

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter***Ri*** in der Beschwerdesache ***Bf1***, ***Bf1-Adr*** vertreten durch ***X***, über die Beschwerde vom 27. Mai 2024 gegen den Bescheid des ***FA*** vom 6. Mai 2024 betreffend Abweisung des Antrages gemäß § 201 BAO vom 19. März 2024 auf Festsetzung der Normverbrauchsabgabe für April 2023, Steuernummer ***BF1StNr1***, zu Recht erkannt:

Der Beschwerde wird gemäß § 279 BAO Folge gegeben.

Der angefochtene Bescheid wird dahingehend abgeändert, dass die Normverbrauchsabgabe für April 2023 gemäß § 201 BAO mit -4.800,00 € (Gutschrift) festgesetzt wird.

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

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang:

Die Beschwerdeführerin (Bf.) erwarb am 29. März 2023 von der Firma ***1***, ***Adresse1***, Deutschland, einen Pferdetransporter (Baujahr 1998) der Marke Mercedes-Benz, Type 970.06 Atego 1223, Fahrzeug-Identifizierungsnummer ***A***, um einen Gesamtkaufpreis von 29.750,00 € (inklusive 19% deutsche Mehrwertsteuer von 4.750,00 €). In Deutschland war dieses Fahrzeug als Lastkraftwagen typisiert („Fahrzeug-Art (Klasse/Aufbau): LKW (21-0500)“, s. „Prüfbescheinigung nach Richtlinie 2014/45/EU“ der ***2***, ***Adresse2***, vom 4. April 2023 (S 25 BFG-Akt)).

Mittels Einzelgenehmigungsbescheides des Amtes der ***Y*** Landesregierung vom 28. April 2023, GZ. ***3***, wurde jenes Fahrzeug in die Fahrzeugklasse M1 (Personenkraftwagen) eingeordnet.

Am 28. April 2023 brachte die Bf. hinsichtlich dieses Fahrzeuges eine Erklärung über die Normverbrauchsabgabe (NOVA 2) beim ***FA*** (im Folgenden: ***FA***) ein, in der sie eine Normverbrauchsabgabe von 4.800,00 € erklärte und am selben Tag bar entrichtete.

Am 19. März 2024 brachte die Bf. beim ***FA*** einen Antrag auf Rückerstattung jener Normverbrauchsabgabe von 4.800,00 € ein. Begründend führte sie darin aus, diese Abgabe sei lt. KfzBStR 2021 sowie auf Basis einer Berufungsentscheidung des Unabhängigen Finanzsenates, Außenstelle Wien (Senat 8), widerrechtlich erfolgt, da es sich bei jenem Fahrzeug nach kraftfahrrechtlicher Zulassung zwar um einen Personenkraftwagen, fiskalisch allerdings um einen Lastkraftwagen handle, der keiner Normverbrauchsabgabe unterliege.

Das ***FA*** wertete diesen Antrag als Antrag auf Festsetzung gemäß § 201 BAO und wies ihn mit dem hier angefochtenen Bescheid vom 6. Mai 2024 als unbegründet ab mit der Begründung, die Selbstberechnung der Normverbrauchsabgabe vom 28. April 2023 von 4.800,00 € sei richtig gewesen. Für die Entscheidung, ob ein Kraftfahrzeug unter das NoVAG 1991 falle, werde seit dem 1. Juli 2021 auf die kraftfahrrechtliche Einordnung von Kraftfahrzeugen abgestellt (KFG 1967). Laut Einzelgenehmigungsbescheid des Amtes der ***Y*** Landesregierung, GZ. ***3***, vom 28. März 2023 [Anm.: richtig 28. April 2023] sei das gegenständliche Fahrzeug in die Fahrzeugklasse M1 eingeteilt worden und unterliege somit der Normverbrauchsabgabe.

Gegen diesen Abweisungsbescheid vom 6. Mai 2024 erhob die Bf. am 27. Mai 2024 Beschwerde, in der sie begründend zunächst auf die KfzBStR 2021 hinwies und weiters argumentierte, dass das höchstzulässige Gesamtgewicht ihres Fahrzeuges Mercedes-Benz Atego mit der Fahrgestellnummer ***A*** 12 Tonnen betrage, über mehr als 2 Sitzreihen (4 zugelassene Sitzplätze) verfüge und somit alle Kriterien für eine fiskalische Einstufung in die Position 8704 (LKW) der Kombinierten Nomenklatur erfülle, weswegen die Rückerstattung der bereits entrichteten Normverbrauchsabgabe von 4.800,00 € nochmals beantragt werde.

