

Urteil vom 12. November 2020, IV R 36/19

Keine Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für einen im landwirtschaftlichen Betrieb verwendeten Sattelanhänger

ECLI:DE:BFH:2020:U.121120.IVR36.19.0

BFH IV. Senat

KraftStG § 3 Nr 7 S 1, KraftStG § 3 Nr 7 S 2, GG Art 3 Abs 1

vorgehend FG Nürnberg, 05. Dezember 2018, Az: 6 K 424/17

Leitsätze

NV: Sattelanhänger, die hinter einer landwirtschaftlich genutzten Zugmaschine ausschließlich im landwirtschaftlichen Betrieb verwendet werden, sind nicht nach § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG von der Steuer befreit.

Tenor

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Finanzgerichts Nürnberg vom 06.12.2018 - 6 K 424/17 wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens hat die Klägerin zu tragen.

Tatbestand

I.

- 1** Streitig ist, ob ein Sattelanhänger gemäß § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) von der Steuer befreit ist.
- 2** Der Beklagte und Revisionsbeklagte (das Hauptzollamt --HZA--) hatte für das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen ... 8 (nachfolgend auch Anhänger ... 8) mit Kraftfahrzeugsteuerbescheid vom 12.05.2015 für die Zeit ab 03.03.2015 jährlich 373 € Kraftfahrzeugsteuer festgesetzt. Laut Zulassungsbescheinigung Teil I handelt es sich um einen Sattelanhänger (Fahrzeugklasse O4, Aufbauart DA) des Herstellers KEMPF Typ SKM 35/3; zu Fahrzeugklasse und Aufbau wird näher ausgeführt: "SANH KIPPER OFF. KASTEN (54 0200 ...)". Die Klägerin und Revisionsklägerin (Klägerin) beantragte am 05.01.2017 für dieses Fahrzeug eine Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG. Mit Bescheid vom 27.01.2017 lehnte das HZA den Antrag auf Steuerbefreiung ab, da es sich bei dem Fahrzeug verkehrsrechtlich um einen Sattelanhänger handele.
- 3** Die Klägerin legte hiergegen Einspruch ein. Sie trug vor, der Anhänger ... 8 werde ausschließlich im Rahmen des landwirtschaftlichen Betriebs der Klägerin verwendet. Als vorgespannte Zugmaschine werde regelmäßig ein Kfz verwendet, bei dem es sich nach der Zulassungsbescheinigung um eine "Zugmaschine: Ackerschlepper" handele. Auch der Ackerschlepper werde ausschließlich im Rahmen des landwirtschaftlichen Betriebs der Klägerin verwendet. Das Halten des Ackerschleppers als Zugmaschine sei nach § 3 Nr. 7 KraftStG von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Die Steuerbefreiungsvorschrift des § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG regle vier Fallgruppen, nämlich (1) das Halten von Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), (2) das Halten von Sonderfahrzeugen, (3) das Halten von Kraftfahrzeuganhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und (4) das Halten von einachsigen Kraftfahrzeuganhängern (ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter), solange diese Fahrzeuge ausschließlich in landwirtschaftlichen Betrieben verwendet würden. Der Anhänger ... 8 werde von der dritten Fallgruppe erfasst, da es sich um einen Kraftfahrzeuganhänger hinter einer Zugmaschine handele, der ausschließlich im landwirtschaftlichen Betrieb der Klägerin verwendet werde. Die Regelung, wonach Sattelanhänger nicht von der Steuer befreit seien,

betreffe nur die vierte Fallgruppe. Das HZA wies den Einspruch als unbegründet zurück (Einspruchsentscheidung vom 07.03.2017).

