

13.04.05

## **Gesetzesantrag** des Landes Nordrhein-Westfalen

---

### **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 werden bisher auf der Grundlage des ab 1. Mai 2005 entfallenden § 23 Abs. 6a StVZO und der daraus resultierenden höchstrichterlichen 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 teilweise neu geregelt.

Für Wohnmobile und andere Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, Pick-up-Fahrzeuge sowie Pritschenwagen mit Doppelkabine ist eine Besteuerung nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht vorgesehen. Dies gilt nunmehr für alle Wohnmobile unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht, da eine entsprechende Differenzierung verkehrsrechtlich nicht mehr vorgesehen ist.

Geländewagen, sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen und Kleinbusse, die nach ihren objektiven Beschaffenheitskriterien die Begriffsmerkmale für Personenkraftwagen erfüllen, sind ab dem 01.05.2005 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 § 2 Abs. 2a Nr. 2 und 3 dieses Gesetzes auch für die sog. Mehrzweckfahrzeuge und die sog. Büro- oder Konferenzmobile gelten, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

#### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand:**

Für die Länder ergeben sich aus den Folgen der Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO schätzungsweise Mehreinnahmen aus der Besteuerung der Geländewagen, sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen und Kleinbusse von jährlich bis zu 87 Mio. €. Die Begünstigung der bisher nicht nach Gewicht besteuerten Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 2,8 t durch dieses Gesetz führt schätzungsweise zu Mindereinnahmen von jährlich bis zu 25 Mio. €, was insgesamt zu Mehreinnahmen in der Größenordnung von jährlich bis zu 62 Mio. € führt.

**2. Vollzugaufwand:**

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

**E. Sonstige Kosten**

Keine



**13.04.05**

**Gesetzesantrag**  
des Landes Nordrhein-Westfalen

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung**

Der Ministerpräsident  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Düsseldorf, den 12. April 2005

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher  
Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag zu beschließen.

Ich bitte, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung in die Tagesordnung der nächsten Bundesratsplenarsitzung am 29. April 2005 aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Stellvertreter  
des Ministerpräsidenten

Dr. Michael Vesper



Anlage

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher Vorschriften  
auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung**

Vom ...

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), geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3310), wird wie folgt geändert:

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 N<sub>1</sub>, 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 M<sub>1</sub> gelten;
3. Fahrzeuge, die als sog. Büro- oder Konferenzmobile straßenverkehrsrechtlich zugelassen sind.

Voraussetzung 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:

1. Wohnmobile nach Anhang II A Nr. 5.1. der Richtlinie 70/156/EWG des Rates;
2. Kranken- und Leichenwagen nach Anhang II A Nr. 5.3. und 5.4. der Richtlinie 70/156/EWG des Rates;
3. sog. Pick-up-Fahrzeuge und sog. Pritschenwagen, die der Klasse N, Aufbauart BA, nach Anhang II C Nr. 3 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates entsprechen.“

**Artikel 2  
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Mai 2005 in Kraft.

## Begründung

### I. Allgemeines

#### 1. Inhalt

Auf der Grundlage der bis 30. April 2005 geltenden Vorschrift des § 23 Abs. 6a StVZO und der dieser Bestimmung zugrunde liegenden Begriffsdefinition „Kombinationskraftwagen“ sind 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 gilt 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 31.08.1998, BFH/NV 1998, 1264 und BStBl II 1998, 487 -,
- Wohnmobile - vgl. BFH-Urteil vom 01.02.1984, BStBl II 1984, 461 -,
- sog. Büro- oder Konferenzmobile,
- sog. Pick-up-Fahrzeuge und sog. Pritschenwagen mit Doppelkabine.

Artikel 1 Nr. 1 der Siebenundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 2. November 2004 (BGBl. I S. 2712) sieht eine Aufhebung der aufgrund gefestigter Finanzrechtsprechung für die bisherige kraftfahrzeugsteuerliche Sachbehandlung relevanten Vorschrift des § 23 Abs. 6a StVZO mit Wirkung ab 1. Mai 2005 vor. 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:

- Die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Beurteilung von Kraftfahrzeugen richtet sich nicht nur nach der verkehrsrechtlichen Behandlung, sondern auch 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 01.08.2000, BStBl II 2001, 72). Auf die tatsächliche Verwendung der Fahrzeuge kommt es nicht an (BFH-Urteil vom 05.05.1998, 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 08.02.2001, BStBl II 2001, 368).



## II. Einzelbegründung

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)**

#### **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 kommt. Eine derart unterschiedliche steuerliche Behandlung ist sachlich nicht gerechtfertigt. Die verkehrsrechtlich als Fahrzeugklasse M<sub>1</sub>, 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 30.04.2005 aufgrund der verkehrsrechtlichen Behandlung und dem von der Rechtsprechung entwickelten Kriterium der objektiven Beschaffenheit wie Personenkraftwagen zu besteuern. Einer gesetzlichen Neuregelung bedarf es insoweit nicht.

Die Vorschrift erfasst – auch zur Vermeidung von Steuerumgehungen - Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge die der verkehrsrechtlichen Fahrzeugklasse N<sub>1</sub>, 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 M<sub>1</sub> 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 M<sub>1</sub> 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 M<sub>1</sub> 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 i.d.R. 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. 2b Nr. 1**

Wohnmobile sind verkehrsrechtlich der Fahrzeugklasse M zugeordnet (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern 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)). Sie gelten jedoch verkehrsrechtlich als Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und nehmen insoweit eine Sonderstellung ein. Sie entsprechen nach ihren objektiven Beschaffenheitskriterien i.d.R. nicht den Personenkraftwagen. Diese Fahrzeuge sind insbesondere in Bezug auf Aufbau, Größe, technische Dimensionierung, Motorisierung, Fahrgestell, Lenkbarkeit und Beherrschbarkeit vergleichbar mit den der Gewichtsbesteuerung unterliegenden leichten Nutzfahrzeugen. Zahlreiche Typen dieser Fahrzeugkategorie sind zudem mit drei Achsen (sechs Rädern) ausgestattet. Sie dienen auch nicht nur der Personenbeförderung, sondern – bezogen auf die Nutzfläche – vorrangig der Beförderung von Gütern (Einrichtungsgegenstände, Hausrat, Vorräte und sonstiges Gepäck). Da sie darüber hinaus nicht täglich, sondern nur für Urlaubsfahrten genutzt werden, ist es gerechtfertigt, Wohnmobile als „andere Fahrzeuge“ im Sinne des § 8 Nr. 2 KraftStG stets nach dem zulässigen Gesamtgewicht zu besteuern.

**Zu § 2 Abs. 2b Nr. 2**

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 § 2 Abs. 2b Nr. 3**

Bei den Pick-up-Fahrzeugen und Pritschenwagen überwiegt aufgrund der offenen Ladefläche, der Aufbauart und der Zuladung die Lkw-typische Beschaffenheit. Dies gilt gleichermaßen für Fahrzeuge mit Einzel- und mit Doppelkabine. Es ist daher sachgerecht, diese Fahrzeuge nach dem Fahrzeuggewicht zu besteuern.

**Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Gesetz tritt zum 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.