

Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung

A. Problem und Ziel

Artikel 1 Nr. 1 der Siebenundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 2. November 2004 (BGBl. I S. 2712) sieht eine Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO mit Wirkung ab 1. Mai 2005 vor. Aufgrund dieser Rechtsänderung entfällt die verkehrsrechtliche Begriffsbestimmung „Kombinationskraftwagen“. Daraus ergeben sich kraftfahrzeugsteuerliche Auswirkungen insbesondere für folgende Fahrzeugarten mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t:

- Geländewagen, sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen und Kleinbusse,
- Wohnmobile,
- sog. Büro- oder Konferenzmobile.

Diese Fahrzeuge wurden bisher auf der Grundlage des ab 1. Mai 2005 aufgehobenen § 23 Abs. 6a StVZO und der daraus resultierenden höchstgerichtlichen Finanzrechtsprechung als der Gewichtsbesteuerung unterliegende „andere Fahrzeuge“ im Sinne des § 8 Nr. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) behandelt. Die Besteuerung dieser Fahrzeuge ist daher sachgerecht anzupassen.

B. Lösung

Mit der vorgeschlagenen Änderung des KraftStG wird die Besteuerung der von der Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO betroffenen Kraftfahrzeuge neu geregelt.

Geländewagen, sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen und Kleinbusse, die nach ihren objektiven Beschaffenheitskriterien die Begriffsmerkmale für Personenkraftwagen erfüllen, sind ab dem 1. Mai 2005 aufgrund der Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO und der bestehenden Rechtslage - wie entsprechende Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t - als Personenkraftwagen nach Hubraum und Emissionsverhalten zu besteuern. Dies soll nach Artikel 1 Nr. 1 dieses Gesetzes auch für die sog. Mehrzweckfahrzeuge, Büro- oder Konferenzmobile sowie Pick-up-Fahrzeuge gelten, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind.

Für Wohnmobile ist eine kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung als Pkw vorgesehen. Um besondere Härten beim Übergang von der bisherigen Gewichtsbesteuerung zur hubraum- und emissionsbezogenen Besteuerung als Pkw nach § 8 Nr. 1 KraftStG zu vermeiden, erfolgt bis zum Jahr 2011 eine schrittweise Anpassung. Nach einem Bestandsschutz für das Jahr 2005 werden Wohnmobile mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t über einen besonderen Tarif für die Jahre 2006 bis 2010 an die Pkw-Besteuerung herangeführt. Hierdurch soll ein Anreiz für die Nutzung und den Umstieg auf umweltfreundlichere Fahrzeuge bzw. zur Nachrüstung des vorhandenen Fahrzeugbestandes geschaffen werden. Der besonderen Zweckbestimmung der Wohnmobile wird durch einen ab 2011 fortgeltenden dauerhaften Abschlag von 20 v.H. auf die hubraum- und emissionsbezogene Besteuerung als Pkw Rechnung getragen.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand:

Für die Länder ergeben sich aus den Folgen der Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO schätzungsweise Mehreinnahmen aus der Besteuerung der Gelände-

wagen, sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen und Kleinbusse von jährlich bis zu 87 Mio. Euro. Aus der geänderten Besteuerung der Wohnmobile ergeben sich voraussichtlich weitere Mehreinnahmen in Höhe von jährlich ca. 70 Mio. Euro ab dem Jahr 2006 mit steigender Tendenz in den Folgejahren.

Bei der nach der Zielrichtung des Gesetzes zu erwartenden vermehrten Neuanschaffung von emissionsgünstigen Wohnmobilen und Bestandsverringern älterer Fahrzeuge werden sich die Steuermehreinnahmen entsprechend verringern.

Vollzugaufwand:

Im Bereich der Automation wird für die Erfassung der Besteuerungstatbestände ein geringer Mehraufwand anfallen, der gegenwärtig nicht quantifizierbar ist.

