

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht erkennt durch den Richter Mag. David Hell LL.B. LL.M. in der Beschwerdesache ***Bf1***, ***Bf1-Adr*** vertreten durch Rohrachner & Winkler Rechtsanw. GesbR, Achenweg 16, 6370 Kitzbühel, über die Beschwerde vom 15. Dezember 2022 gegen die Bescheide des Finanzamtes Österreich vom 28. November 2022 betreffend Normverbrauchsabgabe 08/2022 und einen diesbezüglichen Verspätungszuschlag, Steuernummer ***BF1StNr1***, zu Recht:

- I. Der Beschwerde wird **stattgegeben** und die angefochtenen Bescheide werden **aufgehoben**.
- II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) **zulässig**.

Entscheidungsgründe

1. Verfahrensgang und Parteivorbringen

1.1. Erster Rechtsgang

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Darstellung des Verfahrensganges und des Vorbringens der Parteien im Vorerkenntnis des Bundesfinanzgerichtes vom 19.4.2024, RV/3100093/2024, verwiesen.

Im Vorerkenntnis gab das Gericht der Beschwerde Folge, wobei es zusammengefasst ausführte, das streitgegenständliche Fahrzeug sei ein historisches Fahrzeug gemäß § 2 Z 43 KFG 1967 und daher gemäß § 2 Abs. 1 letzter Satz NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe befreit. Zum Tatbestandsmerkmal „*nicht zur dauernden Verwendung bestimmt*“ begnügte sich das Gericht mit der Feststellung, dass das streitgegenständliche Fahrzeug aufgrund der geringen Kilometerleistung sowie der allgemeinen Lebenserfahrung, wonach solche Fahrzeuge aufgrund des mit einer solchen Verwendung einhergehenden Wertverlustes regelmäßig nicht ständig verwendet werden, nicht zur dauernden Verwendung bestimmt gewesen sei.

Das Finanzamt Österreich erhob gegen dieses Erkenntnis eine außerordentliche Revision, aufgrund welcher der Verwaltungsgerichtshof das Vorerkenntnis wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufhob (VwGH 24.6.2025, Ra 2024/15/0047). Begründend führte der Verwaltungsgerichtshof zusammengefasst aus, dass § 34 Abs. 4 KFG 1967 bei der Beurteilung, ob ein historisches Fahrzeug vorliegt, berücksichtigt werden muss und das Bundesfinanzgericht folglich anhand eines Fahrtenbuches prüfen hätte müssen, ob das streitgegenständliche Fahrzeug an maximal 120 Tagen pro Jahr verwendet wird.

Infolge der Aufhebung des Vorerkenntnisses hatte das Bundesfinanzgericht erneut über die streitgegenständliche Beschwerde zu entscheiden.

1.2. Fortgesetztes Verfahren

Mit Vorhalt vom 3.7.2025 hat das Bundesfinanzgericht die beschwerdeführende Partei (bFP) entsprechend der Rechtsansicht des Verwaltungsgerichtshofes unter anderem zur Vorlage eines Fahrtenbuches aufgefordert. In der Vorhaltsbeantwortung vom 5.8.2025 führte die bFP aus, dass sie das gegenständliche Fahrzeug weder zugelassen noch in Betrieb genommen, sondern ausschließlich zum Zweck des Weiterverkaufs angeschafft habe. Die Anlieferung sei wie die Übergabe an die Käuferin mit einem Fahrzeugtransporter erfolgt. In der Zwischenzeit sei das Fahrzeug nicht bewegt worden. Am 20.8.2025 legte die bFP eine ergänzende Stellungnahme und weitere Urkunden vor.

Mit Vorhalt vom 22.8.2025 ersuchte das Bundesfinanzgericht die Käuferin ebenfalls um Übermittlung eines Fahrtenbuches. Am 28.8.2025 übermittelte die Käuferin dem Gericht fahrtenbuchähnliche Aufzeichnungen und weitere Unterlagen zum gegenständlichen Fahrzeug.

