
Datum: 18.01.2005
Gericht: Finanzgericht Köln
Spruchkörper: 6. Senat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 6 K 2135/04
ECLI: ECLI:DE:FGK:2005:0118.6K2135.04.00

Tenor:

Ein kraftradähnliches Vierradkraftfahrzeug (Quad oder Ultraleichttraktor) ist nicht als "Zugmaschine" nach § 3 Nr. 7 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, wenn es nach seiner Bauart und Ausstattung auch zur Personen- und/oder Güterbeförderung geeignet ist.

Tatbestand

- Der Kläger seit dem 10.09.2003 Halter eines kraftradähnlichen Vierradkraftfahrzeugs (auch Quad oder Ultraleichttraktor genannt). Es handelt sich um ein offenes Fahrzeug des Herstellers Kawasaki (KLF 300 4x4) mit vier Rädern, zwei Sitzplätzen und einer Anhängerkupplung. Es wird mit einem Motorradlenker gesteuert. Das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs beträgt 466 kg. Der Otto-Motor mit 290 ccm Hubraum erzeugt eine Leistung von 15 kW/20 PS, die auf zwei Antriebsachsen geleitet wird und das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h beschleunigen kann. 1
- Die Verkehrsbehörde stufte das Fahrzeug bei der Zulassung als "Zugmaschine Ackerschlepper" ein. Der Beklagte (FA) folgte dieser Einstufung nicht und betrachtete das Fahrzeug steuerrechtlich als PKW. Dementsprechend lehnte es den Antrag des Klägers ab, das Fahrzeug als "Zugmaschine" nach § 3 Nr. 7 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) von der Kraftfahrzeugsteuer zu befreien. Mit Bescheid vom 15.10.2003 setzte es die Kraftfahrzeugsteuer - ausgehend vom Hubraum - nach der einschlägigen Steuerstaffel auf 76 EUR jährlich fest. 2
- Den hiergegen erhobenen Einspruch, den der Kläger im Wesentlichen damit begründete, das Fahrzeug sei nicht nach dessen äußerem Erscheinungsbild, sondern nach dessen Eignung und Nutzung einzustufen, wies das FA mit Einspruchsentscheidung vom 26.03.2004 als 3
- 4

unbegründet zurück. Hiergegen richtet sich die Klage.

Der Kläger trägt weiterhin vor, bei dem Fahrzeug handele es sich nicht um einen PKW, sondern um ein Nutzfahrzeug, das steuerrechtlich als Zugmaschine einzustufen sei. Das Fahrzeug nutze er so gut wie ausschließlich im Rahmen seiner landwirtschaftlichen Tätigkeit, insbesondere für den Pferdebetrieb. Zu dem Fahrzeug habe er einen Anhänger sowie eine Düngerstreumaschine gebaut, außerdem eine Mähvorrichtung. Schon diese Anbauten zeigten, dass das Fahrzeug landwirtschaftlich und nicht zur Personenbeförderung genutzt werde. Um es besser einsetzen zu können, habe er die Anhängerlast von 317 kg auf 665 kg auflasten lassen. 5

Der Kläger beantragt, 6

den KraftSt-Bescheid vom 15.10.2003 in der Gestalt der Einspruchsentscheidung vom 26.03.2004 aufzuheben. 7

Das FA beantragt, 8

die Klage abzuweisen. 9

Es hält an seiner Einstufung als PKW fest: Auch der individuelle Umbau mache das strittige Fahrzeug nicht zu einer Zugmaschine. Hierdurch sei allenfalls der Einsatzbereich erweitert, nicht aber die grundsätzliche Herstellerkonzeption in der Weise verändert worden, dass das Fahrzeug nunmehr als Zugmaschinen anzusehen sei, das nach seiner Definition ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Anhängern gebaut werde. Die Besteuerung sei deshalb - wie geschehen - gem. § 9 KraftStG nach dem Hubraum vorzunehmen. Dies habe auch der BFH in zwei Entscheidungen so gesehen. 10

Entscheidungsgründe 11

Die Klage ist unbegründet. 12

Das FA hat das Fahrzeug des Klägers zu Recht als PKW eingestuft und dementsprechend die Steuer nach dem Hubraum bemessen. 13

