

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Scheel und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/2989 –**

Subventionsbetrug im Transportsektor

Sowohl der Presse als auch Hinweisen aus der Bevölkerung ist zu entnehmen, daß eine Reihe westdeutscher Transportunternehmen durch Gründungen von Niederlassungen in den neuen Bundesländern Abschreibungsmöglichkeiten und Investitionszulagen in Anspruch nehmen, obwohl die Fahrzeuge fast ausschließlich in den alten Bundesländern genutzt werden bzw. es sich um Scheinfirmen handelt. Damit werden Vorschriften des Investitionszulagengesetzes und des Güterkraftverkehrsgesetzes umgangen. Auch im Bereich der Nutzung von der Kraftfahrzeugsteuer befreiter bzw. ermäßigter Anhänger und Zugmaschinen ist von Steuerhinterziehungen durch Nutzung in anderen Bereichen auszugehen.

1. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf bezüglich der Problematik des Subventionsbetruges im Transportsektor?

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und die obersten Finanzbehörden der Länder haben frühzeitig Maßnahmen ergriffen um sicherzustellen, daß die Sonderabschreibungen nach dem Fördergebietsgesetz und die Investitionszulage von Transportunternehmen nicht zu Unrecht in Anspruch genommen werden (vgl. die BMF-Schreiben vom 28. August 1991, Bundessteuerblatt – BStBl – Teil I S. 768, vom 31. März 1992, BStBl I S. 236, und vom 30. Dezember 1994, BStBl 1995 I S. 18).

Das Bundesministerium der Finanzen hat die Spitzenverbände des Transportgewerbes außerdem mit Schreiben vom 13. Januar 1993 auf die strafrechtlichen Folgen hingewiesen, die bei der Investitionszulage und den Sonderabschreibungen entstehen, wenn der Unternehmer bei dem Finanzamt die Anzeige unter-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 18. Januar 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

läßt, daß seine Transportmittel nicht drei Jahre lang die gesetzlich geforderten Bindungsvoraussetzungen erfüllt haben. Das Bundesministerium der Finanzen hat die Spitzenverbände gebeten, ihre Mitgliedsunternehmen entsprechend zu unterrichten.

Im August 1994 hat das Bundesministerium der Finanzen für die Investitionszulage und die Sonderabschreibungen Vordrucke zur Überwachung der Verbleibensvoraussetzung bei Transportmitteln aufgelegt. Es handelt sich dabei um Fragebögen, die die Subventionsempfänger ausfüllen müssen. Über die Verwendung der Vordrucke entscheiden die Länder in ihrem Zuständigkeitsbereich selbst.

Außerdem ist ein Auskunftsverfahren eingeführt worden, durch das die Finanzbehörden für steuerliche Zwecke auf die Informationen zugreifen können, die die Außenstellen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) für eigene Zwecke gesammelt haben.

Nach den „Grundsätzen zur Rationalisierung der Betriebsprüfung“ zählen die Investitionszulagen und die Sonderabschreibungen zu den möglichen Prüfungsschwerpunkten. Damit ist grundsätzlich gewährleistet, daß diese Bereiche bei einer Außenprüfung geprüft werden. Allerdings befinden sich die Betriebsprüfungsstellen in den neuen Ländern noch im Aufbau und erreichen deshalb noch nicht die in den alten Ländern übliche Prüfungsdichte. Die Überprüfungen werden stichprobenartig durchgeführt.

Aus vielen Anrufen und Eingaben von Transportunternehmen und Abgeordneten des Deutschen Bundestages ist dem BMF bekannt, daß die Investitionszulage und die Sonderabschreibungen häufig wegen Nichterfüllens der Anspruchsvoraussetzungen zurückgefordert werden.

Die Bundesregierung sieht deshalb im Bereich der Investitionszulage und der Sonderabschreibungen zur Zeit keinen weiteren Handlungsbedarf.

Dies gilt auch im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer. Wegen der Gründe wird auf die Antwort zu Frage 5 hingewiesen.

2. Entspricht es den Tatsachen, daß beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ein Abbau von Stellen im Bereich der Betriebsprüfer geplant ist, obwohl diese die Fachleute sind, die Subventionsbetrügereien im Transportsektor nachweisen können?

Die Neuorganisation des BAG sieht einen Abbau von Stellen im Bereich der Betriebsprüfer vor. Die Bundesregierung wird über die Gesamtkonzeption bei der Aufstellung des Bundeshaushalts 1997 entscheiden. Erst dann wird feststehen, ob und wie viele Betriebsprüfer beim BAG überzählig sind.

