatz für andere Kfz bis 3 500 kg Gesamtgewicht.

Abs. 1 Nr. 4 beinhaltet den Steuersatz für alle anderen Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg.

Abs. 2 beinhaltet die Reduzierung um 50 Prozent für Elektrofahrzeuge.

Abs. 3 beinhaltet die Steuersätze für die tageweise Besteuerung ausländischer Fahrzeuge.

Abs. 4 beinhaltet die Steuersätze für Oldtimer mit historischen Kennzeichen (Krafträder 46,02 Euro, alle anderen 191,73 Euro).

Abs. 5 bestimmt, dass bei der Berechnung der Steuer angefangene Kalendertage als volle Tage zählen und der Tag, an dem die Steuerpflicht endet, in der Regel nicht mitgerechnet wird (Ausnahme: tageweise Berechnung).

11. § 10 KraftStG Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger

§ 10 KraftStG beinhaltet eine Sonderregelung für Kfz-Anhänger mit grünem Kennzeichen, sofern diese Anhänger hinter Kfz mitgeführt werden, für die ein sog. Anhängeraufschlag (in Höhe von z. Zt. 373,24 Euro pro Jahr gezahlt wird, § 10 Abs. 3 KraftStG).

12. § 11 KraftStG Entrichtungszeiträume

§ 11 KraftStG regelt die Entrichtungszeiträume. Abs. 1 und 5 beinhalten dabei die Grundsätze, dass die KraftSt für ein Jahr im Voraus zu entrichten ist (Abs. 1) und auf volle Euro nach unten abzurunden ist (Abs. 5).

Abs. 2 bestimmt die halbjährliche oder vierteljährliche Zahlung näher, die Abs. 3 und 4 beschäftigen sich mit der tagesweisen Zahlung.

Inhalt

Die Kraftfahrzeugsteuer – ein systematischer Überblick und einige Praxishinweise und Praxisprobleme – Fortsetzung aus BDZ Fachteil 3/2015
Von Dr. Carsten Weerth, Bremen **F9**

Übungsaufgabe zur Vorbereitung auf die Laufbahnprüfung des mittleren Zolldienstes – Prüfungsgebiet Vollzugsrecht **F13**

13. § 12 KraftStG Steuerfestsetzung

§ 12 KraftStG regelt die Steuerfestsetzung. Von Bedeutung ist insb. Abs. 1, der den Zeitraum in Satz 1 grundsätzlich mit „unbefristet“ bestimmt und für alle anderen Fälle den bestimmten Zeitraum oder die tageweise Festsetzung festlegt.

Abs. 2 bestimmt die Gründe für eine neue Steuerfestsetzung.

Abs. 4 bestimmt, dass bei Verlegungen des Kfz in den Bezirk einer anderen Zulassungsbehörde keine neue Steuerfestsetzung vorzunehmen ist.

14. Paragraphen der KraftStDV

Die KraftStDV setzt das KraftStG praktisch um – von besonderer Bedeutung sind hier für die Arbeit der Zollverwaltung insbes. die §§ 2, 6, 10–15, 16 KraftStDV.

§ 2 KraftStDV bestimmt die Mitwirkung der Zollbehörden. Die KraftStDV ist noch nicht auf dem aktuellen Rechtsstand, dass die Zollverwaltung ohnehin für die Erhebung und Kontrolle der KraftSt zuständig ist.

§ 6 KraftStDV enthält ein umfangreiches Prüfungsrecht. Bei Zweifeln oder Unstimmigkeiten darf sich die Zollstelle „das Fahrzeug vorführen und den Fahrzeugbrief, den Fahrzeugschein sowie den Steuerbescheid vorlegen lassen“. Die Vorführung des Kfz wird in der Praxis gerne angeordnet. Vorab ist aber in jedem Fall die Zulassungsbescheinigung Teil I (der ehem. Kfz-Schein) anzufordern. Aus den Angaben im Kfz-Schein sind in der Regel alle für die Besteuerung erheblichen Angaben zu entnehmen. Diese Maßnahme ist auch angemessen (weil weniger eingreifend und günstiger). Für Umbauten an Kfz könnte z. B. ein TÜV-Gutachten eine einschlägige Unterlage sein.

§§ 10 bis 15 KraftStDV regeln das Verfahren für ausländische Kfz.

Nach § 12 KraftStDV erfolgt die Steuerfestsetzung für ausländische Kfz mit der Steuerkarte.