- 4 Die hiergegen erhobene Klage, mit welcher die Klägerin die Steuerbefreiung für den Anhänger ... 8 weiterverfolgte, hatte keinen Erfolg. Das Finanzgericht (FG) wies die Klage mit Urteil vom 06.12.2018 - 6 K 424/17 als unbegründet ab. Zur Begründung führte es im Wesentlichen aus, die Befreiungsvorschrift des § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG greife nicht ein, weil der Anhänger ... 8 weder ein begünstigter Kraftfahrzeuganhänger noch ein begünstigtes Sonderfahrzeug sei. Diese Norm sei dahin auszulegen, dass sich der im Gesetz hinter den einachsigen Kraftfahrzeuganhängern in Klammern aufgeführte Ausschluss der Sattelanhänger von der Steuerbefreiung auf alle Kraftfahrzeuganhänger beziehe. Ebenso sei der Anhänger ... 8 kein Sonderfahrzeug, weil dieser Anhänger nicht ausschließlich bestimmt und geeignet sei, seiner Art nach nur in der Land- und Forstwirtschaft anfallende Leistungen zu erbringen.
- 5 Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerin, die sie auf eine Verletzung des § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG stützt. Zur Begründung trägt sie im Wesentlichen Folgendes vor: Der Befreiungsanspruch ergebe sich schon bei richtiger Lesart des § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG. Denn der Klammerzusatz ("ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter") beziehe sich ausschließlich auf die vierte Fallgruppe der "einachsigen Kraftfahrzeuganhänger". Der Wille des historischen Gesetzgebers bestätige dieses Ergebnis. Das KraftStG i.d.F. vom 02.01.1961 (BGBl I 1961, 1) --KraftStG 1961-- habe in der Vorgängerregelung des § 3 Nr. 7 KraftStG --dem § 2 Nr. 6 KraftStG 1961-- keine Regelung zu Sattelzugmaschinen und Sattelanhängern enthalten. Im Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des § 2 Nr. 6 KraftStG 1961 sei vorgeschlagen worden, Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger ausdrücklich als begünstigte Fahrzeuge in § 2 Nr. 6 KraftStG aufzunehmen (BTDrucks IV/1281, S. 1, 2). Hintergrund dieses Vorschlags sei das Urteil des Bundesfinanzhofs (BFH) vom 30.01.1963 - II 69/62 U (BFHE 76, 524, BStBl III 1961, 191) gewesen, wonach Sattelzugmaschinen nicht nach § 2 Nr. 6 KraftStG 1961 begünstigt seien, obwohl der Milchtransport nach Berlin weitgehend mit Sattelzügen durchgeführt werde. Gleichwohl habe der Gesetzgeber in dem geänderten § 2 Nr. 6 KraftStG i.d.F. vom 17.03.1964 (BGBl I 1964, 145) --KraftStG 1964-- erstmals Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger ausdrücklich von der Befreiung ausgenommen. Dies sei jedoch nur darauf zurückzuführen gewesen, dass die zusätzlich befürchtete Belastung für Milchtransporte nicht bestanden habe und der Ausschluss der Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger für den Bereich der Land- und Forstwirtschaft ohne Bedeutung gewesen sei (BTDrucks IV/1690, S. 1, 2). Gleichwohl habe der Gesetzgeber mit § 2 Nr. 6 KraftStG 1964 die Landwirtschaft begünstigen wollen (BTDrucks IV/1690, S. 1, 2). Daran habe sich bis heute nichts geändert. Im Jahr 1979 sei lediglich § 2 Nr. 6 KraftStG 1964 zu § 3 Nr. 7 KraftStG geworden und im Jahr 1989 der Klammerzusatz um die Regelung hinsichtlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter ergänzt worden. Das FG habe daher bei Interpretation der Gesetzgebungsmaterialien verkannt, dass durch die Gesetzesänderung im Jahr 1964 die Begünstigung der Landwirtschaft erweitert werden sollte. Hinzu komme, dass in heutiger Zeit Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger --anders als in den 1960er-Jahren-- in erheblichem Umfang im landwirtschaftlichen Bereich eingesetzt würden. Aber selbst wenn sich dieses Ergebnis nicht bereits aus dem Wortlaut des § 3 Nr. 7 KraftStG ergebe, sei der Wortlaut unter Berücksichtigung der Ausführungen des Urteils des FG Düsseldorf vom 14.03.2018 - 8 K 3180/16 Verk dahin teleologisch zu reduzieren, dass sich der Ausschluss der Sattelanhänger nur auf die vierte Fallgruppe beziehen dürfe. Denn das FG Düsseldorf habe zu Recht entschieden, dass eine für spezifisch land- und forstwirtschaftliche Verwendung umgerüstete Sattelzugmaschine nach § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG steuerbefreit sei. Schließlich bestehe kein sachlicher Grund, zwischen einem zwei- oder dreiachsigen Kraftfahrzeuganhänger hinter einem Ackerschlepper und einem zwei- oder dreiachsigen Sattelanhänger hinter einem Ackerschlepper zu unterscheiden. Eine derartige Ungleichbehandlung verstoße gegen das steuerrechtliche Gleichbehandlungsgebot.
- 6 Die Klägerin beantragt, das FG-Urteil, den Ablehnungsbescheid vom 27.01.2017 und die Einspruchsentscheidung vom 07.03.2017 aufzuheben und das HZA zu verpflichten, für das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen ... 8 eine Steuerbefreiung zu gewähren und die Kraftfahrzeugsteuerfestsetzung rückwirkend zum 05.01.2017 entsprechend zu ändern.
- 7 Das HZA beantragt, die Revision als unbegründet zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

