Keine Herabsetzung der Kfz-Steuer für Dieselfahrzeug wegen Dieselfahrverbot

Ein Dieselfahrverbot, das heißt der Umstand, dass mit einem Dieselfahrzeug bestimmte Straßen in einer Stadt (hier: Hamburg) nicht befahren werden dürfen, wirkt sich nicht auf die Höhe der für das Fahrzeug zu zahlenden Kraftfahrzeugsteuer aus.

FG Hamburg, Urteil vom 14.11.2018 – 4 K 86/18

Sachverhalt: Der Kläger, der seit dem 07.11.2017 Halter eines Dieselfahrzeugs (Euro 5) ist, begehrt die Herabsetzung der Kraftfahrzeugsteuer. Diese wurde seitens des beklagten Hauptzollamts mit Bescheid vom 16.11.2017 für die Zeit vom 07.11.2017 bis zum 06.11.2018 in Höhe von 192 € festgesetzt.

Der Kläger erhob gegen den Bescheid vom 16.11.2017 Einspruch. Zur Begründung machte er unter anderem geltend, dass sein Fahrzeug, da es ein Dieselfahrzeug sei, unabhängig von seinem Schadstoffausstoß besteuert werde; die Steuer werde für die Benutzung von Straßen erhoben. Seit 2018 würden indes einzelne Städte und Gemeinden die Straßennutzung für Dieselfahrzeuge einschränken, sodass er – der Kläger – unrechtmäßig ungleich behandelt werde. Das beklagte Hauptzollamt wies den Einspruch des Klägers unter dem 28.06.2018 zurück.

Mit seiner am 25.07.2018 erhobenen Klage verfolgt der Kläger sein Begehren weiter. Er macht im Wesentlichen geltend: Der angegriffene Steuerbescheid entspreche nach dem Erlass von Dieselfahrverboten für Innenstädte nicht mehr dem Grundsatz einer gleichmäßigen Besteuerung. Ein Fahrverbot habe zur Folge, dass sein – des Klägers – Fahrzeug potenziell weniger schädlich sei als von dem Verbot nicht betroffene Fahrzeuge, da es Stickoxide dort, wo sie gefährlich würden, nicht (mehr) ausstoßen könne. Da der Schadstoffausstoß Besteuerungsgrundlage sei, müsse sich dies im Sinne einer gleichmäßigen Besteuerung in einer herabgesetzten Kraftfahrzeugsteuer ausdrücken.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: 1. Soweit der Kläger mit seinem Hauptantrag eine geringere Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer begehrt, ist die Klage unzulässig.

In § 65 I 2 FGO ist bestimmt, dass die Klage einen bestimmten Antrag enthalten soll. Ein Klagantrag ist grundsätzlich nur dann hinreichend bestimmt, wenn er den geltend gemachten Anspruch konkret bezeichnet, dadurch den Rahmen der richterlichen Entscheidungsbefugnis konkret absteckt (§ 96 I 2 FGO), Inhalt und Umfang der materiellen Rechtskraft der begehrten Entscheidung hinreichend erkennen lässt (§ 110 FGO), das Risiko eines Unterliegens des Klägers nicht durch vermeidbare Ungenauigkeit auf die Beklagtenseite abwälzt und schließlich die Zwangsvollstreckung aus dem Urteil ohne eine Fortsetzung des Streits im Vollstreckungsverfahren erwarten lässt. Zwar erfordert die grundsätzliche Verpflichtung, einen bestimmten Antrag zu stellen, nicht die juristische Ausformulierung eines Antrags. Aus der Klage bzw. den Schriftsätzen des Klägers muss sich indes im Wege der Auslegung zuverlässig entnehmen lassen, in welchem Umfang der Kläger gerichtlichen Rechtsschutz begehrt, wobei bei rechtsunkundigen Klägern nicht die gewählte Formulierung, sondern der erkennbare Zweck des Rechtsschutzbegehrens maßgebend ist.

