

Ermittlung der „zur Personenbeförderung dienenden Bodenfläche“ gemäß der Änderung im KraftStG vom 22.12.2006 für die sog. Pick Up.

Auszug aus dem Gesetz:

Artikel 1

(2 a) Als Personenkraftwagen gelten auch

1. Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge mit 3-8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, die in der Klasse N1, Aufbauarten BA oder BB, nach Anhang II Abschnitt C Nr. 3 der Richtlinie 70/156/EWG ... entsprechen;

2. Mehrzweckfahrzeuge, entsprechend Aufbauart AF, die nach Anhang II Abschnitt C Nr. 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht als Fahrzeuge der Klasse M1 gelten;

...

Die genannten Fahrzeuge gelten dann als Personenkraftwagen, wenn diese vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. Das ist **insbesondere** dann der Fall, wenn die **zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche** größer ist als die Hälfte der **gesamten Nutzfläche** des Fahrzeuges.

Hintergrund:

Mit dieser Neuregelung im KrafStG beschreibt der Gesetzgeber das jetzt als „insbesondere“ ausschlaggebende Kriterium, wann ein Fahrzeug steuerlich immer als „PKW“ (Hubraumbesteuerung) gilt.

Dabei ist festzustellen, dass das Gesetz mit dieser eindeutigen „insbesondere“ Formulierung von der höchstrichterlichen Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (BFH) abweicht, der in den letzten Jahren immer wieder auf die Gesamtwürdigung des von ihm entwickelten Kriterienkataloges* abgestellt und dabei immer wieder betont hat, dass eben kein Kriterium allein entscheidend sei.

*(die Zahl der Sitzplätze, die verkehrsrechtlich zulässige Zuladung, die Größe der Ladefläche, die Ausstattung mit Sitzbefestigungspunkten und Sicherheitsgurten, die Verblechung der Seitenfenster, die Beschaffenheit der Karosserie und des Fahrgestells, die Motorisierung und die damit erreichbare Höchstgeschwindigkeit, das äußere Erscheinungsbild und bei Serienfahrzeugen die Konzeption des Herstellers)

Im Gesetzestext wird jedoch eine vom BFH ebenfalls abweichende, ganz neue Beschreibung zur Flächenbewertung aufgenommen, die „zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche“.

Während der BFH noch in seinem letzten Urteil vom 28.11.06 (VII R 11/06) die Größe der „Ladefläche/des Laderaums zur Lastenbeförderung“ ins Verhältnis zur gesamten Nutzfläche gestellt hat, stellt der Gesetzgeber jetzt „die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche“ ins Verhältnis zur „gesamten Nutzfläche“.

Um nun zu wissen, ob generell ein „PKW“ oder eventuell doch ein „anderes Fahrzeug“ getreu des Gesetzestextes vorliegt, bedarf es also der Ermittlung der genannten zwei Faktoren:

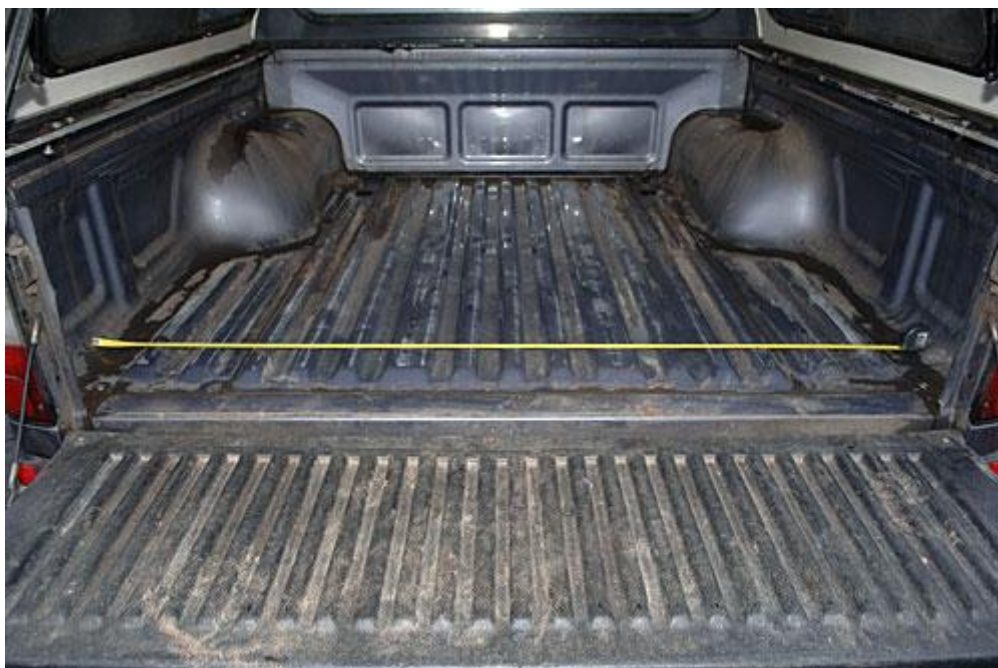
1. Ermittlung der „*gesamten Nutzfläche*“
2. Ermittlung der „*zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche*“

