

I. Einkommensteuer (Körperschaftsteuer)

A. Grundlagen

1. Betriebsausgaben – Werbungskosten – Einkünfte

Der Einsatz von Wirtschaftsgütern im Rahmen der Erzielung von Einkünften, seien es betriebliche Einkünfte (Land- und Forstwirtschaft, Gewerbebetrieb, Selbständige Arbeit) oder außerbetriebliche Einkünfte (Nichtselbständige Arbeit, Kapitalvermögen, Vermietung und Verpachtung, Sonstige Einkünfte), verursachen Kosten, die im Bereich der betrieblichen Einkünfte als *Betriebsausgaben*, im Bereich der außerbetrieblichen Einkünfte als *Werbungskosten* bezeichnet werden.

a) Gewinn – Überschuss

Im betrieblichen Bereich ergibt sich nach Abzug aller Betriebsausgaben der *Gewinn* – wenn dieser Betrag durch Bilanzierung bzw Betriebsvermögensvergleich ermittelt wird – oder der *Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben* – wenn dieser Betrag durch Überschussrechnung (sog Einnahmen-Ausgaben-Rechnung) ermittelt wird. Eventuelle weitere Einkünfte (zB Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit) werden addiert, und bestimmte Ausgaben (insbesondere zB Sonderausgaben und außergewöhnliche Belastungen) werden abgezogen; dadurch gelangt man zur steuerlichen Bemessungsgrundlage für die Einkommensteuer (natürlicher Personen) oder der Körperschaftsteuer (juristischer Personen, zB GmbH).

Im außerbetrieblichen Bereich ergibt sich nach Abzug der Werbungskosten der *Überschuss der Einnahmen über die Werbungskosten* und somit ebenfalls die Bemessungsgrundlage für die Einkommensteuer. Die Einkommensteuer im Bereich der nichtselbständigen Arbeit wird ebenfalls durch die Anwendung des Einkommensteuertarifes ermittelt (§ 66 Abs 1 EStG 1988), aber in der Regel durch Abzug vom Arbeitslohn erhoben und daher *Lohnsteuer* genannt (§ 47 Abs 1 EStG). Die Lohnsteuer ist also keine eigene Steuerart, sondern wird nur auf eine besondere Art erhoben. Allerdings gibt es im Bereich der Lohnsteuer bestimmte Eigenheiten, wie besondere Absetzbeträge, besondere Freibeträge und eine besondere Art der Besteuerung bestimmter Bezüge (der sog sonstigen Bezüge, ds im Wesentlichen das 13. und 14. Gehalt, allfällige Abfertigungen etc) mit festen Steuersätzen. Liegen die Voraussetzungen vor, können auch im Rahmen der Arbeitnehmerveranlagung zusätzliche, also erhöhte Werbungskosten geltend gemacht werden.

b) Betriebsausgaben bei Autos

Betriebsausgaben im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen sind Aufwendungen, die durch den Einsatz dieser Wirtschaftsgüter in einem Betrieb entstehen. Es sind dies insbesondere Kosten der Anschaffung, die sich allerdings erst im Wege der Abschreibung – steuerlich richtiger: im Wege der „Absetzung für Abnutzung“ (AfA) – als Betriebsausgaben niederschlagen, oder Kosten für Miete (Leasing) und Kosten des laufenden Betriebes.

Die Kosten, die auf eine allfällige private Nutzung des Autos entfallen (Privatanteil), erhöhen den Gewinn allerdings wieder, ebenso wie ein allfälliger Veräußerungsgewinn bei Verkauf oder Entnahme. Korrespondierend dazu mindert ein etwaiger Veräußerungsverlust bei Verkauf oder Entnahme natürlich den Gewinn.

2. Das Steuerersparnis-Potenzial

a) Einkommen-(Körperschaft-)steuer

Da die Einkommensteuersätze und somit auch die Lohnsteuersätze (siehe oben) für Einkünfte über 18.000 € pro Jahr 35 % und für Einkünfte über 90.000 € pro Jahr 50 % (befristet bis 2020 ab 1.000.000 55 %) betragen (das sind die sog Grenzsteuersätze), ist es steuerlich von wesentlicher Bedeutung, ob Aufwendungen im Allgemeinen – und (hier) im Zusammenhang mit Autos – Betriebsausgaben darstellen oder nicht. Ähnlich ist die Situation bei Kapitalgesellschaften: Der Steuersatz der Körperschaftsteuer (KSt, die „Einkommensteuer“ der juristischen Personen) beträgt dort – allerdings vom ersten Gewinneuro an – fürs Erste günstig scheinende 25 %. Da aber auch in einer GmbH Gewinn in erster Linie deshalb angestrebt wird, um schlussendlich einen solchen ausschütten zu können, landet man nach Abzug von 27,5 % Kapitalertragsteuer (KESt) bei 45,625 %. (Für genaue Rechner: Von einem Gewinn von 100 vor Steuern sind 25 % KSt abzuziehen, das ergibt 75. Davon sind 27,5 % KESt abzuziehen, das 20,625, sodass netto nach allen Steuern 54,275 verbleiben. Die Steuern betragen daher rund 45,625 %.