II.

- 8** Die Revision der Klägerin ist unbegründet und war daher zurückzuweisen (§ 126 Abs. 2 der Finanzgerichtsordnung --FGO--).
- 9** Das FG hat zu Recht entschieden, dass der Anhänger ... 8 nicht nach § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG von der Steuer befreit ist. Er ist weder als ein begünstigter Kraftfahrzeuganhänger hinter einer Zugmaschine (dazu unter 1.) noch als ein begünstigtes Sonderfahrzeug i.S. des § 3 Nr. 7 Sätze 1 und 2 KraftStG zu qualifizieren (dazu unter 2.).
- 10** Nach § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG ist von der Steuer befreit das Halten von Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), Sonderfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und einachsigen Kraftfahrzeuganhängern (ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter), solange diese Fahrzeuge ausschließlich in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden. Gemäß § 3 Nr. 7 Satz 2 KraftStG gelten als Sonderfahrzeuge Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit ihnen fest verbundenen Einrichtungen nur für die bezeichneten Verwendungszwecke geeignet und bestimmt sind.
- 11** 1. Der Anhänger ... 8 ist kein begünstigter Kraftfahrzeuganhänger. Für das HZA steht aufgrund der Feststellungen der Zulassungsbehörde bindend fest, dass der Anhänger ... 8 ein Sattelanhänger ist (dazu unter a). Sattelanhänger sind nicht nach § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG von der Steuer befreit (dazu unter b).
- 12** a) aa) Seit dem Verkehrsteueränderungsgesetz vom 05.12.2012 (BGBl I 2012, 2431) ist die Feststellung von Fahrzeugklassen und Aufbauarten durch die Zulassungsbehörde gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 KraftStG für Zwecke der Kraftfahrzeugsteuer verbindlich. Die durch die Zulassungsbehörde in den Fahrzeugpapieren dokumentierte Feststellung bezüglich Fahrzeugklasse und Aufbauart stellt damit einen Grundlagenbescheid i.S. des § 171 Abs. 10 der Abgabenordnung (AO) dar, an den die Zollverwaltung bei der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 182 Abs. 1 Satz 1 AO gebunden ist, soweit keine anderweitige Regelung (vgl. z.B. § 18 Abs. 12 KraftStG) getroffen wird (zum Ganzen BFH-Urteil vom 21.02.2019 - III R 20/18, BFHE 264, 517, Rz 13).
- 13** bb) Die Zulassungsbehörden stellen die Fahrzeugklasse und die Aufbauart entsprechend dem "Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern" des Kraftfahrtbundesamts (KBA-Verzeichnis) fest. Das KBA-Verzeichnis dient der einheitlichen Erfassung der gemäß § 6 Abs. 7 Nr. 1 und Nr. 7 Buchst. a der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr in den Fahrzeugregistern zu speichernden und in den Fahrzeugpapieren zu erfassenden Daten. In diesem Verzeichnis sind im Abschn. A unter Teil A 1A die von den Zulassungsbehörden verwendeten EG-Fahrzeugklassen und in Teil A 1B die nationalen Fahrzeug- und Aufbauarten ausgewiesen
- 14** cc) Laut Zulassungsbescheinigung Teil I ist der Anhänger ... 8 verkehrsrechtlich als Sattelanhänger (Fahrzeugklasse O4, Aufbauart DA; weiter zu Fahrzeugklasse und Aufbau: "SANH KIPPER OFF. KASTEN (54 0200 ...)" klassifiziert (vgl. dazu KBA-Verzeichnis, Stand: März 2020, Teil A 1A, S. 28 und Teil A 1B, S. 56). Da das KraftStG keine eigenständigen Regelungen zur Bestimmung von Sattelanhängern enthält, ist das HZA kraftfahrzeugsteuerrechtlich an diese Einordnung gebunden.
- 15** b) Als Sattelanhänger klassifizierte Fahrzeuge sind nicht steuerbefreit, selbst wenn sie hinter einer landwirtschaftlich genutzten Zugmaschine ausschließlich zu solchen Zwecken verwendet werden.
- 16** Der BFH hat bereits zu § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG 1979 --ohne zwischen den verschiedenen Anhängerarten zu differenzieren-- allgemein ausgeführt, dass Sattelanhänger keine nach dieser Vorschrift begünstigten Kraftfahrzeuganhänger sind (BFH-Urteil vom 05.10.1993 - VII R 43/93, BFH/NV 1994, 577, unter II.2.). Diese Auffassung wird auch im Fachschrifttum vertreten (Strodthoff, Kraftfahrzeugsteuer, § 3 Rz 74, 83; Egly/Mößlang, Kraftfahrzeugsteuer-Kommentar, 3. Aufl., S. 198). Die Ausführungen der Klägerin veranlassen den erkennenden Senat zu keinem abweichenden Verständnis des § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG in der im Streitfall geltenden Fassung.
- 17** aa) Auch wenn § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG --bei wörtlicher Lesart-- einleitend vier steuerbegünstigte Alternativen erwähnt, regelt diese Norm mit Blick auf ihre Gesetzessystematik und Gesetzgebungshistorie --anders als die Klägerin meint-- gleichwohl nicht vier, sondern nur drei begünstigte Fahrzeugarten (Fallgruppen), nämlich (1) Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), (2) Sonderfahrzeuge und (3) die näher beschriebenen