Unter Berücksichtigung der vorstehend skizzierten Grundsätze ist der vom Kläger gestellte (Haupt-)Antrag zu unbestimmt. Denn der Antrag lässt auch unter Berücksichtigung des Schriftverkehrs im Einspruchsverfahren und der Schriftsätze im Klageverfahren nicht erkennen, in welcher Höhe der Kläger die festgesetzte Kraftfahrzeugsteuer angreift oder, mit anderen Worten, auf welchen Betrag konkret die festgesetzte Steuer reduziert werden soll.

2. Der Hilfsantrag ist zwar zulässig, jedoch nicht begründet. Die angefochtenen Bescheide sind rechtmäßig und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 100 I 1 FGO).

Rechtsgrundlage für den vom Kläger angefochtenen Kraftfahrzeugsteuerbescheid ist die Vorschrift des § 1 I Nr. 1 KraftStG. Danach unterliegt das Halten von inländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen der Kraftfahrzeugsteuer. Die Steuer entsteht mit Beginn der Steuerpflicht (§ 6 KraftStG). Steuerschuldner ist gemäß § 7 Nr. 1 KraftStG bei einem – wie hier – inländischen Fahrzeug die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist. Die Steuer bemisst sich nach § 8 Nr. 1 lit. b KraftStG bei Fahrzeugen der Klasse M, die erstmals ab dem 01.07.2009 zugelassen sind, nach den Kohlendioxidemissionen und dem Hubraum. In § 2 II Nr. 2 KraftStG hat der Gesetzgeber zudem bestimmt, dass unter anderem für die Schadstoff-, Kohlendioxid- und Geräuschemissionen die Feststellungen der Zulassungsbehörden verbindlich sind. Die Jahressteuer beträgt für einen wie auf den Kläger zugelassenen Personenkraftwagen der Abgasnorm Euro 5 9,50 € je 100 ccm^3 Hubraum zuzüglich 2 € für jedes Gramm Kohlendioxidemission je Kilometer, das den Wert von 120 g/kg überschreitet (§ 9 I Nr. 2 lit. b KraftStG).

Unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen gesetzlichen Vorgaben ist die vom beklagten Hauptzollamt gegenüber dem Kläger festgesetzte Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 192 € nicht zu beanstanden. Der Kläger ist seit dem 07.11.2017 Halter des Personenkraftwagens (Euro 5) mit dem amtlichen Kennzeichen .... Als Halter dieses inländischen Fahrzeugs ist er Steuerschuldner. Die vom beklagten Hauptzollamt vorgenommene Steuerberechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben des § 8 Nr. 1 lit b KraftStG i. V. mit § 9 I Nr. 2 lit. b KraftStG und ergibt eine Jahressteuer über 192 €.

Dass der Kläger mit dem auf ihn zugelassenen Euro-5-Fahrzeug aufgrund zwischenzeitlich von einzelnen Kommunen wie auch der Freien und Hansestadt Hamburg verhängten Fahrverboten einzelne Straßen nicht befahren darf, führt zu keiner Reduzierung bzw. Aufhebung der festgesetzten Kraftfahrzeugsteuer. Eine solche Reduzierung bzw. Aufhebung der Kraftfahrzeugsteuer sieht das geltende Kraftfahrzeugsteuergesetz nicht vor. An diese gesetzgeberische Entscheidung ist nicht nur das beklagte Hauptzollamt als gesetzesvollziehende Behörde, sondern auch das erkennende Gericht gebunden.

