Beschluss vom 10. Februar 2010, II B 96/09

Kraftfahrzeugsteuerrechtliche Behandlung sogenannter Pickup-Fahrzeuge

BFH II. Senat

KraftStG § 2 Abs 1, KraftStG § 2 Abs 2, FGO § 115 Abs 2 Nr 1

vorgehend Sächsisches Finanzgericht , 23. Juni 2009, Az: 1 K 2285/08

Leitsätze

1. NV: Es ist nicht von grundsätzlicher Bedeutung, ob für die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Einstufung eines Pickup-Fahrzeugs als PKW oder LKW ausschließlich auf die objektiven Eigenschaften des Fahrzeugs abzustellen oder ob auch die vom Halter beabsichtigte oder tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs zu berücksichtigen ist.

2. NV: Bei Pickup-Fahrzeugen ist typisierend davon auszugehen, dass diese nicht vorwiegend der Lastenbeförderung zu dienen geeignet und bestimmt und deswegen als PKW einzustufen sind, wenn ihre Ladefläche oder ihr Laderaum nicht mehr als die Hälfte der gesamten Nutzfläche ausmacht.

Gründe

1 Die Beschwerde ist unbegründet.

2 Die vom Kläger und Beschwerdeführer (Kläger) bezeichnete Rechtsfrage, ob für die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Einstufung seines Pickup-Fahrzeugs als PKW oder LKW ausschließlich auf die objektiven Eigenschaften des Fahrzeugs abzustellen oder ob auch --wie der Kläger meint-- die vom Halter beabsichtigte oder tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs zu berücksichtigen ist, ist nicht von grundsätzlicher Bedeutung i.S. des § 115 Abs. 2 Nr. 1 der Finanzgerichtsordnung (FGO) und erfordert deshalb auch keine Entscheidung des Bundesfinanzhofs (BFH) zur Fortbildung des Rechts i.S. des § 115 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 1 FGO. Denn diese Frage ist bereits durch höchstrichterliche Rechtsprechung geklärt.

3 Nach der Rechtsprechung des BFH ist die Unterscheidung zwischen PKW und anderen Fahrzeugen anhand von Bauart, Ausstattung zur Personenbeförderung und sonstiger Einrichtung des Fahrzeugs, insbesondere zur Beförderung von Gütern, vorzunehmen (BFH-Entscheidungen vom 26. August 1997 VII B 103/97, BFH/NV 1998, 87, und vom 26. Juni 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 (vgl. zuletzt BFH-Urteil vom 1. Oktober 2008 II R 63/07, BFHE 222, 100, BStBl II 2009, 20). Damit ist geklärt, dass es für diese Abgrenzung nicht auf die subjektiven Vorstellungen des Steuerpflichtigen wie auch die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs ankommt. Besondere Gründe für die Notwendigkeit einer erneuten Entscheidung dieser Frage durch den BFH hat der Kläger nicht dargelegt.

4 Im Übrigen entspricht das angefochtene Urteil des Finanzgerichts der Rechtsprechung des BFH zur kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Einordnung sogenannter Pickup-Fahrzeuge, bei denen sich eine offene Ladefläche hinter einer "Doppelkabine" mit zwei hintereinander angeordneten Sitzreihen zur Personenbeförderung befindet. Danach ist im Interesse praktikabler Zuordnungsmaßstäbe und der um der Rechtssicherheit willen geforderten Vorhersehbarkeit kraftfahrzeugsteuerrechtlicher Zuordnungen typisierend davon auszugehen, dass solche Fahrzeuge nicht vorwiegend der Lastenbeförderung zu dienen geeignet und bestimmt und deswegen als PKW einzustufen sind, wenn --wie im Streitfall-- ihre Ladefläche oder ihr Laderaum nicht mehr als die Hälfte der gesamten Nutzfläche ausmacht (BFH-Urteil vom 1. August 2000 VII R 26/99, BFHE 194, 257, BStBl II 2001, 72; BFH-Beschlüsse vom 7. November 2006 VII B 79/06, BFH/NV 2007, 778 und VII B 81/06, nicht amtlich veröffentlicht, derzeit "www.bundesfinanzhof.de", und vom 26. Oktober 2006 VII B 125/06, BFH/NV 2007, 767).

Quelle: www.bundesfinanzhof.de