Grobregel: Fast die Hälfte der betrieblichen Autokosten „zahlt der Finanzminister“. Das weiß der Finanzminister natürlich auch und ist gerade bei jenen steuerlichen Sachverhalten, wo die Grenzen zwischen betrieblicher Veranlassung und privatem Interesse fließend sein können, besonders aufmerksam.

Die Ausführungen in diesem Abschnitt sollen sich hinsichtlich der Ertragsteuern schwerpunktmäßig mit den Fragen zur Einkommen- bzw Lohnsteuer befassen. In den Grundaussagen stimmen diese Ausführungen auch mit den Fragen der Körperschaftsteuer überein. In verschiedenen Randbereichen jedoch („Private Nutzung“, „Privatanteile“, „Entnahmen“, „Einlagen“ etc) sind die für juristische Personen maßgeblichen, insbesondere unternehmensrechtliche Vorgänge gemeint.

b) Umsatzsteuer

Eine Belastung mit der 20%igen Umsatzsteuer ist im Rahmen der Unternehmerkette in der Regel nicht gegeben, weil die Umsatzsteuer beim nachfolgenden Unternehmer zur abzugsfähigen Vorsteuer wird. Eine Umsatzsteuer wird erst zum Kostenfaktor, wenn das Produkt die Unternehmerkette verlässt (Endkonsum), es sei denn, dass abweichend von dieser generellen Vorgangsweise – wenn auch systemwidrig – gesetzlich geregelt wird, dass bestimmte Umsatzsteuern auch in der Unternehmerkette nicht zur Vorsteuer werden sollen. Dies trifft auf Kosten für Pkw und Kombi in vielen Fällen zu. Diese Umsatzsteuer wird allerdings dadurch wieder zur Betriebsausgabe, wenn sie im Wege der AfA gewinnmindernd wirkt.

3. Arten der Kraftfahrzeuge im Steuerrecht

Kraftfahrzeuge sind durch technisch freigemachte Energie angetriebene, nicht an Gleise gebundene Fahrzeuge, die ausschließlich oder überwiegend zur *Personen- oder Güterbeförderung* auf *Straßen* bestimmt sind.

Für die Beurteilung der richtigen steuerrechtlichen Behandlung der Autokosten muss ein präziser Maßstab angelegt werden, weil die steuerrechtlichen Konsequenzen bei den verschiedenen Gruppen von Kraftfahrzeugen stark voneinander abweichen. Behandelt werden sollen

- Kastenwagen
- Kleinlastkraftwagen (vulgo „Fiskal-Lkw“)
- Pritschenwagen
- Klein-Autobusse
- Kleinbusse.

Hier nicht zu behandeln sind, weil sie *nicht Kraftfahrzeuge* in diesem Sinne sind und daher nicht Sonderbestimmungen für Kraftfahrzeugen unterliegen können:

- Anhänger, Sattelanhänger, Wohnwagen, weil ohne eigenen Antrieb
- Muldenkarren, Muldenkipper, Straßenwalzen, Bagger, Fahr-Kräne, weil nicht überwiegend für Güter- oder Personenbeförderung auf Straßen bestimmt

a) Lastkraftwagen (Lkw), Zugmaschinen und Busse

Lkw und Busse werden im Steuerrecht sehr ähnlich behandelt wie jedes andere Wirtschaftsgut, zB wie eine Maschine, die im Betrieb aufgestellt wird, oder ein Schreibtisch für ein Büro. Sie bedürfen daher im Rahmen dieses Buches keiner besonderen Behandlung.

Zu dieser Gruppe gehören auch Kraftfahrzeuge besonderer Bauart wie Gelenkfahrzeuge, Kanalspülfahrzeuge, Berge-Lkw, Tankreinigungs-Lkw und Beton-Fahrmischer (VwGH 14.12.1993, 93/14/0145).

