

10.02.2006: RU-Stellungnahme zur Drucksache 16/519 (Bundesregierung) mit Anlage (Stellungnahme zum Gesetzentwurf des Bundesrates, Drucksache 229/1/05); gleich lautende Schreiben an

- Vorsitzenden des Finanzausschusses
- Vorsitzenden der SPD-Bundestagsfraktion
- Vorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
- Vorsitzenden der FDP-Bundestagsfraktion
- Vorsitzende der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Bundesministerium der Finanzen
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

10.02.2006

Kraftfahrzeugsteuer für Reisemobile (Wohnmobile)

Drucksache 16/519:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugrechtlicher Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesregierung hat in Anlage 2 zur Drucksache 16/519 vom 02.02.2006 zu dem vom Bundesrat am 21.12.2005 beschlossenen Gesetzentwurf (Drucksache 229/1/05 – Reisemobile/Wohnmobile über 2.800 kg zulässiger Gesamtmasse künftig nicht mehr wie LKW nach Gewicht, sondern wie PKW nach Hubraum und Abgasemissionen zu besteuern) ausführlich Stellung genommen.

Als Interessenvertretung der Reisemobilfahrer in Deutschland sieht die Reisemobil Union e.V. (RU) die Stellungnahme der Bundesregierung als ein positives Signal, die berechtigten Interessen der Reisemobilfahrer sowie der gesamten Reisemobilbranche wirklich ernst zu nehmen.

Deshalb wollen wir die Gelegenheit nutzen, für die endgültige Beratung des Gesetzentwurfes wichtige Argumente beizusteuern:

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 2)

Zu Absatz 2a – neu

Die Reisemobil Union e.V. vertrat von Anfang an den Standpunkt, trotz der Zuordnung der Reisemobile (Wohnmobile) zur Fahrzeugklasse M1 gemäß EU-Richtlinie 70/156/EWG, nicht die LKW-spezifischen Eigenheiten der Basisfahrzeuggestelle außer Acht zu lassen.

1. Deshalb begrüßen wir ausdrücklich den Hinweis der Bundesregierung, dass auf Nutzfahrzeug-Fahrgestellen aufgebaute Reisemobile hinsichtlich der Abgasemissionen natürlich nur den LKW-Normen gemäß EU-Richtlinie 88/77/EWG entsprechen können, und keinesfalls den – strengeren – PKW-Normen nach EU-Richtlinie 70/220/EWG.
2. Eine Einstufung von Reisemobilen (Wohnmobilen) hinsichtlich ihrer Abgasemissionen als PKW würde angesichts der installierten LKW-Technik dazu führen, dass die überwiegende Mehrzahl der Fahrzeuge der ungünstigsten Schadstoffgruppe EURO 0 (PKW) zugeordnet werden müsste. **Mit der Folge höchster Kraftfahrzeug-Steuern sowie** – hinsichtlich der Feinstaub-Richtlinie – **auch maximaler Einschränkungen** (Verkehrsverbote bzw. Verkehrseinschränkungen).

3. Die Bundesregierung hat u.E. die Folgen möglicher drastischer Steuererhöhungen richtig erkannt, dass diese realistischerweise keinen Nachrüstanreiz für Abgaspartikelfilteranlagen bedingen, sofern derartige Systeme überhaupt für alle gängigen und bis zu 25 Jahre alten Basis-Fahrgestelle entwickelt und verfügbar sind.
4. Den von der Bundesregierung kritisierten Ansatz, die „anteilig zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche“ als Messgröße für eine Einstufung zum PKW zu verwenden, hatten wir – auch unter Hinweis auf ein typisches Beispiel – als nicht praktikabel erachtet. Denn wer soll bei der Vielzahl der Grundrissvarianten und Fahrzeuggrößen die Flächen ausmessen? Wer legt im Detail fest, was Nutzflächen und was Personenbeförderungsflächen sind?

Zu Nummer 2 (§ 9)

Zu Absatz 1a – neu

Die Reisemobil Union e.V. hatte bisher keinen Handlungsbedarf gesehen, die Kraftfahrzeugsteuer für kleine Reisemobile bis 2.800 kg zul. Gesamtmasse (sog. „Mini-Mobile“) zu überdenken, da sie

1. im Regelfall auf echten PKW-Fahrgestellen (VW-Bus, Mercedes-Viano, Ford-Transit) mit PKW-Technik basieren,
2. sich aufgrund ihrer häufig auch garagentauglichen Abmessungen sehr gut für den täglichen Einsatz zum Arbeitsplatz oder zum Einkauf eignen, zumal sie sich PKW-ähnlich leicht und zügig bewegen lassen, und
3. als häufig als alleiniges Fahrzeug betrieben werden. – Im Gegensatz dazu benötigt der Halter eines größeren Reisemobiles zum Erhalt seiner Autarkie auch im Alltag, parallel dazu auch einen PKW (für Fahrten zur Arbeitsstelle und Einkäufe).

Allerdings können wir die Bedenken der Bundesregierung nachvollziehen, dass die Halter von kleineren Reisemobilen (unter 2.800 kg zul. Gesamtmasse) versucht sein könnten, ihr Fahrzeug dann auf über 2.800 kg aufzulasten, wenn sich daraus deutliche Vorteile bei der Kraftfahrzeug-Steuer ergeben würden.

