

Umstellungs-Chaos

Mein Leben als Fuhrparkleiter mit dem neuen SEPA-Mandat für die Zulassung von Firmenfahrzeugen.

Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine Verkehrssteuer, deren Ertrags- und Verwaltungshoheit gemäß den Artikeln 106 und 108 des Grundgesetzes dem Bund obliegt. Mit einem jährlichen Steueraufkommen von etwa 8,6 Milliarden Euro stellt sie die viertgrößte Einnahmequelle der Zollverwaltung dar. Die Kraftfahrzeugsteuer wurde bislang von den Ländern erhoben und verwaltet. Zum 1. Juli 2009 wurde die Ertrags- und Verwaltungshoheit der Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern auf den Bund übertragen.

Bis längstens zum 30. Juni 2014 üben die Landesfinanzbehörden die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer aus. Danach ist die Zollverwaltung für die Festsetzung, Erhebung und Vollstreckung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig. Ansprechpartner beim Thema „Kraftfahrzeugsteuer“ sind künftig die Hauptzollämter. Aufgrund des großen Umfangs der Daten von etwa 58 Millionen Fahrzeugen wird die Aufgabenüberleitung schrittweise ab dem ersten Quartal 2014 erfolgen:

Februar: Bremen, Niedersachsen,
Nordrhein-Westfalen
März: Berlin, Brandenburg, Hamburg,
Mecklenburg-Vorpommern,
Schleswig-Holstein
April: Baden-Württemberg, Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland
Mai: Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt,
Thüringen

Das Steueraufkommen der Kraftfahrzeugsteuer belief sich im Jahr 2012 auf 8,45 Milliarden Euro; im Jahr 2013 waren mehr als 58 Millionen Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zum Verkehr auf deutschen Straßen zugelassen. Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine ökologisch ausgerichtete Steuerart, die beispielsweise durch Steuerbefreiungen für Schlüssel- und Zukunftstechnologien, also etwa Elektrofahrzeuge, die Nutzung von alternativen Energien im Bereich des Personen- und Gütertransports fördern soll. Hybridfahrzeuge sind von einer solchen Befreiung ausgenommen.

Soweit die gesetzlichen Vorgaben. Aber was bedeutet die Veränderung in der Abwicklung der Kfz-Steuer für die jeweiligen Unternehmen? Nun ja, scheinbar wissen die Verwaltungsbehörden das selber noch nicht so genau. Denn von den jeweiligen Hauptzollämtern bekommt man nur schleppende Informationen oder nur unvollständige Aussagen. Keiner kann oder will detaillierte Aussagen treffen. Somit treten schon die ersten Probleme mit der Zulassung auf.

Als Unternehmen mit einem größeren Fuhrpark hat man die Möglichkeit, einen entsprechenden Status als „Großkunde“ zu erlangen. Auf An-

trag beim zuständigen Hauptzollamt können Halterinnen beziehungsweise Halter mit einer Vielzahl von Zulassungen (Großkunden), die ein SEPA-Lastschriftmandat zum Einzug der Kfz-Steuer beim Hauptzollamt hinterlegt haben, von der Vorlagepflicht bei der Zulassungsbehörde befreit werden. Anstatt des Mandates reicht die Vorlage der vom Hauptzollamt erstellten Bescheinigung bei jedem Zulassungsantrag.

Was passiert aber, wenn der „Großkunde“ mit verschiedenen Leasingpartnern, welche die Kfz-Steuerabwicklung übernommen haben, zusammenarbeitet? Gemäß Auskunft des HZA Münster kann immer nur eine Bankverbindung im Großkundenstatus hinterlegt werden. Eine Lösung hierfür konnte mir aber seitens des HZA derzeit nicht genannt werden. Somit bleibt es vorerst dabei: pro Anmeldung eines Neufahrzeugs ein SEPA-Kombimandat.

Anhand dieser Problematik sollte man dann wiederum darüber nachdenken (die Fuhrparkmanagement-Anbieter mögen es mir verzeihen), ob die Kfz-Steuerabwicklung nicht direkt über das jeweilige Unternehmen erfolgen soll. Somit könnte man dadurch wieder die Türe des „Großkunden“ aufstoßen und mit der Hinterlegung der Unterlagen arbeiten. Ansonsten muss der jeweilige Geschäftsführer wieder fleißig unterschreiben.

