Steuerliche Einordnung eines Fahrzeugs als Lkw oder Pkw – Ladefläche

1. **Fahrzeuge, deren Ladefläche die der Personenbeförderung dienende Fläche übersteigt, sind hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuer grundsätzlich als Lkw zu qualifizieren.**

2. **Zur Ladefläche zählt auch der hintere Teil der Doppelkabine eines Pick-up, wenn das Fahrzeug lediglich über zwei zugelassene Sitzplätze (einschließlich des Fahrersitzes) verfügt und der hintere Kabinenteil ausschließlich für den Gütertransport genutzt werden kann. Daran ändert sich nichts, wenn sich zwischen den Sitzen und dem hinteren Teil der Doppelkabine keine feste Trennwand befindet und die hinteren Seitenfenster nicht verblecht sind.**

FG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 14.09.2011 – 2 K 786/09

Sachverhalt: Die Beteiligten streiten darüber, ob ein Fahrzeug des Typs Mitsubishi L200 mit Doppelkabine und offener Ladefläche steuerlich als Pkw oder als Lkw einzuordnen ist.

Der Kläger ist seit dem 28.06.2005 Halter eines solchen Fahrzeugs. Dessen zulässiges Gesamtgewicht beträgt 2.830 kg. Das Fahrzeug besitzt ausweislich der Zulassungsbescheinigung Teil I lediglich zwei Sitzplätze einschließlich des Fahrersitzes. Wie den vom Kläger vorgelegten Fotos des Fahrzeugs zu entnehmen ist, sind die Seitenfenster des hinteren Teils der Doppelkabine nicht verblecht. Außerdem befindet sich zwischen den beiden Sitzen des Fahrzeugs und dem hinteren Teil der Doppelkabine keine feste Trennwand, sondern lediglich eine Abtrennung in Form eines Netzes. Die zulässige Zuladung des Fahrzeugs beträgt höchstens 1.005 kg; die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 142 km/h.

Unter Zugrundelegung der Fahrzeugart Pkw hat der Beklagte – das Finanzamt – das Fahrzeug mit Bescheid vom 09.08.2005 für die Zeit ab 28.06.2005 einer Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von jährlich 683 € unterworfen. Zur Begründung der dagegen erhobenen Klage trägt der Kläger vor, dass sein Fahrzeug unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände als Lkw einzustufen sei. Insbesondere übersteige die der Lastenbeförderung dienende Fläche des Fahrzeugs – zu der auch der hintere Teil der Doppelkabine zu rechnen sei – erheblich die der Personenbeförderung dienende Fläche. Damit mache die der Lastenbeförderung dienende Fläche fast zwei Drittel der gesamten Grundfläche des Fahrzeugs aus (3,45 m² von insgesamt 5,27 m²). Der zur Personenbeförderung dienende vordere Teil der Doppelkabine sei von dem zur Lastenbeförderung dienenden hinteren Teil der Doppelkabine durch ein durchgehendes, fest eingebautes Fangnetz dauerhaft abgetrennt.

Die Klage hatte Erfolg.

Aus den Gründen: Zu Unrecht ist das Finanzamt davon ausgegangen, dass es sich bei dem Fahrzeug des Klägers um einen Personenkraftwagen i.S. von § 8 Nr. 1 KraftStG handelt, für welches sich die Steuer nach § 9 I Nr. 2 KraftStG bemisst. Vielmehr handelt es sich bei dem Fahrzeug des Klägers um ein „anderes Fahrzeug“ mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von höchstens 3.500 kg gem. § 8 Nr. 2 KraftfStG, für welches sich die Steuer nach § 9 I Nr. 3 KraftStG bemisst. Im Einzelnen:

Die Unterscheidung zwischen Pkw und anderen Fahrzeugen – zu denen insbesondere Lkw zählen – ist nach der Rechtsprechung des BFH, der der Senat folgt, anhand der Bauart und der Ausstattung und Eignung des Fahrzeugs zur Personenbeförderung bzw. zur Lastenbeförderung vorzunehmen (BFH, Urt. v. 26.08.1997 – VII B 103/97, BFH/NV 1998, 87; Urt. v. 26.06.1997 – VII R 12/97, BFH/NV 1997, 810). Dabei ist die objektive Beschaffenheit des Fahrzeugs unter Berücksichtigung aller Merkmale in ihrer Gesamtheit vom Tatsachengericht zu bewerten; zu berücksichtigen sind z.B. die Zahl der Sitzplätze, die erreichbare Höchstgeschwindigkeit, die Größe der Ladefläche, die Ausstattung des Fonds mit Sitzen und Sicherheitsgurten oder für deren Einbau geeigneten Befestigungspunkten, das Fahrgestell, die Motorisierung und die Gestaltung der Karosserie (BFH, Urt. v. 01.10.2008 – II R 63/07, BStBl. II 2009, 20).

