

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch die Richterin Dr. Annika Streicher in der Beschwerdesache ***Bf1***, ***Bf1-Adr***, über die Beschwerde vom 9. Juni 2023 gegen die Bescheide des Finanzamtes Österreich vom 25. Mai 2023 betreffend Kraftfahrzeugsteuer 09-12/2020, 01-12/2021 und 01-12/2022 zu Steuernummer ****BF1StNr1*** zu Recht erkannt:

I. Die Beschwerde gegen die Kraftfahrzeugsteuerbescheide 09-12/2020, 01-12/2021 und 01-12/2022 wird gem. § 279 BAO als unbegründet **abgewiesen**.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) **nicht zulässig**.

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang

Dem im österreichischen Grenzgebiet zu Deutschland wohnenden Beschwerdeführer (in der Folge „Bf.“) wurde vom Finanzamt Österreich (in der Folge „belangte Behörde“) mit **Bescheiden** vom 25.5.2023 Kraftfahrzeugsteuer für die Monate 09-12/2020, 01-12/2021 und 01-12/2022 vorgeschrieben (in der Folge „angefochtene Bescheide“).

Der Bf. erhob die mit 5.6.2023 datierte **Beschwerde** gegen die angefochtenen Bescheide und führte im Wesentlichen aus, es handle sich um ein Fahrzeug seines Arbeitgebers, das hauptsächlich in Deutschland verwendet werde.

Mit **Beschwerdevorentscheidung** vom 16.10.2023 wies die belangte Behörde die Beschwerde hinsichtlich Kraftfahrzeugsteuer 09-12/2020 und 01-12/2021 als unbegründet ab.

Mit **Vorlageantrag** vom 3.11.2023 beantragte der Bf. die Vorlage an das Bundesfinanzgericht.

Mit **Beschwerdevorentscheidung** vom 1.2.2024 wies die belangte Behörde die Beschwerde hinsichtlich Kraftfahrzeugsteuer 01-12/2022 als unbegründet ab.

Mit **Vorlageantrag** vom 5.3.2024 beantragte der Bf. die Vorlage an das Bundesfinanzgericht.

Die belangte Behörde legte die Beschwerde dem Bundesfinanzgericht mit **Vorlagebericht** vom 28.3.2024 vor.

Mit **Verfügung** des Geschäftsverteilungsausschusses wurde der Akt der mit 1.2.2025 neu besetzten Gerichtsabteilung 6004 zugewiesen.

Mit **Anschreiben** vom 30.6.2025 wurde der Bf. aufgefordert, Informationen zur Tätigkeit für seinen Arbeitgeber, zum Vorhandensein eines privaten Kfz und zur Nutzung des beschwerdegegenständlichen Kfz bereitzustellen.

Dieser Aufforderung kam der Bf. mit **E-Mail** vom 8.9.2025 nach, wobei er bereits vorgelegte Unterlagen nochmals vorlegte.

Mit **Beschluss** vom 11.9.2025 wurde diese Informationen der Behörde zur Wahrung des rechtlichen Gehörs übermittelt.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Der Bf. hatte im Beschwerdezeitraum seinen Hauptwohnsitz und Mittelpunkt der Lebensinteressen im österreichischen Grenzgebiet zu Deutschland, wo er mit seiner Lebensgefährtin (nunmehr Ehegattin) in einer gemeinsamen Wohnung wohnte. Er unterhielt keinen Wohnsitz in Deutschland. Ab Dezember 2020 war er bei einem österreichischen Unternehmen angestellt.