E. Sonstige Kosten

Keine

elektronische Vorab-Fassung*

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), zuletzt geändert durch Artikel 30 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 werden nach Absatz 2 folgende Absätze 2a und 2b eingefügt:

„(2a) Als Personenkraftwagen im Sinne des § 8 Nr. 1 gelten auch:

1. Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge, die der Klasse N₁, Aufbauart BB, nach Anhang II C Nr. 3 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) entsprechen mit drei bis acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz;
2. Mehrzweckfahrzeuge, entsprechend Aufbauart AF, die nach Anhang II C Nr. 1 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates nicht als Fahrzeuge der Klasse M₁ gelten;
3. Fahrzeuge, die als sog. Büro- oder Konferenzmobile straßenverkehrsrechtlich zugelassen sind;
4. sog. Pick-up-Fahrzeuge, die der Klasse N, Aufbauart BA, nach Anhang II C Nr. 3 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates entsprechen;
5. Wohnmobile nach Anhang II A Nr. 5.1 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Voraussetzung bei den Fahrzeugen im Sinne der Nr. 1 bis 4 ist, dass die genannten

Fahrzeuge vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. Das ist der Fall, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs.

(2b) Als andere Fahrzeuge im Sinne des § 8 Nr. 2 gelten auch Kranken- und Leichenwagen nach Anhang II A Nr. 5.3 und 5.4 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates.“

2. In § 9 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

"(1a) Die Steuer bemisst sich für Wohnmobile im Sinne des § 2 Abs. 2a Nr. 5 mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t für die Zeit vom 1. Mai 2005 bis zum 31. Dezember 2005 nach § 8 Nr. 2 und ab 1. Januar 2006 nach § 8 Nr. 1. Die Steuer, die sich bei Anwendung der Steuersätze nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a bis f ergibt, ermäßigt sich in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2008 für Wohnmobile im Sinne des § 2 Abs. 2a Nr. 5 mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t bis 3,5 t um 40 vom Hundert und über 3,5 t um 50 vom Hundert. Sie ermäßigt sich für die Zeit vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2010 für Wohnmobile im Sinne des § 2 Abs. 2a Nr. 5 mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t bis 3,5 t um 25 vom Hundert und über 3,5 t um 30 vom Hundert. Ab dem 1. Januar 2011 bemisst sich die Steuer für Wohnmobile im Sinne des § 2 Abs. 2a Nr. 5 mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t unter Anwendung der Steuersätze nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a bis f und ermäßigt sich um 20 vom Hundert."

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Mai 2005 in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Auf der Grundlage der bis 30. April 2005 geltenden Vorschrift des § 23 Abs. 6a StVZO und der dieser Bestimmung zugrunde liegenden Begriffsdefinition „Kombinationskraftwagen“ waren bisher bestimmte Fahrzeugarten als „andere Fahrzeuge“ im Sinne des § 8 Nr. 2 KraftStG zu behandeln und demgemäß nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht zu besteuern. Dies galt insbesondere für folgende Fahrzeuge mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t:

- Geländewagen, sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Mehrzweckfahrzeuge, Großraum-Limousinen, Kleinbusse und bauartähnliche Fahrzeuge (z. B. sog. Vans) - vgl. BFH-Urteile vom 31. August 1998, BFH/NV 1998, 1264 und BStBl II 1998, 487 -,
- Wohnmobile - vgl. BFH-Urteil vom 1. Februar 1984, BStBl II 1984, 461 -,
- sog. Büro- oder Konferenzmobile,
- sog. Pick-up-Fahrzeuge mit Doppelkabine.