Mit Schreiben vom 31.8.2025 räumte das Bundesfinanzgericht beiden Parteien des Verfahrens das Recht ein, zu den Sachverhaltsfeststellungen, zur Beweiswürdigung und zur rechtlichen Beurteilung des Gerichtes Stellung zu nehmen. Das Gericht vertrat in diesem Schreiben noch die Rechtsansicht, aufgrund einer Bindung an das aufhebende Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes von einem steuerpflichtigen Vorgang ausgehen zu müssen. Die belangte Behörde wurde in diesem Schreiben außerdem aufgefordert, verschiedene Fragen bezüglich ihrer Ermessensübung und dem Verschulden der bFP im Hinblick auf den verhängten Verspätungszuschlag zu beantworten.

Die Beantwortung dieses Schreibens durch die belangte Behörde vom 11.9.2025 enthält keine Einlassungen zum vorgehaltenen Sachverhalt oder zur Beweiswürdigung. Der Rechtsansicht des Gerichtes trat die Behörde bei. Zu den Ermessenserwägungen und zum Verspätungszuschlag führte die Behörde im Wesentlichen aus, die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe gegenüber der bFP sei aufgrund des Normzweckes ungeachtet des Umstandes, dass die

Käuferin eine Vergütung beantragen kann, erforderlich gewesen. Hinsichtlich des Verspätungszuschlages erachte die Behörde aufgrund des erstmaligen Verstoßes gegen abgabenrechtliche Verpflichtungen und des nur leichten Verschuldens eine Herabsetzung auf 2 % als angemessen.

Die bFP beantwortete dasselbe Schreiben mit Eingabe vom 2.10.2025. Darin brachte sie zusammengefasst vor, ein Fahrtenbuch diene (im Kontext des § 34 Abs. 4 KFG 1967) dem Nachweis, dass ein bestimmtes Fahrzeug an weniger als 120 Tagen im Jahr verwendet wird. Wenn jedoch – wie im vorliegenden Fall – festgestellt werde, dass das Fahrzeug von der bFP überhaupt nicht verwendet wurde, erübrige sich die Führung und damit auch die Vorlage eines Fahrtenbuches, da es keine Fahrten zu dokumentieren gäbe. Beurteilungsrelevant könne daher nur sein, ob im Zeitpunkt der Anschaffung (*sic*) des Fahrzeuges durch die bFP die Voraussetzungen für eine Befreiung von der Normverbrauchsabgabe vorgelegen seien.

2. Sachverhalt

Die bFP handelt gewerblich mit Fahrzeugen. Im Rahmen dieses Betriebes erwarb sie mit Kaufvertrag vom 21.4.2022 das gegenständliche Fahrzeug (Ford Mustang, Baujahr 1967, Fahrzeugidentifikationsnummer ***FIN***, Klasse M1) von einem Fahrzeughändler in Deutschland und veräußerte es mit Kaufvertrag vom 24.8.2022 an die ***K-GmbH*** mit Sitz in ***Österreich***. Die bFP erwarb das Fahrzeug ausschließlich zum Weiterverkauf im Rahmen ihres Betriebes. Die Käuferin erwarb es zum Zweck der gewerblichen Vermietung. Die Übergabe an die Käuferin erfolgte im August 2022. Am 30.8.2022 wurde das Fahrzeug erstmals in der Europäischen Union auf die ***K-GmbH*** zugelassen.

Das Fahrzeug wurde sowohl beim Kauf als auch beim Verkauf mit einem Fahrzeugtransporter transportiert. Während des Zeitraums, in welchem es im Eigentum der bFP stand, wurde es nicht bewegt bzw. in Betrieb genommen. Es war auch nie auf die bFP zugelassen. Die bFP führte infolgedessen kein Fahrtenbuch. Das Fahrzeug ist erhaltungswürdig und das Modell ist in die Liste der historischen Fahrzeuge gemäß § 131b KFG 1967 eingetragen.