Nach ständiger Rechtsprechung des BFH ist eine Zugmaschine im Sinne des Kraftfahrzeugsteuerrechts ein Fahrzeug, dessen wirtschaftlicher Wert im Wesentlichen in der Zugleistung liegt und das nach seiner Bauart und Ausstattung ausschließlich oder überwiegend zur Fortbewegung von Lasten durch Ziehen von Anhängern zu dienen geeignet und bestimmt ist (Senatsurteil vom 03. April 2001 VII R 7/00, BStBl II 2001, 451 m.w.N.). Die Einstufung als Zugmaschine kommt deshalb nicht in Betracht, wenn das Fahrzeug auch zur Personenbeförderung und/oder Güterbeförderung geeignet ist. Dabei ist die objektive Beschaffenheit des Fahrzeugs unter Berücksichtigung aller Merkmale in ihrer Gesamtheit zu bewerten. 14

Von diesen Maßstäben ausgehend, kann der Einschätzung des Klägers, sein Fahrzeug sei als "Zugmaschine" anzusehen, nicht gefolgt werden. Dabei verkennt er insbesondere, dass es für die Einstufung des Fahrzeugs - als PKW oder Zugmaschine - nicht darauf ankommt, wie das Fahrzeug tatsächlich genutzt wird (ständige Rechtsprechung: so u.a. BFH-Urteil vom 5. Mai 1998 VII R 104/97, BStBl II 1998, 489). Entscheidend ist ausschließlich, ob das Fahrzeug unter Heranziehung objektiver Kriterien insbesondere nach Bauart und Einrichtung nahezu ausschließlich zur Fortbewegung von Lasten durch Zug bestimmt und geeignet ist. Allein der mögliche Einsatz in der Landwirtschaft - wie vom Kläger vorgetragen - indiziert 15

seine Einstufung als Zugmaschine nicht. Dass das Fahrzeug ausschließlich für den landwirtschaftlichen Einsatz als Zugmaschine seitens des Herstellers konzipiert wurde, ist weder dem Verkaufsprospekt noch den technischen Daten und Ausstattungsmerkmalen zu entnehmen und wurde auch vom Kläger nicht behauptet.

Wesentlich ist, dass das fragliche Fahrzeug nach seiner Bauart und Ausstattung ohne weiteres auch zur Personenbeförderung geeignet ist. Dass der Kläger es anderweitig verwendet, wie er glaubhaft versichert, ist unbedeutend. Für eine (objektive) Personenbeförderung spricht insbesondere die von dem Fahrzeug erreichbare Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Auch die Ausstattung im Übrigen wie die fehlende Fahrzeugkabine, das Motorradlenkrad und der Zweier-Sitz weisen Parallelen zu Zweirädern auf und damit zu Beförderungsfahrzeugen. Allein aus dem Vorhandensein einer Anhängerkupplung können keine Rückschlüsse auf eine dem Fahrzeug zukommende ausschließliche Eignung zur Lastenbeförderung gezogen werden. Denn durch die Anhängerkupplung wird lediglich die Verwendungsmöglichkeit des Fahrzeugs auch zur Fortbewegung von Lasten erweitert. Gleichwohl bleibt daneben die Eignung zur Personenbeförderung bestehen (BFH-Urteile vom 3. April 2001 VII R 7/00 a.a.O. und vom 18. November 2003 VII R 42/02, BFH/NV 2004, 822). Ist das vorliegende Fahrzeug aber zur Personenbeförderung zumindest gleich gut wie zur Fortbewegung von Lasten geeignet, scheidet eine Einstufung als "Zugmaschine" aus.

16

Schließlich spielt es auch keine Rolle, dass die Verkehrsbehörde (Zulassungsstelle) das Fahrzeug des Klägers als "Zugmaschine Ackerschlepper" eingestuft hat. Denn die verkehrsrechtliche Einstufung ist - nach einhelliger BFH-Rechtsprechung - kraftfahrzeugsteuerrechtlich nicht bindend (Senatsurteil vom 28. Juli 1992 VII R 118/91, BStBl II 1993, 250).

17

Die Kostenentscheidung beruht auf § 135 Abs. 1 FGO.

18