



Positionspapier zur Reform der Rundfunkfinanzierung

hier: Stellungnahme zum 15. Rundfunkänderungsstaatsvertrag (RÄStV)

Die Ministerpräsidenten haben auf ihrer Konferenz am 15.12.2010 zunächst die endgültige Fassung des 15. RÄStV beschlossen, die jedoch noch von den einzelnen Länderparlamenten der Bundesländer ratifiziert werden muss. Im Vorfeld dieser Entscheidung hat der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) bzw. die gesamte Organisation des Kfz-Gewerbes in zahlreichen Stellungnahmen bereits ausführlich Kritik an den schon veröffentlichten Arbeitsentwürfen des 15. (RÄStV) geübt. An dieser grundlegenden Kritik bzgl. des 15. RÄStV halten wir fest, da er unseres Erachtens immer noch grundlegende Missstände aufweist. Denn mit der nach wie vor im Staatsvertragsentwurf enthaltenen systemfremden „Drittelgebühr“ für gewerblich genutzte Fahrzeuge werden gewisse Branchen systematisch gegenüber den übrigen Beteiligten der gewerblichen Wirtschaft benachteiligt.

Zwar weist der verabschiedete 15. RÄStV gegenüber dem ursprünglichen Arbeitsentwurf geringfügige Änderungen im nichtprivaten Bereich auf. Diese Überarbeitungen sind jedoch für solche Unternehmen mehr oder weniger unbedeutend, die aufgrund des Gegenstandes ihrer Unternehmenstätigkeit faktisch gezwungen sind, zahlreiche zugelassene Fahrzeuge vorzuhalten (wie z.B. Kfz-Unternehmen, Autovermietungen und Taxiunternehmen). Denn bei ihnen ergibt sich die hohe zukünftige Beitragsbelastung aus der faktischen Verpflichtung, zahlreiche zugelassene Fahrzeuge vorzuhalten. Deshalb hat es auch kaum Auswirkungen für Kfz-Unternehmen, wenn jetzt für bis zu 8 Beschäftigte nur ein Drittel des Rundfunkbeitrages und für 9 bis 19 Beschäftigten nur ein ganzer Rundfunkbeitrag zu zahlen ist. Denn bei den Kfz-Unternehmen resultiert die hohe zukünftige Beitragspflicht nicht aus der Betriebsstättenabgabe, sondern regelmäßig aus dem Vorhalten vieler zugelassener Fahrzeuge. Daran ändert auch die Beitragsfreiheit für ein Fahrzeug je Betriebsstätte nichts.

Durchaus erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass – entsprechend unseres Hinweises – in § 5 Abs. 2 Nr. 2 RÄStVE nur jedes „zugelassene“ Kraftfahrzeug einen „Drittel-Rundfunkbeitrag“ auslösen soll. Mit dieser Formulierung ist nunmehr eindeutig geklärt, dass unzugelassene Fahrzeuge eines Kraftfahrzeughändlers, die auf seinem Geschäftsgrundstück zum Verkauf angeboten werden, keiner Beitragspflicht unterliegen.

Nach wie vor halten wir es jedoch für systemfremd, jedes gewerblich genutzte Fahrzeug zusätzlich zur Betriebsstättenabgabe mit einer so genannten „Drittelgebühr“ zu belegen. Deshalb sehen wir in dem generellen Verzicht auf eine Beitragspflicht für gewerblich genutzte Fahrzeuge immer noch die vorzugswürdigste Lösung. Allerdings erkennen auch wir an, dass es der ausdrückliche Wille der Politik zu sein scheint, gewerblich genutzte Fahrzeuge generell einer Beitragspflicht zu unterziehen. Aus diesem Grund erläutern wir nachfolgend noch einmal kurz die sich aus dem aktuellen Gesetzentwurf ergebenden Konsequenzen für Kfz-Betriebe, bevor wir versuchen, Lösungswege aufzuzeigen.

1. Konsequenzen für das Kfz-Gewerbe

Grundsätzlich ist zunächst einmal festzuhalten, dass mit der Beitragspflicht für gewerblich genutzte Fahrzeuge vor allem diejenigen Unternehmen überproportional belastet werden, bei denen Kraftfahrzeuge den eigentlichen Unternehmensgegenstand und damit das Unternehmensgepräge darstellen (z.B. Autohäuser, Autovermietungen, Taxiunternehmen etc.). Diese überproportionale Belastung ist z.B. daran zu erkennen, dass nach Auswertung eines vom ZDK versandten Rundfunkvergleichrechners ein durchschnittlicher Kfz-Betrieb mit ca. 15 Mitarbeitern und durchschnittlich 11 auf das Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen jährlich einer Gebührenbelastung von ca. 1.000 € ausgesetzt ist. Dies ist ein Vielfaches von dem, was ein gleichgroßes Unternehmen ohne einen entsprechenden Fahrzeugfuhrpark in einem anderen Wirtschaftszweig zu entrichten hätte. Im Kfz-Handel bzw. -Gewerbe resultiert die überproportionale Beitragsbelastung vornehmlich aus vertraglichen Verpflichtungen der Kfz-Betriebe gegenüber ihren Herstellern bzw. Importeuren, wonach zahlreiche zugelassene Fahrzeuge zwingend vorzuhalten sind – wie z.B. Vorführwagen, Werkstattdienstwagen, Mietwagen und Tageszulassungen.