Durch Artikel 1 Nr. 1 der Siebenundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 2. November 2004 (BGBl. I S. 2712) wurde die für die bisherige kraftfahrzeugsteuerliche Sachbehandlung relevante Vorschrift des § 23 Abs. 6a StVZO mit Wirkung ab 1. Mai 2005 aufgehoben. Diese Bestimmung wurde 1969 lediglich zur verkehrsrechtlichen Klarstellung eingeführt, damit auch „Kombinationskraftwagen“ bis einschließlich 2,8 t bei Überholverböten mit dem Zusatz „ausgenommen Personenkraftwagen“ ausgenommen waren. Sie ist im Verkehrsrecht seit langem überflüssig, weil daran keine Rechtsfolgen mehr geknüpft sind. Sie steht außerdem nicht mehr im Einklang mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaften.

Bei der Weiterentwicklung der Besteuerung für die in Frage stehenden Fahrzeuge lässt sich der Bundesrat insbesondere von folgenden Erwägungen leiten:

- Nach der Rechtsprechung des BFH sind die Finanzämter an die verkehrsbehördliche Einstufung von Fahrzeugen rechtlich nicht gebunden (BFH-Urteil vom 29. April 1997, BStBl II 1997, 627). Die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Beurteilung von Kraftfahrzeugen richtet sich nach den objektiven Beschaffenheitskriterien, insbesondere nach Bauart, Einrichtung und dem äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Die objektive Beschaffenheit der Fahrzeuge ist dabei unter Berücksichtigung aller Merkmale in ihrer Gesamtheit zu würdigen

(BFH-Urteil vom 1. August 2000, BStBl II 2001, 72). Auf die tatsächliche Verwendung der Fahrzeuge kommt es nicht an (BFH-Urteil vom 5. Mai 1998, BStBl II 1998, 489).

- Die Rechtsprechung lässt erkennen, dass eine kraftfahrzeugsteuerliche Einstufung als Personenkraftwagen auch davon abhängig ist, dass die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs (BFH-Urteil vom 8. Februar 2001, BStBl II 2001, 368).
- Für Wohnmobile gelten Besonderheiten. Wohnmobile werden sowohl verkehrsrechtlich als auch nach der Richtlinie 70/156 EWG als Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M mit besonderer Zweckbestimmung angesehen.

II. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 1

Zu § 2 Abs. 2a Nr. 1

Insbesondere für schwere Geländewagen, sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen und ähnliche Fahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t ergaben sich - im Vergleich zu bauartgleichen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t - erhebliche kraftfahrzeugsteuerliche Vorteile, da für diese Fahrzeuge nicht die emissionsbezogene Hubraumbesteuerung für Personenkraftwagen, sondern die in der Regel deutlich günstigere Besteuerung nach dem zulässigen Gesamtgewicht zur Anwendung kam. Eine derart unterschiedliche steuerliche Behandlung ist sachlich nicht gerechtfertigt. Die verkehrsrechtlich als Fahrzeugklasse M₁, Anhang II A Nr. 1, der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) zugelassenen Fahrzeuge sind mit der Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO zum 30. April 2005 aufgrund der verkehrsrechtlichen Behandlung und dem von der Rechtsprechung entwickelten Kriterium der objektiven Beschaffenheit wie Personenkraftwagen zu besteuern.

Die Vorschrift erfasst – auch zur Vermeidung von Steuerumgehungen - Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge, die der verkehrsrechtlichen Fahrzeugklasse N₁, Aufbauart BB, nach der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) entsprechen, die nach den kraftfahrzeugsteuerlich relevanten objektiven Beschaffenheitsmerkmalen (Bauart, Einrichtung und Erscheinungsbild) als Personenkraftwagen anzusehen sind. Die genannten Fahrzeuge sind aber nur dann

nach § 8 Nr. 1 KraftStG zu besteuern, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, also die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche der Fahrzeuge. Der Begriff „Geländefahrzeug“ ist im Einzelnen in Anhang II A Nr. 4 der genannten Richtlinie geregelt.