Für Kraftfahrzeuge dieser Gruppe

- ist keine „Angemessenheitsprüfung“ vorzunehmen, dh es existieren keine Höchstgrenzen für die steuerlich maßgeblichen Anschaffungskosten
- steht der Vorsteuerabzug zu
- ist keine Normverbrauchsabgabe (NoVA) zu entrichten.

b) Personenkraftwagen (Pkw) und Kombinationskraftwagen (Kombi)

Warum Pkw und Kombi in fast jeder Hinsicht völlig anders und – das sei vorweggenommen – steuerlich deutlich schlechter behandelt werden als Maschinen oder Schreibtische, sei – sagen die einen – darauf zurückzuführen, dass damit volkswirtschaftliche und ökologische Lenkungseffekte erzielt werden sollen, oder – so sagen die anderen – dem Finanzminister bekannt ist, dass die Schmerzbereitschaft des Steuerzahlers in diesem Bereich unwahrscheinlich stark ausgeprägt ist. Daher werden sich die steuerlichen Darstellungen primär auf diese Gruppe von Fahrzeugen beziehen.

Für Kraftfahrzeuge dieser Gruppe

- gilt eine (fiktiv angenommene) Nutzungsdauer von mindestens 8 Jahren
- ist eine „Angemessenheitsprüfung“ vorzunehmen, dh es existieren – abgesehen von Ausnahmen – Höchstgrenzen für die steuerlich maßgeblichen Anschaffungskosten, weil dies in § 20 Abs 1 Z 2 lit b EStG 1988 ausdrücklich angeordnet wurde
- steht – abgesehen von Ausnahmen – kein Vorsteuerabzug zu, weil dies in § 12 Abs 2 Z 2 lit b UStG ausdrücklich angeordnet wurde
- ist Normverbrauchsabgabe (NoVA) zu entrichten.

Einen Sonderstatus bei dieser Gruppe von Fahrzeugen stellen die Fahrschulkraftfahrzeuge sowie Fahrzeuge dar, die zu mindestens 80 % der gewerblichen Personenbeförderung dienen. Für diese Fahrzeuge gelten die oben angeführten steuerlichen Einschränkungen nicht. Das Steuerreformgesetz 2015/2016 schuf ab 1. Jänner 2016 deutliche Begünstigungen für CO₂-emissionsfreie Firmen-PKWs. Für Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von 0 Gramm pro Kilometer steht nun der Vorsteuerabzug zu. Dieser ist aber insoweit beschränkt, als Aufwendungen nach den ertragsteuerlichen Regelungen nicht abzugsfähig sind (vulgo „Luxustangente“). Als weiterer steuerlicher Vorteil entfällt bei solchen Elektroautos die Normverbrauchsabgabe (NoVA) sowie die motorbezogene Versicherungssteuer (§ 12 Abs 2 Z 2a UStG).

c) Kleinlastkraftwagen (vulgo „Fiskal-Lkw“)

Einen Sonderstatus nimmt die Gruppe der Kleinlastkraftwagen ein. Sie umfasst

- Kleinlastkraftwagen im engeren Sinn (vulgo „Fiskal-Lkw“)
- Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn („Kastenwagen“, „Pritschenwagen“, „Kleinlastkraftwagen, die wie Kleinbusse aussehen“, „Leichenwagen“)

Für Kraftfahrzeuge dieser Gruppe bedarf es einer vorausgegangenen Anerkennung als Kleinlastkraftwagen durch die Finanzverwaltung (VO des BMF über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen, BGBl II 2002/193 – die Verordnung ist in Bezug auf die Einkommensteuer auf alle Fahrzeuge anzuwenden, die seit 8.1.2002 angeschafft wurden – und BMF, 15.5.2002, GZ 09 1202/45-IV/9/02).

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.

Fahrzeuge, die vom Aufbau der Karosserie her auch als Personen- oder Kombinationskraftwagen gefertigt werden, können nur bei Vorliegen folgender Mindestanforderungen als Kleinlastkraftwagen eingestuft werden:

- Das Fahrzeug muss eine Heckklappe oder Hecktüre(n) aufweisen.
- Das Fahrzeug darf mit nur einer Sitzreihe für Fahrer und Beifahrer ausgestattet sein.
- Hinter der Sitzreihe muss ein Trenngitter oder eine Trennwand oder eine Kombination beider Vorrichtungen angebracht sein.
- Der Laderaum muss seitlich verblecht sein; er darf somit keine seitlichen Fenster aufweisen.
- Halterungen für hintere Sitze und Sitzgurte müssen entfernt und entsprechende Ausnehmungen unbenützlich gemacht worden sein.
- Der Laderaumboden muss aus einer durchgehenden, ebenen Stahlverblechung bestehen.
- Seitliche Laderaumtüren darf das Fahrzeug nur dann aufweisen, wenn es eine untere Laderaumlänge von grundsätzlich mindestens 1.500 mm aufweist.
- Für Geländefahrzeuge gelten Sonderbestimmungen.

