

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht erkennt durch den Richter***Ri*** in der Beschwerdesache ***Bf1***, ***Bf1-Adr***, vertreten durch AIGNER STRANZINGER Rechtsanwaltspartnerschaft Offene Gesellschaft, Marktplatz 1, 4873 Frankenburg/Hausruck, über die Beschwerde vom 23. September 2019 gegen den Bescheid des Finanzamts Österreich vom 16. Dezember 2024 betreffend Umsatzsteuer 2019 zu Steuernummer ***BF1StNr1*** zu Recht:

- I. Der angefochtene Bescheid wird gemäß § 279 BAO abgeändert.

Die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der festgesetzten Abgabe sind dem als Beilage angeschlossenen Berechnungsblatt 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. Bisheriger Verfahrensgang

Bei der Beschwerdeführerin (im Weiteren BF) wurde am 18. Juli 2019 aufgrund einer Kontrollmitteilung des Finanzamtes Linz durch das Finanzamt Gmunden Vöcklabruck (nunmehr Finanzamt Österreich, im Weiteren FA) eine Nachschau durchgeführt. Gegenstand dieser Nachschau war ein KFZ Ford Ranger Wildtrak Doppelkabine, welches von der BF am 1. Juni 2016 von der ***Kfz.-Händler*** um einen Kaufpreis von 34.200,00 € zzgl. 20 % USt erworben wurde.

Im Zuge der Nachschau wurden der Radstand und die Länge der Ladefläche dieses KFZ im Beisein des Geschäftsführers und des steuerlichen Vertreters der BF vermessen. Das FA dokumentierte folgende Ergebnisse: Radstand: 3.220 mm; Ladeflächenlänge bei geschlossener Ladeklappe: 1.440 mm; Ladefläche Ladeflächenlänge bei offener Ladeklappe: 2.080 mm. In den

Fahrzeugpapieren war die Länge der Ladefläche hingegen mit 1.685 mm angegeben. Aufgrund der Ergebnisse der Vermessung stuft das FA das KFZ als PKW ein, weil die Länge der Ladefläche weniger als 50 % der Länge des Radstandes beträgt.

Mit Bescheid vom 20. August 2019 wurde die Umsatzsteuer 05/2019 festgesetzt und eine Vorsteuerberichtigung gemäß § 12 Abs. 10 UStG 1994 i.H.v. 7.937,34 € durchgeführt.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die Beschwerde vom 23. September 2019. Das KFZ sei nicht als PKW, sondern als LKW zu behandeln. In der EG-Übereinstimmungsbescheinigung des gegenständlichen KFZ sei die Ladefläche mit 1.685 mm angegeben und liege somit deutlich über dem erforderlichen Maß. Die Typisierung beim Amt der oö Landesregierung sei am 31. Mai 2016 (siehe Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank vom 31. Mai 2016) erfolgt und es sei dort hier die Länge der Ladefläche mit 1.685 mm angegeben worden. Beim Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank handle es sich um ein amtliches Dokument, sodass die BF wohl drauf vertrauen könne, dass die darin gemachten Angaben auch richtig seien. Die Abweichung der Messergebnisse des Gutachters ***Gutachter*** und des FA könnten wohl nur darin begründet sein, dass die Längenangabe der Ladefläche ohne die Innenverkleidung des Laderaums erfolgt sei. Das Bundesfinanzgericht habe in seiner Entscheidung RV/5100547/2018 bereits einen Ford Ranger auf Grundlage des Genehmigungsdatenbankauszugs als LKW eingestuft.

Das FA wies die Beschwerde mit Beschwerdevorentscheidung vom 15. November 2019 als unbegründet ab. Die BF beantragte am 16. Dezember 2019 die Vorlage der Beschwerde.

Die Beschwerde wurde dem Bundesfinanzgericht am 25. Februar 2020 zur Entscheidung vorgelegt.

Der Umsatzsteuerjahresbescheid 2019 erging am 16. Dezember 2024 aufgrund eines Schätzungsauftrags.

Durch Verfügung des Geschäftsverteilungsausschusses vom 3. Februar 2025 wurde die gegenständliche Rechtssache mit Wirksamkeit zum 7. Februar 2025 der Gerichtsabteilung ***GA*** zugeteilt.

II. Über die Beschwerde wurde erwogen:

1. Festgestellter Sachverhalt

Das verfahrensgegenständliche KFZ ist ein Ford Ranger mit der FIN ***FIN***. Erstmalig wurde es am 19. Mai 2016 in Deutschland unter der Fahrzeugklasse N1G als Lastkraftwagen zugelassen.

Die BF erwarb das KFZ mit Kaufvertrag vom 1. Juni 2016 von der ***Kfz.-Händler*** um einen Kaufpreis von 34.200,00 € zzgl. 6.840,00 € USt. Das KFZ wurde am 1. Juni 2016 auf die BF unter der Fahrzeugklasse N1G als Lastkraftwagen zugelassen.

Die Länge des Radstands des KFZ beträgt 3.220 mm. Die Länge der Ladefläche des KFZ beträgt (bei geschlossener Ladefläche) 1.440 mm. Es handelt sich um ein KFZ mit zwei Achsen und zwei Sitzreihen.

I.Z.m. dem KFZ wurden von der BF Vorsteuern in folgender Höhe geltend gemacht:

2016:	7.061,76 €
2017:	298,85 €
2018:	472,84 €
2019:	103,89 €
Summe:	7.937,34 €

Am 16. Dezember 2024 erging der Umsatzsteuerjahresbescheid 2019. Diesem Bescheid wurden die mit den Umsatzsteuervoranmeldungen gemeldeten Daten sowie der Inhalt des ursprünglich angefochtenen Bescheids über die Festsetzung der Umsatzsteuer 05/2019 zugrunde gelegt.

2. Beweiswürdigung

Die Feststellungen zu Modell und Fahrgestellnummer ergeben sich (unter anderem) aus den vorgelegten Zulassungsunterlagen, dem Kaufvertrag vom 1. Juni 2016 und dem Auszug aus der Genehmigungsdatenbank. Die Feststellungen zur Erstzulassung in Deutschland ergeben sich aus der deutschen Zulassungsbescheinigung Teil II.

Die Feststellungen zum Erwerb durch die BF ergeben sich aus dem Kaufvertrag vom 1. Juni 2016. Die Feststellungen zur Zulassung auf die BF ergeben sich aus der vorgelegten Auskunft aus dem KFZ-Zentralregister.

Die Feststellung zur Länge des Radstand gründet sich auf die Angaben in den Fahrzeugpapieren, welche auch mit dem niederschriftlich dokumentierten Messergebnis des Außenprüfers übereinstimmen.

Zur Feststellung der Länge der Ladefläche waren mehrere, nicht übereinstimmende Beweismittel zu würdigen. Zum einen geben die vorgelegten Fahrzeugunterlagen (deutsche Zulassungsbescheinigung Teil II und Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank) die Länge der Ladefläche mit 1.685 mm an. Die vom Außenprüfer im Beisein des Geschäftsführers und des steuerlichen Vertreters der BF durchgeführte Vermessung ergab (bei geschlossener Ladeklappe) eine Länge der Ladefläche von 1.440 mm. Letztlich wurde auch ein Gutachten

eines Sachverständigen für das Kraftfahrwesen vorgelegt, in dem die Länge der Ladefläche zweier (anderer) Ford Ranger mit 1.554 mm angegeben wird.

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).

Betreffend das Sachverständigengutachten ist zunächst festzuhalten, dass dieses zwei Ford Ranger der Type 2AB/SA2W4P59EBJ2 zum Gegenstand hatte. Bei dem verfahrensgegenständlichen KFZ handelt es sich hingegen um einen Ford Ranger der Type 2AB/SA2R4P/59EBR2 (Genehmigungsdatenbank). Auch ein Vergleich der Fotos aus dem Gutachten mit den vom Außenprüfer angefertigten Fotos zeigt, dass es sich jedenfalls nicht exakt um die gleiche Fahrzeugvariante handelt.

Bei den gutachtensgegenständlichen KFZ bildet die Ladefläche mit der geöffneten Heckklappe eine durchgehende Fläche, während sich bei dem verfahrensgegenständlichen KFZ zwischen der Ladefläche und der geöffneten Heckklappe ein Spalt befindet.



Foto aus dem Sachverständigengutachten

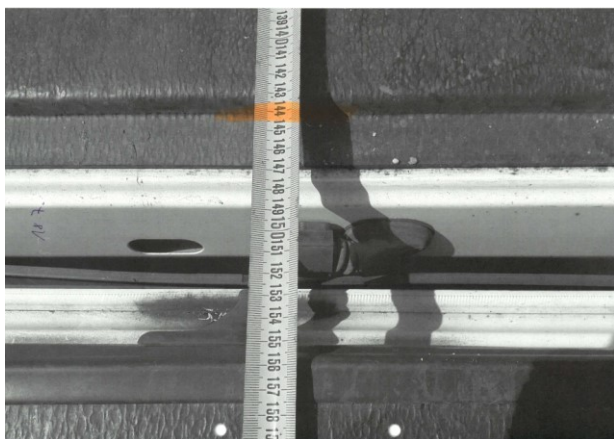


Foto des Außenprüfers

Da das Gutachten eine zumindest geringfügig andere Fahrzeugvariante zum Gegenstand hatte, war es im Rahmen der Beweiswürdigung nicht weiter heranzuziehen.

Von den beiden verbleibenden möglichen Beweisergebnissen, kommt dem Messergebnis des Außenprüfers die überragende Wahrscheinlichkeit der Richtigkeit zu. Die Messung wurde im Beisein des Geschäftsführers und des steuerlichen Vertreters der BF durchgeführt. Dieser Darstellung wurde in keinem Stadium des Verfahrens widersprochen. Insbesondere wurden die Messergebnisse auch nicht bestritten.

Einer Zulassungsbescheinigung und einem Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank kommt zweifellos eine hohe Indizwirkung zu. Die fotografisch dokumentierten und unbestritten gebliebenen Ergebnisse der Vor-Ort-Vermessung des verfahrensgegenständlichen KFZ vermögen sie jedoch nicht in Zweifel zu ziehen.

Es war die Länge der Ladefläche daher auf Grundlage des Messergebnisses des Außenprüfers festzustellen.

Im von der BF ins Treffen geführten Erkenntnis BFG 10.01.2019, RV/5100547/2018 war ein Sachverhalt zu beurteilen, der vom gegenständlich zu beurteilenden Sachverhalt insoweit erheblich abweicht, als in diesem Fall keine Vermessung des KFZ durchgeführt wurde. Da auf Grundlage einer nicht vergleichbaren Beweislage entschieden werden musste, ist dieses Erkenntnis im gegenständlichen Verfahren nicht von Bedeutung.

Die Feststellungen zur Anzahl der Achsen und Sitzreihen gründen sich auf die Angaben in den Fahrzeugpapieren sowie auf die vom Außenprüfer angefertigten Fotos des KFZ.

Die Feststellungen zu den i.Z.m. dem KFZ geltend gemachten Vorsteuern gründen sich auf die Ausführungen in der Niederschrift über das Ergebnis der UVA-Prüfung sowie die vorgelegten Kontenblätter „7270 LKW Ford“ der BF. Die Höhe der geltend gemachten Vorsteuern ist zudem nicht strittig.

Die Feststellungen zum Umsatzsteuerjahresbescheid gründen sich auf diesen Bescheid, den Inhalt des elektronischen Veranlagungsaktes sowie die Stellungnahme des FA vom 24. April 2026.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1. Zu Spruchpunkt I. (Abänderung)

Im gegenständlichen Fall ist die steuerliche Einordnung des von der BF erworbenen KFZ als PKW oder LKW strittig.

Maßgeblich ist dabei die zu § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 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.

§ 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 12.03.2026, RV/7101513/2019 sowie BFG 08.07.2019, RV/7103416/2018 zum gleichlautenden § 3 Z 8 der VO BGBl II 2002/193).

Da das KFZ eine Ladeflächenlänge von weniger als 50 % der Länge des Radstandes aufweist, ist es umsatzsteuerrechtlich als PKW zu behandeln. Die tatsächlich erfolgte kraftfahrrechtliche

Zulassung als LKW hat keinen Einfluss auf die umsatzsteuerrechtliche Behandlung. Ob die BF auf die Richtigkeit der Fahrzeugpapiere vertrauen konnte, ist nicht maßgeblich.

Gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 gelten die im Zusammenhang mit der Anschaffung (Herstellung), Miete oder dem Betrieb von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder Krafträdern stehenden Lieferungen, sonstigen Leistungen oder Einfuhren nicht als für das Unternehmen ausgeführt. Es besteht daher kein Recht auf Vorsteuerabzug.

Da es sich beim verfahrensgegenständlichen KFZ um einen Kombinationskraftwagen handelt, wurde der Vorsteuerabzug zu Unrecht geltend gemacht.

Die vom FA durchgeführte Vorsteuerberichtigung ist in § 12 Abs. 10 UStG 1994 geregelt. Voraussetzung ist eine nachträgliche Änderung der für den Vorsteuerabzug maßgebenden Verhältnisse. Diese Voraussetzung ist im gegenständlichen Fall nicht erfüllt, da das verfahrensgegenständliche KFZ von Anfang an als Kombinationskraftwagen und nicht als LKW zu behandeln gewesen wäre. Eine Änderung der Verhältnisse ist nicht eingetreten.

Die gesetzwidrig erfolgte Geltendmachung von Vorsteuern in den Veranlagungszeiträumen 2016 bis 2018 wäre – allenfalls im Wege einer Wiederaufnahme des Verfahrens – in den jeweiligen Umsatzsteuerbescheiden für diese Zeiträume zu korrigieren gewesen.

Mangels Vorliegen der Voraussetzungen war der angefochtene Umsatzsteuerjahresbescheid dahingehend abzuändern, dass keine Vorsteuerberichtigung vorgenommen wird. Die im Veranlagungszeitraum 2019 i.Z.m. dem Betrieb des verfahrensgegenständlichen KFZ geltend gemachten Vorsteuern i.H.v. 103,89 € waren jedoch nicht zu berücksichtigen.

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 Verfahren waren keine Rechtsfragen zu lösen, zu denen es noch an Rechtsprechung des VwGH fehlt, bzw. diese uneinheitlich ist. Die Entscheidung weicht auch nicht von der Rechtsprechung des VwGH ab. Entscheidungswesentlich waren zudem die Umstände des konkret vorliegenden Einzelfalls. Auch aus diesem Grund kann keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung vorliegen.

Wien, am 7. Mai 2026