Zu § 2 Abs. 2a Nr. 2

Nach Maßgabe des Anhangs II C Nr. 1 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) sind als Personenkraftwagen der Klasse M₁ auch sog. Mehrzweckfahrzeuge (andere als unter AA bis AE genannte Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck oder von Gütern in einem einzigen Innenraum) anzusehen. Derartige Kraftfahrzeuge sind verkehrsrechtlich jedoch unter folgenden Voraussetzungen nicht als Fahrzeuge der Klasse M₁ zu qualifizieren:

- a) Die Fahrzeuge haben außer dem Fahrersitz nicht mehr als sechs Sitzplätze.
- b) Zusätzlich muss folgende Bedingung erfüllt sein:

$$P - (M + N \times 68) > N \times 68$$

Dabei bedeuten:

P = technisch zulässige Gesamtmasse in kg,

M = Masse in fahrbereitem Zustand in kg,

N = Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz.

Abweichend von dieser verkehrsrechtlichen Beurteilung ist es sachlich gerechtfertigt, solche - nicht als Fahrzeuge der Klasse M₁ zu qualifizierende - Mehrzweckfahrzeuge kraftfahrzeugsteuerrechtlich als Personenkraftwagen zu behandeln, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, also die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs.

Als Mehrzweckfahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift können insbesondere sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen, Kleinbusse und ähnliche Fahrzeuge (insbesondere sog. Vans) in Betracht kommen.

Zu § 2 Abs. 2a Nr. 3

In den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen Fahrzeuge, die als sog. Büro- oder Konferenzmobile straßenverkehrsrechtlich zugelassen sind. Für diese Fahrzeuge bestehen keine bindenden verkehrsrechtlichen Bestimmungen, die den Ausstattungsumfang festlegen. Dies erleichtert ausschließlich kraftfahrzeugsteuerlich motivierte Fahrzeugumbauten. Die sog. Büro- oder Konferenzmobile haben in der Regel Pkw-typische Beschaffenheitsmerkmale und sind häufig mit Großraum-Limousinen bauartverwandt. Es ist daher sachgerecht, derartige Fahrzeuge nach den für Personenkraftwagen geltenden Kriterien zu besteuern, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind.

Zu § 2 Abs. 2a Nr. 4

Bei sog. Pick-up-Fahrzeugen überwiegen die Pkw-typischen Beschaffenheitsmerkmale, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, also die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs. Nach der bisherigen gefestigten Rechtsprechung des BFH sind solche Fahrzeuge (bis 2,8 t) unter der genannten Voraussetzung demgemäß als Personenkraftwagen zu besteuern (Urteil vom 8. Februar 2001, BStBl II 2001, 368).

Es ist daher gerechtfertigt, sog. Pick-up-Fahrzeuge kraftfahrzeugsteuerlich als Personenkraftwagen einzustufen, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. Diese Voraussetzung ist in der Regel bei sog. Pick-up-Fahrzeugen mit Doppelkabine erfüllt, nicht dagegen bei entsprechenden Fahrzeugen mit Einzelkabine.

Zu § 2 Abs. 2a Nr. 5

Unter den Anwendungsbereich der Vorschrift fallen Wohnmobile nach Anhang II A Nr. 5.1 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Verkehrsrechtlich sind Wohnmobile Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M mit besonderer Zweckbestimmung. Diese verkehrsrechtliche Einstufung bestätigt, dass der wesentliche Hauptzweck dieser Fahrzeuge in der Personenbeförderung besteht. Vor diesem Hintergrund ist es gerechtfertigt, Wohnmobile mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz kraftfahrzeugsteuerlich als Personenkraftwagen einzustufen. Der Tatsache, dass es sich bei Wohnmobilen um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung handelt, wird durch den vorgesehenen besonderen Steuertarif für Fahrzeuge mit einem

verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t Rechnung getragen. Für Wohnmobile mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t ist ein solcher besonderer Steuertarif nicht vorgesehen, weil bei diesen Fahrzeugen die Bedeutung der besonderen Zweckbestimmung, insbesondere die Nutzung zu Wohn- und Campingzwecken, weniger ausgeprägt ist und bereits bisher die emissionsbezogene Hubraumbesteuerung für Personenkraftwagen zur Anwendung kam.