Wird das Kfz als Kleinlastkraftwagen anerkannt, wird dies den Unterbehörden in jedem Einzelfall erlassmäßig bekannt gegeben. Das Kfz wird dann in die laufend vom BMF aktualisierte Liste (<https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/vorsteuerabzugsberechtigte-fahrzeuge.html>) anerkannter Kleinlastkraftwagen aufgenommen (siehe auch die aktuelle Liste im Anhang).

Tipp

Da das BFG die Einstufung ausschließlich anhand der VO vornimmt, erbringt die Liste nicht die vom BMF gewünschte Rechtssicherheit (26.1.2009, RV/1194-W/07 zu Nissan X-Trail T 30, der trotz Aufnahme in die BMF-Liste als (nicht begünstigter) Pkw beurteilt wurde, weil die Beurteilung des BMF nach Auffassung des UFS offensichtlich unrichtig war). Erfüllt ein Fahrzeug umgekehrt die Voraussetzungen, ist aber in der Liste nicht ausdrücklich angeführt, kann noch im Einzelfall der Nachweis für die Einstufung als vorsteuerabzugsfähiges Kfz gelingen.

Wird das Kfz als Klein-Lkw anerkannt, dann

- unterliegt es keiner „Angemessenheitsprüfung“, dh es existieren keine Höchstgrenzen für die steuerlich maßgeblichen Anschaffungskosten
- steht der Vorsteuerabzug zu
- unterliegt es nicht der Normverbrauchsabgabe (NoVA) (ausgenommen Leichenwagen).

Der Ausdruck „Fiskal-Lkw“ ist nicht mehr zutreffend. Er stammt aus einer früheren Ära der steuerlichen Behandlung von Autokosten (der Umbau „gewöhnlicher“ Pkw und Kombi nach bestimmten Vorgaben machte aus diesen einen „Fiskal-Lkw“). Trotzdem hat er sich erhalten und eingebürgert und soll daher hier zumindest in Anführungszeichen zur Verwendung erlaubt sein.

Kraftfahrrechtlich sind diese Fahrzeuge als Lkw typisiert.

aa) Umbau

Die Frage nach einem Umbau eines (steuerlich nicht begünstigten) Personenkraftwagens oder eines Kombinationskraftwagens in einen (steuerlich begünstigten) Kleinlastkraftwagen durch den Käufer lässt sich zwar theoretisch stellen, sie führt jedoch zu keinem befriedigenden Ergebnis: Der Kleinlastkraftwagen muss die angeführten Merkmale bereits werkseitig aufweisen. „Werkseitig“ bedeutet, dass die allenfalls für die Einstufung als Kleinlastkraftwagen noch erforderlichen Umbaumaßnahmen bereits vom Erzeuger oder in dessen Auftrag durchgeführt werden müssen. Sofern das Kraftfahrzeug nicht schon bei der Erzeugung den Bestimmungen für Kleinlastkraftwagen entsprechend hergestellt wurde, muss es also anschließend noch vom Erzeuger oder einem von ihm Beauftragten oder vom Generalimporteur entsprechend umgebaut worden sein. Der Auftrag zum Umbau und der Umbau selbst müssen bereits zu einem Zeitpunkt erfolgen, in dem sich die Fahrzeuge in der umsatzsteuerlichen Verfügungsmacht des Erzeugers oder des Generalimporteurs befinden. Wurden die Fahrzeuge vom Generalimporteur bereits zB an einen Händler oder an den Letztabnehmer weitergeliefert, ist ein Umbau nicht mehr möglich. Die Beschäftigung des örtlichen Dorfschmiedes zwecks Montage steuerschonender Verkleidungen und Gitter, die zum Wochenende infolge praktischer Flügelschrauben einen zusätzlichen, wenn auch unbequemen Sitzplatz ermöglichen, ist daher nicht zielführend.

