

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht erkennt durch den Richter*des Bundesfinanzgerichts* in der Beschwerdesache *Bf1*, *Bf1-Adr*, vertreten durch Schabetsberger & Partner Steuerberatung und Unternehmensberatung GmbH, Fischerstiege 9, 1010 Wien, über die Beschwerden vom 19. April 2018 gegen die Bescheide des Finanzamtes Neunkirchen Wr. Neustadt (nunmehr Finanzamt Österreich) vom 23. Februar 2018 betreffend Einkommensteuer 2012 bis 2015 zur Steuernummer *Bf1StNr1* zu Recht:

- I. Die Beschwerde wird gemäß § 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

Im Rahmen einer Nachschau wurde das vom BF geleaste Fahrzeug Dodge Ram 1500 Crew Cab Pick Up 4x4 von einem Außendienstorgan des Finanzamts Neunkirchen Wiener Neustadt (nunmehr Finanzamt Österreich, im weiteren Finanzamt) besichtigt und festgestellt, dass dieses steuerlich nicht als LKW, sondern als PKW zu behandeln sei. Im Rahmen einer im Anschluss durchgeführten Außenprüfung wurde weiters festgestellt, dass der vom BF angesetzte Privatanteil zu erhöhen und als Betriebsausgaben geltend gemachte Aufwendungen tatsächlich der privaten Lebensführung zuzuordnen seien.

Die Ergebnisse der Außenprüfung wurden den Wiederaufnahmebescheiden vom 23. Februar 2018 und den gegenständlich angefochtenen Einkommensteuerbescheiden 2012 bis 2015 vom 23. Februar 2018 zugrunde gelegt. In der Beschwerde vom 19. April 2018 brachte der BF vor, dass das Finanzamt keine tauglichen Beweise für seine Behauptungen vorgelegt habe.

Nach Erlassung einer abweisenden Beschwerdeentscheidung und Einbringung eines Vorlageantrags wurde die Beschwerde am 21. März 2019 dem Bundesfinanzgericht vorgelegt. Durch Verfügung des Geschäftsverteilungsausschusses vom 25. Juni 2025 wurde die gegenständliche Rechtssache mit Wirksamkeit zum 1. Juli 2025 der Gerichtsabteilung *Nr* zugeteilt.

Das Bundesfinanzgericht führte in der Folge weitere Ermittlungen (Vorhalte an die Parteien, Amtshilfeersuchen an die MA 46 – Wiener Landesfahrzeugprüfstelle, Übermittlung der vom Finanzamt angefertigten Fotos) durch. Die Ergebnisse wurden zur Wahrung des rechtlichen Gehörs jeweils an die Parteien übermittelt. In seinen Stellungnahmen betonte der BF, dass die Angaben des Finanzamts nicht überprüft werden könnten (Schriftsatz vom 2. Oktober 2025), ihm die vom Finanzamt angefertigten Fotos nicht bekannt seien (Fax vom 16. Dezember 2025), die Verwendung verschiedener Heckklappen s.E. keine Änderung an der Qualifikation als LKW herbeiführe (Fax vom 23. Jänner 2026).

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Der BF leaste mit Vertrag vom 25. April 2012 einen Dodge Ram 1500 Crew Cab Pick Up 4x4 mit der *FIN* vom österreichischen Händler *Fahrzeughändler*. Es wurde ein Leasingzeitraum von 1. April 2012 bis 31. März 2017 vereinbart. Dieses Fahrzeug wurde in Österreich am 23. März 2012 erstmalig zugelassen. Das Fahrzeug wurde als LKW zugelassen.

Ab Werk betrug die Länge der Ladefläche dieses Fahrzeugs weniger als 50 % der Länge des Radstandes. Vor der Einzelgenehmigung und Zulassung wurde das Fahrzeug von *Fahrzeughändler* umgebaut, wobei die Ladefläche verlängert und die Originalheckklappe durch eine Heckklappe aus Aluminium ausgetauscht wurde. Zum Zeitpunkt der Einzelgenehmigung betrug die Länge des Radstands 3.570 mm und die Länge der Ladefläche 1.805 mm. Dieser Umbau wurde nach der Anmeldung wieder rückgängig gemacht. Der Rückbau war ohne erheblichen Aufwand durchführbar.

Für das Fahrzeug wurde vom BF kein Fahrtenbuch geführt.

Der BF machte in folgendem Umfang Aufwendungen als Betriebsausgaben geltend, obwohl diese privat veranlasst waren:

- 2012: 2.776,20 €
- 2013: 1.789,00 €
- 2014: 1.489,00 €
- 2015: 3.645,14 €

2. Beweiswürdigung

Die Feststellungen zum Erwerb im Leasingweg und den Leasingkonditionen ergeben sich aus den vorgelegten Leasingunterlagen. Die Feststellungen zur Zulassung ergeben sich aus den durch das Bundesfinanzgericht abgefragten Daten aus dem KFZ Datawarehouse.

Die Feststellung, dass die Ladefläche ab Werk weniger als 50 % der Länge des Radstandes betrug, erfolgte in Hinblick auf die am Fahrzeug vorgenommenen Um- und Rückbauarbeiten, die sich (auch) aus den Ausführungen des BF ergeben. So wird bereits in der Beschwerde (Seite 2) ausgeführt, dass die Umbauten Voraussetzung für die Anerkennung des Fahrzeugs als LKW seien. Im Vorlageantrag (Seite 2) wird ausgeführt, dass i.Z.m. der Anerkennung von derartigen Umbauten eine Ungleichbehandlung von Fahrzeugmarken mit bzw. ohne österreichischen Generalimporteur vorliege.

Aus den vorliegenden Beweismitteln (Auskunft der MA 46 samt Foto aus dem Einzelgenehmigungsbescheid, Aktenvermerk über die Nachschau samt Fotos, Betriebsprüfungsbericht, Schriftsätze des BF, etc.) lässt sich zwar die konkrete Länge der Ladefläche ab Werk nicht feststellen, sehr wohl jedoch lässt sich ableiten, dass die Länge der Ladefläche jedenfalls kürzer als 50 % der Länge des Radstandes war und nur dies ist für die rechtliche Würdigung relevant.

In diesem Zusammenhang ist auch festzuhalten, dass der vorgenommene Umbau des Fahrzeuges, die darauffolgende Zulassung als LKW und der anschließende Rückbau der Ladeflächenverlängerung aus Sicht des Bundesfinanzgerichts ausschließlich dann Sinn ergeben, wenn das Fahrzeug in seinem Originalzustand nicht die Eigenschaften eines (Klein)LKW aufwies.

Nach ständiger Rechtsprechung genügt es, von mehreren Möglichkeiten jene als erwiesen anzunehmen, die gegenüber allen anderen Möglichkeiten eine überragende Wahrscheinlichkeit oder gar die Gewissheit für sich hat und alle anderen Möglichkeiten absolut oder mit Wahrscheinlichkeit ausschließt oder zumindest weniger wahrscheinlich erscheinen lässt (vgl. *Ritz/Koran*, BAO⁸ § 167 BAO Rz 8, sowie VwGH 23.9.2010, 2010/15/0078; 28.10.2010, 2006/15/0301; 26.5.2011, 2011/16/0011; 20.7.2011, 2009/17/0132).

Die Feststellung, dass das Fahrzeug noch vor der Einzelgenehmigung und Zulassung umgebaut wurde, gründet sich auf das Vorbringen des BF selbst, den insoweit nicht bestrittenen Inhalt des Aktenvermerks zur Nachschau, sowie auf das Foto aus dem Einzelgenehmigungsbescheid, auf dem ganz offensichtlich erkennbar eine andere, als die originale Ladeklappe verbaut ist. Dass eine neue Ladeklappe aus Aluminium eingebaut wurde, ist der Rechnung von *Fahrzeughändler* vom 20. März 2014 (Unterlagenkonvolut BP Seite 31) zu entnehmen, in der eine Rückvergütung für diese Aluklappe abgerechnet wird. Diese Rechnung enthält außerdem auch die Position „Umbau Ladefläche“. Auf diese Rechnung, die Feststellungen des

Betriebsprüfers und das Vorbringen des BF gründet sich auch die Feststellung zur Rückgängigmachung des Umbaus. Die Feststellung, dass dieser Rückbau ohne erheblichen Aufwand durchführbar war, ergibt sich aus der allgemeinen Lebenserfahrung, nach der nicht davon auszugehen ist, dass der BF einen wirtschaftlich sinnlosen Umbau vornehmen lassen würde.

Die Feststellung zum Radstand und zur Länge der Ladefläche zum Zeitpunkt der Einzelgenehmigung gründet sich auf die von der MA 46 erteilte Auskunft. Aus dieser Auskunft ergibt sich auch klar, dass die im Auszug aus der Genehmigungsdatenbank ausgewiesenen Fahrzeugdaten nicht dem Zustand ab Werk entsprechen können.

Die Feststellung, dass kein Fahrtenbuch geführt wurde, gründet sich auf die insoweit unbestrittene Feststellung im Prüfbericht.

Die Feststellungen zu den privat veranlassten Aufwendungen und deren Höhe gründen sich auf die unbestrittenen Feststellungen im Prüfbericht und die vorgelegten Unterlagen über diese Aufwendungen.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1. Zu Spruchpunkt I. (Abweisung)

Im gegenständlichen Fall ist die Einordnung des vom BF geleasteten Fahrzeugs als PKW oder LKW strittig.

Maßgeblich ist dabei die zu § 8 Abs. 6 Z 1 EStG 1988 und § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b EStG 1988 erlassene Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse BGBl II 193/2002:

§ 1:

Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse fallen nicht unter die Begriffe "Personenkraftwagen" und "Kombinationskraftwagen".

§ 2.

Als Kleinlastkraftwagen können nur solche Fahrzeuge angesehen werden, die sich sowohl nach dem äußeren Erscheinungsbild als auch von der Ausstattung her erheblich von einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug unterscheiden. Das Fahrzeug muss so gebaut sein, dass ein Umbau in einen Personen- oder Kombinationskraftwagen mit äußerst großem technischen und finanziellen Aufwand verbunden und somit wirtschaftlich sinnlos wäre.

§ 3. [...]

(2) Der Kleinlastkraftwagen muss die angeführten Merkmale bereits werkseitig aufweisen. "Werkseitig" bedeutet, dass allenfalls für die Einstufung als Kleinlastkraftwagen noch erforderliche Umbaumaßnahmen bereits vom Erzeuger oder in dessen Auftrag oder von dem gemäß § 29 Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 Bevollmächtigten oder in dessen Auftrag durchgeführt werden müssen.

§ 4.

Nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen sind unter den im § 2 angeführten allgemeinen Voraussetzungen weiters folgende Fahrzeuge anzusehen (Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn):

- [...]

- Pritschenwagen (Pick-Up-Fahrzeuge); das sind Fahrzeuge, die bereits werkseitig (§ 3 Abs. 2) so konstruiert sind, dass sie ein geschlossenes Führerhaus (mit einer Sitzreihe oder mit zwei Sitzreihen) und eine sich daran anschließende, grundsätzlich offene Ladefläche aufweisen. Die Ladefläche kann auch mit einem Hardtop, einer Plane oder einer ähnlichen zum Schutz der Transportgüter bestimmten Zusatzausstattung versehen werden. Die Fahrzeuge müssen kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) einzustufen sein.

Gemäß der Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Union hat eine Einreihung in die Position 8704 (Lastkraftwagen) bei Mehrzweckfahrzeugen nur dann zu erfolgen, wenn die größte innere Länge auf dem Boden des für die Warenbeförderung bestimmten Bereichs länger ist als 50 % der Länge des Radstands des Kfz (Mitteilung der Europäischen Kommission vom 31. März 2007, 2007/C 74/01 sowie BFG 23.09.2025, RV/7104346/2018 – RS1).

Aus dem Wortlaut des § 4 zweiter Teilstrich letzter Satz der VO BGBl II 2002/193 ergibt sich, dass es nicht auf eine tatsächlich falsch vorgenommene zolltarifarische oder kraftfahrrechtliche Einstufung ankommen kann, sondern auf jene Einstufung, die sich bei rechtsrichtiger Anwendung ergeben würde (BFG 08.07.2019, RV/7103416/2018 zum gleichlautenden § 3 Z 8 der VO BGBl II 2002/193).

Da das Fahrzeug werkseitig eine Ladeflächenlänge von weniger als 50 % der Länge des Radstandes aufwies und der Umbau nicht durch den oder im Auftrag des Erzeugers oder Generalimporteurs erfolgte, ist es einkommensteuerrechtlich als PKW zu behandeln. Die tatsächlich erfolgte kraftfahrrechtliche Zulassung als LKW hat keinen Einfluss auf die einkommensteuerrechtliche Behandlung.

Neben der Voraussetzung, dass die geforderten Eigenschaften werksseitig vorliegen müssen, bzw ein Umbau durch den oder im Auftrag des Erzeugers oder Generalimporteurs erfolgte, muss ein Kleinlastkraftwagen gemäß § 2 der VO BGBl II 193/2002 auch so gebaut sein, dass ein

Umbau in einen Personen- oder Kombinationskraftwagen mit äußerst großem technischen und finanziellen Aufwand verbunden und somit wirtschaftlich sinnlos wäre. Auch diese Voraussetzung war beim gegenständlichen Fahrzeug nicht erfüllt, was sich aus dem nach der Zulassung als LKW durchgeführten Rückbau ergibt.

Ob die Bestimmung, dass nur ein vom Hersteller oder Generalimporteur vorgenommener Umbau anerkannt wird, – wie vom BF behauptet – zu einer massiven Ungleichbehandlung von Automarken mit bzw ohne Generalimporteur führt, kann daher im gegenständlichen Fall dahingestellt bleiben, weil es sich dabei nicht um die einzige fehlende Voraussetzung für die einkommensteuerrechtliche Behandlung als LKW handelt. Im Übrigen ist das Bundesfinanzgericht aufgrund des Legalitätsprinzips an die Bestimmungen der Verordnung BGBl II 193/2002 gebunden.

Ob der BF – wie im Vorlageantrag behauptet – Opfer einer Täuschung durch den Fahrzeughändler geworden ist, ist für die steuerliche Einordnung des Sachverhaltes nicht maßgeblich. Allfällige Ansprüche aus einer solchen Täuschung wären im Zivilrechtsweg geltend zu machen.

Da das gegenständliche Fahrzeug einkommensteuerrechtlich als PKW zu behandeln ist, war eine Angemessenheitsprüfung mit Abzug einer Luxustangente durchzuführen. Aus dieser Einordnung ergibt sich auch der Ansatz der gesetzlich vorgesehenen Nutzungsdauer von acht Jahren.

Hinsichtlich der durch das Finanzamt erfolgten Korrektur des Privatanteils erstattete der BF kein Vorbringen. Auch für das Bundesfinanzgericht ergaben sich keine Anhaltspunkte, die eine Änderung der angefochtenen Bescheide in diesem Punkt erfordern.

Privat veranlasste Aufwendungen fallen unter das Abzugsverbot des § 20 Abs. 1 EStG 1988. Die geltend gemachten Aufwendungen waren daher nicht zu berücksichtigen.

Die Beschwerden waren aus den oa Gründen als unbegründet abzuweisen.

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 Fall war überwiegend der Sachverhalt strittig. In der Beweiswürdigung des Sachverhalts im Einzelfall ist keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung zu erblicken. Die sich aus dem festgestellten Sachverhalt ergebenden Rechtsfolgen ergeben sich

bereits aus dem Wortlaut der maßgeblichen rechtlichen Bestimmungen. Von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshof wurde nicht abgewichen.

Wien, am 12. März 2026