Fakt ist jedoch: Das SEPA-Lastschriftmandat im Original zum Einzug der Kfz-Steuer ist ab 30. Januar 2014 notwendig. Fahrzeughalter und – falls dieser nicht Inhaber des Kontos ist, von dem die Kfz-Steuern abgebucht werden sollen – der abweichende Kontoinhaber müssen beide das Mandat unterschreiben. Vollmacht zur Zulassung und Lastschriftmandat sind auf zwei gesonderten Blättern (Vordrucken) vorzulegen. Eine Befreiung von der Vorlagepflicht ist beim Hauptzollamt schriftlich einzuholen und mit dem Zulassungsantrag vorzulegen.

Je größer das Unternehmen und je mehr Zulassungen im Jahr erfolgen, umso mehr Unterschriften muss die jeweilige Geschäftsführung leisten. Schwierig wird es, wenn die Geschäftsführer häufig auf Reisen sind. Wer unterschreibt dann? Ist das Unternehmen auch noch über das ganze Bundesgebiet verteilt und werden die Fahrzeuge in verschiedenen Bezirken zugelassen, kommt das nächste Bonbon auf einen zu, welches beachtet werden muss: Es gibt keine einheitlichen SEPA-Kombimandate. Jedes Bundesland hat eigene Vorgaben und eigene Formulare. Und was nicht zu vergessen ist: Ein Fahrzeug kann nicht verkehrsrechtlich zugelassen werden, wenn Rückstände bei der Kfz-Steuerschuld bestehen. Zum Abschluss stellt man sich dann noch die Frage, welches HZA ist denn für mich überhaupt zuständig?

Alleine in NRW gibt es sechs verschiedene Hauptzollämter. Somit muss ich erst mal in Erfahrung bringen, wer mein aktueller Ansprechpartner



ist. Ist es das HZA Dortmund, Bielefeld, Münster, Duisburg, Krefeld oder Köln?

Anhand der zahlreichen Problematiken ist zu überlegen, ob sich die Regierung wirkliche Gedanken über den Prozess gemacht hat. Ich denke, dass hier nicht von Prozessoptimierung gesprochen werden kann. Vielmehr wird der „Bürokratismus“ in Deutschland gefördert.

Zusammenfassend kann man sagen, wer mit mehreren Anbietern zusammenarbeitet, muss leider mehr an Unterlagen beibringen. Die Geschäftsführer müssen mehr Unterschriften leisten. Es ist ratsam, genügend „Originale“ auf Halde zu legen, damit alle Zulassungen durchgeführt werden können. Seien wir optimistisch, dass hier noch ein bisschen nachgebessert wird und der Prozess zur Zulassung von Fahrzeugen mit dem entsprechenden SEPA-Kombimandat vereinfacht wird.

Autor

Seit 2009 ist **Andreas Nickel** Leiter/Manager Fleet eines großen international tätigen Telekommunikationsunternehmens in Düsseldorf. Hier ist er verantwortlich für den gesamten Fuhrpark mit über 1.100 Einheiten. Der gelernte Einzelhandels- und Speditionskaufmann bildete sich 2001 zum Betriebswirt (VWA) weiter und ließ sich 2003 von



der bfp-Akademie zum Fuhrparkmanager zertifizieren. Als Sachbearbeiter im Bereich Allgemeine Verwaltung eines japanischen Konzerns erhielt er erste Einblicke, ehe er die Leitung der Abteilung 1998 übernahm. Im Jahr 2001 wechselte er als Account Manager zu einer Captive-Leasinggesellschaft. Daran angeschlossen arbeitete er noch als Ansprechpartner für Großkunden und Behörden bei einigen Automobilhandelpartnern. Auch im Bereich Fuhrparkmanagementberatung/Consulting konnte er einige Erfahrungen sammeln. So war er unter anderem verantwortlich für den Aufbau des Bereichs Fleetconsulting bei der TÜV Rheinland Akademie, Köln. Heute arbeitet er zusätzlich als Referent bei diversen Veranstaltungen und ist Trainer der TÜV Rheinland Akademie im Bereich Aus- und Weiterbildung von Fuhrparkbeauftragten und -managern.