Zu den Merkmalen, denen nach der Rechtsprechung des BFH bei der Zuordnung eines Fahrzeugs zur Fahrzeugart Pkw bzw. Lkw besonderes Gewicht beizumessen ist, gehören die Größe der Ladefläche des Fahrzeugs und die verkehrsrechtlich zulässige Zuladung, weil diese Merkmale von besonderer Bedeutung dafür sind, ob die Möglichkeit einer Benutzung des Fahrzeugs zur Lastenbeförderung gegenüber seiner Eignung zur Personenbeförderung Vorrang hat. Somit kommt der Größe der Ladefläche bzw. ihrem Verhältnis zu dem der Personenbeförderung dienenden Innenraum des Fahrzeugs zwar keine allein entscheidende, aber doch eine wesentliche Bedeutung zu (BFH, Urt. v. 01.08.2000 – VII R 26/99, BStBl. II 2001, 72). In diesem Zusammenhang ist es im Interesse praktikabler Zuordnungsmaßstäbe und der um der Rechtssicherheit willen geforderten Vorhersehbarkeit kraftfahrzeugsteuerrechtlicher Zuordnungen gerechtfertigt, typisierend davon auszugehen, dass Fahrzeuge nicht vorwiegend der Lastenbeförderung zu dienen geeignet und bestimmt sind, wenn ihre Ladefläche oder ihr Laderaum nicht mehr als die Hälfte der gesamten Nutzfläche ausmacht (BFH, Urt. v. 01.08.2000 – VII R 26/99, BStBl. II 2001, 72).

Diese Rechtsprechung hat der BFH in seinem Urteil vom 08.02.2001 – VII R 73/00, BStBl. II 2001, 368 – fortgeführt und dargelegt, dieser Maßstab gelte auch bei den oftmals als Pick-up bezeichneten Fahrzeugen mit offener Ladefläche und geschlossener, der Personenbeförderung dienenden Kabine. Auch bei derartigen Fahrzeugen sei eine Einordnung als Lkw grundsätzlich nur dann gerechtfertigt, wenn die Ladefläche die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche übertreffe. Denn nur dann sei im Allgemeinen die Annahme gerechtfertigt, das Fahrzeug sei (zumindest überwiegend) für die Güterbeförderung konzipiert.

Vor dem Hintergrund dieser Rechtsprechung ist der Senat der Auffassung, dass Fahrzeuge, deren der Lastenbeförderung dienende Fläche die der Personenbeförderung dienende Fläche übertrifft, grundsätzlich als Lkw zu qualifizieren sind. Denn der Umstand, dass die Ladefläche die der Personenbeförderung dienende Fläche übersteigt, führt zu dem Schluss, dass das Fahrzeug überwiegend gerade zum Gütertransport bestimmt und geeignet ist. Für diese Schlussfolgerung spricht im Übrigen auch die Vorschrift des § 2 IIa 3 KraftStG. Nach dieser Vorschrift gelten die dort erwähnten Fahrzeuge dann als Pkw, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. Letzteres ist nach der zitierten Vorschrift insbesondere dann der Fall, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs.

Im Streitfall macht der Laderaum mehr als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs aus, so dass davon auszugehen ist, dass das Fahrzeug des Klägers überwiegend der Lastenbeförderung dient und damit als Lkw einzustufen ist. Die der Lastenbeförderung dienende Fläche des Fahrzeugs macht nämlich fast zwei Drittel der gesamten Grundfläche des Fahrzeugs aus (3,45 m² von insgesamt 5,27 m²). Dabei geht der Senat davon aus, dass nicht nur die offene Ladefläche, sondern in gleicher Weise der hintere Teil der Doppelkabine des Fahrzeugs der Lastenbeförderung dient. Zu diesem Ergebnis gelangt der Senat, obwohl sich zwischen dem vorderen und dem hinteren Teil keine fest eingebaute Trennwand befindet und obwohl die hinteren Seitenfenster der Fahrerkabine nicht verblecht sind. Ausschlaggebend war für den Senat vorliegend vielmehr, dass das Fahrzeug – trotz der Doppelkabine – ausweislich der vom Kläger vorgelegten Zulassungsbescheinigung lediglich über zwei zugelassene Sitzplätze (einschließlich des Fahrersitzes) verfügt. Damit ist der hintere Teil der Doppelkabine offenkundig zur Beförderung von Personen ungeeignet und – im Gegenschluss – ausschließlich zum Transport von Gütern nutzbar. Die im Rahmen einer jeweils erforderlichen Gesamtbetrachtung zu berücksichtigenden übrigen Merkmale des Fahrzeugs (erreichbare Höchstgeschwindigkeit, das Fahrgestell, die Motorisierung und die Gestaltung der Karosserie) führen zu keinem anderen Ergebnis; Gleiches gilt für die im Verhältnis zu zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs von 2.830 kg nicht unbeträchtliche zulässige Zuladung von 1.005 kg.

Die Steuer für das Fahrzeug des Klägers war demnach gem. § 9 I Nr. 3 KraftStG auf jährlich (abgerundet) 172 € herabzusetzen …

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.