Daneben verrichtete der Bf. für den in Deutschland tätigen mobilen Pflegedienst seiner in Deutschland wohnhaften Mutter 3-4-mal monatlich Tätigkeiten hausmeisterlicher Art für Klienten, wobei ein derartiger Einsatz etwa 2-3 Stunden umfasste. Hierfür nutzte er das auf seine Mutter zugelassene Kfz mit dem amtlichen deutschen Kennzeichen ***Kennzeichen*** (Wunschkennzeichen bestehend aus Initialen und Geburtsjahr des Bf.). Der Bf. erhielt für seine Tätigkeit im Pflegedienst kein Entgelt, durfte das ihm übergebene Kfz im Gegenzug allerdings ganzjährig privat nutzen, wobei ihm keine Vorgaben hinsichtlich der privaten Nutzung gemacht wurden. Das Kfz wurde dem Bf. am 28.8.2020 erstmals zur Benutzung übergeben. Der Bf. bezahlte die in Deutschland anfallende Kfz-Steuer sowie die Versicherung. Kosten für Service, Reparaturen und Betankung trug das Unternehmen. Auf den Bf. war kein Kfz in Österreich

zugelassen. Auch auf seine Lebensgefährtin war kein Kfz zugelassen, allerdings verfügte diese über ein Dienst-Kfz.

Da das betreffende Kfz das einzige Kfz mit Anhängerkupplung in der Firmenflotte war, übergab der Bf. das Kfz bei Bedarf (z.B. für Urlaubsfahrten mit Klienten, um das nötige Equipment zu transportieren) über mündliche Vereinbarung an andere im Unternehmen tätige Personen und erhielt stattdessen bei Bedarf ein anderes Kfz. Im Jahr 2020 übergab der Bf. das betreffende Fahrzeug zu zwei Gelegenheiten an andere Mitarbeiter, im Jahr 2021 zu fünf Gelegenheiten und im Jahr 2022 ebenfalls zu fünf Gelegenheiten. Den überwiegenden Teil des Jahres (2021 und 2022 jeweils deutlich über 300 Tage, 2020 entsprechend aliquot) befand sich das betreffende Fahrzeug beim Bf. Es konnte nicht festgestellt werden, dass das streitgegenständliche Kfz überwiegend außerhalb des österreichischen Bundesgebiets verwendet wurde.

2. Beweiswürdigung

Die Feststellungen ergeben sich aus dem vorgelegten Behördenakt zur gegenständlichen Beschwerde, dem Antwortschreiben des Bf. auf das Anschreiben des erkennenden Gerichts, dem Behördenakt zum Verfahren betreffend Normverbrauchsabgabe für den Zeitraum 09/2020 sowie der Niederschrift der Einvernahme des Bf. durch die Finanzpolizei am 26.1.2021.

Die Feststellung, dass das beschwerdegegenständliche Kfz 2020 zu zwei Gelegenheiten und 2021 und 2022 zu jeweils fünf Gelegenheiten an andere Arbeitnehmer übergeben wurde, ergibt sich aus den mit „Fahrzeug Tauschprotokoll“ bezeichneten Dokumenten (die ab Mai 2021 vorliegen) und den mit „Fahrzeug-Übergabeprotokoll“ bezeichneten Dokumenten (für den Zeitraum davor). Dass das Kfz sich 2022 deutlich über 300 Tage beim Bf. befand, ergibt sich aus den in den Fahrzeug-Tauschprotokollen angegebenen Zeiträumen. Dass das Kfz sich 2021 deutlich über 300 Tage beim Bf. befand, ergibt sich aus den in den Fahrzeug-Tauschprotokollen angegebenen Zeiträumen, die für drei Entleihungen eine Gesamtentleihedauer von 30 Tagen ergeben, und der ergänzenden Überlegung, dass die zwei weiteren Entleihungen (für die noch keine Tauschprotokolle vorliegen) ebenfalls kurzzeitiger Natur gewesen sein dürften. Dass das Kfz sich ab Ende August 2020 deutlich über aliquotiert 300 Tage beim Bf. befand, ergibt sich aus der Überlegung, dass in den beiden anderen Jahren die jeweiligen Entleihungen auch kurzzeitiger Natur waren, was bei zwei Entleihungen eine angenommene geringe Gesamtentleihedauer ergibt.