Zu § 2 Abs. 2b

Bei den von der Vorschrift erfassten Kranken- und Leichenwagen nach Anhang II A Nr. 5.3 und 5.4 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) handelt es sich um Fahrzeuge, bei denen - wie bisher - eine Gewichtsbesteuerung nach § 8 Nr. 2 gerechtfertigt ist.

Zu Nummer 2

Zu § 9 Abs. 1a

Wohnmobile mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t werden für das Jahr 2005 noch nach Gewicht besteuert (§ 8 Nr. 2 KraftStG). Der besondere Steuertarif für Wohnmobile mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t (vgl. Begründung zu § 2 Abs. 2a Nr. 5) sieht in den Jahren ab 2006 für diese Fahrzeuge den Ansatz pauschalierter Abschläge auf die Pkw-Steuer vor. Hierzu wird die Steuer, die sich aufgrund des jeweiligen Hubraums und Emissionsverhaltens bei Anwendung der Steuersätze nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a bis f ergibt, um bestimmte Vomhundertsätze ermäßigt. Die Höhe dieser Abschläge ist dabei je nach verkehrsrechtlich zulässigem Gesamtgewicht wie folgt gestaffelt:

zulässiges Gesamtgewicht	Abschlag (in Prozent)
über 2,8 t bis 3,5 t	40 in 2006 bis 2008, 25 in 2009 und 2010 sowie ab 2011 dauerhaft 20
über 3,5 t	50 in 2006 bis 2008, 30 in 2009 und 2010 sowie ab 2011 dauerhaft 20

Die Abschmelzung der Abschläge soll besonderen Härten bei solchen Wohnmobilen Rechnung tragen, die aufgrund der bisherigen nicht hubraum- und emissionsbezogenen sog. Gewichtsbesteuerung nach § 8 Nr. 2 KraftStG ohne Berücksichtigung der Schadstoffemission besteuert wurden. Stufenweise erfolgt der Übergang zur ausschließlich hubraum- und emissionsbezogenen Pkw-Besteuerung nach § 8 Nr. 1 KraftStG. Die Halter dieser Wohnmobile haben damit ausreichend Zeit, sich auf die geänderte Kraftfahrzeugbesteuerung einzustellen. Der besonderen Zweckbestimmung der Wohnmobile mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t wird ab dem 1. Januar 2011 durch einen Abschlag von 20 v.H. auch weiterhin Rechnung getragen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Mai 2005 in Kraft. Es handelt sich um eine unechte Rückwirkung, da die steuerlichen Folgen der Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO für die im Gesetz genannten Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t seit Verkündung der Siebenundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) im November 2004 allgemein bekannt sind. Die Fahrzeughalter konnten insoweit nicht auf eine fortgesetzte allgemeine Anwendung der bisherigen Finanzrechtsprechung über den 1. Mai 2005 hinaus vertrauen. Der Gesetzentwurf wurde zudem vor dem 1. Mai 2005 in den Bundesrat eingebracht.

Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung unterstützt das Bemühen des Bundesrates, die Begriffe „Personenkraftwagen“ (Pkw) und „andere Fahrzeuge“ im Sinne des § 8 KraftStG für solche Kraftfahrzeuge inhaltlich zu bestimmen, die wahlweise vorrangig zur Beförderung von bis zu acht Fahrgästen oder von Gütern ausgelegt und gebaut sind. Sie ist der Auffassung, dass vor einer endgültigen Beschlussfassung über den Gesetzentwurf noch einzelne inhaltliche und rechtsförmliche Fragen zu prüfen sind.

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 2)

Zu Absatz 2a - neu

Aus Gründen der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit müssen sich aus dem Vorschriftentext Normadressaten, Tatbestand und Rechtsfolgen zweifelsfrei ergeben. Die Formulierungen „sog. Büro- und Konferenzmobile“ in Satz 1 Nr. 3 und „sog. Pick-up-Fahrzeuge“ in Satz 1 Nr. 4 entsprechen nicht diesem Erfordernis. Es handelt sich nicht um klar bestimmte Begriffe, sondern um zum Teil modische Bezeichnungen im allgemeinen Sprachgebrauch, die keine eindeutigen Abgrenzungen erlauben.