3. Beweiswürdigung

Die bFP hat in ihrer Stellungnahme vom 20.8.2025 erstmals behauptet, dass die Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeuges an die ***K-GmbH*** „Anfang September“ 2022 erfolgt sei und legte zum Beweis dieses Umstandes eine Bestätigung eines Mitarbeiters der bFP vor. Das Gericht stellte dennoch fest, dass die Übergabe bereits im August 2022 erfolgte, weil

- auf der Verkaufsrechnung als geplantes Übernahmedatum der 25.8.2022 angegeben ist,
- das Fahrzeug nachweislich am 30.8.2022 auf die ***K-GmbH*** zugelassen wurde und
- die ***K-GmbH*** das Fahrzeug bereits im August 2022 an die ***K2-GmbH*** vermietete (trotz der Namensähnlichkeit besteht zwischen diesen Gesellschaften keine

gesellschaftsrechtliche Verbindung, vgl. Firmenbuch zu FN ***FN-K*** und ***FN-K2***).

Dass das gegenständliche Fahrzeug am 30.8.2022 auf die ***K-GmbH*** zugelassen wurde, ist in der vom Gericht amtswegig durchgeführten Abfrage der Zulassungsdatenbank ersichtlich. Eine frühere inländische Zulassung ist dort nicht ersichtlich. Im Einzelgenehmigungsbescheid vom 22.6.2022 ist ersichtlich, dass die letzte Zulassung in den Vereinigten Staaten von Amerika erfolgte, bei welcher es sich gleichzeitig auch um die Erstzulassung handelte. Daraus folgt, dass die Zulassung am 30.8.2022 auch die erstmalige Zulassung dieses Fahrzeuges in der Europäischen Union darstellt. Aus dem Einzelgenehmigungsbescheid geht auch die Einstufung in die Fahrzeugklasse M1 hervor. Die Erhaltungswürdigkeit bzw. Eintragung in der Liste historischer Fahrzeuge war bereits am Ende des ersten Rechtsganges nicht mehr strittig.

Dass die bFP das Fahrzeug ausschließlich zur Weiterveräußerung erworben hatte, hat sie nach Ansicht des erkennenden Gerichtes glaubhaft dargelegt, zumal dies ihrem Unternehmensgegenstand entspricht und die recht kurze Behaltdauer ebenfalls für diesen Umstand spricht.

Die übrigen Sachverhaltsfeststellungen wurden den Parteien mit Schreiben des Bundesfinanzgerichtes vom 31.8.2025 gemeinsam mit den dazugehörigen Erwägungen zur Beweiswürdigung zur Kenntnis gebracht. Die Beantwortung dieses Schreibens durch das Finanzamt Österreich vom 11.9.2025 enthält keine Einlassungen zu diesem Sachverhalt, weshalb das Gericht davon ausgehen konnte, dass das Finanzamt Österreich keine Einwendungen gegen diese Sachverhaltsfeststellungen oder beweiswürdigenden Erwägungen vorzubringen hatte. Die bFP hat den Sachverhalt in ihrer Stellungnahme vom 2.10.2025 ausdrücklich als unstrittig bezeichnet. Daher konnte das Bundesfinanzgericht diese Sachverhaltsfeststellungen bedenkenlos seiner Entscheidung zugrunde legen. Insbesondere konnte es das Gericht unter diesen Umständen als erwiesen annehmen, dass die bFP das streitgegenständliche Fahrzeug selbst nie bewegt bzw. in Betrieb genommen hatte.

4. Rechtliche Beurteilung

4.1. Zur Bindungswirkung des VwGH-Erkenntnisses Ra 2024/15/0047

Gemäß § 63 Abs. 1 VwGG ist das Bundesfinanzgericht nach der Aufhebung einer seiner Entscheidungen durch den Verwaltungsgerichtshof verpflichtet, in der betreffenden Rechtssache mit den ihm zu Gebote stehenden rechtlichen Mitteln unverzüglich den der Rechtsansicht des Verwaltungsgerichtshofes entsprechenden Rechtszustand herzustellen.