Vorgehensweise zur Flächenberechnung:



Man nehme z.B. einen handelsüblichen Toyota Pick Up mit Doppelkabine
... und berechnet sowohl die Nutzfläche (Länge x Breite) der Pritsche





...als auch die

Innenfläche der Kabine
(Länge x Breite)



Die Innenfläche

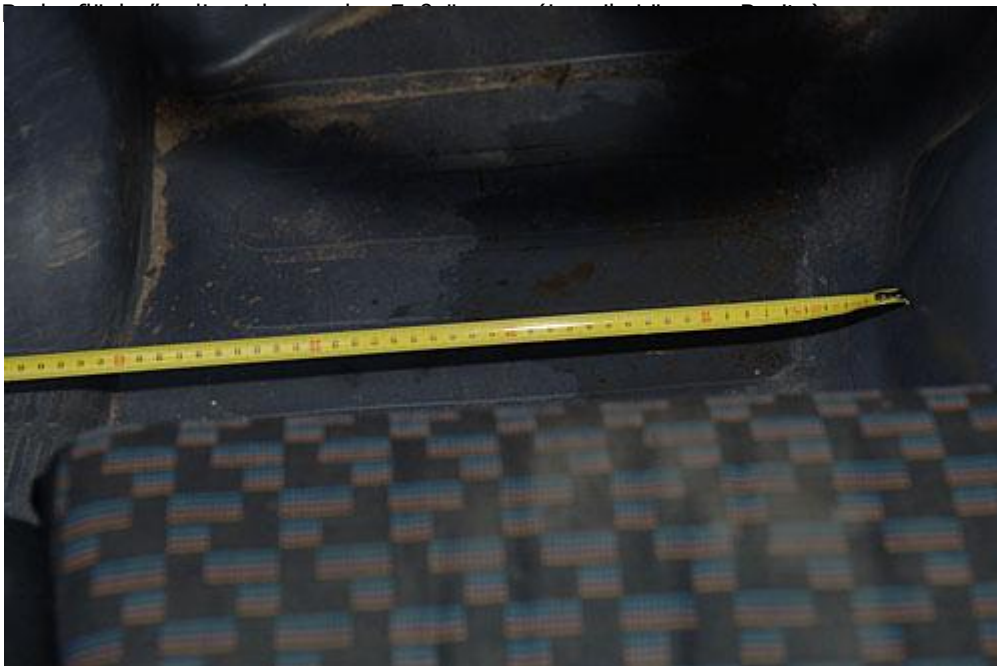
der Kabine entspricht jedoch nicht der Nutzfläche der Kabine! Die sog. Funktionsfläche, also der Mitteltunnel im vorderen Bereich des Fahrzeuges mit den Schalthebeln sowie der Pedalraum müssen von der Innenfläche abgezogen werden. Den nachfolgenden Bildern ist zu entnehmen, dass gerade der beschriebene Teil des Mitteltunnels (rot umrandet) nicht als „Nutzfläche“ im Wortsinn zu verwenden ist!





Bei unserem Beispielfahrzeug ergibt sich so eine gesamte Nutzfläche von $4,79\text{m}^2$ (gesamt Innenfläche $5,26\text{m}^2$ abzüglich $0,47\text{m}^2$ Funktionsfläche)

Bestandteil der gesamten Nutzfläche ist der Logik folgend „die zur Personenbeförderung dienende





...sowie den Sitzflächen der Einzelsitze und der Rückbank (natürlich auch jeweils Länge x Breite) zusammensetzt.



Die Nutzfläche hinter der Sitzbank (hier 20cm tief x Fahrzeugbreite) ist hingegen nicht der „zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche“ hinzuzurechnen, da die Sitzbank die dortige Bodenfläche definitiv nicht belegt und die dortige „Nutzfläche“ nur als Stauraum genutzt werden kann - siehe Bilder!