Die Negativfeststellung, dass nicht festgestellt werden konnte, dass das streitgegenständliche Kfz überwiegend außerhalb des österreichischen Bundesgebiets verwendet wurde, wurde aus folgenden Überlegungen getroffen:

Die Besteuerung von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen mit Kraftfahrzeugsteuer setzt den dauernden Standort des Fahrzeugs im Inland voraus. Der dauernde Standort des Fahrzeugs im Inland muss nicht durch die Abgabenbehörde nachgewiesen werden (vgl. VwGH 23.10. 2001, 2001/11/0288; VwGH 21.9.2006, 2006/15/0025; VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276), stattdessen ist es am potenziell Steuerpflichtigen, iSd § 82 Abs. 8 KFG 1967 den Gegenbeweis anzutreten. Der Gegenbeweis ist als erbracht anzusehen, wenn das Fahrzeug weitaus überwiegend nicht in Österreich verwendet wird (VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276; VwGH 16.6.2021, Ra 2018/16/0171), wobei auf der Grundlage der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes davon auszugehen ist, dass eine bloß überwiegende Nichtverwendung in Österreich (demnach ab 51 %) ausreichend ist (VwGH 16.6.2021, Ra 2018/16/0171). Dabei wird unionsrechtskonform auf ein kilometermäßiges und nicht ein zeitliches Überwiegen außerhalb des Bundesgebietes abzustellen sein. Zur Erbringung des Gegenbeweises hat der potenziell Steuerpflichtige initiativ und umfassend darzulegen, aus welchen Gründen das Fahrzeug nicht als Fahrzeug mit dauerndem inländischen Standort anzusehen ist und dafür auch die erforderlichen Beweise einzureichen (VwGH 3.10.2016, Ra 2016/02/0151). Die Beweismittel sind diesbezüglich unbegrenzt. Reine Behauptungen reichen nicht aus (VwGH 24.11.2011, 2009/16/0212), ebenso wenig reicht eine bloße Glaubhaftmachung (BFG 15.7.2021, RV/1100450/2018). Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH ist eine erhöhte Mitwirkungspflicht und Beweisvorsorgepflicht dann gegeben, wenn Sachverhaltselemente ihre Wurzeln im Ausland haben.

Im gegenständlichen Fall wurden für den Beschwerdezeitraum keine Fahrtenbücher oder vergleichbar verlässliche Aufzeichnungen vorgelegt, aus denen die mit dem Kfz getätigten Fahrten lückenlos nachvollzogen werden könnten. Vorgelegt wurden als „Fahrzeug Checklisten“ betitelte Dokumente, in denen jeweils zum Monatsletzten (beginnend mit 30.9.2020) der Kilometerstand, die Anzahl der dienstlich gefahrenen Kilometer und die Anzahl der privat gefahrenen Kilometer festgehalten wurden. Werden jedoch die Kilometerstände zum Ende eines Monats und die im Folgemonat gefahrenen Kilometer addiert, stimmt das Ergebnis nicht immer mit dem Kilometerstand zum Ende des Folgemonats zusammen. Beispiel: Der Kilometerendstand am 30.9.2020 wurde mit 24.046 angegeben. Für Oktober 2020 wurden 817 private und 554 berufliche Kilometer angegeben. Der Kilometerendstand am 31.10.2020 wurde mit 26.102 angegeben. Daraus ergibt sich also eine Differenz von 685 Kilometern. Derartige Abweichungen gibt es auch noch in anderen Monaten. Anzunehmen ist, dass die Kilometerdifferenzen von anderen Arbeitnehmern zurückgelegt wurden, wobei hier jeder Beleg dafür fehlt, wo diese Kilometer gefahren wurden. Die Mutter des Bf. gibt hierzu an, dass diese Kilometer in Deutschland gefahren worden sein müssen, weil Fahrten ins Ausland zu melden seien, wobei hierfür keine Nachweise vorgelegt wurden. Die Glaubhaftigkeit der vom Bf. vorgelegten Unterlagen wird weiter dadurch geschmälert, dass sowohl das im Zuge der Vorhaltsbeantwortung vom 8.9.2025 vorgelegte „Fahrzeug Tauschprotokoll“ vom 16.9.2021 als auch das „Fahrzeug Tauschprotokoll“ vom 16.9.2022 einen Kilometerstand von 52.935