bb) Rückumbau

Werden an einem zunächst als Kleinlastkraftwagen anerkannten Fahrzeug (Rück-)Umbaumaßnahmen in der Form gesetzt, dass nach dem (Rück-)Umbau nicht mehr sämtliche für das Vorliegen eines Kleinlastkraftwagens erforderlichen Mindestanforderungen vorliegen (zB Einschneiden von seitlichen Laderaumfenstern oder Entfernung des Trenngitters oder des durchgehenden Laderaumbodens oder Einbau einer zweiten Sitzreihe usw), gilt das Fahrzeug ab dem Zeitpunkt des Umbaus als Personen- bzw Kombinationskraftwagen. Ab diesem Zeitpunkt ist daher ein Vorsteuerabzug für die laufenden Betriebskosten nicht mehr möglich (es muss

dann auch geprüft werden, ob eine Vorsteuerberichtigung durchgeführt werden muss) und es entfallen die ertragsteuerlichen Begünstigungen. Erfolgt der Umbau in einem späteren Jahr, so führt dies entsprechend dem Erkenntnis des VwGH vom 16.12.1991, 91/15/0045, zu einer Vorsteuerberichtigung gemäß § 12 Abs 10 UStG.

d) Kleinbusse

Unter einem Kleinbus ist ein Fahrzeug zu verstehen, das ein kastenwagenförmiges Äußeres sowie Beförderungsmöglichkeiten für mehr als sechs Personen (einschließlich des Fahrzeuglenkers) aufweist. Nach der Judikatur (VwGH 24.9.2008, 2007/15/0161; 25.11.2009, 2009/15/0184) müssen solche Fahrzeuge (zumindest) sieben Sitze für Erwachsene mit einem dem Stand der Technik entsprechenden Komfort und Sicherheitsstand aufweisen. Sie müssen die Möglichkeit bieten, mindestens sieben Personen über eine längere Distanz und einen längeren Zeitraum komfortabel zu befördern. Darüber hinaus muss bei vollbesetztem Fahrzeug noch ausreichend Platz für ein Mindestmaß an Gepäckstücken aller beförderten Personen bestehen (UFS 28.7.2009, RV/0471-F/08). Es ist auch unmaßgebend, ob ein nach diesen Kriterien als Kleinbus anerkanntes Fahrzeug Zwecken des Personentransportes oder des Lastentransportes dient oder kombiniert eingesetzt wird.

Der VwGH gelangt auch regelmäßig zu dem Ergebnis, dass solche Fahrzeuge, die dem äußeren Erscheinungsbild und der Gesamtheit ihrer Merkmale nach den üblichen Typen von Geländefahrzeugen entsprechen, keinesfalls als Kleinbusse einzustufen sind (VwGH 8.7.2009, 2009/15/0114 betreffend Sport Utility Vehicles (SUV) und 27.6.2013, 2010/15/0185 betreffend Kraftfahrzeuge der Marke Hummer H1).

Zu beachten ist allerdings, dass Kleinbusse, die für die Personenbeförderung bestimmt sind (Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur), der Normverbrauchsabgabe (NoVA) unterliegen. Nur Kastenwagen und Doppelkabinen-Kastenwagen unterliegen nicht der NoVA, wenn sie zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Position 8704 der Kombinierten Nomenklatur) einzustufen sind.

Andere Kriterien, wie etwa die Zweckmäßigkeit oder unbedingte Notwendigkeit der Anschaffung eines Kleinlastkraftwagens oder Kleinbusses, sind nicht entscheidungswesentlich. Dies gilt auch für die Anschaffung derartiger Fahrzeuge durch freiberuflich tätige Unternehmer.

Treffen diese Voraussetzungen für den Kleinbus zu, dann

- unterliegt er keiner „Angemessenheitsprüfung“, dh es existieren keine Höchstgrenzen für die steuerlich maßgeblichen Anschaffungskosten
- steht der Vorsteuerabzug zu
- unterliegt er aber der Normverbrauchsabgabe (NoVA) (ausgenommen solche, die zur Personenbeförderung für mindestens 10 Personen [einschließlich Lenker] eingerichtet sind).

Kraftfahrrechtlich sind diese Fahrzeuge als Kombinationskraftwagen typisiert.

