

FP Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. • Siemensstr. 1 • 40789 Monheim

Bundesministerium der Finanzen

Herrn Stephan H. Schmidt
Wilhelmstraße 97
10117 Berlin
Per Mail IVD2@bmf.bund.de

Geschäftsstelle

Siemensstraße 1
40789 Monheim

Tel: 0 21 73 / 95 99-0

Fax: 0 21 73 / 95 99-25

Email: kontakt@fp-nordrhein.de

Internet: www.fp-nordrhein.de

www.eurotaximesse.de

Monheim, 04.10.2023

AnwendgErl zu § 146a AO, Einführung der Pflicht zur Installation einer Technischen Sicherungseinheit (TSE)**Ihr Schreiben vom 12. September 2023**

GZ **IV D 2 - S 0316-a/21/10006 :011**

DOK **2023/0867425**

Sehr geehrter Herr Schmidt,

haben Sie zunächst einmal herzlichen Dank für Ihre freundliche Nachricht vom 12. September.

In der Zwischenzeit ist uns auch die Datenstruktur der DSFinV-TW zur Kenntnis gelangt (siehe Zusammenfassung, insbesondere 2.2.4.). Danach sind in der TSE auch zu sichern: Kundendaten bis hin zu Adressen.

Hierzu machen wir rechtliche und praktische Bedenken geltend.

Rechtlich, weil zur Sicherung der steuerehrlichen Geschäftsvorfallerfassung die Kundendaten nach unserer Auffassung nicht immer zwingend erforderlich sind. Zutreffend ist, daß die Kundendaten bei Rechnungsfahrten (z.B. Krankenbeförderung oder Schulverkehre) im Backoffice vorhanden sind und einen notwendigen Bestandteil der Datensätze der Unternehmensdatenbank bilden.

Praktisch, denn bei Barfahrten mit Barzahlung werden Kundendaten schlicht nicht aufgenommen. Ergänzend zur Frage der Verhältnismäßigkeit sehen wir Datenschutzbedenken. Ebenso wie im Hinblick auf die Frage der Löschung von Teildaten, die dem

Datenschutz unterliegen (Adressdaten etc.). Teildaten können nicht gelöscht werden, da sonst die Prüfwerte der TSE nicht mehr stimmen.

Zusätzlich machen wir darauf aufmerksam, daß ab 2024 parallel zu den Taxen auch Mietwagen mit den entsprechenden Datensicherungspflichten belegt sein müssen, ansonsten entsteht eine wettbewerbliche Verzerrung zugunsten von solchen Mietwagenunternehmen, die ihre Aufträge mindestens wesentlich über digitale Plattformen generieren. Insofern ist der Referentenentwurf für die Kassensicherungsverordnung vom April 2022 schon auf dem richtigen Wege gewesen, es kommt aber praktisch auf die parallele Umsetzung an, um die Taxen nicht zu benachteiligen.

Ergänzend für Ihr Lagebild noch weitere Hinweise.

Immer dann, wenn Mietwagenverkehre ihre Kunden nicht plattformbasiert einwerben, kann mit den Vorschriften der KassensichV ein weiteres praktisches Problem weiterhin nicht effektiv gelöst werden. Noch immer haben viele Mietwagenunternehmen von den Behörden des Gelegenheitsverkehrs Ausnahmegenehmigungen nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BOKraft von der Pflicht zum Einsatz eines Wegstreckenzählers nach § 30 Abs. 1 BOKraft erhalten. Gemäß § 146a Abs. 1 Satz 1 AO hat ein Unternehmer die Vorgaben des § 146a AO und der KassensichV dann einzuhalten, soweit er seine Geschäftsvorfälle digital erfasst. Das Steuerrecht postuliert keine Pflicht zum Einsatz von Wegstreckenzählern bei Mietwagen, sondern dies könnte nur die BOKraft bewirken, von der bisher abgewichen werden kann. Die Fachvereinigung macht sich seit einiger Zeit dafür stark, die Ausnahmegenehmigungen auf sehr seltene Ausnahmen zu beschränken, z.B. Partyfahrzeuge. Im Bezirk Nordrhein steuern die Genehmigungsbehörden mittlerweile um, so daß der Wegstreckenzähler zunehmend eingebaut wird. Gegenüber dem Bundesgesetzgeber werden wir bei der nächsten Revision des PBefG und der BOKraft zur steuerlichen Harmonisierung und zur Herstellung fairer wettbewerblicher Bedingungen im Gelegenheitsverkehr eine Novellierung des § 43 Abs. 1 Satz 2 BOKraft anregen, so daß Ausnahmegenehmigungen für § 30 Abs. 1 BOKraft nur noch in seltenen Ausnahmefällen erteilt werden dürfen.