ausweisen, die „Fahrzeug Checkliste“ vom 30.9.2021 weist jedoch einen Kilometerstand von 36.640 aus. Hinzu kommt, dass manche der vorgelegten „Fahrzeug Tauschprotokolle“ nicht mit „Handzeichen“ (eine Art Paraphe, die unter den Großteil der Tauschprotokolle gesetzt wurde) unterschrieben sind. Das deutet in der Gesamtschau darauf hin, dass die vorgelegten Dokumente (zumindest zum Teil) nicht zeitnah geführt wurden, sondern Nachdokumentationen stattgefunden haben.

Auch aus den als „Tätigkeitsnachweis“ betitelten vorgelegten Dokumenten ergibt sich lediglich, an welchem Datum der Bf. für welchen mit einem Kürzel bezeichneten Klienten welche Tätigkeit ausgeführt hat. Hinweise zu Start- und Zielort der Fahrten und Kilometerstrecken fehlen jedoch.

Hinzu kommt, dass für die lt. „Fahrzeug Checklisten“ privat gefahrenen Kilometer jede Angabe dazu fehlt, ob diese Kilometer in Deutschland oder Österreich zurückgelegt wurden. Der Bf. bringt vor, dass er für Fahrten zu seiner in Österreich gelegenen Arbeitsstätte meist ein E-Bike benutzt habe, Einkäufe meist zu Fuß erledigt worden seien, das Auto für Urlaubsfahrten nicht benutzt worden sei und generell meist das Dienstauto seiner nunmehrigen Gattin genutzt worden sei. Der Bf. und seine Gattin seien privat hauptsächlich in Deutschland unterwegs. Diese Aussagen müssen jedoch auf der reinen Behauptungsebene verortet werden, weil keinerlei Nachweise vorgelegt wurden.

Der Bf. bzw. seine Mutter geben selbst an, dass eine rückwirkende Rekonstruktion der gefahrenen Kilometer nicht möglich sei und dahingehende Aufzeichnungen nicht geführt wurden, weil dies von der belangten Behörde vorab nicht mitgeteilt und eingefordert worden sei. Ein Fahrtenbuch sei erst im Oktober 2023 eingeführt worden. Dazu ist auszuführen, dass von Rechtsunterworfenen vor der Übersiedelung in ein anderes Land eine selbständige Auseinandersetzung mit den gesetzlichen Vorgaben inkl. der geltenden Steuergesetze erwartet werden kann. Es wäre am Bf. gelegen, sich über die Führung der notwendigen Aufzeichnungen zu informieren, ohne auf eine behördenseitige Aufforderung zu warten. Die steuerliche Problematik in Zusammenhang mit im österreichisch-deutschen Grenzgebiet genutzten und in Deutschland angemeldeten Fahrzeugen ist nach der Lebenserfahrung hinlänglich bekannt und konnte vom Bf. eine dahingehende eigenständige Informationseinholung erwartet werden. Darin ist keine – wie vom Bf. insinuiert – Diskriminierung oder Schikane deutscher Staatsangehöriger zu erkennen, denn von österreichischen Staatsangehörigen wird dieselbe eigenständige Informationseinholung und Beweisvorsorge in steuerlichen Belangen erwartet.