Es besteht allerdings keine Bindung an die Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtshofes, wenn das Bundesfinanzgericht im fortgesetzten Verfahren eine (in wesentlichen Punkten) geänderte Rechts- oder Sachlage vorfindet (*Twardosz*, Handbuch VwGH-Verfahren⁵, Rz 441;

Sutter in Holoubek/Lang, Bindungswirkungen zwischen Verfahren, 332; VwGH 3.4.2008, 2006/09/0002).

Das Bundesfinanzgericht hat im ersten Rechtsgang aufgrund seiner unrichtigen Rechtsansicht angenommen, seine damaligen Feststellungen würden bereits genügen, um die Stattgabe der Beschwerde zu tragen, und deshalb wesentliche weitere Feststellungen unterlassen. Diese neuen, im nunmehr ergehenden Erkenntnis getroffenen Feststellungen sind insbesondere:

„Die bfP handelt gewerblich mit Fahrzeugen. [...] Die bfP erwarb das Fahrzeug ausschließlich zum Weiterverkauf im Rahmen ihres Betriebes. [...] Das Fahrzeug wurde sowohl beim Kauf als auch beim Verkauf mit einem Fahrzeugtransporter transportiert. Während des Zeitraums, in welchem es im Eigentum der bfP stand, wurde es nicht bewegt bzw. in Betrieb genommen. Es war auch nie auf die bfP zugelassen. Die bfP führte infolgedessen kein Fahrtenbuch.“

Zudem unterlag das Bundesfinanzgericht im ersten Rechtsgang einem Irrtum über das Wesen eines Einzelgenehmigungsbescheides gemäß §§ 28 und 34 KFG 1967. Es hat daher diese Einzelgenehmigung mit der richtigerweise davon getrennt zu betrachtenden kraftfahrrechtlichen Zulassung (§ 37 ff KFG 1967) vermischt und daher die folgende – völlig unzutreffende – Feststellung getroffen, die auch im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes wiedergegeben wurde:

„[Das Fahrzeug] wurde mit Einzelgenehmigungsbescheid vom 22.6.2022 erstmals im Inland und auch erstmals in der Europäischen Union zugelassen (Ausnahmegenehmigung nach § 34 KFG 1967, aber nicht nach § 34 Abs. 4 KFG 1967, Einstufung als PKW der Klasse M1).“

Tatsächlich erfolgte jedoch – wie den Feststellungen des nunmehr ergehenden Erkenntnisses zu entnehmen ist – zu keinem Zeitpunkt eine Zulassung des streitgegenständlichen Fahrzeuges auf die bfP. Die erstmalige Zulassung in der Europäischen Union erfolgte richtigerweise erst, nachdem die bfP das gegenständliche Fahrzeug bereits wieder veräußert hatte.

Nach Ansicht des Bundesfinanzgerichtes liegt eine wesentlich geänderte Sachlage vor, da der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 24.6.2025, Ra 2024/15/0047, aufgrund der unvollständigen bzw. unrichtigen Sachverhaltsfeststellungen des Bundesfinanzgerichtes davon ausgehen musste, dass die bfP das streitgegenständliche Fahrzeug selbst genutzt hatte oder zumindest nutzen konnte und dementsprechend auch in der Lage gewesen wäre, ein Fahrtenbuch zu führen. Das Bundesfinanzgericht geht hingegen nicht davon aus, dass der Verwaltungsgerichtshof mit seinem Erkenntnis fordern wollte, dass Fahrzeughändler auch für solche Fahrzeuge Fahrtenbücher führen müssen, die von ihnen weder zugelassen noch sonst in Betrieb genommen werden.

Deshalb erachtet sich das Bundesfinanzgericht im vorliegenden Fall nicht im Sinne des § 63 Abs. 1 VwGG an die Rechtsansicht des Verwaltungsgerichtshofes im aufhebenden Erkenntnis gebunden.

4.2. Zu Spruchpunkt I. (Stattgabe)

§ 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I 18/2021 lautet auszugsweise wie folgt:

„§ 1. Der Normverbrauchsabgabe unterliegen die folgenden Vorgänge:

1. Die Lieferung von bisher im Inland nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen, die ein Unternehmer (§ 2 UStG 1994) im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt, ausgenommen die Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung. [...]“

§ 2 Abs. 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I 18/2021 lautet auszugsweise wie folgt:

„§ 2. (1) Als Kraftfahrzeuge gelten: [...]

3. Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) [...]

Ausgenommen sind jeweils historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 43 Kraftfahrzeuggesetz 1967.“

§ 2 KFG 1967 idF BGBl. I 134/2020 lautet auszugsweise wie folgt:

„Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als [...]

43. historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b); [...]“

§ 34 Abs. 4 KFG 1967 idF BGBl. I 134/2020 lautet auszugsweise wie folgt:

„Vor Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für historische Fahrzeuge sind deren Erhaltungswürdigkeit und deren Erhaltungszustand nachzuweisen. [...] Historische Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Diese Aufzeichnungen sind drei Jahre ab der letzten Eintragung aufzubewahren.“

Im ersten Rechtsgang war strittig, ob die Steuerbefreiung für historische Fahrzeuge das Vorliegen einer bescheidmäßigen Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 Abs. 4 KFG 1967 bzw. einer entsprechenden Eintragung in der Zulassungsbescheinigung voraussetzt. Dies hat das

Bundesfinanzgericht im Vorerkenntnis verneint. In seinem Erkenntnis vom 24.6.2025, Ra 2024/15/0047, hat der Verwaltungsgerichtshof ausgeführt, dass § 34 Abs. 4 KFG 1967 bei der Auslegung des § 2 Z 43 KFG 1967 dergestalt mitzuberücksichtigen ist, dass ein historisches Fahrzeug nur dann vorliegt, wenn es maximal 120 Tagen pro Jahr verwendet wird. Zur Frage, ob darüber hinaus eine bescheidmäßige Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 Abs. 4 KFG 1967 bzw. eine entsprechende Eintragung in der Zulassungsbescheinigung erforderlich ist, äußerte sich der Verwaltungsgerichtshof nicht. Das Bundesfinanzgericht geht daher davon aus, dass diese nicht erforderlich sind.

Ein Fahrzeug unterliegt demnach als historisches Fahrzeug nicht der Normverbrauchsabgabe, wenn es erhaltungswürdig, älter als 30 Jahre, in die Liste der historischen Fahrzeuge gemäß § 131b KFG 1967 eingetragen und nicht zur dauernden Verwendung bestimmt ist, wobei das letzte Tatbestandsmerkmal erfüllt ist, wenn das Fahrzeug an maximal 120 Tagen pro Jahr verwendet wird.

Klärungsbedürftig ist allerdings zunächst, ob sich die Verwendungsbestimmung in den Fällen des § 1 Z 1 NoVAG 1991 (entgeltliche Lieferung von bisher im Inland nicht zugelassenen Kraftfahrzeugen durch einen Unternehmer im Rahmen seines Unternehmens) auf die Verwendung durch den Verkäufer oder die Verwendung durch den Käufer bezieht. Angesichts des Umstandes, dass der Verkäufer im Zeitpunkt des Verkaufs bzw. des Vertragsabschlusses wissen muss, ob die jeweilige Lieferung der Normverbrauchsabgabe unterliegt oder nicht, kann sich die Verwendungsbestimmung ausschließlich auf die Verwendung durch den Verkäufer beziehen. Schließlich kann der Verkäufer in der Regel nicht zweifelsfrei beurteilen, zu welchem Zweck der Käufer das Fahrzeug erwirbt. Insbesondere könnte der Verkäufer aber in diesem Zeitpunkt unmöglich den vom Verwaltungsgerichtshof geforderten fahrtenbuchmäßigen Nachweis einer Verwendung an höchstens 120 Tagen erbringen, falls es auf die (zeitlich notwendigerweise nach dem Verkauf liegende) Verwendung durch den Käufer ankäme. Aus diesem Grund hat das Gericht keine näheren Feststellungen zur Verwendung durch die ***K-GmbH*** getroffen.

