

Kraftfahrzeugsteuer für Reisemobile (Wohnmobile)

Bundesrats-Drucksache 229/05:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeurechtlicher Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung

Liebe Reisemobilfahrer,

der Bundesrat hat am 21.12.2005 beschlossen, Reisemobile (Wohnmobile) über 2.800 kg (zulässiger Gesamtmasse) künftig nicht mehr (wie LKW) nach Gewicht, sondern (wie PKW) nach Hubraum und Abgasemissionen zu besteuern (Bundesrats-Drucksache 229/05).

Als Interessenvertretung der Reisemobilfahrer in Deutschland hält die Reisemobil Union e.V. (RU) diese Gesetzesvorlage des Bundesrates aus folgenden Gründen für inkonsequent, unlogisch und sachlich nicht nachvollziehbar, was wir wie folgt begründen:

1. Eine emissionsorientierte Hubraumbesteuerung von Reisemobilen (Wohnmobilen) analog PKW widerspricht im Vergleich zu Transportern/LKW (mit gleicher Basis) der im Grundgesetz zugesicherten Gleichbehandlung.

Dabei wird leider übersehen, dass gemäß Anhang II der EU-Richtlinie 70/156/EWG nicht nur Reisemobile (Wohnmobile) in der Fahrzeugklasse M1 (*für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz*) aufgeführt sind, sondern gleichfalls auch Krankenwagen und Leichenwagen.

Krankenwagen und Leichenwagen werden übrigens gemäß § 8 Nr. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz (wie LKW) weiterhin nach Gewicht besteuert.

2. Reisemobile (mit Ausnahme der „*Mini-Mobile*“ bis 2.800 kg zulässiger Gesamtmasse) basieren auf Nutzfahrzeugen mit LKW-Technik, LKW-Motoren und LKW-Schadstoffemissionen. Technisch waren und sind sie Nutzfahrzeuge (LKW/Transporter).

Das zulässige Gesamtgewicht liegt zwischen 3.500 und 7.500 kg, in Ausnahmefällen beträgt es auch bis zu 18.000 kg. Aber auch hinsichtlich Fahrkomfort und Fahrsicherheit entsprechen diese Reisemobile einem LKW, nicht aber einem PKW.

Reisemobile dienen nicht vorrangig dem Transport möglichst vieler Personen. Vielmehr sind diese Freizeitfahrzeuge konzipiert und produziert als Lebensraum, dessen Komfort ein Paar für 24 Stunden am Tag genießen möchte und auch kann.

Am Beispiel eines typischen 6,40-Meter-Reisemobils haben wir deutlich gemacht, dass weniger als die Hälfte der Grundfläche während der Fahrt für die Aufnahme von (selbstverständlich sitzenden und angeschnallten) Personen zur Verfügung steht. Der übrige Raum darf - schon aus verkehrsrechtlichen Gründen - zum Personentransport nicht in Betracht kommen.

3. Reisemobile sind auch verkehrsrechtlich nicht den Personenkraftwagen gleichzusetzen, sie sind „*andere Kraftfahrzeuge*“. Das Straßenverkehrsrecht unterscheidet eindeutig zwischen PKW und anderen Kraftfahrzeugen wie z.B. Reisemobilen (Wohnmobilen).
4. Die Mehrzahl der aus verschiedenen Gründen 20-25 Jahre alt werdenden Reisemobile sind mit Fahrzeugmotoren ausgerüstet, die der Abgasnorm EURO 0 oder 1 (ermittelt gemäß EU-Richtlinie 88/77/EWG für Nutzfahrzeugmotoren) entsprechen.

Heutiger Stand der Technik bei Transportern ist noch die Abgasnorm EURO 3; erst ab Ende 2006 sind Reisemobile mit Nutzfahrzeugmotoren nach EURO 4 erhältlich.

Die bei den Basisfahrgestellen nach LKW-Abgasnorm 88/77/EWG ermittelten Abgaswerte können nicht in PKW-Abgaswerte umgerechnet werden. Die PKW-Werte werden nach einer völlig anderen EU-Richtlinie 70/220/EWG gemessen.

5. Viele Halter von Reisemobilen betreiben - zum Erhalt ihrer Autarkie im Alltag - parallel zum Reisemobil noch einen PKW und zahlen deshalb zweifach Kraftfahrzeugsteuern. Eine emissionsorientierte Hubraumbesteuerung ihres Reisemobiles würde sie ungerechtfertigt hart und doppelt treffen.

Die kleineren Reisemobile ("Mini-Mobile") bis 2.800 kg zul. Gesamtmasse sind aufgrund ihrer häufig auch garagetauglichen Abmessungen sehr gut für den täglichen Einsatz zum Arbeitsplatz oder zum Einkauf geeignet, zumal sie sich PKW-ähnlich leicht und zügig bewegen lassen.

6. Die "Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immisionsschutzgesetzes" korrespondiert hinsichtlich der Schadstoffgruppen (Abgasnormen) nicht mit einer möglichen emissionsorientierten Hubraumbesteuerung von Reisemobilen.

Der in der Verordnung propagierte Einbau von Abgaspartikelfilteranlagen führt zwar zu einer Reduzierung der Partikelemissionen und damit zur nächst höheren Schadstoffgruppe, nicht aber zu einer Reduzierung auch der gasförmigen Emissionen, im Sinne der für die Kfz-Steuern relevanten Abgasnormen (EURO 1-5).

Wer also sein Reisemobil mit einer Partikelfilteranlage (sobald lieferbar) nachrüstet, profitiert im Sinne der Feinstaubverordnung, nicht aber im Hinblick auf eine emissionsorientierte Hubraumbesteuerung!