Mit Beschwerdevorentscheidung vom 9. August 2024 wies das ***FA*** die Beschwerde als unbegründet ab, wogegen die steuerliche Vertretung der Bf. nach erfolgter Fristverlängerung am 31. Oktober 2024 rechtzeitig einen Vorlageantrag einbrachte, in dem ausgeführt wurde, das gegenständliche, aus Deutschland erworbene Fahrzeug sei dort als LKW klassifiziert gewesen. In Österreich sei die Eintragung der Klasse des Basisfahrzeuges irrtümlicherweise von der Behörde zum Zeitpunkt der Abführung der Normverbrauchsabgabe nicht durchgeführt worden. Durch diese Nichteintragung sei der Tatbestand des § 2 Abs. 2 letzter Satz NoVAG 1991 (wonach für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften sinngemäß anzuwenden seien, wenn für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung vorgenommen worden sei) zum Zeitpunkt der Vorschreibung der Normverbrauchsabgabe erfüllt gewesen. Daher sei nachträglich die Aufnahme der Eintragung der Klasse des Basisfahrzeuges beantragt worden. Diese sei dann unter der GZ. ***4*** als Klasse N3 eingetragen worden. Da

keine Änderungen am Basisfahrzeug vorgenommen worden seien, handle es sich weiterhin um ein Fahrzeug der Klasse N3, welches nicht der Normverbrauchsabgabepflicht unterliege.

Beigeschlossen war dem Vorlageantrag ua. ein Bescheid des Amtes der ***Y*** Landesregierung vom 29. Oktober 2024, GZ. ***4***, mit dem hinsichtlich der hier vorliegenden Fahrzeug-Identifizierungsnummer ***A*** das Basisfahrzeug in die Fahrzeugklasse N3 eingeordnet worden war (S 30 BFG-Akt).

Am 20. Jänner 2025 wurde die Beschwerde dem Bundesfinanzgericht zur Entscheidung vorgelegt.

Im Bezug habenden Vorlagebericht beantragte die belangte Behörde die Abweisung der Beschwerde und führte unter Bezugnahme auf die Ausführungen der steuerlichen Vertretung in deren Vorlageantrag aus, die Eintragung der Klasse des Basisfahrzeuges sei nicht relevant für die Fahrzeugklasse des gegenständlichen Fahrzeuges. Laut Abfrage in der VVO vom 20. Jänner 2025 sei die Fahrzeugklasse des gegenständlichen Fahrzeuges M1 und habe sich somit mit der nachträglichen Eintragung des Basisfahrzeuges nicht verändert.

Seit 1. Juli 2021 werde auf die kraftfahrrechtliche Einstufung abgestellt, ob ein Kraftfahrzeug in den Bereich des NoVAG 1991 falle oder nicht. Es werde nicht mehr auf die Einstufung in die Kombinierte Nomenklatur abgestellt. Seit Juli 2021 komme eine andere Rechtslage zur Anwendung (BGBl. I Nr. 18/2021). Somit liefen Hinweise auf Entscheidungen des Unabhängigen Finanzsenates ins Leere.

Auch wenn man davon ausginge, dass die Finanzverwaltung nicht an die kraftfahrrechtliche Einstufung lt. Typenschein oder Einzelgenehmigungsbescheid gebunden sei, müsste die Finanzverwaltung die Einstufung des Kraftfahrzeuges nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen des KFG 1967 vornehmen und nicht nach den Bestimmungen der Kombinierten Nomenklatur. Somit müsste die Finanzverwaltung zum gleichen Ergebnis wie die Kraftfahrbehörde kommen. Bei einem Wohnmobil handle es sich um ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung. Der letzte Satz in § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 sei so zu verstehen, dass nur augenscheinliche Falscheinstufungen (zB ein einspuriges Motorrad werde als M1 eingestuft), die nach eigenen Erfahrungen hundertfach in der Zulassungsdatenbank passierten, korrigiert werden könnten, ohne dass der Steuerpflichtige ein langwieriges Richtigstellungsverfahren bei den Kraftfahrbehörden durchlaufen müsse. Dieser Satz gelte demnach nur dann, wenn auch die Eintragung bei den Kraftfahrbehörden abgeändert werden müsste.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

Gemäß § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 unterliegt der Normverbrauchsabgabe die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach Z 1 oder Z 2 eingetreten ist oder nach Eintreten der Steuerpflicht eine Vergütung nach § 12 oder § 12a erfolgt ist.