Hinsichtlich des vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom VwGH 24.6.2025, Ra 2024/15/0047, geforderten fahrtenbuchmäßigen Nachweises des Umstandes, dass das Fahrzeug an weniger als 120 Tagen im Jahr verwendet wird, ist nach Ansicht des Bundesfinanzgerichtes Folgendes auszuführen: Die Erbringung eines solchen Nachweises ist unmöglich, wenn ein Fahrzeug – wie im vorliegenden Fall – überhaupt nicht verwendet wurde und (ausschließlich) aus diesem Grund kein Fahrtenbuch geführt wurde. Vielmehr setzt die Führung eines Fahrtenbuches – wie die bFP zutreffend ausgeführt hat – nach Ansicht des Bundesfinanzgerichtes voraus, dass ein Fahrzeug überhaupt in Betrieb genommen wird, da es ansonsten nichts gäbe, was in einem Fahrtenbuch zu dokumentieren wäre. Das Bundesfinanzgericht unterstellt dem Verwaltungsgerichtshof nicht, dass er die Erbringung eines objektiv unmöglichen Beweises verlangt, zumal der Verwaltungsgerichtshof aufgrund der mangelhaften

Feststellungen des Bundesfinanzgerichtes im Vorerkenntnis von einem abweichenden Sachverhalt ausgehen musste (siehe oben unter Punkt 4.1.) und den nunmehr vom Bundesfinanzgericht festgestellten Sachverhalt bei seiner Entscheidung wohl nicht vor Augen hatte.

Wenn das Bundesfinanzgericht nun – ohne sich auf ein Fahrtenbuch stützen zu können – die Feststellung trifft, dass das gegenständliche Fahrzeug von der bfP überhaupt nicht verwendet wurde, wurde mit dieser Feststellung *uno actu* auch das Vorliegen des Tatbestandsmerkmals „*nicht zur dauernden Verwendung bestimmt*“ festgestellt, da ein Fahrzeug, welches überhaupt nicht verwendet wird, nach den Denkgesetzen zwingend auch an nicht mehr als 120 Tagen im Jahr verwendet wird.

Die Veräußerung des gegenständlichen Fahrzeuges von der bfP an die ***K-GmbH*** unterlag daher nicht der Normverbrauchsabgabe, weil das Fahrzeug alle Tatbestandsmerkmale des § 2 Z 43 KFG 1967 erfüllte und folglich gemäß § 2 Abs. 1 letzter Satz NoVAG 1991 nicht als Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Z 1 NoVAG 1991 galt.

Der angefochtene Bescheid über die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe war ersatzlos aufzuheben, da er mangels Vorliegens eines steuerbaren Tatbestandes jeglicher Grundlage entbehrt. Infolge der Aufhebung dieses Bescheides war auch der damit verbundene Bescheid über die Festsetzung eines Verspätungszuschlages ersatzlos aufzuheben.

Die Entscheidung konnte ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung getroffen werden, da der Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung entgegen § 274 Abs. 1 Z 1 BAO nicht in der Beschwerde oder im Vorlageantrag, sondern erst in einem späteren Schriftsatz gestellt wurde und dieser Antrag somit keinen Rechtsanspruch auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung vermittelt. Das Gericht hielt die Durchführung einer mündlichen Verhandlung auch sonst nicht für erforderlich, da der Sachverhalt aufgrund der vorliegenden Stellungnahmen und Beweismittel ausreichend geklärt war.

4.3. Zu Spruchpunkt II. (Revision)

Gegen ein Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Da die vorliegende Entscheidung hinsichtlich der Frage, ob das Tatbestandsmerkmal „*nicht zur dauernden Verwendung bestimmt*“ ausschließlich anhand eines Fahrtenbuches festgestellt werden kann, vom Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24.6.2025, Ra 2024/15/0047, abweicht, und aus jenem Erkenntnis überdies nicht zweifelsfrei hervorgeht, ob es dabei auf die Verwendung des Verkäufers oder des Käufers ankommt, war – ungeachtet des Umstandes,

dass das Gericht angesichts einer geänderten Sachlage keine formelle Bindung an diese Entscheidung annimmt – die ordentliche Revision zuzulassen.

Innsbruck, am 6. Oktober 2025