7. Hohe Kostenbelastungen aus Kraftfahrzeugsteuer und Feinstaub-Verordnung (mit Verkehrsverbot bzw. Verkehrseinschränkungen) können bei den Reisemobilfahnen zum völligen Verzicht auf ihr Reisemobil, und somit zu einer Beeinträchtigung der gesamten Freizeitbranche führen, sofern nicht zumindest für *Altfahrzeuge* die Wahrung des Besitzstandes (Vertrauensschutzgarantie) bezüglich der Kfz-Steuer zugesichert werden kann.

Wir können uns vorstellen, dass unter ökologischen Aspekten die Gewichtsbesteuerung mit angemessenen Aufschlägen - in Abhängigkeit der Schadstoffklassen (EURO 0 bis 4) - zur Anwendung kommen könnte. Ähnliches sieht das Kraftfahrzeugsteuergesetz ja bereits bei den Klassen S1, S2 und G1 mit besonderen Steuersätzen vor.

Diese Positionen haben wir (ergänzt durch mehrseitige Detailinformationen, vergl. RU-Homepage) u.a. bei unserer förmlichen EINGABE für den Bundesrat als auch in Schreiben an Bundesministerien, Bundestags-Fraktionen, Länderministerien und Verbänden vertreten. In manchen Fällen haben wir durchaus Zustimmung erreichen können, in einigen Schreiben wurde allerdings auch ein striktes Festhalten an dem im Bundesrat erarbeiteten Gesetzesantrag (229/05) bekräftigt.

Insbesondere das Schreiben vom 17.Januar 2006 des Finanzministeriums Baden-Württemberg zum Thema Kraftfahrzeugsteuer für Reisemobile macht deutlich, dass u.E. dabei wesentliche Punkte übersehen werden, die wir hier hervorheben wollen:

- Der Hinweis auf europa- und verkehrsrechtliche Einordnung zielt auf die bekannte EU-Richtlinie 70/156/EWG hin, nach der *"für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz"* der Fahrzeugklasse M1 zuzuordnen sind. Zu dieser Fahrzeugklasse zählen u.a. Reisemobile (Wohnmobile), Krankenwagen und Leichenwagen.
- Während der Gesetzgeber die Reisemobile hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuer nunmehr den PKW zuordnen und nach Hubraum sowie Schadstoffemissionen besteuern will, sollen die - ebenfalls den Personenkraftwagen (Klasse M1) zugeordneten - Krankenwagen und Leichenwagen (übrigens meist auf typischer PKW-Basis aufgebaut) wie LKW behandelt und (weiterhin) nach Gewicht besteuert werden.
- Reisemobile über 2,8 t (zul. Gesamtgewicht) sind im Regelfall auf LKW (Transporter) aufgebaut. Daher entsprechen ihre (LKW-) Motoren natürlich nur den LKW-Emissionsschadstoffklassen, die bisher günstigstensfalls EURO 3 bedeuten, weil die Transporterhersteller nichts "besseres" geliefert haben.
- Wir müssen davon ausgehen, dass diese LKW-Klassen nunmehr in PKW-Klassen so "umgerechnet" werden, dass aus EURO 3 (LKW) künftig EURO 2 (PKW) wird. Die Mehrzahl der Reisemobile entspricht allerdings noch EURO 0 bzw. 1 (LKW). Sie würden demnach EURO 0 (PKW), und deren Eigner damit "Vollzahler" (mit Höchstsätzen in der Kfz-Steuer) werden.

•Der Schlußsatz des Schreibens vom 17.01.2006 bedeutet nichts anderes, als dass die Mehrzahl der Reisemobile mit EURO 0 (PKW) einen kräftigen Anstieg in der Kraftfahrzeugsteuer (bezogen auf Mobile bis 3,5 t und 2,8 L-Motor) von bisher 210 € (2005) um 200% auf 631 € (2006) bzw. um 300% auf 841 € (2011) erfahren würde. - Dass gerade das nun den Kaufanreiz stärken wird, können wir nicht glauben. Zumal unklar ist, wie und wo wir unsere reisemobilen "Dreckschleudern" künftig vermarkten sollen. Dabei meinte das Finanzministerium doch ganz ohne Ironie, dass damit "*den besonderen Eigenheiten der Fahrzeugkategorie ausreichend gerecht wird und auch die berechtigten Interessen der Hersteller und der Halter von Wohnmobilen angemessen berücksichtigt*" werden.

Daraus folgt für uns die Forderung: **Eine Gewichtsbesteuerung für Reisemobile** (analog Krankenwagen und Leichenwagen) **ist nicht nur logisch, sondern unabdingbar**, gegebenenfalls verbunden mit angemessenen Aufschlägen in Abhängigkeit ihres Abgas-Emissionsverhaltens.

Unser Festhalten an einer LKW-ähnlichen Einstufung erfolgt auch im Hinblick auf mögliche weitere Gesetzesvorhaben, wie etwa die Feinstaub-Verordnung.

Weitere Informationen erhalten Sie auf den Internetseiten der Reisemobil Union e.V. (RU) unter www.reisemobil-union.de sowie auch per E-Mail unter sonderaufgaben@reisemobil-union.de.

Wir würden uns sehr freuen, wenn auch Sie - gut informiert - diese vorgenannten Argumente sachlich mit vertreten, im Interesse aller Reisemobilfahrer in Deutschland. Darüber hinaus würden wir es sehr begrüßen, wenn auch Sie uns - jetzt und in der Zukunft - aktiv bei unserer Lobbyarbeit und unserem Engagement für die gesamte Reisemobilbranche unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

Johann Kose
Reisemobil Union e.V. (RU)