Das Dilemma der Ungleichbehandlung könnte man für die Teile des Taxen- und Mietwagengewerbes, die ihre Kunden nur mittels App generieren, auch anders lösen. Anknüpfungspunkt ist auch hierfür der Referentenentwurf des Bundesfinanzministeriums vom 04.04.2022, wonach App-basierte Systeme unter § 146a Abs. 1 AO und die KassensichV fallen, sofern diese die Funktion eines EU-Taxameters oder Wegstreckenzählers übernehmen. Dann aber müssten die digitalen Erfassungen der Plattformen der Geschäftsvorfälle des Gelegenheitsverkehrs den Anforderungen des § 146a AO genügen (u.a. zertifizierte TSE). Nach §§ 28 I 2 und 30 I 2 PBefG sind seit 2021 auch konformitätsbewertete softwarebasierte Systeme zulässig, dieser Weg ist also gangbar, er darf aber nicht zu unzulässigen einseitigen Wettbewerbsvorteilen führen.

Wir müssen indes aus praktischer Sicht auch zur Kenntnis nehmen, daß eine am Markt recht bekannte Plattform ihr Rechenzentrum für Fahrten in Deutschland in den Niederlanden betreibt, was auch dazu führt, daß das vom Kunden bezahlte Entgelt erst einmal ungeschmälert in die Niederlande überwiesen wird, bevor dann der Anteil des regional fahrenden Unternehmers an diesen nach Deutschland überwiesen wird. Im Saldo für diesen Plattformbetreiber vorteilhaft, weil Kontrolle der Geschäftsvorgänge und auch die Entrichtung der Umsatzsteuer bei solchen plattformbasierten Mietwagenfahrten u.E. fraglich sind. Die Praxis ist voll von weiteren Tücken. In Düsseldorf ist mittlerweile ein Fall aktenkundig, in dem der Fahrer im Angesicht einer herannahenden Kontrolle die Uber-App vom Handy gelöscht hat. Bei weitem nicht alle für Uber fahrende Unternehmen pflegen eine dem Steuerrecht entsprechende interne Datenbank, sondern lassen sich die Daten von Uber aus den Niederlanden liefern. Zu unserem Leidwesen scheinen die Steuerbehörden auf der Länderebene nicht sonderlich motiviert, diese Probleme in Augenschein zu nehmen.

Dann haben wir noch folgende praxisrelevante Probleme erkannt.

Die MID besagt das der Taxameter eine geeignete Schnittstelle haben soll. Leider entwickelt sich gerade für die Unternehmer ein Geschäftsmodell der Hard- und Software-Hersteller daraus. Dieses hat zur Folge, das wieder zusätzliche laufende Kosten auf die eh schon gebeutelten Unternehmer zukommen. In der Vergangenheit waren solche Zusatzkosten den Kommunen egal, so daß diese NICHT in den Taxitarifen berücksichtigt wurden. Abhilfe könnte der Zusatz in der MID sein, das die Schnittstelle mit allen TSE geforderten Daten KOSTENFREI zur Verfügung gestellt werden müssen.

Weiterhin verlangt die MID, daß ein Taxameter mit einer Echtzeituhr auszustatten ist, die die Tageszeit und das Datum erfasst, wobei einer dieser Werte oder beide Werte für den automatischen Tarifwechsel verwendet werden können. Für die Echtzeituhr gelten folgende Anforderungen:

- Die Zeiterfassung muss mit einer Genauigkeit von 0,02 % erfolgen (= maximale Abweichung nach einem Jahr 5 min).
- Die Korrekturmöglichkeit beträgt maximal 2 Minuten pro Woche.
- Die Einstellung auf Sommer- und Winterzeit muss automatisch erfolgen.
- Eine automatische oder manuelle Korrektur während einer Fahrt muss verhindert werden.

Worauf bezieht sich die maximale prozentuale Abweichung? Die Berechnung bei einer Fahrt im Bezug zur Atomuhr oder die absolute Abweichung der angezeigten Uhrzeit? Das ist praktisch relevant, weil die Uhrzeit-Bausteine der Taxameter je nach Auto extrem auf Spannungsschwankungen im Bordnetz reagieren. Bis heute beim klassischen Diesel allein bei älteren Fahrzeugen relevant. Heutzutage gibt es bei neuen Hybriden und Batteriefahrzeugen täglich etliche Spannungsschwankungen. Der Uhr-Baustein im Taxameter arbeitet nur solange genau, wie die Bordnetzspannung im „grünen Bereich“ liegt. Einer der Technik-Partner des Taxen- und Mietwagengewerbes, das Unternehmen Seibt und Straub (SuE), meint dazu, daß der TSE alle 30 min

die Uhrzeit neu gegeben werden müsste. Aber woher erhält die TSE eine korrekte Uhrzeit, wenn diese von einem Taxameter kommt, der nicht an die Atomuhr der PTB angebunden ist? Ein POS hat demgegenüber den Vorteil, daß über die Anbindung an die Echtzeitserver in Braunschweig (PTB) die Uhrzeit in kurzen Abständen korrigiert wird.

Wir rechnen damit, daß weitere Probleme entdeckt werden. Für halten ein direktes Gespräche insbesondere zu Aspekten der praktischen Umsetzung der Kassensicherungsverordnung für dringend geboten, hierzu stehen der Vorsitzende der Fachvereinigung Markus Gossmann, Herr Stephany und der Unterzeichner gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Dr. Stehr', written in a cursive style.

Dr. Stehr
Geschäftsführer