



Bundesverband der Autovermieter Deutschlands e.V.

Positionspapier des Bundesverbandes der Autovermieter Deutschlands e.V. zu den am 09.06.2010 veröffentlichten Eckpunkten der Rundfunkkommission zur Änderung des Rundfunkfinanzierungsmodells

Berlin, den 23. Juli 2010

Die Staatskanzlei der Landesregierung von Rheinland-Pfalz hat am 09.06.2010 die Eckpunkte der Rundfunkkommission für eine Änderung des Rundfunkfinanzierungsmodells veröffentlicht¹. Diese sehen für die künftige Rundfunkfinanzierung eine Abkehr von der bisherigen geräteabhängigen Rundfunkgebühr hin zu einem geräteunabhängigen Rundfunkbeitrag für jeden Haushalt und für jede Betriebsstätte vor. Danach soll ungeachtet der Anzahl und der Art der zum Empfang bereit gehaltenen Rundfunkempfangsgeräte für jeden Haushalt eine monatliche Gebühr von € 17,98 und für jede Betriebsstätte eine nach Anzahl der Mitarbeiter gestaffelte Gebühr anfallen. Darüber hinaus soll für jedes nicht privat genutzte Kfz eine monatlich Gebühr von € 5,99 fällig werden.

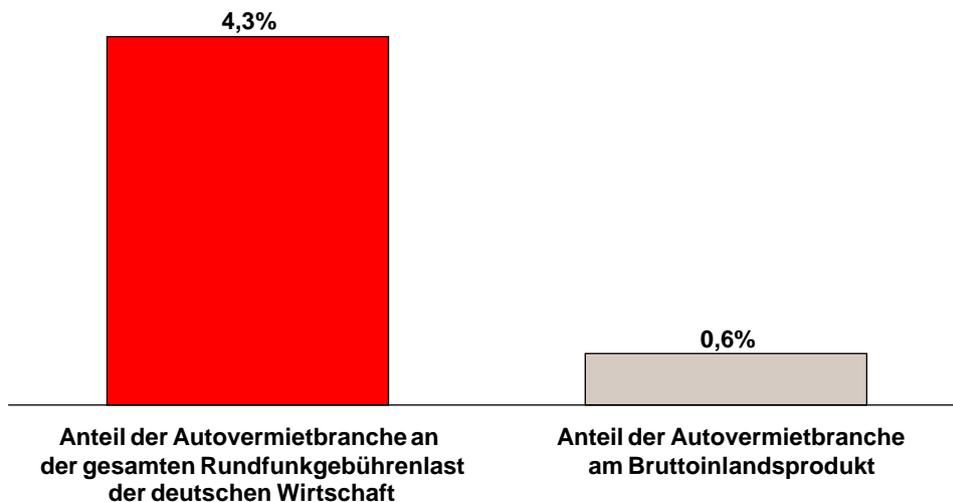
Der Bundesverband der Autovermieter Deutschlands e.V. (BAV) begrüßt die Einführung eines geräteunabhängigen Modells für die Finanzierung des öffentlich-rechtlichen Rundfunks. Allerdings widerspricht der BAV einer Gebührenpflicht für nicht privat genutzte Fahrzeuge. Schon unter dem gegenwärtigen Rundfunkfinanzierungsmodell ist die Rundfunkgebührenlast der Autovermietbranche unverhältnismäßig hoch. Eine Umsetzung der nunmehr veröffentlichten Eckpunkte der Rundfunkkommission würde zu einer Erhöhung dieser Belastung führen. Zudem ist der BAV der Auffassung, dass die Einführung einer Gebührenpflicht für jedes nicht privat genutzte Kfz verfassungsrechtlich unzulässig und, da sie letztendlich einer geräteabhängigen Abgabe gleichkommt, strukturell mit einem gerätunabhängigen Finanzierungsmodell nicht vereinbar ist.