Kraftfahrzeuganhänger. So hieß es noch in § 2 Nr. 6 Satz 1 KraftStG 1961, dass von der Steuer befreit ist das Halten von "Zugmaschinen, Sonderfahrzeugen und Anhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen, solange die Fahrzeuge ausschließlich in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden". Die Steuerbefreiung betraf daher drei Fallgruppen. Diese Systematik ist durch das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 17.03.1964 (BGBl I 1964, 145) nicht verändert worden. Vielmehr wurde die dritte Fallgruppe der steuerbegünstigten Kraftfahrzeuganhänger um die einachsigen Kraftfahrzeuganhänger --ohne für diese Anhänger auf die Art des ziehenden Fahrzeugs abzustellen-- erweitert, gleichzeitig die dritte Fallgruppe jedoch insgesamt durch den Klammerzusatz (ausgenommen Sattelanhänger) eingeschränkt (BTDrucks IV/1690, S. 2). Nach den Gesetzgebungsmaterialien sollten Sattelanhänger generell nicht begünstigt sein (BTDrucks IV/1690, S. 2). Diese Systematik wurde unverändert in das KraftStG 1979 (BGBl I 1979, 132) übernommen. Es hat sich lediglich die Reihenfolge der Paragraphen geändert; aus § 2 Nr. 6 KraftStG 1964 wurde § 3 Nr. 7 KraftStG 1979. Schließlich wurde durch das Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen vom 22.12.1989 (BGBl I 1989, 2436) geregelt, dass zu den begünstigten einachsigen Anhängern auch die zweiachsigen mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter gehören (vgl. dazu BTDrucks 11/5676, S. 14; Strodthoff, Kraftfahrzeugsteuer, § 3 Rz 83 am Ende). Danach bezieht sich der im Klammerzusatz geregelte Ausschluss der Sattelanhänger von der Steuerbefreiung insgesamt auf die dritte Fallgruppe der Anhänger.