Die überproportionale Beitragsbelastung der Kfz-Betriebe wird noch deutlicher, wenn man die Anzahl der Kfz-Betriebe und die Gesamtanzahl der Betriebe in Deutschland ins Verhältnis zur zukünftigen Beitragsbelastung setzt. Denn die Gesamtbelastung des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes dürfte bei einer durchschnittlichen Belastung von ca. 1.000 € pro Betriebsstandort (ca. 38.000 Mitgliedsbetriebe) bei annähernd 40 Mio. € liegen. Dagegen dürfte die Beitragsbelastung der gesamten deutschen Wirtschaft „lediglich“ zwischen 400 Mio. € und 750 Mio. € (je nach Herkunft der veröffentlichten Zahlen) betragen. Damit würden aber zukünftig allein zwischen 6 % und 8 % des gesamten von der deutschen Wirtschaft zu tragenden Beitragsaufkommens aus dem Kraftfahrzeuggewerbe stammen. Damit beträgt die Beitragslast für die Kfz-Unternehmen ein Vielfaches von dem, was sie eigentlich im Verhältnis zu der Anzahl der gesamten deutschen Betriebe zu tragen hätten. Umso mehr irritiert dann auch die Argumentation seitens der Ministerpräsidenten, wonach 90 % aller deutschen Betriebsstätten in Zukunft höchstens noch einen Beitrag und 77 % der Betriebsstätten sogar nur einen Drittelbeitrag zu zahlen haben – was entsprechend Jahresbeiträge von ca. 216 € bzw. 71,88 € bedeuten würde. Wenn man diese Zahlen ins Verhältnis setzt, dann zahlt ein durchschnittlicher Kfz-Betrieb pro Standort etwa das Fünffache, was 90 % der deutschen Betriebsstätten in Zukunft zu zahlen hätten.

Ebenso ist hier darauf hinzuweisen, dass es bei einer Beitragspflicht für gewerblich genutzte Fahrzeuge zu erheblichen bürokratischen Problemen kommen wird. Denn im Hinblick auf die Anzahl der Fahrzeuge besteht im Kraftfahrzeuggewerbe das besondere Problem, dass die angegebene Anzahl vorgehaltener Fahrzeuge bei Kfz-Unternehmen nur jeweils eine Momentaufnahme des betrieblichen Fahrzeugbestandes darstellen kann. Gerade im Kraftfahrzeughandel würde eine – zumindest nach dem Wortlaut der aktuellen Fassung des RBStV – fahrzeugbezogene Anzeigepflicht (bei der Zulassung und Abmeldung eines beitragspflichtigen Kraftfahrzeugs) bei sich jeweils auch kurzfristig ändernden Fahrzeugbeständen eine nicht hinnehmbare bürokratische Belastung darstellen.

Außerdem wird die derzeitige sprachliche Fassung des „*zugelassenen Kraftfahrzeugs, das zu gewerblichen Zwecken ... genutzt wird*“ wieder zu den bekannten Abgrenzungsproblemen im deutschen Kraftfahrzeuggewerbe führen. Denn auch nach der bisherigen Rechtslage gibt es zahlreiche von Kfz-Betrieben angestrebte dahingehende Rechtsstreitigkeiten, ob Vorführfahrzeuge, rote Kennzeichen oder auch Tageszulassungen eine zusätzliche Rundfunkgebührenpflicht auslösen.

2. Formulierung von Ausnahmetatbeständen

Aus den vorstehenden Gründen fordern wir ausdrücklich, dass in die aktuelle Fassung des 15. RÄStV gewisse Sonderregelungen bzw. Ausnahmetatbestände aufgenommen werden, um eine ansonsten entstehende überproportionale Belastung einzelner Branchen zu verhindern.

Im Sinne einer unbürokratischen Beitragserhebung fordern wir deshalb eine Regelung, bei dem mit einem zusätzlichen Rundfunkbeitrag, generell alle weiteren zugelassenen Fahrzeuge beitragsfrei vorgehalten werden können – entsprechend der derzeitigen Händlergebühr im Rundfunkfachhandel. So würde sich hierzu unseres Erachtens **folgende Formulierung** anbieten:

„Unternehmen, die glaubhaft machen/nachweisen (alternative Formulierungen), dass sie sich gewerblich mit dem Verkauf, der Reparatur oder der Vermietung von Kraftfahrzeugen befassen, sind bei Zahlung eines Rundfunkbeitrages für ein zugelassenes, gewerblich genutztes Fahrzeug berechtigt, weitere auf die Betriebsstätte zugelassene Fahrzeuge beitragsfrei vorzuhalten.“

Die vorstehende Formulierung lässt den eindeutigen Schluss zu, dass ein Kfz-Unternehmer nachweisen muss, dass er mit dem Verkauf, der Reparatur oder der Vermietung von Kraftfahrzeugen befasst ist, um eine entsprechend günstige Behandlung nach dem RÄStV beanspruchen zu können. Ein solcher Nachweis ist dann gegenüber den zuständigen Anstalten (GEZ/Landesrundfunkanstalt) zu erbringen. Eine Grundvoraussetzung für die Inanspruchnahme einer Sonderregelung ist natürlich, dass der Kfz-Unternehmer im Handelsregister und bei der Gewerbeanmeldung mit dem Verkauf, Reparatur oder der Vermietung von Kraftfahrzeugen eingetragen ist.