I. Vergleich der Gebührenbelastung der Autovermietbranche nach dem gegenwärtigen Rundfunkfinanzierungsmodell mit der Gebührenbelastung im Falle der Umsetzung der Eckpunkte

Schon die gegenwärtige geräteabhängige Rundfunkgebühr begründet eine unverhältnismäßige Belastung der Autovermietbranche sowohl im Vergleich auf nationaler Ebene mit anderen Wirtschaftszweigen als auch im internationalen Vergleich mit Autovermietern im europäischen Ausland.

¹ <http://www.rlp.de/einzelansicht/archive/2010/june/article/einfacheres-und-gerechteres-rundfunkfinanzierungsmodell/>

Das jährliche Rundfunkgebührenaufkommen in Deutschland beträgt rund € 7,26 Mrd.². Ca. 6 % davon, also rund € 435 Mio., werden von der freien Wirtschaft erbracht³. Bei einer Anzahl von 272.661 in Deutschland zugelassenen Selbstfahrervermietfahrzeugen⁴ beträgt die jährliche Rundfunkgebührenlast aller deutschen Kraftfahrzeugvermieter allein für ihren Fuhrpark knapp € 18,85 Mio. Damit trägt die Kraftfahrzeugvermietbranche schon für ihren Fuhrpark rund 4,3 % der Rundfunkgebührenlast der gesamten deutschen Wirtschaft. Dieser Prozentsatz wird noch überschritten, wenn man die Rundfunkgebühren für die Geräte hinzurechnet, die in den Verwaltungen und den Vermietstationen zum Rundfunkempfang bereit gehalten werden. Gemessen an dem Beitrag der Kraftfahrzeugvermietbranche von rund 0,6% zur Gesamtwirtschaftsleistung in Deutschland⁵ ist der Anteil der Rundfunkgebührenlast am Gebührenaufkommen der gesamten deutschen Wirtschaft, welche die Kraftfahrzeugvermieter allein für ihren Fuhrpark trifft, im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen vollkommen unverhältnismäßig.



Vergleich des Anteils der deutschen Kraftfahrzeugvermieter an der Rundfunkgebührenlast der gesamten deutschen Wirtschaft mit dem Anteil des Beitrags aller Kraftfahrzeugvermieter zum Bruttoinlandsprodukt

In Europa nimmt die Gebührenlast der Kraftfahrzeugvermieter in Deutschland mit immenssem Abstand einen Spitzenplatz ein. Dies zeigt sich, wenn man die Rundfunkgebührensensysteme anderer europäischer Staaten, in denen der öffentlich-rechtliche Rundfunk über Rundfunkgebühren finanziert wird⁶, auf die Summe aller in Deutschland zugelassenen Selbstfahrervermietfahrzeuge anwendet.

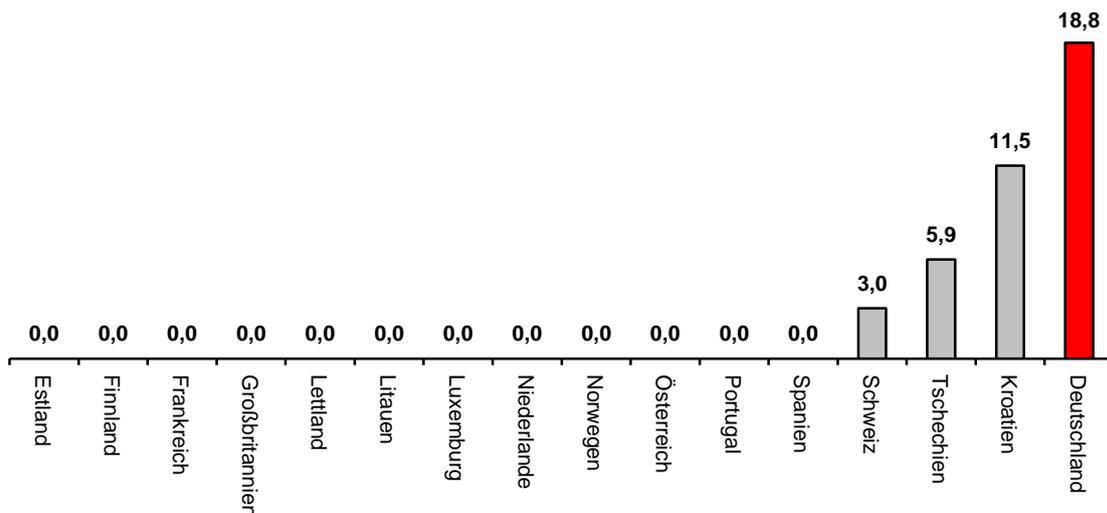
² Vgl. GEZ Geschäftsbericht 2007, S. 42; GEZ Geschäftsbericht 2008, S. 40