§ 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 108/2022 lautet:

"§ 2. (1) Als Kraftfahrzeuge gelten:

1. Krafträder und Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Rädern (Klassen L3e, L4e und L5e), jeweils mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
2. Schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L7e) mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
3. Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) sowie
4. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1).

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

(2) Die Einteilung der Kraftfahrzeuge in Klassen richtet sich nach § 3 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, in der jeweils geltenden Fassung. Für die Einordnung eines Kraftfahrzeuges in diese Klassen ist der Typenschein, der Einzelgenehmigungsbescheid oder die EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des Kraftfahrgesetzes 1967, maßgeblich. Wurde für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen, sind für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften (§ 3 Kraftfahrgesetz 1967) sinngemäß anzuwenden."

§ 3 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 35/2023 lautet auszugsweise:

"§ 3. (1) Die Kraftfahrzeuge und Anhänger werden in nachstehende Ober- und Untergruppen eingeteilt:

1. [...]

2. Kraftwagen, das sind

2.1. Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern (Klasse M),

2.1.1. Personenkraftwagen (Klasse M1),

2.1.2. Omnibusse (Klassen M2 und M3),

2.1.2.1. Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5000 kg (Klasse M2),

2.1.2.2. Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5000 kg (Klasse M3),

2.2. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern (Lastkraftwagen – Klasse N),

2.2.1. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg (Klasse N1); diese können weiter unterteilt werden in:

- Gruppe I: Bezugsmasse bis zu 1305 kg,
- Gruppe II: Bezugsmasse von mehr als 1305 kg, aber nicht mehr als 1760 kg,
- Gruppe III: Bezugsmasse von mehr als 1760 kg,

2.2.2. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg und nicht mehr als 12000 kg (Klasse N2),

2.2.3. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12000 kg (Klasse N3),

2.3. leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse L6e), mit weiteren Unterklassen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,

2.4. schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse L7e), mit weiteren Unterklassen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,

2.5. Zugmaschinen,

2.5.1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (Klasse T im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, eingeteilt in die Klassen T1 bis T4, jeweils weiter unterteilt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013),

2.5.2. Zugmaschinen, ausgenommen solche nach Z 2.5.1.,

2.6. Motorkarren, ausgenommen solche nach Z 2.5.1.,

2.7. Kraftwagen, die nicht unter Z 2.1. bis 2.6. fallen.

[...]"

Streit zwischen den Parteien des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens besteht darüber, ob es sich bei dem gegenständlichen Fahrzeug um einen nicht normverbrauchsabgabepflichtigen Lastkraftwagen (= Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung, Klasse N3) oder einen Personenkraftwagen (= Kraftwagen zur Personenbeförderung, Klasse M1) handelt, der der Normverbrauchsabgabepflicht unterliegt.

Aufgrund des Akteninhaltes und der übermittelten Fotos (diese befinden sich auf S 29, S 31, S 31/Rückseite und S 32 BFG-Akt) ergibt sich folgendes Bild des streitgegenständlichen Fahrzeuges:

- Bei jenem Fahrzeug handelt es sich um ein von einer deutschen Firma am 29. März 2023 erworbenes Gebrauchtfahrzeug der Marke Mercedes-Benz, Type 970.06 Atego 1223, Fahrzeug-Identifizierungsnummer ***A***, das in Deutschland als Lastkraftwagen typisiert war (Atego ist eine LKW-Baureihe der Marke Mercedes-Benz der Daimler Truck AG (https://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_Atego, s S 39 bis S 42 BFG-Akt samt der sich dort befindenden Abbildungen)).
- Das Fahrzeug weist einen dem Pferdetransport dienenden Aufbau samt Wohnkabine hinter und über dem Fahrgastraum (Dachschlafkabine) auf; in der Wohnkabine hinter der Fahrerkabine befinden sich 2 Sitzplätze; die Anzahl der zugelassenen Sitzplätze einschließlich des Fahrersitzes beträgt 4 (S 27 Rückseite, S 28 BFG-Akt). Hinter der Wohnkabine befindet sich der Durchgang zum Transport von Pferden (S 28 BFG-Akt). Am Heck des Fahrzeuges befindet sich eine große, fast die gesamte Fahrzeugbreite umfassende Laderampe für die Pferde (s dazu v.a. das Foto auf S 31/Rückseite BFG-Akt); eine weitere Laderampe für die Pferde befindet sich auf der rechten Fahrzeugseite, dahinter sind die Pferdeboxen (die 3 vergitterte Fenster, die gemeinsam aufgeschwenkt werden können, enthalten) und eine Sattelkammer untergebracht (s dazu S 28 und die Fotos auf S 31 und S 32 BFG-Akt). Vor der rechten Laderampe befinden sich eine schmale Eingangstüre samt Fenster sowie 2 Fenster für die Wohnkabine hinter dem Fahrgastraum (Fotos auf S 32 BFG-Akt).
- Das Fahrzeug weist folgende technische Spezifikationen auf (S 27, S 28/Rückseite BFG-Akt):
 Länge/Breite/Höhe (mm): 9.300/2.550/3.870, Radstand (mm): 4.750, tatsächliche Masse (kg): 9.095, technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand (kg): 13.500, höchstes zulässiges Gesamtgewicht (kg): 11.990, Kilometerstand: 454.717.
 Das Fahrzeug wird von einem LKW-Sechszylinder-Dieselmotor (Type OM 906, wie er auch im Mercedes-Benz Unimog 405 verwendet wird (https://de.wikipedia.org/wiki/Unimog_405#OM_904_und_OM_906, s S 43 bis S 48 (insbes S 45, S 45/Rückseite) BFG-Akt) mit 6.374 cm³ Hubraum und einer Höchstleistung von 170 kW angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges beträgt - bauarttypisch bei einem zulässigen Tempolimit von 80 km/h für LKW über 3,5 t (www.oeamtc.at) - 85 km/h (S 27 BFG-Akt).
- Mit dem Fahrzeug dürfen 4 Personen (einschließlich des Fahrers) transportiert werden; Sitze, die nur zur Verwendung bei stehendem Fahrzeug bestimmt sind, sind nicht vorhanden (S 27/Rückseite BFG-Akt). Aufgrund des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes von 11.990 kg und des Eigengewichtes des Fahrzeuges von 9.095 kg (s oben) beträgt die maximale Zuladung

desselben 2.895 kg. Von dieser maximalen Zuladung entfallen bei einem Durchschnittspersonengewicht von 75 kg 300 kg (oder ca. 10% der möglichen Nutzlast inkl. Fahrer) auf die Möglichkeit einer Personenbeförderung.

- Das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeuges entspricht dem eines mittelschweren Lastkraftwagens. Auf der Motorhaube sowie am Heck befindet sich jeweils die Aufschrift „Sportpferde“ (s dazu nochmals die sich auf S 29, S 31, S 31/Rückseite und S 32 BFG-Akt befindenden Fotos).

Auf der Grundlage dieses festgestellten Sachverhaltes, von dem das Bundesfinanzgericht ausgeht, ergibt sich folgende rechtliche Beurteilung:

Nach der ab 1. Juli 2021 geltenden Rechtslage ist für die Einordnung der Kraftfahrzeuge in Klassen § 3 KFG 1967 maßgeblich (vgl. § 2 Abs. 2 NoVAG 1991). Grundsätzlich ist die Klasse lt. Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid, Auszug aus der Genehmigungsdatenbank oder die EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung auch für Zwecke der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen, dh. es erfolgt eine formale Anknüpfung an die bereits vorgenommene kraftfahrrechtliche Einordnung (*Haller, Normverbrauchsabgabengesetz² (2021), § 2 Rz 2x*). Wurde für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen, so sind nach § 2 Abs. 2 letzter Satz NoVAG 1991 für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften sinngemäß anzuwenden. *Doch auch bei Vorliegen einer kraftfahrrechtlichen Einordnung in einer Klasse ist diese nicht maßgeblich und eine abweichende Einstufung für Zwecke der Normverbrauchsabgabe möglich, wenn die kraftfahrrechtliche Einstufung sich als "falsch erweist" (Haller, § 2 Rz 2x; BFG 12.9.2024, RV/7102313/2024, bestätigt mit VwGH 18.12.2025, Ra 2024/15/0078 (s va. Rz 25 dieses höchstgerichtlichen Erkenntnisses, wonach § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 eine lex specialis zu § 116 BAO darstellt)).*

Aufgrund von § 2 Abs. 2 letzter Satz NoVAG 1991 steht es den Abgabenbehörden ebenso wie dem Steuerpflichtigen frei, die Unrichtigkeit der kraftfahrrechtlichen Einordnung geltend zu machen und für Zwecke der Normverbrauchsabgabe - auch ohne Änderung der kraftfahrrechtlichen Einstufung - die Besteuerung auf Basis einer anderen als für das Fahrzeug richtig erachteten Klasse zu verlangen (*Haller, § 2 Rz 2x*). *Somit ist aufgrund der - wegen der Widerlegbarkeit der bestehenden kraftfahrrechtlichen Einstufung durch Partei oder Abgabenbehörde - im Ergebnis fehlenden formellen Anknüpfung an die kraftfahrrechtliche Einordnung erneut im Abgabenverfahren zu beurteilen, welche kraftfahrrechtliche Klasse für ein Fahrzeug tatsächlich zutreffend ist (Haller, § 2 Rz 2y; BFG 12.9.2024, RV/7102313/2024, bestätigt mit VwGH 18.12.2025, Ra 2024/15/0078).*