Die Betriebsprüfer beim BAG sind in der Regel ausgebildete Speditionskaufleute ohne Verwaltungsprüfung. Sie führen nach mehrjähriger Einarbeitung selbständig Prüfungen bei Unter-

nehmen des Güterkraftverkehrs durch. Die Betriebsprüfer beim BAG haben keine Fachkenntnisse auf den Gebieten des Subventionsbetrugs, des Investitionszulagengesetzes, des Fördergebietsgesetzes, des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und der Steuerhinterziehung und müßten sie erst durch eine zusätzliche Ausbildung erwerben.

3. Wie äußert sich die Bundesregierung zu der Tatsache, daß die Beamten des BAG aufgrund fehlender Gesetze, Verordnungen und Richtlinien nicht in der Lage sind, den Finanzbehörden zuzuarbeiten?

Die Entscheidung, welche Aufgaben welcher Behörde zugewiesen werden, obliegt nicht der Exekutive. Sie ist durch Gesetz zu treffen. Der Gesetzgeber hat dem BAG grundsätzlich verkehrsrechtliche Verwaltungsaufgaben übertragen.

4. Warum fordern das Bundesministerium der Finanzen, die Oberfinanzdirektionen oder die Finanzämter nicht auf dem Wege der Amtshilfe entsprechende Prüfungen seitens des BAG an, solange eine entsprechende gesetzliche Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes dahin gehend nicht erfolgt?

Ist es darüber hinaus alternativ möglich, die Betriebsprüfer des BAG an die Oberfinanzdirektionen bzw. Finanzämter für die Dauer der Prüfungen abzuordnen?

Für die Durchführung des Investitionszulagengesetzes, des Fördergebietsgesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind die Finanzbehörden der Länder zuständig. Nur die sachlich zuständigen Behörden können nach den §§ 111 ff. der Abgabenordnung bei Vorliegen der dort im einzelnen genannten Voraussetzungen die Amtshilfe des BAG in Anspruch nehmen. Nach den Informationen der Bundesregierung machen die Finanzbehörden der Länder von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Nach den dienstrechtlichen Regelungen (§ 123 i. V. m. § 17 des Beamtenrechtsrahmengesetzes, § 27 des Bundesbeamtengesetzes und den entsprechenden Landesregelungen) kommt eine vorübergehende Tätigkeit von Bundesbeamten im Dienstbereich eines Landes bei Einvernehmen des abgebenden und des aufnehmenden Dienstherrn in Betracht, wenn ein dienstliches Bedürfnis dafür besteht. Abordnungen, die die Dauer eines Jahres übersteigen, bedürfen der Zustimmung des Beamten. Bei den Betriebsprüfern des BAG handelt es sich aber durchweg um Verwaltungsangestellte. Wegen des bei dieser Behörde erforderlichen Stellenabbaus müßten die überzähligen Beschäftigten nach Möglichkeit auf Dauer in eine andere Verwaltung des Bundes oder zu einem anderen Arbeitgeber überführt werden. Für diese Beschäftigtengruppe enthält der Bundes-Angestelltentarifvertrag – ebenso wie das Beamtenrecht – die Instrumente der Versetzung und Abordnung; eine Definition der Begriffe fehlt jedoch. Trotz der begrifflichen Anlehnung an das Beamtenrecht müssen die Rechtsnatur des Arbeitsverhältnisses und die Rechtsprechung der Arbeitsgerichte zur Versetzung und

Abordnung beachtet werden. Danach ist eine Versetzung nur zu einer anderen Dienststelle desselben Arbeitgebers zulässig. Eine Abordnung zu einer Dienststelle eines anderen Arbeitgebers ist zwar möglich; längerfristige Abordnungen begegnen aber rechtlichen Bedenken, weil sich dabei der Inhalt des Arbeitsverhältnisses ändert. Eine endgültige Übernahme der überzähligen Beschäftigten des BAG durch die Finanzbehörden der Länder dürfte zudem daran scheitern, daß auch in den Länderverwaltungen zur Zeit ein Personalabbau erforderlich ist und deshalb dort ebenfalls Beschäftigte überzählig sind.

5. Kontrolliert die Bundesregierung (zumindest stichprobenartig) die rechtmäßige Nutzung von Anhängern, die von der Kfz-Steuer befreit sind oder bei denen die Kfz-Steuer ermäßigt ist?

Die Bundesregierung führt keine Kontrollen durch. Die Kraftfahrzeugsteuer-Befreiungen für Anhänger werden an den deutschen Grenzen, die gleichzeitig Außengrenzen der Europäischen Union sind, vom Zoll und innerhalb Deutschlands von den mobilen Kontrollgruppen der Zollverwaltung, dem BAG und der Polizei überprüft. Erforderlichenfalls werden den Finanzämtern Kontrollmitteilungen übersandt. Darüber hinaus überprüfen die Finanzämter anhand der gespeicherten Daten und durch Befragung der Fahrzeughalter, ob die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung für Anhänger erfüllt sind.