³ Telefonische Auskunft der GEZ vom 14.04.2010; vgl. auch Deutscher Bundestag – Wissenschaftliche Dienste, Zur möglichen Höhe einer allgemeinen Medienabgabe für den öffentlich-rechtlichen Rundfunk, 2006 (WD 10 – 58/06).

⁴ Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Fahrzeugzulassungen Bestand Halter 1. Januar 2008, Seite 4; abrufbar unter: http://www.kbashop.de/wcsstore/KBA/Attachment/Kostenlose_Produnkte/b_halter_2008.pdf

⁵ Das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland betrug 2007 € 2,423 Billionen (Quelle: Statistisches Bundesamt). Der Umsatz der gesamten Autovermietbranche in Deutschland belief sich in 2007 auf ca. € 14,3 Mrd. (Quelle: Statistisches Bundesamt).

⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Rundfunkgeb%C3%BChr>



Gebührenbelastung deutscher Kraftfahrzeugvermieter im europäischen Vergleich bei Anwendung der Rundfunkgebührenmodelle anderer europäischer Staaten auf die Summe aller in Deutschland zugelassenen Selbstfahrervermietfahrzeuge [Mio. EUR]. In den meisten Ländern werden demnach keine Rundfunkgebühren für in Kfz eingebaute Rundfunkempfangsgeräte erhoben⁷.

Außerdem wird die Kraftfahrzeugvermietbranche von dem gegenwärtigen System der gerätebezogenen Rundfunkgebühr gegenüber dem strukturell vergleichbaren Hotel- und Beherbergungsgewerbe ohne sachlich gerechtfertigten Grund in verfassungsrechtlich bedenklicher Weise benachteiligt. Im Gegensatz zu anderen Wirtschaftszweigen umfasst sowohl das branchentypische Geschäftsmodell des Beherbergungsgewerbes als auch das der Kraftfahrzeugvermietung die Vermittlung von Rundfunkempfang an Dritte. Genauso wie das Beherbergungsgewerbe ist die Kraftfahrzeugvermietung starken Auslastungsschwankungen ausgesetzt. Mit Rücksicht auf die Auslastungsschwankungen im Beherbergungsgewerbe wurde im Rundfunkgebührenstaatsvertrag das so genannte Hotelprivileg aufgenommen⁸. Dieses sieht für Rundfunkempfangsgeräte in Gästezimmern eine Reduzierung der Rundfunkgebühr von 25 bis 50 % vor. Begründet wird die Entlastung des Beherbergungsgewerbes mit dem Umstand, dass der Gebührenlast zeitweilig keine vollen Einnahmen gegenüberstehen⁹. Diese Überlegungen treffen uneingeschränkt auch auf die Kraftfahrzeugvermietbranche zu. Dennoch sieht der Rundfunkgebührenstaatsvertrag keine Entlastung der auslastungsabhängigen Kraftfahrzeugvermietbranche vor. Der BAV ist der Ansicht, dass verfassungsrechtlich eine sofortige Gleichbehandlung der Kraftfahrzeugvermietbranche mit dem Beherbergungsgewerbe geboten ist, mit der nicht bis zu der für das Jahr 2013 in Aussicht gestellten endgültigen Reform des Rundfunkgebührenmodells zugewartet werden darf.