§ 16 KraftStDV sieht bei widerrechtlicher Nutzung einen Monatsbescheid als Mindestbesteuerungszeitraum vor.

15. Dienstvorschriften E-VSF S 6010 und E-VSF SV 8325

Die Dienstvorschriften E-VSF S 6010 und SV 8325 gestalten die Anwendung des KraftStG und der KraftStDV praktisch aus.

C. Probleme/Abgrenzungsfragen/Wichtige Urteile

1. Probleme der KraftSt-Erhebung

Derzeit gibt es verschiedene praktische und rechtliche Probleme bei der Erhebung der KraftSt, die hier kurz angesprochen werden sollen.

Die Sachgebiete C erheben die KraftSt bei widerrechtlicher Nutzung im Inland mithilfe der KraftSt-Karte.

Die Rechtsbehelfsbelehrung ist dabei regelmäßig zu ergänzen. Häufig wird hier nur das zuständige HZA ergänzt. Das ist nicht ausreichend, da der Steuerbürger die Anschrift, Telefonnummer, Telefaxnummer und E-Mail-Adresse zur Einlegung des Einspruchs benötigt.

Die Rechtsbehelfsbelehrung muss mit der vollständigen Anschrift und mit allen Kontaktdaten ausgegeben werden.

Ansonsten droht eine Jahresfrist für die Einsprüche gegen die KraftSt-Festsetzung. Das Niedersächsische Finanzgericht (FG) hat entschieden, dass Rechtsbehelfsbelehrungen, die keinen Hinweis auf die Möglichkeit der elektronischen Einlegung eines Einspruchs vorsehen, unvollständig sind und sich daher die Rechtsbehelfsfrist auf ein Jahr verlängert (Niedersächsisches Finanzgericht v. 24.11.2011, 10 K 275/11¹). Der Bundesfinanzhof (BFH) ist dieser Auffassung jedoch nicht gefolgt (BFH v. 12.12.2012, I B 127/12²).

Die KraftSt-Karte (2010) enthält aus heutiger Sicht eine veraltete Rechtsbehelfsbelehrung. Da diese z. T. bis 2014 genutzt wird (die neue Fassungen sind 2013 und 2014 erschienen), sind diese Rechtsbehelfsbelehrungen unvollständig und unrichtig. Hier droht eine Jahresfrist für Einsprüche gegen die KraftSt (§ 356 Abs. 2 AO). In der Fassung der KraftSt-Karte 2013 und 2014 wird ausdrücklich auf die Möglichkeit des elektronischen Einspruchs hingewiesen.

Die Sachgebiete B erteilen KraftSt-Bescheide automatisiert über das Programm KraftSt.

Auch hier besteht die Problematik der nicht hinreichend bestimmten Rechtsbehelfsbelehrung (die Anschrift des HZA fehlt, da nur die Postfachadresse genannt wird; darüber hinaus fehlt die Telefaxnummer des örtlich zuständigen HZA). Auch hier droht eine Jahresfrist für Einsprüche gegen die KraftSt (§ 356 Abs. 2 AO).

2. Abgrenzungsfragen

Bei der Erhebung der KraftSt gibt es verschiedene Abgrenzungsfragen, deren Entscheidung für die Steuerentstehung oder die Höhe der KraftSt erheblich sind.

a. Pick-up: Pkw oder Lkw?

Diese Frage ist inzwischen gut ausgeurteilt (von Finanzgerichten und dem Bundesfinanzhof).

Verkürzt kann man sagen, dass Pick-ups mit sog. Doppelkabine (vier oder fünf Personen in der Personenkabine) grundsätzlich als Pkw zu besteuern sind (Urteile folgen unter Gliederungspunkt C.3).

b. Pritschenfahrzeuge: Pkw oder Lkw?

Ein sog. Pritschenwagen ist – ähnlich wie ein Pick-up-Fahrzeug – ein Transporter mit einer Personenkabine (wahlweise mit einfacher Personenkabine oder Doppelkabine). Diese Pritschenwagen werden gerne von Gartenbaubetrieben oder kleinen Bauunternehmen genutzt. Pritschenwagen werden von Mercedes, VW, Renault u. a. hergestellt.

Praxistipp:

Will man sich als Bearbeiter ein Bild von einem Kfz machen, kann man den Typen in der Internetanwendung „Google Bilder“ suchen – hier kann man einen ersten Eindruck von den verschiedenen möglichen Ausstattungen und Modellen erhalten; z. B. Suche nach „VW Transporter Pritschenwagen“³.

