Finanzgericht Münster, 13 K 4411/07 Kfz

Datum:	12.01.2010
Gericht:	Finanzgericht Münster
Spruchkörper:	13. Senat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	13 K 4411/07 Kfz
ECLI:	ECLI:DE:FGMS:2010:0112.13K4411.07KFZ.00
Sachgebiet:	Finanz- und Abgabenrecht

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

Tatbestand 1

Streitig ist die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Behandlung des Fahrzeugs des Klägers. 2

Der Kläger ist Halter des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen . Das Fahrzeug der Marke Nissan, Handelsbezeichnung Navara, Typ D 40 (Doppelkabine), wurde am 30.05.2007 als "Lkw offener Kasten" auf den Kläger zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen. Das Fahrzeug weist laut Fahrzeugbrief u. a. folgende Merkmale auf: zulässiges Gesamtgewicht 3.210 kg, Leergewicht 2.140 kg bis 2.210 kg, Höchstgeschwindigkeit 170 km/h, Hubraum 2.488 cm³, 5 Sitze, Diesel. Der Fahrgastraum ist als Kabine in sich abgeschlossen und von der Ladefläche getrennt. Die Bodenfläche des Fahrgastraumes beträgt - gemessen vom Fußraum bis zur Rückenlehne der Rücksitze - 2,74 m² und die Ladefläche 2,25 m² - gemessen von der Außenwand der Fahrerkabine bis zur Innenseite der nicht ausgeklappten Heckklappe. Außerdem ist das Fahrzeug mit einer Blattfederung und einem Leiterrahmen versehen. 3

Mit Bescheid vom 09.07.2007 setzte das Finanzamt die Kraftfahrzeugsteuer für die Zeit ab 30.05.2007 auf jährlich 386 € fest. Dabei behandelte es das Fahrzeug des Klägers als Personenkraftwagen (Pkw). Hiergegen legte der Kläger am 09.08.2007 Einspruch ein, der mit Einspruchsentscheidung vom 20.09.2007 als unbegründet zurückgewiesen wurde. 4

5

Mit seiner Klage wendet sich der steuerlich beratene Kläger gegen die Besteuerung seines Fahrzeugs als Pkw. Er ist der Ansicht, dass es als Lastkraftwagen (Lkw) zu behandeln sei, weil das Fahrzeug verkehrsrechtlich als Lkw zugelassen sei und im Anhängerbetrieb am Sonntag nicht gefahren werden dürfe. Außerdem sei die zur Personenbeförderung dienende Fläche nicht größer als die Hälfte der gesamten Nutzfläche, wenn man den Stauraum hinter der umklappbaren Rückbank und die Fläche der abgeklappten Heckklappe zur Nutzfläche hinzurechne. Dies gelte erst recht dann, wenn man die Flächen für die Mittelkonsole und den Pedalraum im Fahrgastraum nicht als Bodenfläche berücksichtige.

Der Kläger beantragt, 6

> den Bescheid über Kraftfahrzeugsteuer vom 09.07.2007 unter Aufhebung der Einspruchsentscheidung vom 20.09.2007 dahingehend zu ändern, dass sein Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen als Lastkraftwagen eingestuft und die Kraftfahrzeugsteuer nach dem Gewicht des Fahrzeugs festgesetzt wird. 7

Der Beklagte beantragt, 8

die Klage abzuweisen. 9

Er bleibt bei seiner Auffassung, dass das Fahrzeug des Klägers als Pkw zu beurteilen sei und verweist auf seine Ausführungen in der Einspruchsentscheidung. 10

Der Senat hat die Sache am 12.01.2010 mündlich verhandelt. Auf die Sitzungsniederschrift wird Bezug genommen. 11

Entscheidungsgründe 12

Die zulässige Klage ist unbegründet. 13

Der angefochtene Kraftfahrzeugsteuerbescheid vom 09.07.2007 und die Einspruchsentscheidung vom 20.09.2007 sind rechtmäßig und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 100 Abs. 1 Satz 1 Finanzgerichtsordnung (FGO)). 14