In der Zusammenschau ist festzuhalten, dass keine hinreichenden Nachweise dafür existieren, wann, wo, wofür und in welchem Ausmaß das beschwerdegegenständliche Kfz genutzt wurde. Dem Bf. wurde mehrmals die Gelegenheit zur Erbringung des Gegenbeweises gegeben, zum einen durch die belangte Behörde und zum anderen auch durch das erkennende Gericht. In seiner Vorhaltsbeantwortung vom 8.9.2025 macht der Bf. deutlich, dass er sämtliche

verfügbare Unterlagen bereits mehrfach vorgelegt habe und keine weiteren relevanten Unterlagen vorhanden seien.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1. Zu Spruchpunkt I. (Abweisung)

Gem. § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet werden (widerrechtliche Verwendung). Die Zulassungspflicht ergibt sich aus § 82 Abs. 8 KFG 1967, wonach Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland in das Bundesgebiet eingebracht oder in diesem verwendet werden, bis zum Gegenbeweis als Fahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen sind (Standortvermutung). Die Verwendung solcher Fahrzeuge ohne Zulassung ist nur während eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet zulässig. Gem. § 4 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 dauert die Steuerpflicht bei widerrechtlicher Verwendung vom Beginn des Kalendermonates, in dem die Verwendung einsetzt, bis zum Ablauf des Kalendermonates, in dem die Verwendung endet. Nach § 3 KfzStG 1992 ist Steuerschuldner bei der widerrechtlichen Verwendung die Person, die das Kraftfahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet (Z 2).

In einem ersten Schritt ist also zu prüfen, wer **Verwender** des streitgegenständlichen Kfz ist und an welchem Ort diese Person ihren Hauptwohnsitz hat.

Das KFG 1967 enthält keine Regelung darüber, wem die Verwendung des Fahrzeuges zuzurechnen ist. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes ist dabei auf den Begriff des Halters iSd § 5 Abs. 1 EKHG zurückzugreifen (VwGH 27.1.2010, 2009/16/0107). Halter ist nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes derjenige, der das Fahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch und die Verfügungsgewalt darüber hat. Dies ist nach objektiven Gesichtspunkten zu beurteilen. Der Betrieb erfolgt auf eigene Rechnung des Halters, wenn er den Nutzen aus der Verwendung zieht und die Kosten trägt. Die freie Verfügung ermöglicht es, über die Verwendung des Kraftfahrzeuges zu entscheiden und bezieht sich auf das „Wie, wann und wo“ der Verwendung. Die freie Verfügung geht nicht dadurch verloren, dass das Kraftfahrzeug vorübergehend einem Dritten überlassen wird, denn wer das Fahrzeug nur kurzfristig überlässt, behält die Möglichkeit zur Gefahrenabwehr, weil er weiterhin für die Überprüfung und Instandhaltung Sorge tragen kann (OGH 8.6.1978, 2Ob78/78; *Schauer in Schwimann/Kodek*, ABGB Praxiskommentar⁵ § 5 EKHG Rz 12 f). Nach ständiger Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes kommen den Kriterien des Nutzens, des tatsächlichen Lenkens und des tatsächlichen Bestimmens des Einsatzes des Fahrzeuges größere Bedeutung zu als der bloßen Kostentragung (VwGH 24.11.2011, 2009/16/0212; siehe auch BFG 21.4.2016, RV/7100338/2015; BFG 7.7.2020, RV/3100066/2015; BFG 16.2.2022, RV/3100745/2021).

Unerheblich ist der rechtmäßige Besitz am Fahrzeug (OGH, 18.10.2000, 9ObA150/00z; VwGH 27.1.2010, 2009/16/0107), d.h. auch eine vom Eigentümer verschiedene Person kann Verwender sein. Daher ist dem Bf. nicht zuzustimmen, wenn er vorbringt, dass ein Steuerzugriff auf ihn nicht möglich sei, weil er nicht Eigentümer des Kfz ist.