1) EFG 2012, 292.

2) openJur 2013, 19429, URL: <https://openjur.de/u/615986.html>.

3) Vgl. URL: https://www.google.de/search?q=VW+Transporter+Pritschenwagen&biw=1024&bih=499&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ei=diQcVP_UD-

Abbildung 1:

VW Transporter T 5 Pritschenwagen mit Doppelkabine (6 Sitze)



Quelle: commons.wikimedia.org, Autor: Matthias93 (talk)

Ein einzelnes Urteil des Niedersächsischen Finanzgerichts vom 11.5.2000, Az.: 14 K 521/99⁴ weist einen VW Transporter Pritschenwagen mit Doppelkabine (sechs Personen in der Personenkabine zulässig) eindeutig als Pkw zu.

c. Umwandelbare Personentransporter: Pkw oder Lkw?

Ein umwandelbarer Personentransporter ist ein großer Van oder ein Transporter (z. B. VW Transporter T 4 oder T 5, VW Kleinbus), der vollständig mit Sitzplätzen bestuhlt ist, die z. T. entfernt werden können).

Hier hat das Finanzgericht Sachsen-Anhalt in der Sitzung vom 12.11.2013, Az.: 4 K 993/2010⁵, entschieden, dass auch diese umwandelbaren Personentransporter eindeutig als Pkw zu besteuern sind.

Abbildung 2:

Personentransporter VW Transporter T 5



Quelle: Eigenes Foto, Autor: Carsten Weerth

3. Wichtige Urteile

Urteile zum KraftStG lassen sich über Juris.de oder openJur.de mit den Suchbegriffen („Finanzgericht“ UND „KraftStG“) finden.

8fjO6vrgegJ&ved=0CAYQ_AUoAQ#tbm=isch&q=VW+Transporter+Pritschenwagen; Beispielbilder sind konkret einsehbar unter den folgenden direkten Links:
http://www.autoplenum.de/Auto/VW/T5/Modell---Doppelk_Pritsche-Bild-id4.html, http://www.polizeiautos.de/show_one.php?id=1424, http://www.polizeiautos.de/show_one.php?id=5842 sowie für einen Mercedes http://de.academic.ru/pictures/dewiki/77/Mercedes_t1_doka_sst.jpg.
 4) openJur 2012, 36022, URL: <https://openjur.de/u/311334.html>.
 5) EFG 2013, 1146.

In der Folge werden sehr kurz wichtige Urteile genannt und vorgestellt.

a. Pick-up-Urteile

Urteile der verschiedenen Finanzgerichte haben Pick-up-Fahrzeuge der verschiedenen Hersteller mehrfach und wiederholt steuerrechtlich als Pkw in der KraftSt eingestuft (hier eine Auswahl der entschiedenen Pick-up-Fahrzeuge):

- FG Sachsen-Anhalt v. 22.9.2010, 2 K 548/10⁶ – Ford Ranger;
- FG Münster v. 12.1.2010, 13 K 4411/07 Kfz⁷ – Nissan Navarra;
- FG Münster v. 27.8.2013, 13 K 1889/12 Kfz⁸ – Dodge RAM 2500;
- FG Sachsen v. 1.3.2013, 6 K 670/12⁹ – VW Amaroc;
- FG Köln v. 13.6.2013, 13 K 3612/09 Kfz¹⁰ – Hummer HMC 4;
- FG Sachsen-Anhalt v. 25.1.2006, 2 K 1585/05¹¹ – Nissan MD 21.

Der Bundesfinanzhof (BFH) hat folgende Grundsatzurteile gesprochen:

BFH v. 8.2.2001, VII R 73/00¹² (Offene Ladefläche reicht nicht aus);

BFH v. 1.8.2000, VII R 26/99¹³ (Äußeres Erscheinungsbild nicht entscheidend);

BFH v. 14.2.2007, IX B 219/06¹⁴ (Keine Bindungswirkung d. Fahrzeugklassifikation d. Herstellers);

BFH v. 21.8.2006, VII B 333/05¹⁵ (Keine Bindungswirkung d. Einstufung d. Zulassungsstelle).

Nach ständiger Rechtsprechung der Finanzgerichte und des Bundesfinanzhofs ist die Besteuerung von sog. Pick-up-Fahrzeugen aufgrund einheitlicher Besteuerungsmerkmale vorzunehmen.

Ob aus steuerlicher Sicht ein Pkw oder Lkw vorliegt, ist anhand von Bauart und Einrichtung des Fahrzeugs zu beurteilen. Unter der Berücksichtigung aller Merkmale ist eine Bewertung der objektiven Beschaffenheit eines Fahrzeugs vorzunehmen.

Die hier relevanten Merkmale sind u. a. die Zahl der Sitzplätze, die höchstens mögliche Zuladung, die Größe der Ladefläche, die Art von Aufbau und Fahrgestell, die Motorisierung und damit erreichbare Höchstgeschwindigkeit sowie bei Serienfahrzeugen die Konzeption des Herstellers.

Dabei kann kein Merkmal von Bauart und Einrichtung des Fahrzeugs als von vornherein allein entscheidend angesehen werden.

Entscheidungserheblich ist somit die Abwägung folgender Merkmale:

- > Ladefläche (Fläche bzw. Länge im Vergleich zur Personenkabine),
- > Zuladungsmöglichkeit (im Vergleich zur Gesamtmasse),
- > Personenbeförderungsmöglichkeit,
- > Höchstgeschwindigkeit.

6) Juris.

7) EFG 2010, 753–754.

8) EFG 2013, 2045–2046.

9) Juris.

10) openJur 2013, 32255, URL: <http://openjur.de/u/639971.html>.

11) Juris.

12) BFHE 194, 264, BStBl II 2001, 368.

13) BFHE 194, 257, BStBl II 2001, 72.

14) NV/Juris.

15) BFHE 213, 281, BStBl II 2006, 721.

Praxistipp:

Ein typischer Abwägungsprozess sieht folgendermaßen aus:

Die Ladefläche ist kleiner als die Nutzfläche der Personenkabine, wobei die Fläche über den Radkästen nicht als Ladefläche zählt (Finanzgericht München vom 8.9.2004, 4 K 3889/04). Die Möglichkeit der Zuladung beträgt zw. 500 und 1 200 kg und ist mit lediglich etwa einem Viertel bis einem Drittel des zulässigen Gesamtgewichts für LKW untypisch.

Ebenso spricht die in den Zulassungspapieren ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit von zwischen 140 und 180 km/h für eine Einstufung als Pkw.

Das Kfz ist lt. Zulassungsbescheinigung Teil I auch eindeutig für fünf Personen ausgelegt.

Weder die Einstufung des Fahrzeugs durch die Zulassungsstelle noch die Fahrzeugklassifikation durch den Hersteller sind für die Finanzbehörde bindend (BFH-Beschlüsse vom 14.2.2007 IX B 219/06 und vom 21.8.2006 VII B 333/05).

Ein nicht ausschließlich oder überwiegend zur Beförderung von Gütern konzipiertes Fahrzeug, bei dem die vorrangige Verwendbarkeit zur Beförderung von Gütern verneint werden muss, kann steuerlich nicht als Lastkraftwagen eingeordnet werden.

Daher ist eine Einstufung als Pkw im Sinne der KraftSt nicht zu beanstanden.

Die Rechtsprechung der Finanzgerichte und des BFH hängt zeitlich immer mehrere Jahre den tagesaktuellen Entwicklungen hinterher. Noch ist beispielsweise in Urteilen immer das Verhältnis von Ladefläche zu Personenbeförderungsfläche maßgeblich. Das hängt u. a. mit der Definition von § 2 Abs. 2 a KraftStG zusammen. Diese alte Definition zur Abgrenzung von Pkw und Lkw über die Ladefläche im Verhältnis zur Personenbeförderungsfläche ist jedoch mit Wirkung vom 11.12.2012 weggefallen.

Der alte, weggefallene Wortlaut von § 2 Abs. 2 a KraftStG lautete

„(2 a) ¹Als Personenkraftwagen gelten auch:

1. Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge mit drei bis acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, die der Klasse N1, Aufbauarten BA oder BB, nach Anhang II Abschnitt C Nr. 3 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 (ABl. EU Nr. L 309 S. 37), entsprechen;

2. Mehrzweckfahrzeuge, entsprechend Aufbauart AF, die nach Anhang II Abschnitt C Nr. 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht als Fahrzeuge der Klasse M1 gelten;

3. Büro- und Konferenzmobile, entsprechend der Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern für die Erhebung von Daten nach der Fahrzeugregisterverordnung.