Der Einwand des Klägers, nach dem Erlass von Dieselfahrverboten für einzelne Innenstädte entspreche der angefochtene Steuerbescheid nicht mehr dem Grundsatz der gleichmäßigen Besteuerung (§ 85 AO), geht fehl. Die Gleichmäßigkeit der Besteuerung ist Ausfluss des in Art. 3 I GG normierten allgemeinen Gleichheitssatzes. Dieser Grundsatz besagt zum einen, dass der Gesetzgeber alle unter einen sachgerechten Besteuerungsmaßstab Fallenden als Steuersubjekt erfassen und prinzipiell gleichmäßig belasten muss (sog. Rechtssetzungsgleichheit). Zum anderen beinhaltet der Grundsatz, dass die Finanz- und Zollbehörden die Steuergesetze gleichmäßig anwenden und durchsetzen müssen (sog. Rechtsanwendungsgleichheit; vgl. nur *Seer,* in: Tipke/Kruse, AO, FGO, § 85 AO Rn. 10; BFH, Beschl. v. 22.08.2017 – II B 93/16, BFH/NV 2018, 40; jeweils m. w. Nachw.). Hinsichtlich des Streitfalls lässt sich ein Verstoß gegen den Grundsatz der gleichmäßigen Besteuerung weder unter dem Gesichtspunkt der Rechtssetzungsgleichheit noch unter dem Blickwinkel der Rechtsanwendungsgleichheit feststellen. Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer ist der CO_2-Ausstoß des jeweiligen Fahrzeugs, nicht aber die Kohlendioxidbelastung der Luft in den Straßen, die vom Kläger befahren werden bzw. befahren werden dürfen. Die Bemessungsgrundlage ist für alle Halter eines Euro-5-Fahrzeugs als Steuersubjekt gleich.

Die Argumentation des Klägers, durch den Erlass von Fahrverboten werde sein Fahrzeug im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen potenziell weniger schädlich, da es Stickoxide nicht dort ausstoßen könne, wo sie gefährlich würden, verfängt deshalb nicht, weil der Tatbestand des § 1 I Nr. 1 KraftStG bereits verwirklicht ist, wenn das Fahrzeug nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen zum Verkehr zugelassen worden ist. Darauf, ob das Fahrzeug überhaupt genutzt, über welchen Zeitraum und in welchem Ausmaß das Fahrzeug genutzt wird oder welche Straßen befahren bzw. nicht befahren werden, kommt es nach der gesetzlichen Ausgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer nicht an. Im Übrigen übersieht der Kläger, dass sein Euro-5-Fahrzeug nicht dadurch weniger Schadstoffe ausstößt, dass er bestimmte Straßen nicht befahren darf. Der Schadstoffausstoß seines Fahrzeuges im Straßenverkehr bleibt unverändert und überschreitet den in § 9 I Nr. 2 lit. b KraftStG verbindlich festgeschriebenen Wert von 120 g/km unabhängig davon, welche Straßen er befährt bzw. nicht befährt.

Dem Kläger ist zuzugeben, dass der Gesetzgeber mit dem Kraftfahrzeugsteuergesetz als lenkungspolitischen Zweck die Intention verfolgt, einen höheren Schadstoffausstoß mit einer höheren Steuer zu belegen und schadstoffarme Fahrzeuge steuerlich zu entlasten. Entsprechend diesem ökologisch orientierten Zweck fließen in die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer neben dem Hubraum des Fahrzeugs auch die Abgasnorm sowie der Kohlenstoffdioxidausstoß ein. Der Kläger übersieht indes, dass in die Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer, die als Massensteuer praktikabel und verwaltungsökonomisch ausgestaltet sein muss, keine Überlegungen des Inhalts einfließen, ob durch die Nutzung eines Fahrzeuges im Straßenverkehr bestimmte Grenzwerte für NO_2-Konzentrationen überschritten werden, die nachweislich signifikante Gesundheitseffekte haben. Eine solche Bemessungsgrundlage wäre im Übrigen auch für die Verwaltung nicht praktikabel.

Schließlich ist im zu betrachten Kontext zu bedenken, dass Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge ihre Rechtsgrundlage außerhalb des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in den Normierungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§ 40 I BImSchG) und der Straßenverkehrsordnung (Anlage 2 zu § 41 I StVO, Zeichen 251) haben. Der Erlass eines Fahrverbots für Diesel-Kraftfahrzeuge folgt eigenen Regeln und strahlt auf die Berechnung und Höhe der Kraftfahrzeugsteuer nicht aus.

3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 135 I FGO. Gründe, die Revision zuzulassen (§ 115 II FGO), sind nicht gegeben.

Hinweis: Die Beschwerde des Klägers gegen die Nichtzulassung der Revision hat der BFH mit Beschluss vom 13.08.2019 – III B 2/19 – als unbegründet zurückgewiesen.

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.