

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter R in der Beschwerdesache Bf, Adresse, über die Beschwerde vom 21. August 2014 gegen die Bescheide der belangten Behörde Finanzamt Kufstein Schwaz vom 24. Juli 2014, StNr. StNr, betreffend

1. Festsetzung der Normverbrauchsabgabe und
 2. Verspätungszuschlag zur Normverbrauchsabgabe, Zeitraum 07/2013
- gemäß § 279 BAO zu Recht erkannt:

1. Die Beschwerde gegen den Bescheid betreffend Festsetzung der Normverbrauchsabgabe wird als unbegründet abgewiesen. Dieser Bescheid bleibt unverändert.
2. Der Beschwerde gegen den Bescheid betreffend Verspätungszuschlag zur Normverbrauchsabgabe wird Folge gegeben. Der Bescheid betreffend Verspätungszuschlag wird ersatzlos aufgehoben.
3. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

Mit Bescheid vom 24.7.2014 hat das Finanzamt Kufstein Schwaz die Normverbrauchsabgabe hinsichtlich des Fahrzeuges Toyota Tundra, Fahrgestellnummer FN, mit € 23.719,50 ermittelt:

Bemessungsgrundlage 38.500,00	Steuersatz 16%	6.160,00
Bonus/Malus (§ 6a NoVAG 1991)		13.606,25
Abgabenerhöhung (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991)	19.766,25 x 20%	3.953,25
Normverbrauchsabgabe		23.719,50

Weiters wurde mit Bescheid vom 24.7.2014 ein Verspätungszuschlag für den Zeitraum 07/2014 mit € 474,39 (2% von 23.719,50) festgesetzt.

Begründend wurde ausgeführt, die Festsetzung sei erforderlich gewesen, weil die Selbstberechnung der Normverbrauchsabgabe unterblieben sei. Der Verspätungszuschlag sei wegen nicht entschuldbarer Unterlassung der Einreichung der Erklärung festzusetzen gewesen.

Weiters wurde nach Darstellung rechtlicher Grundlagen im Wesentlichen ausgeführt, gemäß § 2 Z 2 NoVAG 1991 seien jene Personenkraftwagen der NoVA zu unterziehen, die unter der Position 8703 der KN fallen, darunter würden auch die Pick-up Fahrzeuge fallen, wenn sie eben nach zolltarifarischen Gesichtspunkten als PKW einzustufen sind. Ein solches Fahrzeug könne nach der Kombinierten Nomenklatur nur dann als LKW typisiert werden, wenn die innere Länge auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs mehr als 50% der Länge des Radstandes des Fahrzeugs beträgt.

Die Form der Typisierung des Fahrzeuges nach dem Kraftfahrzeuggesetz habe im Abgabenrecht für die Feststellung einer NoVA-Steuerpflicht nur eine Indizwirkung. Maßgeblich sei in erster Linie die zolltarifarisches Einordnung des Fahrzeuges.

Die Familie A. würde seit 2005 ein Gasthaus sowie einen Reitstall in Ort1 betreiben. Am 29.7.2013 habe sie mit österreichischer UID-Nummer einen Toyota Tundra, Pick-up, FN FN, bei einem niederländischen Autohändler zu einem Nettokaufpreis € 38.500,00 gekauft. Typisiert sei das gegenständliche Fahrzeug als LKW worden und am 16.9.2013 sei die Zulassung im Inland erfolgt. Die Beschwerdeführerin habe für das Fahrzeug die Vorsteuer in Abzug bringen wollen. Nach Aufforderung durch die Finanzverwaltung habe die Beschwerdeführerin den Achsenstand mit 3,20m und der Pritschenlänge mit 1,65m bekannt gegeben. Ein Außendienstmitarbeiter der betrieblichen Veranlagung habe die Abmessungen überprüft, wobei die tatsächlichen Abmessungen mit 3,67m für den Achsenstand und 1,67 m für die Ladefläche festgestellt wurde. Die Voraussetzungen für einen LKW seien nicht vorgelegen, weil die innere Länge auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs nicht mehr als 50% der Länge des Radstandes des Fahrzeuges betragen habe. Die Vorsteuer in Höhe von € 7.700,00 sei nicht gewährt worden. Es sei eine berichtigte Umsatzsteuervoranmeldung abgegeben worden, die Umsatzsteuer sei mittels Bescheid vom 17.10.2013 antragsgemäß festgesetzt worden. In weiterer Folge sei die NoVA bei A als Zulassungsbesitzer für den Zeitraum 07/2013 in Höhe von € 23.719,50 festgesetzt worden.