²Die genannten Fahrzeuge gelten dann als Personenkraftwagen, wenn diese vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. ³Das ist insbesondere der Fall, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs.“

Auch die DV E-VSF SV 8325 verweist noch auf den weggefallenen § 2 Abs. 2 a KraftStG.

b. Pritschenwagen-Urteil

Ein einzelnes Urteil des Niedersächsischen Finanzgerichts vom 11.5.2000, Az.: 14 K 521/99¹⁶ weist einen VW Transporter Pritschenwagen mit Doppelkabine (sechs Personen in der Personenkabine zulässig) eindeutig als Pkw zu. Dieses gilt auch dann, wenn der Pritschenwagen vorwiegend zur Lastbeförderung dient. Auch dann, wenn bisher mehrere Kfz desselben Steuerschuldners als Lkw versteuert worden sind.

c. Personentransporter-Urteil

Das Finanzgericht Sachsen-Anhalt hat mit dem Urteil vom 12.11.2013, Az.: 4 K 993/2010¹⁷, entschieden, dass auch wenn die Sicherheitsgurte an den Sitzen befestigt sind und die hinteren Sitzbänke ohne Werkzeug mit einem Handgriff aus ihrer Befestigung zu lösen sind, sich das Kfz vorwiegend zum Personentransport eignet. Daher sind diese umwandelbaren Personentransporter eindeutig als Pkw zu besteuern.

D. Zusammenfassung und Bewertung

Von der Übernahme der Erhebung der KraftSt ist vorwiegend das SG B der Hauptzollämter betroffen (KraftSt-Stelle und Rechtsbehelfe).

Darüber hinaus strahlt die neue Steuer jedoch auf alle anderen Bereiche aus (Strafsachen – SG F, Vollstreckung – SG G, Stundung – SG B, Insolvenzen – SG B).

Das KraftStG wurde zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes v. 5.12.2012¹⁸. Das KraftStG ist damit noch nicht vollständig an die neue Rechtslage (des GG) angepasst, dass die Zollverwaltung die KraftSt durchführt und der Bund die Ertragshoheit nach Art. 106, 108 GG besitzt. Beispielhaft sei auf die Ermächtigungsgrundlagen in § 12 Abs. 5 KraftStG und § 13 Abs. 2 verwiesen, die die Landesregierungen ermächtigt, als Landesfinanzbehörde tätig zu werden. Gleiches gilt sinngemäß für § 15 Abs. 2 KraftStG. Die KraftStDV wurde zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes v. 29.5.2009.¹⁹ Auch für die KraftStDV gilt, dass sie noch nicht an die neue Rechtslage (des GG) angepasst worden ist.

Das KraftStG ist teilweise unsystematisch und von Ausnahmen und Besonderheiten geprägt.

Insbes. die Regelungen zur Besteuerung nach Hubraum, Gesamtgewicht und/oder Schadstoffausstoß (sowie der zahlreichen Ausnahmen und Sonderregelungen) sind vom politischen Willen des Gesetzgebers geprägt und in der jüngeren Vergangenheit z. T. sprunghaft und für eng begrenzte Förderungszeiträume verändert worden.

Für die Praxis der Steuererhebung ist das KraftStG gut handhabbar und verständlich.

16) openJur 2012, 36022, URL: <https://openjur.de/u/311334.html>.

17) EFG 2013, 1146.

18) BGBl I 2012, 2431.

19) BGBl I 2009, 1170.

Besonderheiten in der Rechtspflege ergeben sich aufgrund der vielen für die Zollverwaltung neuen Sachverhalte (zahlreiche Privatinsolvenzen, Todesfälle, neue Antragsverfahren f. Schwerbehinderte, landwirtschaftl. Fahrzeuge, Omnibusse etc.) und neue Abgrenzungsfragen (KraftSt-Problematiken Pick-up, Pritschenfahrzeuge, Verlegung des Wohnsitzes, Widerrechtliche Nutzung, Nachweisfragen etc.).

In der Zollverwaltung erfolgreich auf anderen Arbeitsgebieten eingeführte Mechanismen wie die Risikoanalyse sollten auf den Bereich der KraftSt ausgedehnt werden, um eine bundeseinheitliche Steuererhebung sicherzustellen.

Denn die Umstellung einer Landessteuer auf eine Bundessteuer – neben den Schwierigkeiten eines Neuanfangs, der z. T. fehlerhaften Datenübergabe und -übernahme, einer neuen Software und der Einarbeitung neuer Kolleginnen und Mitarbeiterinnen (aus steuerfremden Verwaltungszweigen) – bietet die große Chance, bislang im föderalstaatlichen Dschungel versickerte, lange geübte und eingespielte (fehlerhafte) Verwaltungspraktiken durch eine einheitliche Besteuerungspraxis im Interesse der Rechtssicherheit zu ersetzen. Das dabei auch eine richtige und ggf. höhere Einnahmensituation geschaffen werden kann, ist ein positiver Nebeneffekt.