Der Beklagte hat zu Recht das streitgegenständliche Fahrzeug als Pkw behandelt und die Kraftfahrzeugsteuer nach dem Hubraum und dem Emissionsverhalten des Fahrzeugs festgesetzt. Die Steuer bemisst sich bei Krafträdern und Pkw gem. § 8 Nr. 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) nach dem Hubraum. Gem. § 8 Nr. 2 KraftStG bemisst sich bei anderen Kraftfahrzeugen (Lkw) mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 3.500 Kilogramm die Steuer nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht. Nach der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (BFH) ist ein PKW ein nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignetes und bestimmtes Fahrzeug (vgl. z. B. BFH-Beschluss vom 30. Oktober 2008 II B 58/08, BFH/NV 2009, 418). Diese Begriffsbestimmung deckt sich mit der in § 4 Abs. 4 Nr. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthaltenen Definition. Lkw sind hingegen Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind (§ 4 Abs. 4 Nr. 3 PBefG; vgl. BFH-Urteil vom 1. August 2000 VII R 26/99, BFHE 194, 257, BStBl II 2001, 72). Die Unterscheidung zwischen Pkw und Lkw ist nach ständiger Rechtsprechung des BFH anhand von Bauart, Ausstattung zur Personenbeförderung und sonstiger Einrichtung des Fahrzeugs vorzunehmen (vgl. z. B. BFH-Urteile vom 9. April 2008 II R 62/07, BFHE 221, 252, BStBl II 2008, 691 und vom 1. Oktober 2008 II R 63/07, BFHE 222, 100, BStBl II 2009, 20; BFH-Beschlüsse vom 14. April 2008 II B 36/08, nicht veröffentlicht, 15

juris, und vom 13. April 2007 IX B 14/07, BFH/NV 2007, 1352). Dabei ist die objektive Beschaffenheit des Fahrzeugs unter Berücksichtigung aller Merkmale in ihrer Gesamtheit 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 in BFHE 222, 100, BStBl II 2009, 20 m.w.N.).

Die Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt und die darauf beruhende verkehrsrechtliche Einstufung des Fahrzeugs durch die Zulassungsbehörde sind dagegen nicht maßgeblich und auch nicht bindend (vgl. BFH in BFHE 222, 100, BStBl II 2009, 20). 16

Nach der Bestimmung des § 2 Abs. 2a Satz 1 KraftStG gelten auch die in der Vorschrift genannten Fahrzeuge als Pkw, wenn diese vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind (§ 2 Abs. 2a Satz 2 KraftStG). Das ist insbesondere der Fall, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs (§ 2 Abs. 2a Satz 3 KraftStG). Dabei kommt § 2 Abs. 2a KraftStG nicht die Wirkung zu, ausschließlich und abschließend zu bestimmen, wann ein Pkw vorliegt. Aus der Formulierung "gelten auch" ergibt sich vielmehr, dass nach der Vorschrift lediglich bestimmte weitere Kraftfahrzeuge als Pkw zu behandeln sind, sofern sie nicht schon nach der allgemeinen kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Einordnung Pkw sind (vgl. BFH in BFHE 222, 100, BStBl II 2009, 20). 17

Von diesen Rechtsgrundsätzen und Bestimmungen ausgehend ist der Senat aufgrund der dem Gericht vorliegenden Ablichtung des streitbefangenen Fahrzeugs und der Aktenlage davon überzeugt, dass das Fahrzeug unter Berücksichtigung der Gesamtheit aller objektiven Beschaffenheitskriterien als Pkw i. S. d. § 8 Nr. 1 KraftStG und nicht als anderes Fahrzeug i. S. d. § 8 Nr. 2 KraftStG einzustufen ist. Gewichtiges Indiz hierfür ist, dass das Fahrzeug der Herstellerkonzeption nach für den Transport von fünf Personen geeignet und bestimmt ist. Weiteres wesentliches Indiz für das Vorliegen eines Pkw ist, dass die Ladefläche – wie sie sich nach den im Herstellerprospekt abgedruckten Abmessungen und nach den Abmessungen durch den Kläger errechnet – nicht größer ist als die zur Personenbeförderung dienende Fläche. Bei der Berechnung der maßgeblichen Flächen ist nach Auffassung des erkennenden Senats die zusätzliche Fläche, die sich durch Ausklappen der Heckklappe ergibt, nicht als Ladefläche i. S. d. kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Abgrenzungskriteriums zu berücksichtigen. Denn die Heckklappe bildet nach der Grundkonstruktion des Fahrzeugs die Rückwand des Laderaums und keine Bodenfläche. Die Möglichkeit des Ausklappens dient in erster Linie dem leichteren Beladen der Ladefläche mit Lasten. Der Umstand, dass bei ausgeklappter Heckklappe besonders lange Gegenstände, die über die eigentliche Ladefläche hinausragen, besser transportiert werden können, ändert das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeugs als Pkw nicht (vgl. auch Urteil des FG München vom 8. September 2004 4 K 3889/04, EFG 2005, 483). 18