Der eindeutige Nachweis, dass sich ein Unternehmen gewerbsmäßig mit dem Verkauf, Reparatur oder der Vermietung von Kraftfahrzeugen befasst, ist sicherlich noch durch zusätzliche Unterlagen beizubringen. Dies könnte z.B. durch Vorlage eines Bescheides über die Anerkennung als AU-Werkstatt (Erlaubnis zur Durchführung von Abgasuntersuchungen) bei der GEZ/Landesrundfunkanstalt erfolgen. Insoweit wird dort nämlich von den zuständigen Kfz-Innungen jährlich überprüft, ob die Voraussetzungen zur Durchführung von Abgasuntersuchungen in der konkreten Werkstatt vorliegen.

Ebenso wird ein Kfz-Unternehmer entweder durch die Vorlage eines Händlervertrages oder eines Servicevertrag mit einem Fahrzeughersteller bzw. -importeur oder durch Vorlage eines entsprechenden Franchise-Vertrag mit einer Werkstattkette („Meisterhaft“-Werkstätten, ATU, 1A etc) den Nachweis erbringen können. Denn dann ist eindeutig, dass er Fahrzeuge verkauft oder Reparaturen durchführt. Gelingt dem Kfz-Unternehmer ein Nachweis über die vorstehenden Unterlagen nicht, ist es an ihm, entsprechende andere Nachweise beizubringen.

Letztlich würde dem Kfz-Gewerbe mit der vorstehenden Formulierung eine Ausnahmeregelung zugestanden, die bisher den Rundfunkfachhändlern zugebilligt wurde. Denn bei denen ergaben sich im Rahmen der gerätebezogenen Gebührenpflicht dieselben Probleme.

Hilfsweise und einzig und allein für den Fall, dass die vorstehende unbürokratische Beitragserhebung bei Kfz-Betrieben von den Landesrundfunkanstalten nicht mitgetragen werden kann, erwarten wir für Kfz-Betriebe aber zumindest eine besondere Regelung in der Weise, dass Kfz-Betriebe nur einen nach Fahrzeugen gestaffelten Drittelbeitrag (z.B. pro 25 Fahrzeuge einen zusätzlichen Drittelbeitrag) zu zahlen haben.

Hier würde sich z.B. folgende Formulierung empfehlen:

„Soweit sich ein Unternehmen gewerbsmäßig mit dem Verkauf, der Reparatur oder der Vermietung von Kraftfahrzeugen befasst, so sind unabhängig vom Rundfunkbeitrag nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 RBStV-E von diesem Unternehmen die Beiträge für gewerbsmäßig genutzte Fahrzeuge nach der folgenden Staffelung zu entrichten:

<i>bis 25 zugelassenen Fahrzeugen</i>	<i>1 Beitrag</i>
<i>bis 50 zugelassenen Fahrzeugen</i>	<i>2 Beiträge</i>
<i>bis 75 zugelassenen Fahrzeugen</i>	<i>3 Beiträge</i>
<i>.</i>	
<i>.</i>	
<i>.</i>	
<i>ab 250 zugelassenen Fahrzeugen</i>	<i>10 Beiträge“</i>

Äußerst hilfsweise (und nur für den Fall, dass die beiden vorstehenden Vorschläge nicht auf Zustimmung treffen) wäre für uns gerade noch die Entrichtung eines gegenüber der Drittelabgabe auf Fahrzeuge nochmals reduzierten Beitragssatzes akzeptabel. Folgende Formulierung bietet sich hierzu an:

„Soweit sich ein Unternehmen gewerbsmäßig mit dem Verkauf, der Reparatur oder der Vermietung von Kraftfahrzeugen befasst, so reduziert sich der von diesem Unternehmen zu zahlende Beitrag entgegen § 5 Abs. 1 Nr. 2 RBStV-E je zugelassenem Fahrzeug auf ein Sechstel des Rundfunkbeitrages

3. Fazit

Im Rahmen ihrer Entscheidungsfindung sollten sich die Landtagsabgeordneten die vorstehenden Ausführungen und Argumente noch einmal genau anschauen, bevor die Zustimmung zur anstehenden Ratifizierung des 15. RÄStV erteilt wird. Denn nur über die Regelung entsprechender Ausnahmetatbestände für Kfz-Unternehmen kann eine nicht zu rechtfertigende, überproportionale Belastung dieser Betriebe verhindert werden.

Bonn, 12.01.2011 Lg/tei
gez. Stefan Laing