Übungsaufgabe zur Vorbereitung auf die Laufbahnprüfung des mittleren Zolldienstes

– Prüfungsgebiet Vollzugsrecht –

Bearbeitungszeit: 3 Stunden

Hilfsmittel: E-VSF und elektronische Vorschriftensammlung „Vollzugsrecht“ (VS-VZR)

A. Sachverhalt

Teil I

Sie sind Angehöriger des Sachgebiets C „Kontrolleinheit Verkehrswege“ des HZA Saarbrücken und führen heute zwischen 9 und 13 Uhr gemeinsam mit Ihren Kollegen ZHS Föller, ZAI Sommer und ZS'in Kuller in Dienstkleidung Standkontrollen auf einem Autobahnparkplatz an der A 8 zwischen Saarlouis und Saarbrücken in Fahrtrichtung Frankreich (ca. 8 km von der deutsch-französischen Grenze entfernt) durch. An dieser Stelle haben Sie schon mehrfach Feststellungen im Zusammenhang sowohl mit Verstößen gegen zoll- und verbrauchsteuerrechtliche Vorschriften als auch mit Verstößen hinsichtlich Verboten und Beschränkungen getroffen.

Um ca. 11.30 Uhr weisen Sie einen Pkw der Marke „Mercedes Benz C 180 T-Modell“ mit französischem Kennzeichen in die Parkbucht ein und entschließen sich zu einer steuerlichen Kontrolle.

Sie treten an das Fahrzeug heran, teilen dem Fahrzeugführer mit, dass Sie eine Zollkontrolle durchführen, und verlangen von diesem ein Ausweispapier, das er Ihnen aushändigt. Danach handelt es sich um den griechischen Staatsangehörigen Ioannis Charisteas, wohnhaft in Nancy (Frankreich). Charisteas spricht sehr gut deutsch und auf Ihre Nachfrage teilt er Ihnen mit, dass er Urlaub in der tschechischen Republik gemacht habe und sich nun auf dem Rückweg zu seinem Wohnort befinde.

Sie fordern Charisteas auf, den Kofferraum und etwaige Gepäckstücke zum Zwecke der Zollkontrolle zu öffnen.

Charisteas erklärt Ihnen jedoch freundlich, dass er sich dagegen verwehrt, als freier EU-Bürger wie ein Krimineller kontrolliert zu werden. Er fügt hinzu, dass es Sie überhaupt nichts angehe, was er in seinem Fahrzeug mitführe, aber er versichere, dass da nichts Interessantes für den Zoll dabei sei.

Sie erklären ihm daraufhin die Rechtmäßigkeit Ihrer Kontrolle und fordern ihn nochmals auf, den Kofferraum zu öffnen.

Charisteas teilt Ihnen jedoch mit, dass er weder selbst aussteigen noch den Schlüssel für den Kofferraum herausgeben werde.

Nach einer kurzen Diskussion, fordern Sie ihn erneut unter Androhung von unmittelbarem Zwang auf, den Kofferraum zu öffnen. Nur widerwillig und nunmehr laut in griechischer Sprache gestikulierend steigt Charisteas schließlich aus dem Fahrzeug und öffnet den Kofferraum.

Bei der Kontrolle des Kofferraumes finden Sie schließlich in einer Aktentasche zwei tschechische Pistolen Typ CZ 75 D Compact Kaliber 9 mm (halbautomatische Selbstlade-Pistole, siehe Abbildungen unten) nebst 200 Schuss Munition. Charisteas kann hierzu nicht die erforderliche Erlaubnis nach § 2 Abs. 2 WaffG vorlegen.

Sie beschlagnahmen daher sofort die Pistolen und die Munition und nehmen Charisteas vorläufig fest.

Bei der anschließenden Vernehmung räumt Charisteas ein, er habe die Pistolen in der tschechischen Republik von einem befreundeten Polizisten „günstig erworben“. Mehr habe er dazu jedoch nicht zu sagen.



BDZ (2)

> Pistolen Typ CZ 75 D Compact Kaliber 9 mm (u. a. Einsatz bei der tschechischen Polizei)