

# Der Dicke und die Steuer.....?

**Beitrag von „micros“ vom 15. Mai 2007 um 17:08**

Hmm, schon komisch mit den unterschiedlichen Sätzen. Werde ich mal nachforschen. Danke für die Info.

By the way habe ich noch ein wenig gegoogelt und dabei die aktuellen Rechtsprechungen gefunden. Das Urteil in D wurde vom BFH widersprochen und an das FG D wieder zurück gegeben mit der Aufforderung zur "Korrektur".

Hier der Link und Text für die Details:

[http://www.human-steps.de/Kfz-Steuer/kfz-steuer\\_news-gw.php](http://www.human-steps.de/Kfz-Steuer/kfz-steuer_news-gw.php)

## **Geländewagen-News vom 14.09.2006**

### **BFH beschließt das Aus der Kfz-Steuervergünstigung für schwere Geländewagen!**

Ungeachtet ihrer zulässigen Gesamtmasse sind Kombinationsfahrzeuge grundsätzlich als Pkw zu versteuern. Dieses hat jetzt am 21.08.2006 der Bundesfinanzhof (BFH) entschieden. Die günstigere Kfz-Steuer für Lkw kann nach diesem Beschluss nur angewandt werden, wenn ein schwerer Geländewagen nach Bauart und Einrichtung als Lkw anzusehen ist.

Bisher konnten Geländewagen nach den für Lkw geltenden Regeln besteuert werden, wenn ihre zulässige Gesamtmasse mindestens 2.800 kg betrug, und zwar unabhängig davon, ob sie nach ihrer Bauart und Einrichtung vorwiegend zur Beförderung von Lasten geeignet und bestimmt waren. Dieses sorgte bei ihren Haltern oft für wesentliche Kostenersparnis gegenüber einer Besteuerung als Pkw.

Die Steuervergünstigung beruhte auf einer Vorschrift der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO), auf die das Kfz-Steuergesetz verwies und nach der solche Kombinationsfahrzeuge als Lkw galten. Diese Vorschrift wurde jedoch zum 01.05.2005 aufgehoben.

Es wird seither in verschiedenen Entscheidungen der Gerichte die Auffassung vertreten, was ein Pkw und was ein Lkw sei, richte sich jetzt nach der „Richtlinie 70/156/EWG der Europäischen Gemeinschaft zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt“, nach der zahlreiche solcher Kraftfahrzeuge weiterhin als Lkw besteuert werden müssten.

Der Bundesfinanzhof (BFH) trat jedoch in seinem [Beschluss vom 21.08.2006 \(VII B 333/05\)](#) dieser Auffassung entgegen. Er hat in einem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes entschieden, dass die genannte EU-Richtlinie keine für die Mitgliedstaaten verbindlichen Festlegungen enthalte, was als Lkw oder als Pkw zu bezeichnen sei. Denn sie habe nicht zum Ziel, die allein in der Kompetenz der Mitgliedstaaten liegende Entscheidung zu reglementieren, ob und in welcher Höhe für die einzelnen Kraftfahrzeugarten Kfz-Steuer erhoben werden soll.

Für Kombinationsfahrzeuge ist daher ungeachtet ihrer zulässigen Gesamtmasse die in der Regel wesentlich höhere Kfz-Steuer für Pkw zu erheben, es sei denn, das Kraftfahrzeug ist nach Bauart und Einrichtung als Lkw anzusehen, und daher vorwiegend zur Beförderung von Lasten geeignet und bestimmt. Für diese Abgrenzung von Pkw und Lkw ist nach der ständigen Rechtsprechung des BFH eine Anzahl von Kriterien zu berücksichtigen, wie beispielsweise

- Anzahl der Sitzplätze,
- zulässige Ladung,
- Größe der Ladefläche,
- Ausstattung mit Befestigungspunkten für Sitze und mit Sicherheitsgurten,
- Verblechung der Seitenfenster,
- Höchstgeschwindigkeit,
- äußeres Erscheinungsbild bzw. Herstellerkonzeption und mehr.

Im bekannten Streitfall „Land Rover Defender“ gab der BFH die Sache an das Finanzgericht Düsseldorf zur Nachholung der tatrichterlichen Würdigung der relevanten technischen Merkmale des Kraftfahrzeugs zurück.