Sachliche Bedenken bestehen hinsichtlich der in Satz 1 Nr. 5 vorgesehenen begrifflichen Zuordnung aller Wohnmobile zu den „Personenkraftwagen“ im Sinne des § 8 Nr. 1 KraftStG, da Wohnmobile weit überwiegend auf Fahrgestellen von Nutzfahrzeugen aufgebaut sind. Für Nutzfahrzeuge gelten eigenständige verkehrsrechtliche Regelungen (z.B. für die Abgase), die trotz zum Teil gleicher Bezeichnungen inhaltlich von denen für „klassische“ Pkw abweichen. Beispielsweise sind aus technischen Gründen die für Nutzfahrzeuge verbindlichen Grenzwerte der normierten Abgasschadstoffe weniger anspruchsvoll als die für Pkw. Selbst für emissionsreduzierte Nutzfahrzeuge bis 3 500 kg Gesamtgewicht sind diese Grenzwerte etwa 1,5- bis 2-fach höher.

Die Einbeziehung aller Wohnmobile in die Kategorie der Pkw würde den weit überwiegenden Teil dieser Fahrzeuge der emissionsorientierten Hubraumbesteuerung und damit einer wesentlich höheren steuerlichen Belastung als bei der derzeit alleinigen Gewichtsbesteuerung für Fahrzeuge mit mehr als 2 800 bis 3 500 kg Gesamtgewicht bzw. der emissionsorientierten Gewichtsbesteuerung für Fahrzeuge mit mehr als 3 500 kg Gesamtgewicht unterwerfen. Die Bundesregierung erkennt hierfür keinen hinreichenden sachlichen Grund, zumal von solchen Höherbelastungen kein realistischer Anreiz für entsprechende technische Verbesserungen (z.B. bei den Abgasminderungssystemen) dieser Fahrzeuge ausginge. Wegen der gegebenen verkehrsrechtlichen und technischen Voraussetzungen ist es insbesondere den Haltern von schweren Wohnmobilen in der Regel nicht möglich, die anspruchsvolleren Abgasgrenzwerte für Pkw einzuhalten.

Eine Einordnung in die Kategorie der Pkw würde im Falle der Einführung eines kraftfahrzeugsteuerlichen Malus für nicht partikelarme Diesel-Pkw zwangsläufig zu weiteren Steuererhöhungen für Wohnmobile führen.

In Satz 3 wird zu Abgrenzungszwecken an Teilflächen des Fahrzeugs angeknüpft. Die „zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche“ und die „Nutzfläche des Fahrzeugs“ sind aber weder in den Zulassungsbescheinigungen erkennbar noch an anderer Stelle klar bestimmt. Die konkrete Ermittlung der Flächenanteile wird in der Praxis erhebliche Probleme bereiten und streitanfällig sein. Es wird vorgeschlagen, dieses Tatbestandsmerkmal durch ein rechtlich eindeutiges und praktisch handhabbares Kriterium (z. B. die Nutzlast) zu ersetzen.

Wieso die Abgrenzungskriterien nach den Sätzen 2 und 3 nur für die in Satz 1 Nr. 1 bis 4 aufgezählten Fahrzeuge, nicht aber für die in Satz 1 Nr. 5 genannten Wohnmobile gelten sollen, wird sachlich nicht begründet.

Zu Absatz 2b - neu

Der Vorlage des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu Nummer 2 (§ 9 Abs. 1a – neu)

Der Satz 1 enthält keine Vorschrift zum Steuertarif für Wohnmobile, sondern eine Übergangsvorschrift zur Bemessung der Steuer nach § 8 KraftStG für die Zeit vom 1. Mai 2005 bis zum 31. Dezember 2005. Eine solche Regelung wäre systematisch richtiger im § 18 KraftStG anzufügen.