Bei Fahrzeugen, die auf Unternehmen im Ausland zugelassen sind, ist zu ermitteln, ob die Verwendung des Fahrzeuges der juristischen Person oder der natürlichen Person, die das Fahrzeug lenkt, zuzurechnen ist. Die Zurechnung der Verwendung des Fahrzeuges zu einer dieser beiden Personen (juristische Person oder natürliche Person) hat danach zu erfolgen, wer als Halter des Fahrzeuges anzusehen ist (*Haller*, NoVAG § 1 Tz 103 ff mit der dort zitierten Rechtsprechung). Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem bislang einzigen Erkenntnis zu dieser Frage (VwGH 24.11.2011, 2009/16/0212) die Verwendung des Fahrzeuges einer ausländischen juristischen Person deren Geschäftsführer mit Hauptwohnsitz in Österreich zugerechnet, weil diesem das Fahrzeug nicht nur für dienstliche Zwecke des Unternehmens, sondern auch uneingeschränkt und ohne weitere Vorgaben für Privatfahrten und andere Dienstfahrten im Rahmen seiner eigenen betrieblichen Tätigkeit zur Verfügung stand. Sämtliche Kosten für Reparaturen, Service und Betankung des Fahrzeuges wurden vom Geschäftsführer persönlich getragen. Weder hinsichtlich der Geschäftsführungstätigkeit noch hinsichtlich der Zurverfügungstellung des Fahrzeuges bestanden schriftliche Verträge, zudem erfolgte die Geschäftsführung unentgeltlich. Die Frage, wer als Verwender des Fahrzeuges einer ausländischen juristischen Person anzusehen ist, hängt somit entscheidend davon ab, ob dieses nur für Zwecke der ausländischen Gesellschaft verwendet wird oder ob auch eine Privatnutzung des Fahrzeuges durch die dieses lenkende Person mit inländischem Hauptwohnsitz erfolgt: Wird das Fahrzeug ausschließlich für (betriebliche) Zwecke der ausländischen Gesellschaft verwendet, so ist diese als Verwender anzusehen, während eine Möglichkeit der privaten Nutzung die Verwendereigenschaft der natürlichen Person impliziert (s. *Haller*, NoVAG § 1 Tz 108 f mit der dort zitierten Rechtsprechung). Das Bundesfinanzgericht rechnet die Verwendung ausländischer Firmenfahrzeuge dem österreichischen Arbeitnehmer zu, wenn dieser das Fahrzeug gegen Verzicht auf einen bestimmten Teil seines Bruttogehaltes (Gehaltsumwandlungserklärung) auch privat nutzen darf; begründend verweist das BFG auf das für die Nutzung des Fahrzeuges aufgewendete Gehalt und den dadurch bedingten Gebrauch auf eigene Rechnung sowie die Möglichkeit zur vom Arbeitgeber nicht kontrollierten Privatnutzung (s. *Haller*, NoVAG, § 1 Tz 109a mit der dort zitierten Rechtsprechung).

Nach Ansicht des erkennenden Gerichts ist der Bf. somit aus folgenden Gründen als Verwender des Fahrzeuges anzusehen:

- Kostentragung: Der Bf. erbrachte Arbeitsleistungen für das Unternehmen seiner Mutter und erhielt im Gegenzug dafür die private Nutzungsmöglichkeit des Autos (Gehaltsumwandlungserklärung). Zusätzlich hat der Bf. die Kosten für deutsche Kfz-Steuer und Versicherung übernommen.

- Nutzen: Dem Bf. wurden von seiner Mutter keine Vorgaben hinsichtlich der Privatnutzung gemacht und er konnte das Fahrzeug tatsächlich für seine privaten Zwecke nutzen, somit hat er einen wirtschaftlichen Vorteil aus dem Fahrzeug erlangt. Es ist unerheblich, wie ausgiebig sich die Privatnutzung gestaltete, solange die Möglichkeit der Privatnutzung gegeben ist.
- Verfügungsmacht: Zwar musste der Bf. das betreffende Fahrzeug anderen Arbeitnehmern zur Verfügung stellen, wenn diese es benötigten, allerdings befand sich das betreffende Fahrzeug den absolut überwiegenden Teil des Jahres beim Bf. Wie oben ausgeführt geht die freie Verfügung durch die kurzfristige Überlassung an Dritte nicht verloren.

