



Bayerisches Staatsministerium der Finanzen | Postfach 22 00 03 | 80535 München

Oberfinanzdirektionen

München und Nürnberg

Telefon
089 2306-2640

Telefax
089 2306-2803

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
36 - S 6114 - 002 - 44 437/04

Datum
10. März 2005

**Kraftfahrzeugsteuer;
Siebenundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung vom 02.11.2004 (BGBl. I S. 2712)**

FMS vom 12.04.1999 - 36 - S 6114 - 2/313 - 14 830 -,
FMS vom 19.11.1998 - 36 - S 6104 - 2/287 - 54 268 -,
FMS vom 26.10.1995 - 37 - S 6120 - 1/100 - 63 977 -,
FMS vom 21.12.1994 - 37 - S 6120 - 1/85 - 70 242 -

Durch Art. 1 Nr. 1 der Siebenundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 02.11.2004 (BGBl. I S. 2712) wird § 23 Abs. 6a StVZO mit Wirkung ab 01.05.2005 aufgehoben. Damit entfällt die in dieser Vorschrift normierte Begriffsbestimmung „Kombinationskraftwagen“ unter Berücksichtigung der relevanten Gewichtsgrenze von 2,8 t. Daraus ergeben sich folgende kraftfahrzeugsteuerrechtliche Konsequenzen:

1. Allgemeines

Die kraftfahrzeugsteuerrechtliche Beurteilung von Kraftfahrzeugen richtet sich ausschließlich nach den objektiven Beschaffenheitskriterien, insbesondere nach Bauart, Einrichtung und dem äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Die ob-

jektive Beschaffenheit der Fahrzeuge ist dabei unter Berücksichtigung aller Merkmale in ihrer Gesamtheit zu würdigen (vgl. BFH-Urteil vom 01.08.2000, BStBl II 2001, 72). Auf die tatsächliche Verwendung der Fahrzeuge kommt es nicht an (vgl. BFH-Urteil vom 05.05.1998, BStBl II 1998, 489). Die verkehrsrechtliche Einstufung der Fahrzeuge ist kraftfahrzeugsteuerrechtlich nicht bindend (vgl. BFH-Urteil vom 29.04.1997, BStBl II 1997, 627).

2. Geländewagen und sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV)

Zur Personenbeförderung konzipierte Geländewagen und sog. Sport-Utility-Vehicles (SUV) mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t, die bisher als „andere Fahrzeuge“ i. S. des § 8 Nr. 2 KraftStG der Gewichtsbesteuerung unterlagen (vgl. Bezugsschreiben vom 19.11.1998), sind - wie entsprechende Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t - als Pkw zu besteuern (§ 8 Nr. 1 KraftStG).

3. Pick-up-Fahrzeuge mit Doppelkabine

Pick-up-Fahrzeuge mit Doppelkabine und einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t, die bisher als „andere Fahrzeuge“ i. S. des § 8 Nr. 2 KraftStG der Gewichtsbesteuerung unterlagen (vgl. Bezugsschreiben vom 19.11.1998), sind - wie entsprechende Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t - als Pkw zu besteuern, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Ladefläche (vgl. BFH-Urteil vom 08.02.2001, BStBl II 2001, 368).

4. Großraum-Limousinen, Kleinbusse und ähnliche Fahrzeuge (z. B. sog. Vans)

Derartige Fahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und bis zu acht Fahrgastplätzen (außer dem Fahrersitz), die bisher als „andere Fahrzeuge“ i. S. des § 8 Nr. 2 KraftStG der Gewichtsbesteuerung unterlagen (vgl. Bezugsschreiben vom 12.04.1999), sind - wie entsprechende Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t - als Pkw zu besteuern (§ 8 Nr. 1 KraftStG).

5. Mehrzweckfahrzeuge

Für Mehrzweckfahrzeuge - Aufbauart AF - i. S. der Richtlinie 70/156/EWG (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), die verkehrsrechtlich nicht als Fahrzeuge der Klasse M₁ (Pkw) anzusehen sind, weil die „Nutzlast für Güter“ größer ist als die „Personenlast“, gilt Folgendes:

a) Derzeitige Besteuerung

Nach den objektiven Beschaffenheitskriterien sind derartige Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t kraftfahrzeugsteuerlich in der Regel als Pkw anzusehen, da sie vom Hersteller zur Personenbeförderung konzipiert worden sind und sich nach Bauart, Einrichtung und äußerem Erscheinungsbild nicht von einem Pkw unterscheiden. Nach den Herstellerkonzeptionen sollen mit diesen Fahrzeugen nicht ausschließlich oder überwiegend Güter befördert werden. Der Umstand, dass die Ladefläche bei den verkehrsrechtlich regelmäßig als sog. Kombinationskraftwagen eingestuften Fahrzeugen durch Umklappen der Rücksitzbank vergrößert werden kann und die Fahrzeuge daher wahlweise der Personen- oder der Güterbeförderung dienen können, rechtfertigt keine Besteuerung als „andere Fahrzeuge“ i. S. des § 8 Nr. 2 KraftStG. Die durch das Umklappen der Sitze entstehende Ladefläche verändert nicht den sich aus dem äußeren Erscheinungsbild, der Bauart, der Einrichtung sowie der Herstellerkonzeption ergebenden Pkw-Charakter der Fahrzeuge (vgl. BFH-Beschluss vom 22.12.2003, BFH/NV 2004, 536). Nach der ständigen Rechtsprechung des BFH (vgl. Urteil vom 31.03.1998, BStBl II 1998, 487) sind derartige Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t daher als Pkw nach § 8 Nr. 1 KraftStG zu besteuern.

Entsprechende Mehrzweckfahrzeuge - Aufbauart AF - mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t sind - entsprechend den Grundsätzen des Bezugsschreibens vom 19.11.1998 - als „andere Fahrzeuge“ i. S. des § 8 Nr. 2 KraftStG zu besteuern.

b) Künftige Besteuerung ab 01.05.2005

Entsprechende Mehrzweckfahrzeuge - Aufbauart AF - mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t, die bisher als „andere Fahrzeuge“ i. S. des § 8 Nr. 2 KraftStG der Gewichtsbesteuerung unterlagen, sind - wie entsprechende Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t - als Pkw zu besteuern (§ 8 Nr. 1 KraftStG).

6. Umbaufälle

Bei den genannten Kraftfahrzeugen, die umgebaut wurden, ist eine Änderung der Fahrzeugart von „Pkw“ in „Lkw“ - unabhängig von dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht - kraftfahrzeugsteuerrechtlich nur unter folgenden Voraussetzungen anzuerkennen:

- Die Ladefläche muss größer sein als die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche (vgl. BFH-Urteil vom 08.02.2001, BStBl II 2001, 368; Urteil des Thüringer Finanzgerichts vom 27.03.2003, EFG 2003, 1045). Hierzu sind, soweit erforderlich, die hinteren Sitzplätze samt Befestigungseinrichtungen und Sicherheitsgurte dauerhaft zu entfernen.
- Zwischen Fahrgast- und Laderaum muss eine Abtrennung angebracht sein.
- Die rückwärtigen Seitenfenster müssen verblecht sein; die Verblechung muss mit der Karosserie fest verbunden sein (z. B. durch Verschweißen) - vgl. BFH-Urteil vom 05.05.1998, BStBl II 1998, 489 -. Dies gilt nicht für Kleinbusse und vergleichbare Großraum-Limousinen.

7. Wohnmobile und bauartähnliche Fahrzeuge

Wohnmobile sind in verkehrsrechtlicher Hinsicht als Fahrzeuge der Klasse M (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern) mit besonderer Zweckbestimmung anzusehen (Anhang II A Nr. 5.1 der Richtlinie 70/156/EWG); sie sind demgemäß als Pkw zu qualifizieren.

Unter Anknüpfung an diese verkehrsrechtliche Beurteilung sind Wohnmobile mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz kraftfahrzeugsteuerrechtlich als Pkw zu behandeln. Derartige Wohnmobile mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t, die bisher als „andere Fahrzeuge“ i. S. des § 8 Nr. 2 KraftStG der Gewichtsbesteuerung unterlagen, sind daher - wie entsprechende Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t - als Pkw zu besteuern (§ 8 Nr. 1 KraftStG). Gleiches gilt für bauartähnliche Fahrzeuge (z. B. sog. Büro- und Konferenzmobile).

Durch die Änderung der kraftfahrzeugsteuerlichen Fahrzeugart in den genannten Fällen ist mit Wirkung ab 01.05.2005 eine Neufestsetzung der Steuer nach § 12 Abs. 2 Nr. 1 KraftStG veranlasst, die von Amts wegen durchzuführen ist.

Dieses Schreiben tritt an die Stelle der Bezugsschreiben.

Ich bitte, die Finanzämter entsprechend zu unterrichten.

Dr. Marhofer-Ferlan
Ministerialrätin