In Konsultationen anlässlich der Neufassung des Rundfunkfinanzierungsmodells stellten Vertreter verschiedener Landesregierungen in Aussicht, dass der übermäßigen Gebührenbelastung der Autovermieter abgeholfen werde, was durch eine Abkehr von einer geräteabhängigen hin zu einer geräteunabhängigen Rundfunkgebühr bewerkstelligt werden könne.

Bei einer Umsetzung der Eckpunkte der Rundfunkkommission wäre allerdings genau das Gegenteil der Fall. Gegenwärtig fällt für jedes Autoradio eine monatliche Gebühr von € 5,76 an. Die Eckpunkte sehen hingegen für jedes Kfz einen monatlichen Beitrag von € 5,99 vor.

⁷ In Polen besteht eine Rundfunkgebührenpflicht für in Kfz eingebaute Radiogeräte, Selbstfahrervermietfahrzeuge sind jedoch von der Rundfunkgebühr befreit.

⁸ Vgl. Göhmann/Naujock/Siegmann in Hahn/Vesting, Beck'scher Kommentar zum Rundfunkrecht, 2. Aufl., § 5 RGebStV Rn. 45, m.w.N.

⁹ Vgl. Göhmann/Naujock/Siegmann, ebda., m.w.N.

Bezogen auf die heutige Anzahl der in Deutschland zugelassenen Selbstfahrrervermietfahrzeuge würde dies schon alleine für den gesamten Fuhrpark der Branche eine Mehrbelastung von ca. € 0,8 Mio. pro Jahr bedeuten.

Hinzu käme noch eine Erhöhung der Gebührenbelastung infolge der Einführung einer Betriebsstättenabgabe. Autovermieter unterhalten zahlreiche Filialen. Gegenwärtig fällt für jede Betriebsstätte mit internetfähigen PCs eine monatliche Gebühr von € 5,76 an. Künftig würde für jede Betriebsstätte mindestens € 17,98 anfallen. Mithin würde zusätzlich zur Erhöhung der Gebührenlast für den Fuhrpark die Gebührenbelastung für das Filialnetz mehr als verdreifacht.

II. Verfassungsrechtliche Unzulässigkeit einer Gebührenpflicht für nicht privat genutzte Kfz

Die Eckpunkte der Rundfunkkommission sehen einen monatlichen Rundfunkbeitrag von € 17,98 pro Haushalt vor. Die gegenwärtige Schwarzseherquote von über 23,1 % in einzelnen Gebieten der Bundesrepublik¹⁰ soll durch einen stichtagsbezogenen Meldedatenabgleich auf Null reduziert werden. Die bisherigen Befreiungstatbestände im privaten Bereich sollen unverändert bleiben.

In Deutschland gibt es 40,076 Mio. Haushalte¹¹. Gegenwärtig beträgt die Quote der Befreiung von der Rundfunkgebührenpflicht ca. 9 %¹². Demnach ergäbe sich bei Umsetzung der Eckpunkte der Rundfunkkommission ein jährliches Gebührenaufkommen der privaten Haushalte von ca. € 7,87 Mrd. Gegenüber dem heutigen Gebührenaufkommen würde also alleine der private Bereich für ein Mehraufkommen von € 0,61 Mrd. pro Jahr sorgen.

Diesem Mehraufkommen wären noch die Betriebsstättenbeiträge und die Beiträge für nicht privat genutzte Fahrzeuge hinzuzusetzen. Am 01.01.2010 waren mehr als 8,437 Mio. Kfz in Deutschland im nicht privaten Bereich zugelassen¹³. Bei Umsetzung der Eckpunkte der Rundfunkkommission würden diese Fahrzeuge einen Rundfunkgebührenertrag von gut € 0,6 Mrd. generieren. Ohne Berücksichtigung des Gebührenaufkommens für Betriebsstätten würde die Umsetzung der Eckpunkte der Rundfunkkommission also zu einem Mehraufkommen von mehr als € 1,21 Mrd. pro Jahr führen.