Wohnmobile bis 2 800 kg Gesamtgewicht gelten seither als Pkw. Sie sollen nach der Gesetzesvorlage unverändert in voller Höhe emissions- und hubraumbezogen besteuert werden. Die schwereren Wohnmobile sollen mit Wirkung ab 1. Januar 2006 in diese emissionsorientierte Hubraumbesteuerung einbezogen werden. Zur Abmilderung der sich daraus ergebenden steuerlichen Belastungen sind für eine Übergangszeit folgende prozentuale Abschläge vorgesehen:

Für Wohnmobile mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht

	bis 2 800 kg	über 2 800 kg bis 3 500 kg	über 3 500 kg
ab 1. Januar 2006	0	40	50
ab 1. Januar 2009	0	25	30
ab 1. Januar 2011	0	20	20

Aus dem ab 2011 auf Dauer vorgesehenen einheitlichen Abschlag von 20 % wird ersichtlich, dass der für alle Wohnmobile aufgestellte Grundsatz, kraftfahrzeugsteuerlich künftig einheitlich als Pkw zu gelten, in sich nicht konsequent durchgeführt wird.

Die Halter schwerer Wohnmobile würden im Ergebnis steuerlich zum Teil weniger belastet als die Halter leichterer Wohnmobile (bis 2 800 kg). Für diese auf Dauer angelegte Ungleichbehandlung ist kein hinreichender Grund ersichtlich. Der Bundesrat begründet dies damit, dass bei leichten Wohnmobilen trotz der verkehrsrechtlich festgestellten besonderen Zweckbestimmung die Nutzung zu Wohn- und Campingzwecken weniger ausgeprägt sei. Auf die tatsächliche Verwendung eines Fahrzeugs kommt es aber bei der Kraftfahrzeugsteuer nicht an (BFH-Urteil vom 5. Mai 1998, BStBl. II 1998 S. 489). Vor allem im Grenzbereich um 2 800 kg hätten geringe Gewichtsunterschiede bei ansonsten typgleichen Fahrzeugen nicht gerechtfertigte erhebliche Belastungsunterschiede zur Folge. Dadurch würden erneut Anreize geschaffen, durch so genannte Auflastungen sachlich ungerechtfertigte kraftfahrzeugsteuerliche Vorteile anzustreben. Damit würde ein wesentlicher Zweck der Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO nachträglich entwertet - mit dem Unterschied, dass nunmehr die fragliche Gewichtsgrenze im KraftStG selbst enthalten wäre.

Für die Ziehung der Gewichtsgrenzen bei 2 800 kg und bei 3 500 kg sowie für die Beträge der einzelnen Abschlagsätze sind sachliche Argumente, insbesondere verkehrsrechtlicher Art, nicht erkennbar.

Eine Lösung des Problems könnte darin bestehen, für alle Wohnmobile einen eigenständigen, durchgängigen Steuertarif zu schaffen, dessen Verlauf zwischen den für Pkw und Nutzfahrzeugen geltenden Tarifen liegt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Das Gesetz soll rückwirkend zum 1. Mai 2005 in Kraft treten. Es erscheint fraglich, ob es sich - wie in der Begründung angegeben - um einen Fall der unechten Rückwirkung handelt.

Eine rückwirkende Regelung dieses Inhalts kann zulässig sein, wenn ein schutzwürdiges Vertrauen der betroffenen Bürger in die weitere Besteuerung ihrer Fahrzeuge als „andere Fahrzeuge“ nicht entstanden war. Die Bundesregierung vermag dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu beurteilen, da die Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes Aufgabe der Länder ist und der Bundesregierung insoweit keine näheren Erkenntnisse vorliegen.

elektronische Vorab-Fassung

elektronische Vorab-Fassung*

elektronische Vorab-Fassung*