Die Reisemobil Union e.V. nimmt die von der Bundesregierung gegebene Anregung, einen eigenständigen und durchgängigen Steuertarif für alle Reisemobile (Wohnmobile) zu schaffen, dessen Verlauf zwischen den für PKW und Nutzfahrzeugen geltenden Tarifen liegt, unter nachfolgenden Voraussetzungen zur Kenntnis:

1. Bei Reisemobilen (Wohnmobilen) mit Nutzfahrzeug-Basis (LKW) kann nur die dort installierte (LKW-) Technik mit LKW-Maßstäben gemessen werden. Deshalb darf hinsichtlich der Abgasemissionen auch künftig nur die EU-Richtlinie 88/77/EWG herangezogen werden.
2. **Bei Reisemobilen (Wohnmobilen) müssen die bisherigen (LKW-) Schadstoffklassen weiterhin Gültigkeit haben.** Es darf deshalb keine Umschlüsselung (oder „Umrechnung“) in PKW-Schadstoffklassen vorgenommen werden.
3. Bei einem möglichen „Steuertarif für Wohnmobile“ muss das Wünschenswerte hinter dem wirklich technisch Machbaren im Hinblick auf die Altersstrukturen der betroffenen Reisemobile (Wohnmobile) zurückstehen. – Also keine Abgasreinigungsanlagen (Partikelfilteranlagen) für alle Reisemobile voraussetzen, wenn für ältere oder alte Basis-Fahrgestelle derartige Anlagen nicht verfügbar oder technisch nicht realisierbar sind.
Eine Kraftfahrzeugsteuer muss auch künftig ein Steuerungs-Instrument für die Politik sein, mit der auch der Kauf von emissionsärmeren Fahrzeugen „gesteuert“ werden kann, es darf aber keine „Strafsteuer“ werden.
4. Letztlich muss auch die **Wahrung des Besitzstandes** für ältere bzw. alte Reisemobile in die Überlegungen mit einbezogen werden, da die Eigner diese Mobile nicht um jeden Preis bereit sein werden, sich von ihrem lieb gewordenen und maßgeschneiderten Reisemobil zu trennen, um dann irgendein – technisch wohl moderneres, aber hinsichtlich Grundriss und Größe schlechteres und teureres – Neufahrzeug zu erwerben. Zumal er mit seinem möglichen Problem der praktischen Unverkäuflichkeit seiner „Dreckschleuder“ allein bleibt.

Mit Genugtuung kann die Reisemobil Union e.V. feststellen, dass wesentliche Argumente und Anregungen sich in der Drucksache 16/519 wieder finden. Sicherlich haben – außer der RU – auch Vorschläge und Bedenken anderer betroffener Stellen zu dieser Stellungnahme der Bundesregierung beigetragen. – *Gute Kompromisse haben bekanntermaßen häufig mehrere Väter.*

Beigefügt erhalten Sie detaillierte Informationen, in denen die Reisemobil Union e.V. ihre Argumente zum Gesetzentwurf des Bundesrates vom 21.12.2005 (Drucksache 229/1/05) dargelegt hat.

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 bitten Sie, im Interesse der gesamten Reisemobilbranche sowie natürlich auch der betroffenen Reisemobilfahrer, unsere oben aufgeführten Bedenken, Argumente und Anregungen bei den jetzt anstehenden Beratungen der Drucksache 16/519 angemessen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Johann Kose
Reisemobil Union e.V. (RU)

Anlage zur Stellungnahme der Reisemobil Union e.V. zur Drucksache 16/519

Kraftfahrzeugsteuer für Reisemobile (Wohnmobile)

Drucksache 229/1/05:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugrechtlicher Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung

Die Reisemobil Union e.V. als Dachverband der Reisemobilfahrer in Deutschland hat auch den Gesetzentwurf (Drucksache 229/1/05) kritisch geprüft, und kann – aus Sicht der betroffenen Reisemobilfahrer – dazu folgendes feststellen:

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 Reisemobils würde sie ungerechtfertigt hart und doppelt treffen.

Die kleineren Reisemobile ("Mini-Mobile") bis 2.800 kg zul. Gesamtmasse sind aufgrund ihrer häufig auch garagentauglichen 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-Immissionsschutzgesetzes"* 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 (sofern und 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 Reisemobilfahrern 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 Gesetzantrag (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), aber auch 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 günstigstenfalls EURO 3 bedeuten, weil die Transporterhersteller nichts "besseres" geliefert haben (oder liefern konnten).
- 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 allerdings wird den vielfach unterstellten Kaufanreiz erheblich bremsen. Zumal unklar ist, wie und wo wir unsere reisemobilen "Dreck-

schleudern“ 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.

Wir würden uns sehr freuen, wenn auch Sie - gut informiert - diese vorgenannten Argumente sachlich in den jetzt anstehenden Beratungen des Gesetzentwurfes im Finanzausschuss sowie insbesondere im Bundestag mit vertreten, im Interesse aller Reisemobilmfahrer in Deutschland sowie natürlich auch der gesamten Reisemobilbranche.