

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch die Senatsvorsitzende***SenV***, den Richter***Ri*** sowie die fachkundigen Laienrichter ***SenLR1*** und ***SenLR2*** in der Beschwerdesache ***Verlassenschaft nach Bf***, ***Bf1-Adr*** vertreten durch steuerWEHR Unternehmens- und Steuerberatungs GmbH, Milchhausstraße 2, 2223 Hohenruppersdorf, über die Beschwerden vom 21. Jänner 2018 gegen die Bescheide des Finanzamtes Hollabrunn Korneuburg Tulln (nunmehr: Finanzamt Österreich) vom 21. Dezember 2017 betreffend Einkommen- und Umsatzsteuer der Jahre 2014 - 2016, Steuernummer ***BF1StNr1***, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 21. April 2026 in Anwesenheit der Schriftführerin ***Sf*** zu Recht erkannt:

I. Den Beschwerden wird gemäß § 279 BAO Folge gegeben. Die angefochtenen Bescheide betreffend Einkommensteuer 2014, 2015 und 2016, sowie Umsatzsteuer 2014, 2015 und 2016 werden abgeändert.

Die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der festgesetzten Abgaben sind den als Beilage angeschlossenen Berechnungsblättern zu entnehmen und bilden einen Bestandteil des Spruches dieses Erkenntnisses.

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

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang

Beim Beschwerdeführer (Bf.; in weiterer Folge bedeutet die Abkürzung Bf. für Zeiträume nach dem Tod von Herrn ***Bf*** die Verlassenschaft nach ***Bf***) fand hinsichtlich der Jahre 2014 – 2016 zwischen Jänner 2017 und Oktober 2017 eine Außenprüfung betreffend Umsatzsteuer, Einkommensteuer, Normverbrauchsabgabe, Kraftfahrzeugsteuer und Zusammenfassende Meldung statt. Für dieses Verfahren ist ausschließlich die Einkommensteuer und Umsatzsteuer gegenständlich. Strittig ist dabei insbesondere die

steuerliche Behandlung von drei Kraftfahrzeugen. Die Schlussbesprechung fand am 18. Dezember 2017 statt. Der Bericht gemäß § 150 BAO über das Ergebnis der Außenprüfung datiert mit dem 19. Dezember 2017.

Dabei wurden seitens der belangten Behörde hinsichtlich Einkommensteuer und Umsatzsteuer zusammenfassend folgende Feststellungen getroffen:

- (i) **Dodge RAM 1500 4x4 Crew Cab Sport:** Der Bf. habe im Jahr 2011 das Fahrzeug Dodge RAM 1500 4x4 Crew Cab Sport (Baujahr 2012, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) von der ***Verkäufer GmbH*** gekauft (bestellt). Dieses Kraftfahrzeug sei vom 13. Februar 2012 bis 23. Jänner 2015 auf den Bf. zugelassen gewesen. Das Fahrzeug sei vom Zollamt St. Pölten vermessen und nach der Beschau zolltarifmäßig als PKW eingestuft worden. Aus umsatzsteuerlicher und einkommensteuerlicher Sicht könne das Fahrzeug nicht als Pritschenwagen iSd § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 qualifiziert werden, weil für die Qualifikation eines Pritschenwagens als Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn neben der kraftfahrrechtlichen die zolltarifarische Einstufung als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) zwingend erforderlich sei.
- (ii) **Dodge RAM 1500 Laramie:** Der Bf. habe im Jahr 2014 das Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie (Baujahr 2015, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 2***) von der ***Verkäufer GmbH*** gekauft (bestellt). Aus dem vorgelegten Zollpapier sei ersichtlich, dass der Dodge RAM 1500 Laramie als PKW mit der Nomenklatur 8703 eingeführt wurde. Aus umsatzsteuerlicher und einkommensteuerlicher Sicht könne das Fahrzeug nicht als Pritschenwagen iSd § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 qualifiziert werden, weil für die Qualifikation eines Pritschenwagens als Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn neben der kraftfahrrechtlichen die zolltarifarische Einstufung als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) zwingend erforderlich sei.
- (iii) **Dodge RAM 1500 Laramie Crew Cab:** Der Bf. habe im Jahr 2016 das Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie Crew Cab (Baujahr 2016, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 3***) von der ***Verkäufer GmbH*** gekauft. Da es sich um dasselbe Model (lediglich die neuere Variante des Dodge RAM aus 2014) handle, keine Zollpapiere vorgelegt werden könnten und es keinen Generalimporteur für die Marke "Dodge" in Österreich gebe, sei dieses Fahrzeug wie die Vorgängermodelle zu behandeln, weil alle Fahrzeuge immer von demselben Händler (***Verkäufer GmbH***) bezogen worden seien und in all den, von der ***Verkäufer GmbH*** eingeführten Fahrzeugen auf den Zollpapieren die Verzollung der Fahrzeuge Dodge RAM als PKW durchgeführt worden sei. Aus umsatzsteuerlicher und einkommensteuerlicher Sicht könne daher das Fahrzeug

nicht als Pritschenwagen iSd § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 qualifiziert werden, weil für die Qualifikation eines Pritschenwagens als Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn neben der kraftfahrrechtlichen die zolltarifarische Einstufung als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) zwingend erforderlich sei.

Mit Bescheiden vom 21. Dezember 2017 erfolgte die Wiederaufnahme des Verfahrens betreffend Einkommensteuer 2014 und 2015, sowie Umsatzsteuer 2014 und 2015. Gegen die Wiederaufnahmebescheide hinsichtlich der Jahre 2014 und 2015 wurden keine Beschwerden erhoben. Ebenfalls am 21. Dezember 2017 ergingen die entsprechenden Sachbescheide hinsichtlich Einkommensteuer 2014 und 2015, Umsatzsteuer 2014 und 2015, sowie erstmalige Sachbescheide hinsichtlich Einkommensteuer und Umsatzsteuer für das Jahr 2016. In den jeweiligen Begründungen wird auf die Feststellungen laut Prüfbericht vom 19. Dezember 2017, sowie die Niederschrift zur Außenprüfung vom 18. Dezember 2017 verwiesen.

Am 21. Jänner 2018 erhob der Bf. Beschwerde gegen die Einkommensteuerbescheide und Umsatzsteuerbescheide für die Jahre 2014, 2015 und 2016 vom 21. Dezember 2017. Begründend führte der Bf. aus:

- (i) Die Einstufung des im Jahr 2014 (gemeint wohl im Jahr 2011) angeschafften Fahrzeugs Dodge RAM 1500 4x4 Crew Cab Sport (Baujahr 2012, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) sei fälschlicherweise als PKW erfolgt. Die Einstufung der belangten Behörde beruhe auf inhaltlich nicht korrekten Zollpapieren, die bei der Einfuhr nach Österreich ausgestellt worden seien. Dabei soll von der Spedition ***Spedition*** der Abstand Radstand zu Ladefläche vermessen worden sein, wobei jedoch nicht auf die Sonderausstattung Bedacht genommen worden sei. Die Ladefläche wäre mit einer Plastikwanne ausgekleidet gewesen, um die verchromte Ladefläche vor Abnützungen zu bewahren. Die Wanne verkürze die Ladefläche naturgemäß um einige Zentimeter, sodass das Verhältnis Radstand zu Ladefläche nicht mehr der vorgeschriebenen Norm für die Einstufung als LKW entsprochen habe. Eine spätere Prüfung durch die Finanzpolizei habe ergeben, dass das Verhältnis in Ordnung sei und die Zulassung als LKW stimme. Weiters wurde seitens des Bf. ein abgeänderter Zollbescheid angekündigt.
- (ii) Das im Jahr 2014 angeschaffte Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie (Baujahr 2015, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 2***) sei aufgrund der Zollpapiere als PKW eingestuft worden. Die in der Prüferfeststellung angeführten Zollpapiere, die bei der Einfuhr in Österreich ausgestellt worden seien, seien inhaltlich nicht korrekt. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Zollamt, sei für das Fahrzeug von der Spedition, welche vom Autohändler ***Verkäufer GmbH*** mit dem Import und

der Verzollung des Fahrzeuges beauftragt worden sei, ein elektronischer Antrag auf Verzollung der Ware eingebracht worden. In diesen Papieren sei das Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie als PKW eingestuft worden, wobei eine weitere Begutachtung durch das Zollamt unterblieben sei. Außerdem sei das Verhältnis Radstand zu Ladefläche nicht vermessen worden. Der Radstand des Fahrzeuges liege bei 3794cm und die Ladefläche bei 1936cm (gemeint wohl: mm). Weiters wurde seitens des Bf. ein abgeänderter Zollbescheid angekündigt.

- (iii) Das im Jahr 2016 angeschaffte Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie (Crew Cab) (Baujahr 2016, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 3***) sei aufgrund der Tatsache, dass das Vorgängermodell, welches 2014 angeschafft worden sei, zollrechtlich als PKW eingestuft worden sei, fälschlicherweise ebenfalls als PKW eingestuft worden. Auch wenn es sich hierbei vom Typ her um dasselbe Fahrzeug handle, sei mangels Zollpapieren nicht davon auszugehen, dass auch dieses Fahrzeug fälschlicherweise als PKW importiert worden sei, zumal der Bescheid des Vorgängermodells, inhaltlich nicht korrekt ausgestellt worden sei. Es handle sich bei diesem Fahrzeug definitiv um einen LKW, welcher mit den Abmessungen 3794cm Radstand und 1936cm (gemeint wohl: mm) Ladefläche den Vorgaben entspreche. Durch die Zulassung in Deutschland sei die Beschaffung der Zollpapiere schwieriger. Weiters wurde seitens des Bf. die Vorlage der entsprechenden Zollpapiere angekündigt.

Am 22. Jänner 2018 erging seitens der belangten Behörde ein Ersuchen um Ergänzung, mit dem Ersuchen, die in den Beschwerden erwähnten Zollpapiere bis zum 1. März 2018 nachzureichen. Seitens des Bf. wurde mittels Fristverlängerungsantrag vom 1. März 2018 um Fristverlängerung bis zum 15. April 2018 ersucht. Das Ergänzungsersuchen vom 22. Jänner 2018 blieb unbeantwortet.

Mit den Beschwerdevereinscheidungen vom 14. Mai 2018 wurden die Beschwerden vom 21. Jänner 2018 gegen die Einkommensteuerbescheide für die Jahre 2014, 2015 und 2016, sowie die Umsatzsteuerbescheide für die Jahre 2014, 2015 und 2016 vom 21. Dezember 2017 als unbegründet abgewiesen. In den Begründungen der Beschwerdevereinscheidungen wird jeweils ausgeführt, dass dem Ersuchen um Ergänzung vom 22. Jänner 2018 trotz einmaliger Fristverlängerung bis zum 15. April 2018 nicht entsprochen worden sei.

Mit Schreiben vom 13. Juni 2018 wurde der Antrag auf Vorlage der Beschwerden an das Bundesfinanzgericht, sowie auf Entscheidung durch den Senat und mündliche Verhandlung gestellt. Begründend wurde ausgeführt, dass die gestellten Anträge (Art. 173 Abs. 3 UZK) seitens der Zollbehörde abgelehnt worden seien, weil die Abänderung der Zollanmeldung nur innerhalb von drei Jahren möglich sei. Eine Richtigstellung der Zollbescheide sei deshalb nicht

mehr möglich. Dies sei aber rechtlich für die Qualifikation eines Pritschenwagens als Lastkraftwagen gemäß § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBI II 2002/193 gar nicht notwendig, weil zwar neben der kraftfahrrechtlichen auch die zolltarifarisches Einstufung als Lastkraftwagen (LKW) zwingend erforderlich sei, diese aber nicht auf die tatsächliche Einstufung gemäß Zollbescheid abstelle. Ein Fehler in der zolltarifarischen Einstufung sei daher unschädlich, solange das Fahrzeug die Voraussetzungen für die Einstufung als LKW vorweise. Im Weiteren führte der Bf. zusätzlich aus:

Abschließend sei festzuhalten, dass der Bf. die zolltarifliche Einstufung weder gekannt habe noch kennen habe müssen, da ihm vom Händler verständlicherweise kein Einblick in die Zollpapiere gewährt worden sei. Der Bf. habe daher die steuerliche Behandlung in Treu und Glauben auf den ihm verkauften vorsteuerabzugsberechtigten LKW vorgenommen. Ein falsch ausgestellter Zollbescheid könne hier nicht zum Nachteil des Bf. führen. Unabhängig von der falschen Verzollung und damit einhergehenden Änderung der Bescheide weise der Bf. darauf hin, dass die Nachbemessung der Einkommensteuer auf Grundlage der geänderten AfA-Bemessung fehlerhaft sei. Die Luxustangente für die AfA sei im Zuge der Betriebsprüfung vom Kaufpreis inkl. USt und fiktiver NOVA berechnet worden. Da die Fahrzeuge zu Recht von der Normverbrauchsabgabe befreit seien, wäre eine fiktiv angenommene NOVA unrechtmäßig. Die Nachbemessung hätte daher vom Kaufpreis inkl. USt vorgenommen werden müssen.

Am 29. August 2018 wurden die Beschwerden dem Bundesfinanzgericht zur Entscheidung vorgelegt.

Am xx. August 2025 ist der Bf. verstorben. Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung, sowie im Zeitpunkt der Ausfertigung des Erkenntnisses ist nach Auskunft des zuständigen Gerichtskommissärs, Notar ***Notariat*** das Verlassenschaftsverfahren noch anhängig. Es ist bis dato weder eine Einantwortung noch eine anderweitige Beendigung des Verlassenschaftsverfahrens erfolgt.

Durch Verfügung des Geschäftsverteilungsausschusses vom 26. November 2025 wurde die gegenständliche Rechtssache mit Wirksamkeit zum 1. Dezember 2025 der nunmehr zuständigen Gerichtsabteilung ***GA*** zugeteilt.

In Beantwortung des Beschlusses des Bundesfinanzgerichts vom 9. Februar 2026 haben die belangte Behörde mit Stellungnahme vom 25. Februar 2026, sowie die Bf. mit Stellungnahme vom 10. März 2026 weiters vorgebracht und schriftlich zur Frage Stellung genommen, ob hinsichtlich der Fahrzeuge eine gewerbliche Weiterveräußerung vorgelegen ist, sowie zur (technischen) Aufmachung der Fahrzeuge.

Am 21. April 2026 fand die beantragte mündliche Verhandlung statt. Die Parteien führten im Wesentlichen aus wie in den Schriftsätzen im bisherigen Verfahren. Weiters verwies die Vertreterin der belangten Behörde unter anderem auf das Erkenntnis des BFG vom 12. März

2026, RV/7101513/2019, in welchem ausgeführt werde, dass eine Täuschung des Käufers durch den Fahrzeughändler nicht für die steuerliche Einordnung maßgeblich sei. Gegenstand dieses Erkenntnisses seien ebenfalls Fahrzeuge der Marke Dodge Ram gewesen. Auch finde sich ein Hinweis auf einen etwaigen Umbau diverser Fahrzeuge in der Niederschrift betreffend die NOVA-Nachschau vom 2. September 2013, in welcher das Fahrzeug (Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) überprüft worden sei.

Die steuerliche Vertreterin der Bf. führte aus, dass eine Überprüfung sämtlicher im Prüfungszeitraum angeschafften und verkauften Fahrzeuge des Händlers stattgefunden habe (daher nicht nur des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges mit der Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) und keine Rechnung vorliege, aus der ein derartiger Umbau ersichtlich sei. Richtig sei, dass diese Plastikwanne dafür Sorge, dass die Ladefläche kürzer sei und nur ohne diese das Fahrzeug richtig vermessen werden könne, was dann auch geschehen sei. Die steuerliche Vertreterin verweist weiters auf das Erkenntnis des BFG vom 8. Juli 2019, RV/7103416/2018, in dem es sich um einen gleichgelagerten Fall handle und das Fahrzeug steuerlich als LKW zu behandeln gewesen sei.

Mit Beschluss wurde die Entscheidung der schriftlichen Ausfertigung vorbehalten.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Fest steht im gegenständlichen Fall, dass der Bf.

- (i) am 3. November 2011 das Fahrzeug Dodge RAM 1500 4x4 Crew Cab Sport (Baujahr 2012, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) von der ***Verkäufer GmbH*** erworben hat. Dieses Fahrzeug war als LKW vom 13. Februar 2012 bis 23. Jänner 2015 auf den Bf. zugelassen.
- (ii) am 19. Dezember 2014 das Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie (Baujahr 2015, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 2***) von der ***Verkäufer GmbH*** erworben hat. Dieses Fahrzeug war als LKW vom 26. Jänner 2015 bis 20. Oktober 2015 auf den Bf. zugelassen.
- (iii) am 14. April 2016 das Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie Crew Cab (Baujahr 2016, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 3***) von der ***Verkäufer GmbH*** erworben hat. Dieses Fahrzeug war als LKW vom 9. Mai 2016 bis 30. September 2016 auf den Bf. zugelassen.

Keines dieser Fahrzeuge (in weiterer Folge, die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge) war im Zeitraum der Außenprüfung noch im Vermögen des Bf.

Der Bf. hatte die folgenden Gewerbeberechtigungen: Werbeagentur; Dienstleistungen in der automatischen Datenverarbeitung; Sicherstellung von im Eigentum von Auftraggeber befindlichen mobilen Gegenständen unter Ausschluss Inkassoinstituten vorbehaltenen Tätigkeiten, Handelsgewerbe gemäß § 103 Abs. 1 lit. b Z 25 GewO 1973, beschränkt auf Kleinhandel sowie Wartung und Pflege von Kraftfahrzeugen (Kfz-Service). Der Bf. hat die Fahrzeuge im Anlagevermögen geführt und ist hinsichtlich der Fahrzeuge nicht als Kfz-Händler aufgetreten. Der Bf. war zwar im Besitz eines Probekennzeichens, hat dieses aber nicht verwendet. Die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge waren nicht ausschließlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt.

Zu den jeweiligen verfahrensgegenständlichen Fahrzeugen:

- (i) Dodge RAM 1500 4x4 Crew Cab Sport: (Baujahr 2012, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***)

Das Fahrzeug wurde mit einer eingesetzten Plastikwanne zum Transportschutz geliefert. Die Ladeflächenlänge ist werksseitig (dh. ohne Plastikwanne) länger als 50% der Länge des Radstandes des Fahrzeugs. Das Fahrzeug wurde im Zuge des Zollverfahrens vermessen und zolltarifarisch als PKW unter die KN 8703 eingeordnet. Die ursprüngliche Vermessung der Ladefläche im Rahmen des Zollverfahrens ist unter Berücksichtigung der Plastikwanne erfolgt. Das Fahrzeug war uA mit einer LPG Autogasanlage, Seitentrittbrettern, einer Unterboden- und Hohlraumversiegelung, einem EU-Navigationssystem, einer Anhängervorrichtung, sowie einem Tonneau-Cover (Schutzabdeckung für die Ladefläche; „Hard-Top“) versehen. Das Fahrzeug hat ein geschlossenes Führerhaus. In der Verkaufsrechnung vom 7. Jänner 2015 wurde das Fahrzeug als LKW ausgewiesen.

- (ii) Das Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie: (Baujahr 2015, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 2***) wurde mit der Ausstattungsvariante „long bed“ (lange Ladefläche) ausgeliefert. Das Fahrzeug hat einen Radstand von 3.794 mm und eine Ladeflächenlänge von 1.936 mm. Somit ist die Ladeflächenlänge länger als 50% der Länge des Radstandes des Fahrzeugs. Das Fahrzeug wurde uA mit einem Luftfahrwerk, einem Tonneau-Cover (Schutzabdeckung für die Ladefläche; „Hard-Top“), einer Anhängervorrichtung, sowie einem Unterboden- und Hohlraumschutz geliefert. Das Fahrzeug hat ein geschlossenes Führerhaus. In der Ankaufsrechnung vom 19. Dezember 2014 wurde das Fahrzeug als LKW ausgewiesen.

- (iii) Das Fahrzeug Dodge RAM 1500 Laramie Crew Cab (Baujahr 2016, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 3***) wurde mit der

Ausstattungsvariante „long bed“ (lange Ladefläche) ausgeliefert. Das Fahrzeug hat einen Radstand von 3.765mm und eine Ladeflächenlänge von 1.936mm. Somit ist die Ladeflächenlänge länger als 50% der Länge des Radstandes des Fahrzeugs. Das Fahrzeug wurde uA mit einem Luftfahrwerk, einem Tonneau-Cover (Schutzabdeckung für die Ladefläche; „Hard-Top“), einem EU-Navigationssystem, einem Schiebedach, einer Anhängervorrichtung, sowie einer Frontkamera und einem Karosserieschutz geliefert. Das Fahrzeug hat ein geschlossenes Führerhaus. In der Ankaufsrechnung vom 14. April 2016 wurde das Fahrzeug als LKW ausgewiesen.

Die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge wurden allesamt von der ***Verkäufer GmbH*** gekauft. Der Bf. war nicht Antragsteller im Zollverfahren hinsichtlich der verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge. Bei der ***Verkäufer GmbH*** wurde am 2. September 2013 eine NOVA-Nachschau für den Zeitraum 1/2010 – 2/2013 durchgeführt, bei der die Ladeflächenlänge des Fahrzeuges Dodge RAM 1500 4x4 Crew Cab Sport (Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) vermessen wurde.

Gegen die Wiederaufnahmebescheide vom 21. Dezember 2017 betreffend Einkommensteuer 2014 und 2015, sowie Umsatzsteuer 2014 und 2015 wurden keine Beschwerden erhoben.

Am xx. August 2025 ist der Bf. verstorben. Die Vollmacht des steuerlichen Vertreters wurde über den Tod hinaus gewährt und ist somit auch für die Verlassenschaft, die nunmehrige Bf., aufrecht.

Im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung, sowie der Ausfertigung dieses Erkenntnisses, ist das Verlassenschaftsverfahren im Hinblick auf den Bf. anhängig und es ist keine Einantwortung erfolgt.

2. Beweiswürdigung

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus den aktenkundigen Unterlagen, sowie aus den Vorbringen der Parteien in der mündlichen Verhandlung vom 21. April 2026. Konkret aus den folgenden Dokumenten:

Die technischen Eigenschaften des Fahrzeuges Dodge RAM 1500 4x4 Crew Cab Sport (Baujahr 2012, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) ergeben sich aus der Niederschrift und dem Bericht gemäß § 146 BAO über das Ergebnis der NOVA-Nachschau vom 2. September 2013 für den Zeitraum 1/2010 – 2/2013 bei der ***Verkäufer GmbH*** betreffend sämtliche im Prüfungszeitraum angeschafften und verkauften Fahrzeuges der Marke Dodge RAM (worunter auch das gegenständliche Fahrzeug fällt), aus den vorgelegten Rechnungen, aus allgemein zugänglichen Informationen über Fahrzeuge und Modelltypen der Marke Dodge Ram 1500 und aus der Kfz – Zentralregistrauskunft vom 23. Oktober 2017. Das Verhältnis zwischen

Ladeflächenlänge und Länge des Radstandes von mehr als 50% ergibt sich konkret dadurch, dass das Fahrzeug von Frau ***Finanzbeamtin*** (Finanzamt ***NÖ***) im Zuge einer NOVA-Nachschau am 2. September 2013 nochmals vermessen wurde und das entsprechende Verhältnis festgestellt wurde.

Wenn die Vertreterin der belangten Behörde im Rahmen der antragsgemäß durchgeführten Verhandlung am 21. April 2026 darauf verweist, dass sich aus den Prüfungsfeststellungen der NOVA-Nachschau vom 2. September 2013 ergebe, dass bestimmte Fahrzeuge der Marke Dodge RAM vor der Einzelgenehmigung im Betrieb umgebaut worden seien, um die Ladefläche zu verlängern, so ist dem zu entgegnen, dass seitens des Bf. vorgebracht wurde, dass die Plastikwanne nach Auskunft der Spedition ***Spedition*** bereits im Zeitpunkt der Verzollung verbaut gewesen sei. Dieses Vorbringen wurde seitens der belangten Behörde nicht bestritten oder anderweitig vorgebracht. Auch ist aus keiner der vorliegenden Rechnungen ersichtlich, dass ein Umbau durchgeführt wurde. Daher liegen in freier Beweiswürdigung keine Anzeichen vor, dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug (Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 1***) umgebaut wurde.

Die technischen Eigenschaften des Fahrzeuges Dodge RAM 1500 Laramie (Baujahr 2015, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 2***), ergeben sich aus der vorgelegten Rechnung in Verbindung mit dem vorgelegten technischen Datenblatt, aus allgemein zugänglichen Informationen über Fahrzeuge und Modelltypen der Marke Dodge Ram 1500, der Kfz – Zentralregistrauskunft vom 23. Oktober 2017 und dem Zulassungsschein.

Die technischen Eigenschaften des Fahrzeuges Dodge RAM 1500 Laramie Crew Cab (Baujahr 2016, Fahrgestellnummer: ***Fahrgestellnummer 3***) ergeben sich aus der vorgelegten Rechnung in Verbindung mit dem vorgelegten technischen Datenblatt, aus allgemein zugänglichen Informationen über Fahrzeuge und Modelltypen der Marke Dodge Ram 1500, der Kfz – Zentralregistrauskunft vom 23. Oktober 2017 und dem Zulassungsschein.

Die Gewerbeberechtigungen des Bf. ergeben sich aus den vorliegenden GISA-Abfragen. Dass die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge nicht zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt waren, ergibt sich aus den vorgelegten Rechnungen, in welchen der Bf. nicht als Kfz-Händler sondern als Werbeagentur aufgetreten ist (der Bf. ist als „***Firma Werbeagentur***“ aufgetreten). Weiter ergibt sich aus der Auskunft des Bf. gegenüber der belangten Behörde vom 24. Oktober 2017 (per E-Mail), dass weder das vorhandene Probekennzeichen noch die Gewerbeberechtigungen im Hinblick auf Kfz-Handel benötigt bzw. verwendet wurden. Zusätzlich hat der Bf. die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge im Anlagevermögen geführt, was ebenfalls als Indiz gegen eine Bestimmung zur gewerblichen Weiterveräußerung zu werten ist.

Die Vertretungsbefugnis der Bf. ergibt sich aus der vorgelegten Vollmacht des steuerlichen Vertreters.

Der Umstand, dass gegen die Wiederaufnahmebescheide vom 21. Dezember 2017 betreffend Einkommensteuer 2014 und 2015, sowie Umsatzsteuer 2014 und 2015 keine Beschwerden erhoben worden sind ergibt sich aus dem vorgelegten Verwaltungsakt, sowie aus den übereinstimmenden Aussagen der Bf., sowie der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung vom 21. April 2026.

Dass das Verlassenschaftsverfahren noch anhängig ist und keine Einantwortung erfolgt ist, ergibt sich aus der Auskunft der steuerlichen Vertreterin der Bf. im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 21. April 2026, sowie aus der E-Mail-Auskunft des zuständigen Rechtspflegers des ***Bezirksgericht*** vom 22. April 2026.

Nach dem Gesamtbild der Verhältnisse durfte das Bundesfinanzgericht daher in freier Beweiswürdigung von den obigen Sachverhaltsfeststellungen ausgehen.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1. Zu Spruchpunkt I.

Zur verfahrensrechtlichen Rechtslage nach dem Ableben des Beschwerdeführers:

Nach § 19 Abs 1 BAO gehen bei Gesamtrechtsnachfolge die sich aus Abgabenvorschriften ergebenden Rechte und Pflichten des Rechtsvorgängers auf den Rechtsnachfolger über. Für den Umfang der Inanspruchnahme des Rechtsnachfolgers gelten die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes.

Nach hL vollzieht sich die Universalsukzession mit der **Einantwortung** (vgl *Werkusch-Christ in Kletečka/Schauer*, ABGB-ON1.12 § 546 Rz 1). Zwischen Erbfall und Einantwortung ist die Verlassenschaft Zurechnungssubjekt der vererblichen Rechte und Pflichten. Sie wird als juristische Person definiert. Während dieser Zeit kann im Namen der Verlassenschaft über deren Rechte und Pflichten durch vertretungsbefugte Personen verfügt werden.

Der steuerliche Vertreter, welcher namens des Bf. die Beschwerde eingebracht hatte, vertritt im zugrundeliegenden Fall auch nach dem Tod des Bf., weil die Vollmacht „über den Tod hinaus“ gewährt wurde und § 1022 ABGB, welcher das Erlöschen einer Vollmacht im Zeitpunkt des Todes vorsieht, damit abbedungen wurde.

Im konkreten Fall ist bislang keine Einantwortung erfolgt, weshalb gemäß § 546 ABGB die Verlassenschaft die Rechtsposition des Verstorbenen als juristische Person fortsetzt.

Gemäß § 79 BAO gelten für die Rechts- und Handlungsfähigkeit (hier: betreffend die Verlassenschaft und nach Einantwortung betreffend die Erben) einer Partei die Bestimmungen

des bürgerlichen Rechtes. Die Rechtsfähigkeit von natürlichen Personen endet mit dem Tod (VwGH 11.04.1991, 91/13/0065; *Ellinger/Sutter/Urtz*, BAO³, § 79, E 46).

Für den Zeitraum zwischen dem Tod der Person und der Einantwortung kennt das bürgerliche Recht die Rechtsfigur der Verlassenschaft (ehemals: ruhender Nachlass). Da gemäß § 79 BAO im Abgaben(verfahrens-)recht für die Rechts- und Handlungsfähigkeit die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts gelten, ist die Verlassenschaft auch Adressat von Bescheiden (vgl. VwGH 25.02.2010, 2010/16/0029, VwGH 24.06.2010, 2010/15/0096, VwGH 09.09.2015, Ro 2014/16/0031).

Nach dem Tod des Bf. ist das Erkenntnis über eine in dessen Person entstandene (potenzielle) Abgabenschuld vor der Einantwortung daher an die Verlassenschaft zu richten.

Zur umsatzsteuerlichen Behandlung der Fahrzeuge:

Strittig ist, ob die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge als PKW oder LKW iSd § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 zu qualifizieren sind und daher diesbezüglich das Recht zum Vorsteuerabzug besteht.

Gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 gelten Lieferungen, sonstige Leistungen oder Einfuhren, die im Zusammenhang mit der Anschaffung (Herstellung), Miete oder dem Betrieb von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder Krafträdern stehen, ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge, Vorführkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt sind, sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80% dem Zweck der gewerblichen Personenbeförderung oder der gewerblichen Vermietung dienen, als nicht für das Unternehmen ausgeführt.

Der Bundesminister für Finanzen kann durch Verordnung die Begriffe Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen näher bestimmen. Die Verordnung kann mit Wirkung ab 15. Februar 1996 erlassen werden.

Hinsichtlich der Begriffe Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen ist die Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse, BGBl. II. 193/2002 (VO BGBl II 2002/193) maßgebend.

Gemäß § 1 der Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse fallen Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse nicht unter die Begriffe "Personenkraftwagen" und "Kombinationskraftwagen".

Gemäß § 2 der Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse können als Kleinlastkraftwagen 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.

Gemäß § 4 der VO BGBl II 2002/193 sind unter den im § 2 angeführten allgemeinen Voraussetzungen weiters folgende Fahrzeuge nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen anzusehen (Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn):

§ 4 2. Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193: 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.

Der An- und Verkauf eines Personen- oder Kombinationskraftwagens durch einen Unternehmer, der nicht Autohändler ist, fällt nur dann nicht in den außerunternehmerischen Bereich, wenn auch die mit dem Fahrzeug in Zusammenhang stehende Betätigung - isoliert betrachtet - eine gewerbliche und insofern nachhaltige Tätigkeit darstellt (VwGH 29.4.1996, 95/13/0178). Das Fahrzeug muss "ausschließlich", das bedeutet ohne jede, auch nur die geringste, Ausnahme, der gewerblichen Weiterveräußerung dienen (VwGH 10.6.1991, 90/15/0111). Wenn die Bf. durch ihre steuerliche Vertretung mit Stellungnahme vom 9. Februar 2026 angibt, dass die Fahrzeuge doch zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt waren, insbesondere, weil der Bf. im Besitz einer entsprechenden Gewerbeberechtigung war und ein Probefahrerkennzeichen besessen hat, so ist dem zu entgegen, dass der Bf. selbst angegeben hat, das Probefahrerkennzeichen, sowie die Berechtigung zum Kfz-Handel nicht verwendet zu haben und auch nicht als Kfz-Händler (sondern unter der Bezeichnung „***Firma Werbeagentur***“) aufgetreten ist. Aufgründdessen, sowie aus dem Umstand, dass der Bf. die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge im Anlagevermögen geführt hat, ist zu folgen, dass die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge nicht ausschließlich zur gewerblichen Weiterveräußerung iSd § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 bestimmt waren.

Vom Vorsteuerabzug ausgeschlossen sind gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 Pkw und Kombinationskraftwagen sowie Krafträder. Ob es sich bei einem Fahrzeug um einen Pkw oder Kombinationskraftwagen handelt, ist in wirtschaftlicher Betrachtungsweise zu beurteilen. Entscheidend ist nach der Judikatur der optische Eindruck und die darauf beruhende Verkehrsauffassung. Der tatsächliche Verwendungszweck im Einzelfall ist irrelevant. Entscheidend ist nur der Zweck, dem das Fahrzeug nach seiner typischen Beschaffenheit und Bauart von vornherein und allgemein zu dienen bestimmt ist (VwGH 16.12.2015, 2012/15/0216; VwGH 15.09.2016, Ra 2016/15/0060).

Zunächst ist darauf zu verweisen, dass gemäß § 4 VO BGBl II 2002/193 Pritschenwagen nur "unter den im § 2 angeführten allgemeinen Voraussetzungen" nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen zu behandeln sind. Gemäß § 2 VO BGBl II 2002/193 muss sich ein Fahrzeug u.a. nach dem äußeren Erscheinungsbild erheblich von einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug unterscheiden. Hierbei erscheint es zweckmäßig die Fläche, in der sich die Sitze für den Fahrer und die Passagiere befinden, einerseits und die Ladefläche andererseits in Verhältnis zu setzen. Daraus kann abgeleitet werden, dass sich ein Fahrzeug dem äußeren Erscheinungsbild nach von einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug unterscheidet (vgl. VwGH 27.06.2013, 2010/15/0185).

Da die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge bereits werksseitig so konstruiert sind, dass sie ein geschlossenes Führerhaus (in allen Fällen mit zwei Sitzreihen) und eine sich daran anschließende Ladefläche besitzen, welche mit einem Hardtop versehen ist, sind für alle verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge die Voraussetzungen des ersten Satzes gemäß § 4 2. Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 erfüllt.

Weiters ist die kraftfahrrechtliche und zolltarifarische Einordnung zu prüfen. Nach Ansicht des VwGH stellt die Einstufung der Kraftfahrzeuge durch die hierfür zuständige Behörde nach dem Kraftfahrzeuggesetz lediglich ein Indiz für die Zuordnung eines Kraftwagens zu der einen oder anderen Fahrzeugkategorie für den Abgabenbereich dar. Eine bindende Vorfragenentscheidung stellt diese Einordnung aber nicht dar, weil im Anwendungsbereich der hier maßgebenden Vorschriften der wirtschaftlichen Betrachtungsweise der Vorrang zukommt (VwGH 04.05.1982, 82/14/0005). Die kraftfahrrechtliche Einordnung der verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge ist im zugrundeliegenden Fall zwischen den Parteien unstrittig, findet Bestätigung in den zugrundeliegenden Zulassungspapieren und den Kfz – Zentralregistrauskünften und es ist kein Grund ersichtlich, die kraftfahrrechtliche Einordnung als LKW in Zweifel zu ziehen.

Auch die zolltarifarische Einordnung besitzt lediglich Indizwirkung (VwGH 08.03.1994, 90/14/0192; *Ruppe/Achatz*, UStG Rz 186 mit Verweis auf *Langheinrich/Ryda*, FJ 2007, 175). Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass auch die (für das Bundesfinanzgericht nicht bindenden) Umsatzsteuerrichtlinien 2000 des BMF in Rz 1932 festhalten: „*Die kraftfahrrechtliche Einordnung der Fahrzeuge kann zwar ein Indiz für die steuerliche Beurteilung darstellen, sie ist aber ebenso wenig bindend wie etwa die zollrechtliche Tarifierung als Lastkraftwagen.*“

Auch aus dem Wortlaut des § 4 2. Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 ergibt sich, dass es nicht auf eine tatsächlich falsch vorgenommene zolltarifliche Einstufung ankommen kann, sondern auf jene Einstufung, die sich bei rechtsrichtiger Anwendung ergeben würde (vgl. bereits BFG vom 8. Juli 2019, RV/7103416/2018). Dies auch deshalb, weil § 4 2. Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 auf die **werksseitige** Konstruktion abstellt und damit keine Tatbestandsidentität mit dem entsprechenden Zollverfahren besteht.

Für die Einstufung als Pritschenwagen ist daher die zolltarifarische Einordnung des Fahrzeuges als Lastkraftwagen erforderlich. Die mit 31. März 2007 geänderte Erläuterung der EU-Kommission zur Anwendung der kombinierten Nomenklatur ABI C 74/1 schränkt die Einordnung als LKW auf jene Pick-up Fahrzeuge ein, deren Pritsche länger ist als 50 % der Länge des Radstandes (vgl. aus umsatzsteuerlicher Sicht etwa *Ruppe/Achatz*, UStG § 12 Rz 193 und aus ertragsteuerlicher Sicht etwa *Jakom/Kanduth-Kristen*, EStG § 8 Rz 77). Dies ist konkret bei allen verfahrensgegenständlichen Fahrzeugen der Fall.

Speziell zur Abgrenzung von PKW und Kombi vom LKW vertrat der VwGH in stRsp die Auffassung, dass das UStG keine Definition dieser Begriffe enthalte und es (daher) auf die wirtschaftliche Zweckbestimmung des Fahrzeuges, und zwar nicht auf den Verwendungszweck im Einzelfall, sondern auf den Zweck ankomme, dem das Fahrzeug nach seiner typischen Beschaffenheit und Bauart von vornherein, dh nach der werkseitigen Konstruktion und allgemein zu dienen bestimmt sei. Im Zweifel sei auf den optischen Eindruck und die (nicht zuletzt darauf beruhende) Verkehrsauffassung abzustellen (VwGH 16.12.1980, 1681/80; 16.12.1980, 3364/80; 20.1.1988, 87/13/0022; 14.9.1992, 92/15/0139; *Ruppe/Achatz*, UStG § 12 Rz 186).

Aufgrund der langen Ladefläche, sowie dem Umstand, dass die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge mit einer Anhängervorrichtung und einem Schutz für Karosserie bzw. Unterboden / Hohlraum ausgestattet sind, sind die Fahrzeuge von ihrer Beschaffenheit primär für den Transport von schweren Lasten konstruiert, weshalb die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge als Pritschenwagen gemäß § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 zu qualifizieren sind. Die Fahrzeuge sind damit nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen anzusehen (Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn), weshalb somit in der Umsatzsteuer der Vorsteuerabzug mangels Anwendbarkeit des § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 erhalten bleibt.

In der am 21. April 2026 durchgeführten mündlichen Verhandlung verwies die belangte Behörde auf das Erkenntnis des Bundesfinanzgerichts vom 12. März 2026, RV/7101513/2019, in welchem ausgeführt werde, dass eine Täuschung des Käufers durch den Fahrzeughändler nicht für die steuerliche Einordnung maßgeblich sei und Gegenstand dieses Erkenntnisses ebenfalls ein Fahrzeug der Marke Dodge Ram gewesen sei, welches ertragsteuerlich als PKW qualifiziert wurde. Dem ist entgegenzuhalten, dass eine etwaige Täuschung des Bf. als Käufer in diesem Verfahren seitens des Bundesfinanzgerichts nicht festgestellt wurde und daher auch keinen Einfluss auf diese Entscheidung genommen hat. Weiters ist der Sachverhalt in dem zitierten Erkenntnis ein gänzlich anderer, weil laut Sachverhalt des zitierten Erkenntnisses ein Umbau sowie ein Rückbau des Fahrzeuges durchgeführt wurde. Daher können durch den Verweis auf die Entscheidung des Bundesfinanzgerichts vom 12. März 2026, RV/7101513/2019 keine Erkenntnisse für den vorliegenden Fall gewonnen werden.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass auch in der vom Bundesministerium für Finanzen veröffentlichten (ebenfalls für das Bundesfinanzgericht nicht bindenden) Liste der vorsteuerabzugsberechtigten Kleinlastkraftwagen, Kastenwagen, Pritschenwagen und Kleinbusse (Klein-Autobusse), Fahrzeuge der Marke Dodge Ram dann die Voraussetzungen des § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 erfüllen, sofern es sich nicht um einen Doppelkabinen-Pritschenwagen mit **kurzer Ladefläche** handelt. Daraus kann geschlossen werden, dass auch das Bundesministerium für Finanzen selbst davon ausgeht, dass ein Fahrzeug der Marke Dodge Ram mit langer Ladefläche die Voraussetzungen des § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 erfüllt.

Zur ertragsteuerlichen Behandlung der Fahrzeuge:

Strittig ist, ob die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge als PKW oder LKW iSd § 8 Abs. 6 Z 1 EStG 1988 iVm § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b EStG 1988 zu qualifizieren sind, wovon die anzusetzende Nutzungsdauer sowie die Anwendbarkeit einer Luxusgrenze abhängt.

Gemäß § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b EStG 1988 dürfen bei den einzelnen Einkünften nicht abgezogen werden: Betrieblich oder beruflich veranlasste Aufwendungen oder Ausgaben, die auch die Lebensführung des Steuerpflichtigen berühren, und zwar insoweit, als sie nach allgemeiner Verkehrsauffassung unangemessen hoch sind. Dies gilt für Aufwendungen im Zusammenhang mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Personenluftfahrzeugen, Sport- und Luxusbooten, Jagden, geknüpften Teppichen, Tapisserien und Antiquitäten.

Gemäß § 8 Abs. 6 Z 1 EStG 1988 ist bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, die vor der Zuführung zum Anlagevermögen noch nicht in Nutzung standen (Neufahrzeuge), ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80% der gewerblichen Personenbeförderung dienen, der Bemessung der Absetzung für Abnutzung eine Nutzungsdauer von mindestens acht Jahren zugrunde zu legen. Bei Kraftfahrzeugen im Sinne des vorstehenden Satzes, die bereits vor der Zuführung zum Anlagevermögen in Nutzung standen (Gebrauchtfahrzeuge), muss die Gesamtnutzungsdauer mindestens acht Jahre betragen. Eine höhere Absetzung ist nur bei Ausscheiden des Fahrzeuges zulässig. Der Bundesminister für Finanzen kann durch Verordnung die Begriffe Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen näher bestimmen. Die Verordnung kann mit Wirkung ab dem Veranlagungsjahr 1996 erlassen werden.

Auch im Hinblick auf die Einkommensteuer ist für den Begriff PKW und die entsprechenden Abgrenzungsmerkmale die VO BGBl II 2002/193 anzuwenden (vgl. *Jakom/Peyerl* EStG, 2025, § 20 Rz 25), zumal die VO BGBl II 2002/193 auch zu § 8 Abs. 6 Z 1 und § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b EStG 1988 ergangen ist.

Wie bereits im Hinblick auf die Umsatzsteuer dargelegt, sind die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge als Pritschenwagen gemäß § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBl II 2002/193 zu

qualifizieren. Da die Fahrzeuge damit nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen (Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn) anzusehen sind, ist ertragsteuerlich die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer (§ 7 Abs. 1 EStG 1988) anstatt der Regel des § 8 Abs. 6 EStG 1988 ohne Beachtung einer Luxusgrenze (§ 20 Abs. 1 Z. 2 lit b EStG 1988) maßgeblich.

Es 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. Vielmehr ergaben sich die anwendbaren Rechtsfolgen unmittelbar aus dem Gesetz bzw. der dazu ergangenen Verordnung. Wie zu Spruchpunkt I. dargelegt, hat sich der VwGH bereits mit den relevanten Kriterien iZm den verfahrensgegenständlichen Rechtsfragen auseinandergesetzt. Bei der Frage, ob die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge als Pritschenwagen iSd maßgebenden VO BGBl II 2002/193 zu qualifizieren sind, handelt es sich um eine im Rahmen der freien Beweiswürdigung zu lösende Sachverhaltsfrage.

Die Revision war daher nicht zuzulassen.

Wien, am 30. April 2026