Die zahlreichen kasuistischen und in manchen Details einer gewissen Heiterkeit nicht entbehrenden Voraussetzungen sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

e) Die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen oder Kleinbusse (Übersicht)

Quellen:

- VO BMF BGBl II Nr 193/2002
- BMF-Erlass zur VO über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen vom 15.5.2002 (GZ 09 1202/45-IV/9/02)

Art des Kfz	Unterscheidungskriterien	technische Details
<p>Klein-Lkw ieS vulgo „Fiskal-Lkw“ Anerkennung als Kleinlastkraftwagen durch die zuständige Finanzlandesdirektion mit Wirkung für das gesamte Bundesgebiet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • unterscheiden sich nach dem äußeren Erscheinungsbild und der Ausstattung erheblich von einem Pkw/Kombi • müssen schon werkseitig die technischen Mindestanforderungen aufweisen • müssen kraftfahrrechtlich u zolltariflich Lkw sein 	<ul style="list-style-type: none"> • muss eine Heckklappe oder Hecktüre(n) haben • darf nur eine Sitzreihe haben • Trenngitter od -platte, mit Bodenplatte verschweißt oder vernietet (nicht nur verschraubt), muss angebracht sein • Laderaum muss seitlich verblecht sein und in Wagenfarbe lackiert sein • die Halterungen für die hinteren Sitze und Gurte müssen zerstört sein • Laderaum muss unzerstörbar eben und durchgehend stahlverblecht sein, eine allfällige Fußmulde muss dadurch abgedeckt sein • seitliche Laderaumtüren dürfen nur bei einer Mindestladeraumlänge von 1,5 m vorhanden sein • Geländefahrzeuge ohne Fußmulde benötigen zusätzlich eine horizontale Trennwandfortsetzung
<p>Klein-Lkw iwS Anerkennung als Kleinlastkraftwagen durch die zuständige Finanzlandesdirektion mit Wirkung für das gesamte Bundesgebiet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • müssen schon werkseitig die technischen Mindestanforderungen aufweisen 	<p>Kastenwagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • müssen einen vom Führerhaus abgesetzten kastenförmigen Laderaum haben • haben hintere Flügeltüren • haben keine seitlichen Laderaumfenster (ausgenommen ein vergittertes rechtsseitiges Sichtfenster 38 cm × 38 cm)

	<ul style="list-style-type: none"> • müssen kraftfahrrechtlich u zolltariflich Lkw sein 	<p>„Fahrzeuge, die wie Kleinbusse aussehen“</p> <ul style="list-style-type: none"> • aber keine sind, weil bestimmte Voraussetzungen dafür (zB weniger als 7 potenzielle Sitzplätze) nicht erfüllt sind. Diese müssen • schon werkseitig zur Güterbeförderung konstruiert sein • dürfen kein seitliches Laderaumfenster (auch kein kleines!) haben • dürfen nur eine Sitzreihe haben <p>Pritschenwagen (Pick-up-Fahrzeuge)</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit ein oder zwei Sitzreihen • mit Ladefläche (offen oder gedeckt)
	<p>unterscheiden sich nach der Bauweise und der Ausstattung wesentlich von den üblichen Typen der Pkw/Kombi (wie wahr!)</p>	<p>Leichenwagen (auch wenn als Pkw/Kombi typisiert)</p> <ul style="list-style-type: none"> • geschlossenes Führerhaus • durchgehende seitliche Verglasung des „Laderaumes“ erlaubt (wohl weil da keiner mehr herausschaut) • Halterungen erlaubt (keine besondere Bestimmung betr Sitzgurte, wozu auch) • spezielle Vorrichtung für den Sargtransport
<p>Kleinbusse Keine Anerkennung als Kleinlastkraftwagen durch die zuständige Finanzlandesdirektion notwendig, aber in der Praxis oft üblich</p>	<ul style="list-style-type: none"> • unterscheiden sich nach dem äußeren Erscheinungsbild wesentlich von Pkw/Kombi (kastenförmiges Aussehen) • müssen eine potenzielle Personenbeförderungskapazität von mind 7 erwachsenen Personen (inkl Fahrer) aufweisen • Mindestkomfort muss auch bei Fahrten über längeren Zeitraum oder längere Distanzen gewährleistet sein • Möglichkeit der Gepäckmitnahme für mindestens 7 Personen 	<p>Kleinbusse unterliegen nicht den einschränkenden Bestimmungen, die oben bei jenen Fahrzeugen angeführt sind, die „wie Kleinbusse aussehen“. Es ist dabei also gleichgültig, wie viele Sitzplätze vorhanden sind, ob sie für Personen- oder Güterbeförderung konstruiert sind, ob und wie viele seitliche Laderaumfenster vorhanden sind und ob ein zur Gänze oder teilseitlich verblechter Laderaum vorhanden ist (sog Transporter)</p>