- 18** bb) Für dieses Gesetzesverständnis spricht auch der Sinn und Zweck des § 3 Nr. 7 KraftStG. So hat der Gesetzgeber im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens, welches dazu führte, dass in § 2 Nr. 6 KraftStG 1964 Sattelanhänger ausdrücklich ausgenommen wurden, geäußert, dass die Steuerbefreiung "[...] nach ihrem Sinn und Zweck so weit wie nur möglich auf den Bereich der Land- und Forstwirtschaft beschränkt bleiben" soll (BTDrucks IV/1690, S. 1, 2). Im Interesse dieser Beschränkung sollten Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger nicht begünstigt sein. Anderenfalls käme deren Einbeziehung insbesondere gewerblichen Unternehmen zugute (vgl. dazu BFH-Urteil in BFHE 264, 517, Rz 19). Der Gesetzeszweck gebietet es daher, den Ausschluss der Sattelanhänger von der Steuerbefreiung auf alle in § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG genannten Kraftfahrzeuganhänger zu erstrecken.
- 19** Es besteht auch kein Bedürfnis, § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG im Sinne des von der Klägerin als zutreffend erachteten Gesetzesverständnisses auszulegen. Sie bringt zwar sinngemäß vor, es bestehe kein sachlicher Grund dafür, zwischen einem (begünstigten) zwei- oder dreiachsigen Kraftfahrzeuganhänger hinter einem Ackerschlepper und einem (nicht begünstigten) zwei- oder dreiachsigen Sattelanhänger hinter einem solchen Schlepper zu unterscheiden. Hierin liegt aber kein gleichheitswidriger Begünstigungsausschluss, bei dem --ohne hinreichende sachliche Differenzierung-- eine Begünstigung einem Personenkreis gewährt, einem anderen hingegen vorenthalten wird (zu dieser Art des Gleichheitsverstoßes z.B. Beschluss des Bundesverfassungsgerichts --BVerfG-- vom 21.07.2010 - 1 BvR 611/07, 1 BvR 2464/07, BVerfGE 126, 400, Rz 78). Denn die angestrebte Beschränkung der Steuerbegünstigung auf den Bereich der Land- und Forstwirtschaft sowie der für diese Zwecke typisierend angeordnete Ausschluss der Sattelanhänger rechtfertigen die im Gesetz vorgenommene Differenzierung. Zwar darf eine gesetzliche Typisierung keinen atypischen Fall als Leitbild wählen, sondern muss sich realitätsgerecht am typischen Fall orientieren (z.B. BVerfG-Beschluss vom 29.03.2017 - 2 BvL 6/11, BVerfGE 145, 106, BStBl II 2017, 1082, Rz 127, m.w.N.). Anhaltspunkte dafür, dass die dem Ausschluss zugrunde liegende Typisierung zwischenzeitlich nicht mehr realitätsgerecht sein könnte, bestehen jedoch nicht. Im damaligen Gesetzgebungsverfahren wurde darauf hingewiesen, dass diese Einschränkung für den Bereich der Land- und Forstwirtschaft ohne Bedeutung sei (BTDrucks IV/1690, S. 1, 2). Dem lag die realitätsgerechte Annahme zugrunde, dass Sattelanhänger typischerweise in gewerblichen Unternehmen Verwendung finden. Zwar mag es zutreffen, dass Sattelanhänger --anders als in den 1960er Jahren-- heute vermehrt in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben eingesetzt werden. Gleichwohl würde bei Einbeziehung der Sattelanhänger in die Steuerbefreiung des § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG die --vom Gesetzgeber bezweckte-- strenge Fokussierung dieser Begünstigung auf den Bereich der Land- und Forstwirtschaft gelockert, ohne dass dies verfassungsrechtlich geboten wäre. Denn nach dem unwidersprochenen und für den Senat nachvollziehbaren Vortrag des HZA werden Sattelanhänger nach wie vor überwiegend in gewerblichen Betrieben eingesetzt. Danach wären auch heute noch gerade gewerbliche Unternehmen begünstigt, die Sattelanhänger im Rahmen eines nach § 3 Nr. 7 KraftStG begünstigten Verwendungszwecks einsetzen. Deshalb kann nicht davon ausgegangen werden, dass die streitige gesetzliche Typisierung nicht mehr realitätsgerecht ist und deshalb § 3 Nr. 7 Satz 1 KraftStG einer verfassungskonformen Auslegung im Sinne der Klägerin bedarf. Abgesehen davon sind Sattelanhänger nicht ausnahmslos von der Begünstigung ausgeschlossen; sie können als Sonderfahrzeuge i.S. des § 3 Nr. 7 Satz 2 KraftStG von der Steuer befreit sein (dazu II.2.b).
- 20** cc) Ebenso ist es dem Senat nicht möglich, den Wortlaut des § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG im Wege der