Verfassungsrechtlich ist es geboten, dass bei einer Reform der Finanzierung der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten die Ertragsneutralität des neuen Abgabenmodells gewahrt bleibt¹⁴. Dieses verfassungsrechtliche Gebot der Ertragsneutralität würde angesichts des vorgenannten Gebührenmehraufkommens in evidenter Weise verletzt werden. Mithin wäre die Beibehaltung einer Rundfunkgebührenpflicht für nicht privat genutzte Kfz bei einem Wechsel zu einem geräteunabhängigen Finanzierungsmodell nicht nur systematisch widersprüchlich, sondern auch verfassungsrechtlich unzulässig.

Darüber hinaus ist die Erhebung einer Rundfunkgebühr für nicht privat genutzte Fahrzeuge aus folgenden Gründen abzulehnen:

¹⁰ Vgl. Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten, 17. KEF-Bericht, Dezember 2009, Tz. 460.

¹¹ Angaben des Statistischen Bundesamtes zum Stichtag 01.01.2010.

¹² Vgl. Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten, 17. KEF-Bericht, Dezember 2009, Tz. 305 ff.

¹³ Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, veröffentlicht im Februar 2010, abrufbar unter:

http://www.kba.de/cln_015/nn_125398/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/2010__b__ueberblick__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/2010_b_ueberblick_pdf.pdf.

¹⁴ Vgl. Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten, 17. KEF-Bericht, Dezember 2009, Tz. 298.

Bei Einführung einer geräteunabhängigen Haushaltsabgabe muss die gegenwärtige von einem Haushalt typischerweise zu entrichtende monatliche Gebühr von € 17,98 schon allein aufgrund des Gebührenmehraufkommens, der aus dem privaten Bereich zu erwarten ist, reduziert werden. Zur Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Gebührenaufkommens wären mithin weder eine Betriebsstättenabgabe noch die Erhebung einer Gebühr auf nicht privat genutzte Kfz erforderlich.

Selbst wenn nur 80 % der 8,437 Mio. Kfz, die zum 01.01.2010 in Deutschland für den nicht privaten Bereich zugelassen waren, mit einem Radiogerät ausgestattet wären, müsste sich das gegenwärtige jährliche Rundfunkgebührenaufkommen allein für nicht privat genutzte Kfz auf den Betrag von € 442 Mio. belaufen. Der Umstand, dass das gesamte jährliche Rundfunkgebührenaufkommen der freien Wirtschaft „nur“ rund € 435 Mio. beträgt¹⁵, zeigt nach Auffassung des BAV, dass bereits das gegenwärtige System zur Erhebung von Rundfunkgebühren für Kfz ein strukturelles Erhebungsdefizit aufweist, das die Verfassungswidrigkeit einer Rundfunkgebührenpflicht für nicht privat genutzte Kfz begründet¹⁶. Dieses unzulässige strukturelle Erhebungsdefizit würde beibehalten werden, wenn bei Neuordnung des Rundfunkfinanzierungssystems ein fahrzeugbezogener Rundfunkbeitrag vorgesehen wird.

Ein fahrzeugbezogener Rundfunkbeitrag hätte zur Folge, dass Kunden von Autovermietern letztendlich doppelt zur Kasse gebeten werden. Die Autovermieter müssen die Rundfunkgebühren in ihre Miettarife einpreisen. Der Kunde muss für die Nutzung des im Fahrzeug eingebauten Rundfunkempfangsgerätes zahlen, obwohl er zu dem Zeitpunkt, zu dem er das Autoradio nutzt, die Geräte, die er zu Hause vorhält und für die er bereits einen Rundfunkbeitrag entrichtet hat, nicht nutzen kann.

Mit dem Wechsel zu einem geräteunabhängigen Rundfunkbeitragsmodell verfolgt die Rundfunkkommission u. a. das Ziel, den Aufwand für die Datenerhebung und die Kontrolle zu verringern. Dieses Ziel kann bei Einführung eines fahrzeugabhängigen Rundfunkbeitrages nicht erreicht werden. Dies zeigt schon die oben erwähnte hohe Anzahl der nicht gemeldeten Fahrzeuge, die nicht ausschließlich privat genutzt werden. In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass bislang auch nicht ersichtlich ist, wie das Ziel einer Reduzierung des Kontrollaufwands durch die Einführung eines nach Anzahl der Mitarbeiter gestaffelten Betriebsstättenbeitrages erreicht werden kann. Es ist zu befürchten, dass eine nach Anzahl der Mitarbeiter gestaffelter Betriebsstättenbeitrag vielmehr zu einem höheren Erhebungs- und Kontrollaufwand im nicht privaten Bereich führen wird.

¹⁵ Vgl. Fn. 3.

¹⁶ Zur Gefahr der Verfassungswidrigkeit von Rundfunkfinanzierungsmodellen wegen struktureller Erhebungsdefizite s. Paul Kirchhof, Gutachten über die Finanzierung des öffentlich-rechtlichen Rundfunks erstattet im Auftrag der ARD, des ZDF und D Radio, Heidelberg, April 2010, S. 12 ff.

III. Positionen und Forderungen des BAV

1. Eine Abkehr von einer geräteabhängigen Rundfunkgebühr hin zu einer geräteunabhängigen Rundfunkabgabe wird vom BAV befürwortet.
2. Der BAV lehnt eine Rundfunkbeitragspflicht für nicht private genutzte Kfz insbesondere aus folgenden Gründen ab:
 - Schon unter dem gegenwärtigen Rundfunkfinanzierungssystem trifft die Autovermietbranche sowohl im branchenübergreifenden nationalen Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen als auch im internationalen Branchenvergleich eine vollkommen unverhältnismäßige Rundfunkgebührenlastung. Diese Belastung würde durch die Einführung eines fahrzeugbezogenen Rundfunkbeitrages noch erhöht werden.
 - Eine fahrzeugbezogene Rundfunkbeitragspflicht käme letztendlich einer geräteabhängigen Rundfunkgebühr gleich und wäre systematisch mit dem Konzept eines geräteunabhängigen Rundfunkfinanzierungsmodells nicht vereinbar.
 - Ein fahrzeugbezogener Beitrag ist in zweifacher Hinsicht verfassungsrechtlich unzulässig. Zum einen würde sie bei Änderung des Rundfunkfinanzierungsmodells zu beachtende verfassungsrechtliche Gebot der Ertragsneutralität in evidenter Weise verletzen. Zum anderen wäre ihr ein verfassungsrechtlich unzulässiges Vollzugsdefizit immanent.
 - Mit einem fahrzeugabhängigen Beitrag würden Kunden von Autovermietern doppelt zur Kasse gebeten, da Autovermieter die Rundfunkbeiträge in ihre Preise einkalkulieren müssen und Kunden die Geräte, für deren Nutzungsmöglichkeit sie bereits einen Beitrag entrichtet haben, während der Benutzung des Mietwagens gerade nicht nutzen können.
 - Das mit einer Neuordnung der Rundfunkfinanzierung verfolgte Ziel der Reduzierung des Aufwandes der Datenerhebung und der Kontrolle kann für den nicht privaten Bereich bei Einführung eines fahrzeugabhängigen Beitrags nicht erreicht werden.
3. Noch vor Änderung des Rundfunkfinanzierungsmodells ist eine sofortige Anwendung des so genannten Hotelprivilegs auf den Wirtschaftszweig der Kraftfahrzeugvermietung zwingend geboten. Aus verfassungsrechtlichen Gründen darf mit einer Gleichbehandlung der Kraftfahrzeugvermietung mit dem Beherbergungsgewerbe nicht bis zu der für das Jahr 2013 in Aussicht gestellten endgültigen Reform des Rundfunkgebührenmodells zugewartet werden.