Weiter führt der Umstand, dass die hintere Sitzbank umgeklappt oder ausgebaut werden kann, um so möglicherweise zusätzliche Lasten transportieren zu können, nicht dazu, dass die so gewonnene Fläche der Ladefläche zuzurechnen ist. Denn ein solcher Umbau ist nicht von Dauer und kann jederzeit wieder rückgängig gemacht werden. Anders als der Kläger meint, ist auch der Stauraum hinter der Rückbank nicht als Ladefläche zu berücksichtigen, weil dieser von der übrigen Ladefläche durch die Rückwand der Fahrerkabine abgetrennt ist. 19

Bei der Berechnung der für die Abgrenzung Pkw/Lkw maßgeblichen Nutzflächen bildet die Trennwand zwischen den Sitzen und der Ladefläche grundsätzlich die Grenze zwischen der zur Personenbeförderung und der zur Lastenbeförderung dienenden Bodenfläche. Wegen der Geringfügigkeit des Stauraums hinter der Rückbank besteht im Streitfall keine Veranlassung, von diesem Grundsatz abzuweichen. Schließlich sind nach Auffassung des Senats die Bodenflächen des Pedalraums und der Mittelkonsole der für die Personenbeförderung bestimmten Fläche zuzurechnen.

Weiteres wesentliches Indiz für das Vorliegen eines Pkw ist im Streitfall die Zuladung von 1.070 kg. Dem Kläger ist zwar zuzugestehen, dass die Zuladung absolut gesehen deutlich höher ist als die der üblichen zum öffentlichen Verkehr zugelassenen Pkw mit einem einfachen Kofferraum. Jedoch entspricht die Zuladung lediglich 33,33% des zulässigen Gesamtgewichts. Die Zuladung liegt damit unter der für einen Lkw typischen Zuladung. So hat der BFH sogar eine Zuladung von 34,6% nicht als außergewöhnlich hohe, der Verwendung zum Gütertransport eindeutig indizierende Zuladung angesehen (vgl. BFH-Urteil vom 8. Februar 2001 VII R 73/00, BFHE 194, 264, BStBl II 2001, 368). Auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt mit 170 km/h in einem für Pkw typischen Bereich. 20

Demgegenüber treten die Umstände zurück, die darauf hindeuten könnten, dass das Fahrzeug des Klägers geeignet und bestimmt ist, vorwiegend der Beförderung von Lasten zu dienen. Der Fahrkomfort mag aufgrund der Blattfederung und des Leiterrahmens geringer ausfallen als bei anderen Pkw. Dieses Indiz ist jedoch weniger gewichtig als die hier für einen Pkw sprechenden Merkmale. Schließlich ist nicht maßgeblich, dass das Fahrzeug möglicherweise ausschließlich oder überwiegend zu betrieblichen Zwecken genutzt wird. Denn es kommt auf die Eignung und Bestimmung des Fahrzeugs an, nicht jedoch auf dessen tatsächliche Verwendung (BFH in BFHE 221, 252, BStBl II 2008, 691; BFH-Urteil vom 5. Mai 1998 VII R 104/97, BFHE 185, 515, BStBl II 1998, 489). 21

Es kann dahingestellt bleiben, ob das Fahrzeug des Klägers als Geländewagen oder anderes Fahrzeug gem. § 2 Abs. 2a Satz 1, Nr. 1 KraftStG oder als Mehrzweckfahrzeug gem. § 2 Abs. 2a Satz 1, Nr. 2 KraftStG anzusehen ist. Das Fahrzeug gilt bereits – wie dargestellt – nach der allgemeinen kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Einordnung als Pkw. Die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2a KraftStG müssen darüber hinaus nicht vorliegen, da nach der Vorschrift lediglich bestimmte weitere Kraftfahrzeuge als Pkw zu behandeln sind (vgl. BFH in BFHE 222, 100, BStBl II 2009, 20). 22

Die Kostenentscheidung folgt aus § 135 Abs. 1 FGO. 23

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE