

TE Vwgh Erkenntnis 2025/12/18 Ra 2024/15/0078

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 18.12.2025

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein
32/01 Finanzverfahren allgemeines Abgabenrecht
32/05 Verbrauchsteuern
90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

BAO §116
BAO §116 Abs1
BAO §167 Abs2
BAO §177
BAO §177 Abs1
BAO §92
BAO §93 Abs2
BAO §93 Abs3 lita
KFG 1967 §3
NoVAG 1991 §2
NoVAG 1991 §2 Abs2

VwRallg

1. BAO § 116 heute
2. BAO § 116 gültig ab 01.01.1962
1. BAO § 116 heute
2. BAO § 116 gültig ab 01.01.1962
1. BAO § 167 heute
2. BAO § 167 gültig ab 01.01.1962
1. BAO § 177 heute
2. BAO § 177 gültig ab 01.01.1962
1. BAO § 177 heute
2. BAO § 177 gültig ab 01.01.1962
1. BAO § 92 heute
2. BAO § 92 gültig ab 01.01.1962

1. BAO § 93 heute
2. BAO § 93 gültig ab 01.01.1962

1. BAO § 93 heute
2. BAO § 93 gültig ab 01.01.1962

1. KFG 1967 § 3 heute
2. KFG 1967 § 3 gültig ab 21.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
3. KFG 1967 § 3 gültig von 14.01.2017 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
4. KFG 1967 § 3 gültig von 09.06.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
5. KFG 1967 § 3 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
6. KFG 1967 § 3 gültig von 28.10.2005 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
7. KFG 1967 § 3 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
8. KFG 1967 § 3 gültig von 25.05.2002 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
9. KFG 1967 § 3 gültig von 20.08.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
10. KFG 1967 § 3 gültig von 24.08.1994 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
11. KFG 1967 § 3 gültig von 20.07.1982 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 362/1982

1. NoVAG 1991 § 2 heute
2. NoVAG 1991 § 2 gültig ab 24.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 98/2025
3. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.07.2025 bis 23.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2025
4. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.09.2022 bis 30.06.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2022
5. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.07.2021 bis 31.08.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2021
6. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.01.1995 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 21/1995
7. NoVAG 1991 § 2 gültig von 31.12.1991 bis 31.12.1994

1. NoVAG 1991 § 2 heute
2. NoVAG 1991 § 2 gültig ab 24.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 98/2025
3. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.07.2025 bis 23.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2025
4. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.09.2022 bis 30.06.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2022
5. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.07.2021 bis 31.08.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2021
6. NoVAG 1991 § 2 gültig von 01.01.1995 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 21/1995
7. NoVAG 1991 § 2 gültig von 31.12.1991 bis 31.12.1994

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Mag. Novak, Hofrat Dr. Sutter, die Hofrätinnen Dr.in Lachmayer und Dr.in Wiesinger sowie Hofrat Dr. Hammerl als Richter und Richterinnen, unter Mitwirkung der Schriftführerin Mag.a Janitsch, über die Revision des Finanzamts für Großbetriebe gegen das Erkenntnis des Bundesfinanzgerichts vom 12. September 2024, Zl. RV/7102313/2024, betreffend Festsetzung der Normverbrauchsabgabe 07/2023 (mitbeteiligte Partei: E GmbH, vertreten durch die Ernst & Young Steuerberatungsgesellschaft m.b.H. in Wien), zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Mag. Novak, Hofrat Dr. Sutter, die Hofrätinnen Dr.in Lachmayer und Dr.in Wiesinger sowie Hofrat Dr. Hammerl als Richter und Richterinnen, unter Mitwirkung der Schriftführerin Mag.a Janitsch, über die Revision des Finanzamts für Großbetriebe gegen das Erkenntnis des Bundesfinanzgerichts vom 12. September 2024, Zl. RV/7102313/2024, betreffend Festsetzung der Normverbrauchsabgabe 07 aus 2023, (mitbeteiligte Partei: E GmbH, vertreten durch die Ernst & Young Steuerberatungsgesellschaft m.b.H. in Wien), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

1

Die mitbeteiligte Partei erwarb - nach den Feststellungen des Bundesfinanzgerichts (BFG) - am 5. Juni 2023 von einem Unternehmen in Ungarn ein Neufahrzeug der Marke Mercedes-Benz/Inter Horse, Type-963-0-CINTER HORSE (Handelsbezeichnung: Actros), mit einem dem Pferdetransport (mit Boxen für fünf Pferde) dienenden Aufbau samt

einer (nur beim stehenden Fahrzeug nach Ausfahren der Kabine verwendbaren) Wohnkabine für maximal vier Personen. Das Fahrzeug wies folgende Fahrzeugdaten auf: Datum der Genehmigung 29. Juni 2023, Motorleistung 375 kW, Länge/Breite/Höhe (mm): 12.000/2.550/3.980, Radstand (mm) 6.100, Eigengewicht (kg) 20.150, höchstzulässiges Gesamtgewicht (kg) 26.000. Das Fahrzeug hat drei Achsen mit acht Rädern, wobei die zweite Achse mit Doppelbereifung („Zwillingsrädern“) versehen ist.

2

Das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeugs entspricht dem eines großen Lastkraftwagens mit drei Achsen und acht Rädern. Auf der Motorhaube befindet sich die Aufschrift „HORSES“. Das Fahrzeug wird von einem Lkw-Dieselmotor (Hersteller: Daimler Truck AG) mit 12.809 cm³ Hubraum und einer Höchstleistung von 375 kW angetrieben. Mit dem Fahrzeug dürfen vier Personen (maximal 300 kg) und bis zu fünf Pferde (mit rund 3.500 kg) transportiert werden. Aufgrund des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 26.000 kg und des Eigengewichtes des Fahrzeuges von 20.150 kg beträgt die maximale Zuladung desselben 5.850 kg. Von dieser maximalen Zuladung entfallen bei einem Durchschnittspersonengewicht von 75 kg 300 kg (oder ca. 5% der möglichen Nutzlast inkl. Fahrer) auf die Möglichkeit einer Personenbeförderung.

3

Der Aufbau hat im Wohn- und Ladebereich Oberlichten und Fenster. Außerdem ist der Laderaum hinten und seitlich rechts mit je einer Laderampe ausgestattet. Über der Fahrerkabine, welche zwei Sitzplätze bietet, befindet sich eine Schlafmöglichkeit sowie eine weitere über der Nasszelle. Der Wohnbereich (links- und rechtsseitig ausschiebbarer Seitenteil) ist räumlich vom Ladebereich getrennt, aber über eine Tür zugänglich. In ihm befinden sich unter anderem eine Duschkabine, Toilette, Küchenblock sowie eine Sitzcke, die während der Fahrt eingefahren werden muss. Beim Einfahren beider Teile besteht ein Durchgang von weniger als einem Meter Breite; ein Bewohnen des Wohnraumes während der Fahrt ist nicht möglich. Erst wenn das Fahrzeug abgestellt ist, kann in dem Aufbau gewohnt werden. Im Ladebereich befinden sich Kojen mit schwenkbaren Wänden für fünf Pferde und ein Futtertrog. Der ausschließlich zum Transport von Pferden oder anderen Gütern geeignete Laderaum hat eine Länge von 4.900 mm, also ca. 82% der Radstandslänge.

4

Mittels Einzelgenehmigungsbescheides des „Amtes der Burgenländischen Landesregierung“ vom 29. Juni 2023 wurde es in die Fahrzeugklasse M1 (Personenkraftwagen [Wohnmobil]) eingeordnet.

5

Die Mitbeteiligte hat für das Fahrzeug keine Normverbrauchsabgabe (NoVA) selbstberechnet und abgeführt.

6

Mit Bescheid vom 7. Februar 2024 setzte das Finanzamt für das Fahrzeug die NoVA für den Zeitraum Juli 2023 fest. Begründend führte es aus, dass die gebotene Selbstberechnung der NoVA unterblieben sei und es sich bei dem gegenständlichen Fahrzeug um ein solches der Klasse M1 handle. Für die Beurteilung, ob bei einem Fahrzeug Normverbrauchsabgabepflicht bestehe, sei seit dem 1. Juli 2021 ausschließlich die kraftfahrrechtliche Einstufung desselben maßgeblich, weshalb für das Fahrzeug NoVA vorzuschreiben gewesen sei.

7

Die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde wies das Finanzamt mit Beschwerdevorentscheidung ab. Der Beschwerde war auch ein von der mitbeteiligten Partei in Auftrag gegebenes Gutachten beigelegt, wonach es sich bei dem Fahrzeug gemäß § 3 Abs. 1 Z 2.2.3 KFG 1967 um ein Lastkraftfahrzeug der Klasse N3 handle. Die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde wies das Finanzamt mit Beschwerdevorentscheidung ab. Der Beschwerde war auch ein von der mitbeteiligten Partei in Auftrag gegebenes Gutachten beigelegt, wonach es sich bei dem Fahrzeug gemäß Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2 Punkt 2 Punkt 3, KFG 1967 um ein Lastkraftfahrzeug der Klasse N3 handle.

8

Nach Ergehen der abweisenden Beschwerdevorentscheidung beantragte die Mitbeteiligte die Vorlage der Beschwerde an das BFG.

9

Mit dem angefochtenen Erkenntnis, in dem eine Revision für nicht zulässig erklärt wurde, gab das BFG der Beschwerde der Mitbeteiligten Folge und hob den angefochtenen Bescheid auf. Begründend führte es aus, strittig sei, ob es sich bei dem gegenständlichen Fahrzeug um einen nicht normverbrauchsabgabepflichtigen Lastkraftwagen (Klasse N3) oder einen Personenkraftwagen (Klasse M1) handle, der der Normverbrauchsabgabepflicht unterliege. Grundsätzlich sei die

Klasse laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid, Auszug aus der Genehmigungsdatenbank oder die EG-/EU-Übereinstimmungsbescheinigung auch für Zwecke der NoVA heranzuziehen. Dies bedeute, es erfolge eine formale Anknüpfung an die bereits vorgenommene kraftfahrrechtliche Einordnung. Sei für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen worden, so seien nach § 2 Abs. 2 letzter Satz NoVAG 1991 für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften sinngemäß anzuwenden. Doch auch bei Vorliegen einer kraftfahrrechtlichen Einordnung in eine bestimmte Klasse sei diese nicht maßgeblich und eine abweichende Einstufung für Zwecke der Normverbrauchsabgabe möglich, wenn sich die kraftfahrrechtliche Einstufung als falsch erweise. Mit dem angefochtenen Erkenntnis, in dem eine Revision für nicht zulässig erklärt wurde, gab das BFG der Beschwerde der Mitbeteiligten Folge und hob den angefochtenen Bescheid auf. Begründend führte es aus, strittig sei, ob es sich bei dem gegenständlichen Fahrzeug um einen nicht normverbrauchsabgabepflichtigen Lastkraftwagen (Klasse N3) oder einen Personenkraftwagen (Klasse M1) handle, der der Normverbrauchsabgabepflicht unterliege. Grundsätzlich sei die Klasse laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid, Auszug aus der Genehmigungsdatenbank oder die EG-/EU-Übereinstimmungsbescheinigung auch für Zwecke der NoVA heranzuziehen. Dies bedeute, es erfolge eine formale Anknüpfung an die bereits vorgenommene kraftfahrrechtliche Einordnung. Sei für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen worden, so seien nach Paragraph 2, Absatz 2, letzter Satz NoVAG 1991 für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften sinngemäß anzuwenden. Doch auch bei Vorliegen einer kraftfahrrechtlichen Einordnung in eine bestimmte Klasse sei diese nicht maßgeblich und eine abweichende Einstufung für Zwecke der Normverbrauchsabgabe möglich, wenn sich die kraftfahrrechtliche Einstufung als falsch erweise.

10

Aufgrund von § 2 Abs. 2 letzter Satz NoVAG 1991 stehe 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. Somit sei 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 sei. Aufgrund von Paragraph 2, Absatz 2, letzter Satz NoVAG 1991 stehe 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. Somit sei 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 sei.

11

Im Revisionsfall ergebe sich aus der Gesamtschau der zu berücksichtigenden Kriterien, dass - auch wenn das streitgegenständliche Fahrzeug über eine ausfahrbare Wohnkabine verfüge (die freilich erst im stehenden Zustand als solche verwendbar sei) - die wesentliche Bestimmung, also der Hauptzweck des Fahrzeuges, in der Güterbeförderung, nämlich dem Transport von fünf Pferden samt deren Versorgung (Futter, Futtertrog, Zaumzeugen, Sätteln, Turnierkisten etc.), liege und die bestehende Wohnmöglichkeit für maximal vier Personen lediglich einen Nebenzweck von untergeordneter Bedeutung darstelle.

12

Neben dem Verwendungszweck des streitgegenständlichen Fahrzeuges und dessen äußerem Erscheinungsbild (großer Lastkraftwagen mit 26.000 kg höchstzulässigem Gesamtgewicht, drei Achsen mit acht Rädern) spreche auch das Anlegen der Gewichtskriterien dafür, dass der Hauptzweck des Fahrzeuges in der Güter- und nicht in der Personenbeförderung liege, würden doch bei einer maximalen Zuladung des Fahrzeuges von 5.850 kg bei einem durchschnittlichen Personengewicht von 75 kg gerade einmal 300 kg (oder ca. 5% der möglichen Nutzlast inklusive Fahrer) auf die Personenbeförderung und 95% der möglichen Nutzlast auf die Beförderung von Gütern (Pferden samt deren Versorgung) entfallen. Damit sei eine vorwiegende Nutzung zur Beförderung von Gütern im Sinne der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen gegeben und eine für die Qualifikation als Personenkraftwagen (Klasse M1)

erforderliche ausschließliche oder überwiegende Bestimmung zur Personenbeförderung zu verneinen.

13

Die wesentliche Bestimmung, also der Hauptzweck des streitgegenständlichen Fahrzeuges, liege sohin in der Güterbeförderung, nämlich dem Transport von fünf Pferden samt deren Versorgung, während das „Bewohnen“ lediglich einen Nebenzweck von untergeordneter Bedeutung darstelle. Zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeuges sei daher - ungeachtet seiner Einordnung in die Klasse M1 (Personenkraftwagen [Wohnmobil]) durch den Bezug habenden Einzelgenehmigungsbescheid vom 29. Juni 2023 - ein Lastkraftwagen der Klasse N3 (§ 3 Abs. 1 Z 2.2.3. KFG 1967) vorgelegen, für den keine Normverbrauchsabgabepflicht bestanden habe. Die wesentliche Bestimmung, also der Hauptzweck des streitgegenständlichen Fahrzeuges, liege sohin in der Güterbeförderung, nämlich dem Transport von fünf Pferden samt deren Versorgung, während das „Bewohnen“ lediglich einen Nebenzweck von untergeordneter Bedeutung darstelle. Zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeuges sei daher - ungeachtet seiner Einordnung in die Klasse M1 (Personenkraftwagen [Wohnmobil]) durch den Bezug habenden Einzelgenehmigungsbescheid vom 29. Juni 2023 - ein Lastkraftwagen der Klasse N3 (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2 Punkt 2 Punkt 3, KFG 1967) vorgelegen, für den keine Normverbrauchsabgabepflicht bestanden habe.

14

Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Amtsrevision. Zu deren Zulässigkeit bringt das Finanzamt vor, es fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Rechtsfrage, ob für Zwecke der Normverbrauchsabgabe die kraftfahrrechtliche Einstufung laut Typenschein, der Einzelgenehmigungsbescheid oder die EG-/EU-Übereinstimmungsbescheinigung bindend seien oder ob eine eigenständige (kraftfahrrechtliche) Einstufung durch die Finanzverwaltung im jeweiligen Verfahren vorzunehmen sei. Weiter sei höchstgerichtlich nicht geklärt, ob § 2 Abs. 2 letzter Satz NoVAG 1991 so zu verstehen sei, dass - und in weiterer Folge in welchen Fällen - die kraftfahrrechtliche Beurteilung in den im ersten Satz der Bestimmung genannten Dokumenten durch Partei und Abgabenbehörde widerlegbar und im Abgabenverfahren zu prüfen sei. Weiters verkenne das BFG im Revisionsfall die anzuwendende Rechtslage, wenn es für die Einstufung des Kraftfahrzeugs die Bestimmungen der Kombinierten Nomenklatur weiterhin für relevant erachte. Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Amtsrevision. Zu deren Zulässigkeit bringt das Finanzamt vor, es fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Rechtsfrage, ob für Zwecke der Normverbrauchsabgabe die kraftfahrrechtliche Einstufung laut Typenschein, der Einzelgenehmigungsbescheid oder die EG-/EU-Übereinstimmungsbescheinigung bindend seien oder ob eine eigenständige (kraftfahrrechtliche) Einstufung durch die Finanzverwaltung im jeweiligen Verfahren vorzunehmen sei. Weiter sei höchstgerichtlich nicht geklärt, ob Paragraph 2, Absatz 2, letzter Satz NoVAG 1991 so zu verstehen sei, dass - und in weiterer Folge in welchen Fällen - die kraftfahrrechtliche Beurteilung in den im ersten Satz der Bestimmung genannten Dokumenten durch Partei und Abgabenbehörde widerlegbar und im Abgabenverfahren zu prüfen sei. Weiters verkenne das BFG im Revisionsfall die anzuwendende Rechtslage, wenn es für die Einstufung des Kraftfahrzeugs die Bestimmungen der Kombinierten Nomenklatur weiterhin für relevant erachte.

15

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

16

Die Revision ist zulässig, aber nicht begründet.

17

§ 2 NoVAG 1991 lautet: Paragraph 2, NoVAG 1991 lautet:

„(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 der Klasse M1 sowie andere Kraftfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt sind, unabhängig von ihrer kraftfahrrechtlichen Einordnung. Das sind andere Kraftfahrzeuge mit mehr als drei aber weniger als zehn Sitzplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg.

4.

Abweichend von Z 3 gelten andere Kraftfahrzeuge mit zwei Sitzreihen
Abweichend von Ziffer 3, gelten andere Kraftfahrzeuge mit zwei Sitzreihen,

a)

bei geschlossenem Aufbau (sog. Kastenwägen), wenn sich hinter der zweiten Sitzreihe eine klimadichte Trennwand befindet, in dem dahinter befindlichen Laderaum ein Würfel mit einer Seitenlänge von mindestens einem Meter Platz findet und die Seitenfenster im Laderaum verblecht sind oder

b)

bei offenem Aufbau (sog. Pritschenwägen), wenn ein geschlossener Bereich für Passagiere und eine Ladefläche von der Art eines Lastkraftwagens (mit seitlich klappbaren Bordwänden, ohne Radkästen, auch abnehmbar oder kippbar) oder bei ausschließlich nach hinten klappbarer Bordwand eine Ladefläche, bei der die innere Länge auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs länger ist als 50% der Länge des Radstands und eine einfache Ausstattung, vorhanden sind,

nicht als Kraftfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt sind.

Ausgenommen sind jeweils historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 43 Kraftfahrgesetz 1967
Ausgenommen sind jeweils historische Fahrzeuge gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 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.“
(2) Die Einteilung der Kraftfahrzeuge in Klassen richtet sich nach Paragraph 3, Kraftfahrgesetz 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 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 römisch drei 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 (Paragraph 3, Kraftfahrgesetz 1967) sinngemäß anzuwenden.“

18

§ 3 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967) lautet auszugsweise:
Paragraph 3, Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967) lautet auszugsweise:

„(1) Die Kraftfahrzeuge und Anhänger werden in nachstehende Ober- und Untergruppen eingeteilt:

[...]

2. Kraftwagen, das sind

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

2.1.1. Personenkraftwagen (Klasse M1),

[...]

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

[...]

2.2.3. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 000 kg (Klasse N3)“

19

Gemäß § 2 NoVAG 1991 richtet sich die Fahrzeugklasse nach § 3 KFG, wobei für die Einordnung eines Kraftfahrzeuges in diese Klassen der Typenschein, der Einzelgenehmigungsbescheid oder die EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des Kraftfahrgesetzes 1967, maßgeblich ist. Diese Einordnung stellt für die Abgabenbehörde daher eine Vorfrage dar.
Gemäß Paragraph 2, NoVAG 1991 richtet sich die Fahrzeugklasse nach Paragraph 3, KFG, wobei für die Einordnung eines Kraftfahrzeuges in diese Klassen der Typenschein, der Einzelgenehmigungsbescheid oder die EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß

Abschnitt römisch drei des Kraftfahrgesetzes 1967, maßgeblich ist. Diese Einordnung stellt für die Abgabenbehörde daher eine Vorfrage dar.

20

Eine Vorfrage ist eine Frage, deren Beantwortung ein unentbehrliches Tatbestandselement für die Entscheidung der Hauptfrage im konkreten Rechtsfall bildet, ein vorweg zu klärendes rechtliches Moment, das für sich allein Gegenstand einer bindenden Entscheidung einer anderen Behörde ist (vgl. VwGH 15.1.2008, 2006/15/0219). Eine Vorfrage ist eine Frage, deren Beantwortung ein unentbehrliches Tatbestandselement für die Entscheidung der Hauptfrage im konkreten Rechtsfall bildet, ein vorweg zu klärendes rechtliches Moment, das für sich allein Gegenstand einer bindenden Entscheidung einer anderen Behörde ist vergleiche , VwGH 15.1.2008, 2006/15/0219).

21

Sofern die Abgabenvorschriften nicht anderes bestimmen, sind die Abgabenbehörden gemäß § 116 Abs. 1 BAO - und gemäß § 2a BAO auch das Bundesfinanzgericht - berechtigt, im Ermittlungsverfahren auftauchende Vorfragen, die als Hauptfragen von anderen Verwaltungsbehörden oder von den Gerichten zu entscheiden wären, nach der über die maßgebenden Verhältnisse gewonnenen eigenen Anschauung zu beurteilen und diese Beurteilung ihrem Bescheid - im Verfahren vor dem Bundesfinanzgericht dem Erkenntnis - zugrunde zu legen. Sofern die Abgabenvorschriften nicht anderes bestimmen, sind die Abgabenbehörden gemäß Paragraph 116, Absatz eins, BAO - und gemäß Paragraph 2 a, BAO auch das Bundesfinanzgericht - berechtigt, im Ermittlungsverfahren auftauchende Vorfragen, die als Hauptfragen von anderen Verwaltungsbehörden oder von den Gerichten zu entscheiden wären, nach der über die maßgebenden Verhältnisse gewonnenen eigenen Anschauung zu beurteilen und diese Beurteilung ihrem Bescheid - im Verfahren vor dem Bundesfinanzgericht dem Erkenntnis - zugrunde zu legen.

22

Eine Bindungswirkung im Sinn des § 116 BAO kann nur der Spruch eines Bescheides entfalten. Sie ist Ausdruck der Rechtskraft der Entscheidung und erstreckt sich nicht auch auf die Entscheidungsgründe eines Bescheids. Zudem beziehen sich die Bescheidwirkungen grundsätzlich nur auf die Parteien des Verfahrens (VwGH 14.5.2024, Ra 2023/16/0116, mwN). Eine Bindungswirkung im Sinn des Paragraph 116, BAO kann nur der Spruch eines Bescheides entfalten. Sie ist Ausdruck der Rechtskraft der Entscheidung und erstreckt sich nicht auch auf die Entscheidungsgründe eines Bescheids. Zudem beziehen sich die Bescheidwirkungen grundsätzlich nur auf die Parteien des Verfahrens (VwGH 14.5.2024, Ra 2023/16/0116, mwN).

23

Im Revisionsfall wurde das gegenständliche Fahrzeug mit Einzelgenehmigungsbescheid des Amtes der Burgenländischen Landesregierung vom 29. Juni 2023, in die Fahrzeugklasse M1 (Personenkraftwagen [Wohnmobil]) eingeordnet.

24

An diesen Spruch sind grundsätzlich die Abgabenbehörde sowie das BFG gebunden.

25

§ 2 Abs. 2 NoVAG sieht allerdings - als lex specialis zu § 116 BAO (ebenso Haller, NoVAG2 § 2 Rz 2x) - vor, dass von einer entsprechenden hoheitlichen Entscheidung abgegangen werden kann, wenn darin angeordnet wird, dass für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften (§ 3 KFG 1967) sinngemäß anzuwenden sind, wenn für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen wurde. Paragraph 2, Absatz 2, NoVAG sieht allerdings - als lex specialis zu Paragraph 116, BAO (ebenso Haller, NoVAG2 Paragraph 2, Rz 2x) - vor, dass von einer entsprechenden hoheitlichen Entscheidung abgegangen werden kann, wenn darin angeordnet wird, dass für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften (Paragraph 3, KFG 1967) sinngemäß anzuwenden sind, wenn für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen wurde.

26

Eine Einordnung im Sinne des § 2 Abs. 2 NoVAG wurde falsch vorgenommen, wenn auf Basis eines ordnungsgemäß durchgeführten Verfahrens sowie den darauf basierten Feststellungen die rechtliche Einordnung nicht mit diesen Feststellungen vereinbar ist. Weiters wurde eine Einordnung falsch vorgenommen, wenn die rechtliche Einordnung des Fahrzeuges auf Basis von fehlerhaften Feststellungen vorgenommen wurde. Eine Einordnung im Sinne des Paragraph 2, Absatz 2, NoVAG wurde falsch vorgenommen, wenn auf Basis eines ordnungsgemäß durchgeführten Verfahrens sowie den darauf basierten Feststellungen die rechtliche Einordnung nicht mit diesen Feststellungen

vereinbar ist. Weiters wurde eine Einordnung falsch vorgenommen, wenn die rechtliche Einordnung des Fahrzeuges auf Basis von fehlerhaften Feststellungen vorgenommen wurde.

27

Auf diese Norm stützend hat das BFG aufgrund der Beschwerde die kraftfahrrechtliche Einordnung des Einzelgenehmigungsbescheids überprüft und für falsch befunden, weil das Fahrzeug - im Lichte des von der Mitbeteiligten vorgelegten Gutachtens - aufgrund seines Verwendungszweckes und seiner technischen Spezifikationen als Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung der Klasse N3 und nicht wie im Einzelgenehmigungsnachweis als Fahrzeugklasse M1 einzuordnen gewesen wäre.

28

Gemäß § 3 Abs. 1 KFG 1967 werden die Kraftfahrzeuge und Anhänger in Ober- und Untergruppen eingeteilt. Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge in diese Gruppen richtet sich - wie § 3 Abs. 2 KFG 1967 zu entnehmen ist - jeweils nach ihrer Bauart und Verwendungsbestimmung, wofür die im § 2 KFG 1967 enthaltenen Begriffsbestimmungen maßgebend sind. Demnach gilt im Sinne dieses Bundesgesetzes als „Personenkraftwagen“ (Z 5) ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. Als „Lastkraftwagen“ (Z 8) gilt demgegenüber ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge. Gemäß Paragraph 3, Absatz eins, KFG 1967 werden die Kraftfahrzeuge und Anhänger in Ober- und Untergruppen eingeteilt. Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge in diese Gruppen richtet sich - wie Paragraph 3, Absatz 2, KFG 1967 zu entnehmen ist - jeweils nach ihrer Bauart und Verwendungsbestimmung, wofür die im Paragraph 2, KFG 1967 enthaltenen Begriffsbestimmungen maßgebend sind. Demnach gilt im Sinne dieses Bundesgesetzes als „Personenkraftwagen“ (Ziffer 5,) ein Kraftwagen (Ziffer 3,), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. Als „Lastkraftwagen“ (Ziffer 8,) gilt demgegenüber ein Kraftwagen (Ziffer 3,), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge.

29

Im Revisionsfall nahm das BFG aufgrund seiner Feststellungen zu den technischen Abmessungen des Fahrzeuges an, dass der Hauptzweck des streitgegenständlichen Fahrzeuges in der Güterbeförderung, nämlich dem Transport von fünf Pferden samt deren Versorgung (Futter, Futtertrog, Zaumzeuge, Sättel, Turnierkisten etc.) - liege und die bestehende Wohnmöglichkeit für maximal vier Personen lediglich einen Nebenzweck von untergeordneter Bedeutung darstelle. Neben dem Verwendungszweck des streitgegenständlichen Fahrzeuges und dessen äußerem Erscheinungsbild (großer Lastkraftwagen mit 26.000 kg höchstzulässigem Gesamtgewicht, drei Achsen und acht 8 Rädern) spreche auch das Anlegen der Gewichtskriterien dafür, dass der Hauptzweck des Fahrzeuges in der Güter- und nicht der Personenbeförderung liege, würden doch bei einer maximalen Zuladung des Fahrzeuges von 5.850 kg bei einem durchschnittlichen Personengewicht von 75 kg gerade einmal 300 kg (oder ca. 5% der möglichen Nutzlast inklusive Fahrer) auf die Personenbeförderung entfallen, während 95% der möglichen Nutzlast auf die Beförderung von Gütern (Pferden samt deren Versorgung) entfielen, womit eine vorwiegende Nutzung zur Beförderung von Gütern vorliege.

30

Dagegen wendet sich die Amtsrevision, in der vorgebracht wird, dass das BFG - insbesondere durch das von ihm berücksichtigte Gutachten - Bestimmungen der Kombinierten Nomenklatur anwende, die seit der NoVAG-Novelle mit 1. Juli 2021 nicht mehr anzuwenden seien.

31

Dabei verkennt die Revision, dass sich das BFG im angefochtenen Erkenntnis neben den technischen Spezifikationen vor allem mit dem Verwendungszweck des Fahrzeuges, ob dieses zur Beförderung von Personen oder Gütern verwendet wird, auseinandergesetzt hat und dabei zum Schluss gekommen ist, dass der Hauptzweck der Nutzung des Fahrzeuges in der Güterbeförderung liege, weshalb es nach § 3 KFG 1967 als Lastkraftwagen zu qualifizieren sei. Dass das BFG für seine rechtliche Beurteilung tragend die nicht mehr anwendbare Kombinierte Nomenklatur herangezogen

hätte, lässt sich dem Erkenntnis entgegen dem Revisionsvorbringen nicht entnehmen. Dabei verkennt die Revision, dass sich das BFG im angefochtenen Erkenntnis neben den technischen Spezifikationen vor allem mit dem Verwendungszweck des Fahrzeuges, ob dieses zur Beförderung von Personen oder Gütern verwendet wird, auseinandergesetzt hat und dabei zum Schluss gekommen ist, dass der Hauptzweck der Nutzung des Fahrzeuges in der Güterbeförderung liege, weshalb es nach Paragraph 3, KFG 1967 als Lastkraftwagen zu qualifizieren sei. Dass das BFG für seine rechtliche Beurteilung tragend die nicht mehr anwendbare Kombinierte Nomenklatur herangezogen hätte, lässt sich dem Erkenntnis entgegen dem Revisionsvorbringen nicht entnehmen.

32

In diesem Zusammenhang rügt die Amtsrevision weiters, dass das von der Mitbeteiligten dem BFG vorgelegte Gutachten an Mängeln leide.

33

Das Gutachten eines Sachverständigen besteht in der fachmännischen Beurteilung von Tatsachen. Auch Sachverständigengutachten unterliegen der freien Beweiswürdigung; hiebei hat die Behörde und das Verwaltungsgericht nicht nur die Feststellungen des Befundes zu überprüfen, sondern auch aufgrund des Befundes die Schlüssigkeit des Gutachtens (vgl. VwGH 21.11.2024, Ra 2022/16/0028, mwN). Das Gutachten eines Sachverständigen besteht in der fachmännischen Beurteilung von Tatsachen. Auch Sachverständigengutachten unterliegen der freien Beweiswürdigung; hiebei hat die Behörde und das Verwaltungsgericht nicht nur die Feststellungen des Befundes zu überprüfen, sondern auch aufgrund des Befundes die Schlüssigkeit des Gutachtens vergleiche, VwGH 21.11.2024, Ra 2022/16/0028, mwN).

34

Nach der bereits zum allgemeinen Verwaltungsverfahrensrecht ergangenen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes begründet der Umstand, dass in einem Sachverständigengutachten eine Auseinandersetzung mit Rechtsfragen erfolgt, für sich alleine noch nicht dessen Mangelhaftigkeit. Eine solche wäre nur dann gegeben, wenn der Sachverständige an Stelle der ihm abverlangten Beurteilung von Fachfragen Rechtsfragen erörtert, nicht jedoch, wenn er neben der Beantwortung von Fachfragen in einer Art und Weise, wie das von einem Gutachten zu fordern ist, zusätzlich auf Rechtsfragen eingeht. Der Umstand, dass ein Sachverständiger auch eine Rechtsfrage erörtert (und das Verwaltungsgericht in seiner rechtlichen Beurteilung zum selben Ergebnis gelangt), begründet daher für sich allein noch keine Rechtswidrigkeit der angefochtenen Entscheidung (vgl. VwGH 20.3.2025, Ra 2024/04/0009, mwN). Nach der bereits zum allgemeinen Verwaltungsverfahrensrecht ergangenen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes begründet der Umstand, dass in einem Sachverständigengutachten eine Auseinandersetzung mit Rechtsfragen erfolgt, für sich alleine noch nicht dessen Mangelhaftigkeit. Eine solche wäre nur dann gegeben, wenn der Sachverständige an Stelle der ihm abverlangten Beurteilung von Fachfragen Rechtsfragen erörtert, nicht jedoch, wenn er neben der Beantwortung von Fachfragen in einer Art und Weise, wie das von einem Gutachten zu fordern ist, zusätzlich auf Rechtsfragen eingeht. Der Umstand, dass ein Sachverständiger auch eine Rechtsfrage erörtert (und das Verwaltungsgericht in seiner rechtlichen Beurteilung zum selben Ergebnis gelangt), begründet daher für sich allein noch keine Rechtswidrigkeit der angefochtenen Entscheidung vergleiche, VwGH 20.3.2025, Ra 2024/04/0009, mwN).

35

Die Beurteilung, in welche Klasse ein Fahrzeug nach dem KFG 1967 im Einzelfall einzuordnen ist, obliegt - ausgehend vom Gutachten des Sachverständigen - (als Rechtsfrage) der Behörde bzw. dem Verwaltungsgericht (vgl. dazu auch etwa VwGH 8.9.2005, 2001/17/0169; oder VwGH 31.7.2018, Ra 2017/08/0129, mwN). Die Beurteilung, in welche Klasse ein Fahrzeug nach dem KFG 1967 im Einzelfall einzuordnen ist, obliegt - ausgehend vom Gutachten des Sachverständigen - (als Rechtsfrage) der Behörde bzw. dem Verwaltungsgericht vergleiche, dazu auch etwa VwGH 8.9.2005, 2001/17/0169; oder VwGH 31.7.2018, Ra 2017/08/0129, mwN).

36

Das im Revisionsfall vorgelegte Gutachten führte dazu insbesondere die technischen Daten des Fahrzeuges an, gab eine umfassende Beschreibung des Fahrzeugs und unterlegte diese mit Fotoaufnahmen zu dessen äußeren und inneren Erscheinungsbild. Zudem verwies es auf die baulichen Gegebenheiten des Fahrzeuges und den Nutzungsanteil für die Güterbeförderung und verneinte vor diesem Hintergrund eine ausschließliche bzw. überwiegende Bestimmung zur Personenbeförderung. Abschließend verwies das Gutachten darauf, dass die Einstufung als Lastkraftwagen „inhaltlich auch der Rechtslage vor Inkrafttreten der Novelle BGBl. I Nr. 18/2021

[entspreche], mit der von der bis dahin vorgenommenen Einordnung von Fahrzeugen anhand zollrechtlicher Bestimmungen abgegangen wurde“.Das im Revisionsfall vorgelegte Gutachten führte dazu insbesondere die technischen Daten des Fahrzeuges an, gab eine umfassende Beschreibung des Fahrzeugs und unterlegte diese mit Fotoaufnahmen zu dessen äußeren und inneren Erscheinungsbild. Zudem verwies es auf die baulichen Gegebenheiten des Fahrzeuges und den Nutzungsanteil für die Güterbeförderung und verneinte vor diesem Hintergrund eine ausschließliche bzw. überwiegende Bestimmung zur Personenbeförderung. Abschließend verwies das Gutachten darauf, dass die Einstufung als Lastkraftwagen „inhaltlich auch der Rechtslage vor Inkrafttreten der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 18 aus 2021, [entspreche], mit der von der bis dahin vorgenommenen Einordnung von Fahrzeugen anhand zollrechtlicher Bestimmungen abgegangen wurde“.

37

Der im Gutachten dargelegten fachlichen Beurteilung der technischen Spezifikationen und dem daraus abgeleiteten beabsichtigten Hauptverwendungszweck des Fahrzeuges tritt die Amtsrevision nicht substantiiert entgegen.

38

Sofern die Amtsrevision darauf verweist, dass im Gutachten auch die nicht mehr anwendbare Kombinierte Nomenklatur herangezogen worden sei, genügt es darauf hinzuweisen, dass die Beurteilung der Rechtsfrage allein dem Gericht obliegt, das - wie bereits dargelegt - das revisionsgegenständliche Fahrzeug im angefochtenen Erkenntnis fallbezogen nachvollziehbar aufgrund seiner technischen Spezifikationen und Hauptverwendung als Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung der Klasse N3 einordnete.

39

Die Revision war damit - da schon ihr Inhalt erkennen ließ, dass die darin behaupteten Rechtsverletzungen nicht vorliegen - gemäß § 35 VwGG ohne weiteres Verfahren als unbegründet abzuweisen. Die Revision war damit - da schon ihr Inhalt erkennen ließ, dass die darin behaupteten Rechtsverletzungen nicht vorliegen - gemäß Paragraph 35, VwGG ohne weiteres Verfahren als unbegründet abzuweisen.

Wien, am 18. Dezember 2025

Schlagworte

Individuelle Normen und Parteienrechte Rechtswirkungen von Bescheiden Rechtskraft VwRallg9/3

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2025:RA2024150078.L00

Im RIS seit

20.01.2026

Zuletzt aktualisiert am

27.01.2026

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at