Unstrittig befanden sich sowohl der Hauptwohnsitz als auch der Mittelpunkt der Lebensinteressen des Bf. im Beschwerdezeitraum in Österreich am Familienwohnsitz. Nach der ständigen Rechtsprechung richtet sich der Mittelpunkt der Lebensinteressen in der Regel nach dem Familienwohnsitz. Familienwohnsitz ist jener Wohnsitz, an dem eine Person mit ihrem Lebenspartner und/oder minderjährigen Kindern lebt. Im Übrigen ist der Mittelpunkt der Lebensinteressen im Wege einer Gesamtbetrachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalles zu bestimmen (VwGH 21.5.1996, 95/11/0256).

Somit ist im zweiten Schritt zu prüfen, ob das Fahrzeug seinen **dauernden Standort** iSd § 82 Abs. 8 KFG 1967 in Österreich hat. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes setzt die Beurteilung der Rechtsfrage, ob ein Fahrzeug seinen dauernden Standort entgegen der Vermutung des § 82 Abs. 8 KFG 1967 nicht im Bundesgebiet hat, Feststellungen über den regelmäßigen Ort sowie die Art und Weise der Verwendung des Fahrzeugs voraus, aus denen sich hinreichende Anhaltspunkte ergeben, ob das Fahrzeug bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes zugeordnet werden muss oder nicht (VwGH 19.12.2023, Ra 2022/15/0055). Die Standortvermutung und deren Widerlegung gilt unabhängig davon, ob das Kraftfahrzeug überwiegend betrieblich oder privat genutzt wird (VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276; VwGH 12.11.2021, Ro 2019/16/0012; VwGH 23.9.2021, Ra 2019/16/0152; BFG 22.2.2022, RV/5100523/2021; BFG 18.3.2022, RV/3100307/2019 und BFG 29.4.2022, RV/3100110/2019). Ist der österreichische Mitarbeiter als Verwender iSd § 82 Abs. 8 KFG anzusehen, so obliegt ihm die Erbringung des Gegenbeweises (*Häusler*, Privatnutzung von Firmenfahrzeugen, SWK 14/2020, 805). Da dem Bf. der Gegenbeweis iSd § 82 Abs. 8 KFG 1967 wie oben ausgeführt nicht gelungen ist, ist davon auszugehen, dass sich der dauernde Standort des beschwerdegegenständlichen Fahrzeugs im Inland befindet.

Somit liegen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 vor und der Bf. ist gem. § 3 Z 2 KfzStG 1992 als Steuerschuldner heranzuziehen. Wenn der Bf. vorbringt, dass er bereits in Deutschland Kraftfahrzeugsteuer entrichtet habe und eine Doppelbesteuerung EU-rechtlich unzulässig sei, so ist dem zu entgegnen, dass lt. EuGH-Entscheidung in *Cura Anlagen*

(21.3.2002, C-451/99) die Kraftfahrzeugbesteuerung der widerrechtlichen Verwendung nicht unionsrechtswidrig ist. Die Besteuerung von Personenkraftwagen ist in der Europäischen Union nicht harmonisiert, weswegen es zu Doppelbesteuerungen kommen kann.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

3.2. 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.

Im gegenständlichen Beschwerdefall lag keine Rechtsfrage vor, der grundsätzliche Bedeutung zukam. Das Erkenntnis folgte vielmehr der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Kraftfahrzeugsteuerpflicht der widerrechtlichen Verwendung. Die Revision ist daher nicht zulässig.

Linz, am 4. November 2025