

## **Stellungnahme**

**Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen  
(Stand 8. Dezember 2014)**

**Entwurf eines Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes (2.  
VerkehrStÄndG)**

Standort- und Verkehrspolitik  
Dezember 2014

## Präambel

Der deutsche Einzelhandel mit seinen ca. 400.000 Einzelhändlern und rund 3 Mio. Beschäftigten ist durch seinen hohen Spezialisierungsgrad auf eine gute Infrastruktur angewiesen.

Die Notwendigkeit einer guten Infrastruktur bildet sich für den Handel sowohl bei den Lieferverkehren als auch bei den Kundenverkehren ab. Daher ist der Handel bei allen diesbezüglichen Veränderungen auf zweierlei Art und Weise betroffen.

Der vorgelegte Referentenentwurf beschreibt einen Paradigmenwechsel bei der Finanzierung der Infrastruktur von der steuerfinanzierten zur nutzerfinanzierten Infrastruktur.

Dieser Paradigmenwechsel sowie die daraus folgenden Konsequenzen werden vom Handelsverband Deutschland abgelehnt.

**Paradigmenwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung**

Durch die Absicht, die Infrastruktur in Zukunft nicht mehr über Steuern sondern über die Nutzer zu finanzieren, entledigt sich die Bundesregierung der Verantwortung für eine angemessene Finanzierung auch aus dem allgemeinen Bundeshaushalt. Die absehbare alleinige Finanzierung über die Infrastrukturabgabe negiert die Tatsache, dass weitere Steuern infolge der Mobilität der Bevölkerung und Wirtschaft erhoben werden und dem Bundeshaushalt zufließen. Durch Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer, die auf Mineralölsteuer fällig wird, fließen erhebliche Einnahmen in den allgemeinen Bundeshaushalt.

Der Referentenentwurf äußert sich nicht zur weiteren Verwendung dieser Gelder, so dass die Gefahr besteht, dass diese Gelder nicht dauerhaft zur Finanzierung der Infrastruktur zur Verfügung stehen.

**Übergangszeit**

Die „Doppelbelastung beim Übergang“ und der damit verbundene Steuerentlastungsbeitrag wirft Fragen auf. Wieso kommt es zu dieser Übergangszeit und wieso wird die Nutzerfinanzierung nicht sofort umgesetzt? Dafür gibt es keinen faktischen Grund, so dass diese Übergangszeit den Anschein erweckt, als nutze diese Übergangszeit allein der Einführung des „Steuerentlastungsbeitrages“ um den zeitlich befristeten Anschein zu erwecken, dass die „Nutzerfinanzierung“ keine weiteren Konsequenzen als die Begriffsänderung hat.

**Belastung für den Handel**

Der Referentenentwurf beschreibt unzulässiger Weise nicht die absehbaren Konsequenzen für die Zukunft. Auf Seite 3 wird festgestellt, dass für die Wirtschaft „keine direkten sonstigen Kosten“ entstehen. Das ist falsch, da der Ausbau und Erhalt der Infrastruktur seit Jahren unterfinanziert ist und das unumgängliche Anheben dieser Ausgaben demnach nicht durch einen größeren Beitrag aus dem Bundeshaushalt finanziert werden kann, sondern die Nutzer für diesen zusätzlichen finanziellen Aufwand durch „Nutzerfinanzierung“ aufkommen müssen. Dadurch entstehen für den Handel perspektivisch erhebliche Mehrkosten durch die Nutzungsarten Lieferverkehr sowie Kundenverkehr.

**Belastung für die Verbraucher**

Für den Handel sinkt seit Jahren die Verfügbarkeit bezüglich des Anteils am Nettoeinkommen der Bürger. Das hat erhebliche Folgen für den Handel, da dieser noch nicht einmal potenziell über einen wachsenden Markt verfügen kann, da dieser Markt seit Jahren schrumpft. Ursächlich hierfür sind u.a. diverse Abgaben des Staates, die die Verbraucher immer stärker belasten. Die zukünftige Nutzerfinanzierung wird diesen Anteil am Nettoeinkommen der Verbraucher nochmals dauerhaft senken mit unabsehbaren Folgen für den Handel.

### **Europakonformität**

Die Feststellung der Europakonformität obliegt nicht der Bundesregierung. Die dargestellten Entlassungen für ausländische Personenkraftwagen kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die ausländischen Fahrzeughalter zusätzliche eine Steuer in ihrem jeweiligen Heimatland zu entrichten haben, so dass eine ungebührliche Mehrbelastung nicht ausgeschlossen werden kann.

### **Befreiungen**

Das auf Seite 14 beschriebene Herabsenken der Gewichtsgrenze für von der inländischen Steuerpflicht ausgenommenen schweren Lastfahrzeugen auf „mehr als 3 500 Kilogramm“ ist eine zusätzliche Belastung des Mittelstandes und somit eines Großteils des deutschen Handels.