Daraus ergibt sich, dass der von der belangten Behörde in deren Vorlagebericht vom 20. Jänner 2025 vertretenen Rechtsauffassung, § 2 Abs. 2 letzter Satz NoVAG 1991 sei so zu verstehen, dass nur augenscheinliche Falscheinstufungen (zB ein einspuriges Motorrad

werde als Personenkraftwagen (Klasse M1) eingestuft), die hundertfach in der Zulassungsdatenbank passierten, korrigiert werden könnten, nicht zu folgen ist.

Im vorliegenden Fall ergibt sich aus der Gesamtschau der zu berücksichtigenden Kriterien, dass, auch wenn das strittige Fahrzeug über eine Wohnkabine verfügt, die wesentliche Bestimmung, dh. der Hauptzweck dieses Fahrzeuges in der Güterbeförderung - nämlich dem Pferdetransport samt deren Versorgung (Sattelkammer) - liegt und die bestehende Wohnmöglichkeit für maximal 4 Personen (einschließlich des Fahrers; Sitze, die nur zur Verwendung bei stehendem Fahrzeug bestimmt sind, sind nicht vorhanden (s oben)) lediglich einen Nebenzweck von untergeordneter Bedeutung darstellt.

Neben den technischen Spezifikationen, dem Verwendungszweck des strittigen Fahrzeuges und dessen äußerem Erscheinungsbild (mittelschwerer Lastkraftwagen mit 11.990 kg höchstzulässigem Gesamtgewicht (technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand 13.500 kg), 2 Laderampen für die Pferde, Aufschriften „Sportpferde“, s dazu bereits oben) spricht auch das Anlegen der Gewichtskriterien dafür, dass dessen Hauptzweck in der Güter- und nicht in der Personenbeförderung liegt, entfallen doch bei einer maximalen Zuladung des Fahrzeuges von 2.895 kg bei einem durchschnittlichen Personengewicht von 75 kg gerade einmal 300 kg (oder ca. 10% der möglichen Nutzlast inklusive Fahrer) auf die Personenbeförderung, während ca. 90% der möglichen Nutzlast auf die Beförderung von Gütern (Transport von Pferden samt deren Versorgung) entfallen, womit eindeutig eine vorwiegende Nutzung zur Beförderung von Gütern iSd kraftfahrrechtlichen Bestimmungen gegeben und damit eine für die Qualifikation als Personenkraftwagen (Klasse M1) erforderliche ausschließliche oder überwiegende Bestimmung zur Personenbeförderung zu verneinen ist.

Zusammenfassend ist sohin festzuhalten, dass die wesentliche Bestimmung, dh. der Hauptzweck des strittigen Fahrzeuges in der Güterbeförderung, nämlich dem Pferdetransport samt deren Versorgung, liegt, während das "Bewohnen" lediglich einen Nebenzweck von untergeordneter Bedeutung darstellt. Zum Zeitpunkt der Zulassung jenes Fahrzeuges lag - ungeachtet seiner Einordnung in die Klasse M1 (Personenkraftwagen) durch den Bezug habenden Einzelgenehmigungsbescheid vom 28. April 2023 - ein Lastkraftwagen der Klasse N3 (§ 3 Abs. 1 Z 2.2.3. KFG 1967) vor, für den keine Normverbrauchsabgabepflicht bestand.

Da sich aus den angeführten Gründen die seitens der Bf. am 28. April 2023 mit Erklärung über die Normverbrauchsabgabe (NoVA2) bekanntgegebene Selbstberechnung der Normverbrauchsabgabe für April 2023 mit 4.800,00 € (Zahllast) als nicht richtig erwiesen hat, war spruchgemäß zu entscheiden.

Unzulässigkeit einer 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. Die Rechtsfrage, ob von einer entsprechenden hoheitlichen Entscheidung abgegangen werden kann, wenn darin angeordnet wird, dass für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften sinngemäß anzuwenden sind, wenn für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen wurde, wurde vom Verwaltungsgerichtshof (VwGH 18.12.2025, Ra 2024/15/0078, s oben) bejaht. Die (ordentliche) Revision war daher nicht zuzulassen.

Wien, am 28. Jänner 2026