teleologischen Reduktion dahin einzuschränken, dass die fehlende Begünstigung der Sattelanhänger nur die einachsigen Kraftfahrzeuganhänger betrifft. Denn die fehlende Begünstigung der Sattelanhänger ist vom Gesetzeszweck gedeckt. Damit scheidet eine teleologische Reduktion aus (zu dieser Methode vgl. z.B. BFH-Urteil vom 05.11.2002 - IX R 48/01, BFHE 201, 46, BStBl II 2003, 646, unter II.1.b ee bbb). Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass der BFH mit Urteil in BFHE 264, 517 das von der Klägerin zitierte Urteil des FG-Düsseldorf vom 14.03.2018 - 8 K 3180/16 Verk aufgehoben und eine Steuerbefreiung für die in diesem Fall streitige Sattelzugmaschine nach § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG abgelehnt hat.

- 21** 2. Der Anhänger ... 8 ist auch kein kraftfahrzeugsteuerrechtliches Sonderfahrzeug.
- 22** a) Kraftfahrzeuganhänger können steuerbegünstigte Sonderfahrzeuge i.S. des § 3 Nr. 7 Satz 2 KraftStG sein (Strodthoff, Kraftfahrzeugsteuer, § 3 Rz 83).
- 23** Der Begriff des steuerbegünstigten "Sonderfahrzeugs" wird (ausschließlich) in § 3 Nr. 7 Satz 2 KraftStG definiert. Die Vorschrift des § 2 Abs. 2 Nr. 2 KraftStG ändert hieran nichts. Denn für solche Fahrzeuge sind in verkehrsrechtlicher Hinsicht keine spezifischen Fahrzeugklassen und Aufbauarten festgelegt, die für die Zollbehörden verbindlich sein könnten (Strodthoff, Kraftfahrzeugsteuer, § 3 Rz 78).
- 24** b) Nach ständiger Rechtsprechung des BFH gelten als Sonderfahrzeuge nur solche Fahrzeuge, die sich objektiv nur für den begünstigten Zweck eignen, ohne dass bei ihnen eine anderweitige "sinnvoll-praktische" Verwendung tatsächlich in Betracht kommt, es sei denn, diese andere Verwendung erscheint angesichts der Bauart und Einrichtung des Fahrzeugs entgegen seiner vorgegebenen Bestimmung und eigentlichen Eignung "völlig zweckfremd" (z.B. BFH-Urteil vom 16.07.2014 - II R 39/12, BFHE 246, 380, Rz 10, m.w.N.). Daher sind Fahrzeuge, die auch außerhalb des land- und forstwirtschaftlichen Betriebs (nicht nur völlig zweckfremd) verwendet werden können, selbst dann keine Sonderfahrzeuge, wenn sie tatsächlich nur in dem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb verwendet werden (vgl. Strodthoff, Kraftfahrzeugsteuer, § 3 Rz 78).
- 25** c) Danach ist der Anhänger ... 8 kein Sonderfahrzeug. Es ist zwischen den Beteiligten nicht streitig, dass dieser Anhänger auch sinnvoll in einem gewerblichen Unternehmen außerhalb eines nach § 3 Nr. 7 KraftStG begünstigten Verwendungszwecks zur Beförderung anderer Güter eingesetzt werden kann.
- 26** 3. Die Beteiligten haben sich mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung einverstanden erklärt. Der Senat entscheidet daher im schriftlichen Verfahren (§ 121 Satz 1, § 90 Abs. 2 FGO).
- 27** 4. Die Kostenentscheidung folgt aus § 135 Abs. 2 FGO.

Quelle: www.bundesfinanzhof.de