Am 15.11.2013 habe die Beschwerdeführerin gegen den Umsatzsteuerbescheid und am 27.1.2014 A gegen den NoVA-Bescheid Beschwerde erhoben. Im Wesentlichen habe man sich auf die niederländischen Verzollungspapiere sowie die Typisierungspapiere berufen, woraus hervorgehen würde, dass der Toyota Tundra als LKW verzollt bzw. typisiert worden sei.

Mittels Spontanmitteilung gemäß Verordnung (EG) Nr. 515/97 des Rates vom 13.3.1997 über die gegenseitige Amtshilfe zwischen Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit dieser Behörden mit der Kommission im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung der Zoll- und der Agrarregelung, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L

082/1997, sei der niederländische Belastingdienst Customs Information Centre (DIC) ersucht worden, die Verzollung betreffend das gegenständliche Fahrzeug zu überprüfen. Durch die Überprüfung der niederländischen Zollbehörde sei festgestellt worden, dass der Toyota Tundra falsch verzollt worden sei. Das gegenständliche Fahrzeug hätte unter den KN-Code 87032410 00 abgefertigt werden müssen.

Es würde sich um ein Fahrzeug handeln, das im Inland bisher noch nicht zugelassen war, erworben von einem Unternehmer aus dem Gebiet eines Mitgliedstaates (Niederlanden) und nach Österreich verbracht. Es sei gegen Entgelt erworben worden. Der Kaufpreis habe € 38.500,00 netto betragen.

Der NoVA-Tatbestand gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 sei verwirklicht. Auf Grund der Mitteilung des DIC sei der Toyota Tundra als PKW einzustufen. Die niederländische Verzollung habe sich als falsch herausgestellt, das Fahrzeug hätte richtigerweise unter KN-Code 8703 abgefertigt werden müssen. Die Feststellungen der Finanzverwaltung im Vorfeld, dass das gegenständliche Fahrzeug aufgrund der 50% Regelung als PKW einzustufen sei, seien damit bestätigt. Zur Beurteilung, ob ein Fahrzeug unter die Bestimmungen des NoVAG 1991 fällt, seien gemäß § 2 NoVAG 1991 ausschließlich die Zolltarifnummern ausschlaggebend. Die für die Tarifierung maßgeblichen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften seien im österreichischen Gebrauchszolltarif und den Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur (KN) ersichtlich.

Nachdem das gegenständliche Fahrzeug als PKW unter KN-Code 8703 einzustufen sei, sei die NoVA-Festsetzung zu Recht erfolgt, in weiterer Folge sei die Vorsteuer zu verneinen. Abgabenschuldner sei im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbes der Erwerber gemäß § 4 Z 1a NoVAG 1991 der Erwerber und somit im gegenständlichen Fall der Unternehmer Bf. Die NoVA-Festsetzung sei dem Unternehmer vorzuschreiben und nicht dem Zulassungsbesitzer A. Das Fahrzeug sei am 29.7.2013 käuflich erworben worden, Rechnungsdatum sei zugleich Lieferdatum, somit sei der Ort des innergemeinschaftlichen Erwerbes Österreich (Ende der Beförderung). Die NoVA sei für den Zeitraum 7/2013 vorgeschrieben worden, die Vorsteuer sei für den Voranmeldungszeitraum 7/2013 berichtigt worden.

Gegen diese Bescheide richtet sich die Beschwerde vom 21.8.2014, wobei begründend unter Anschluss mehrere Beilagen vorgebracht wurde, Frau und A hätten einen Pick-Up Toyota Tundra im Juli 2013 in Holland gekauft und nach Österreich verbracht. Dieses Fahrzeug sei in Holland vom holländischen Zoll als Pick-Up-Fahrzeug Tarifposition 8704 LKW eingestuft worden. Schreiben aus Holland liegt bei. A. hätten das Auto in Österreich beim TÜV vorführen müssen. Hier sei vom TÜV ebenfalls festgestellt worden, dass es sich um einen LKW handle. Das Auto sei als LKW angemeldet worden, es sei keine NoVA dafür zu entrichten gewesen. Normalerweise könne man keinen PKW – wie hier das Finanzamt verneinen würde – in

Österreich ohne Abfuhr der NoVA anmelden. Für den TÜV sei das Auto ein LKW, daher keine NoVA.

Die Familie A. habe sich hier auf die Auskünfte Zoll Holland und TÜV verlassen und sei davon ausgegangen, dass es sich beim Toyota Tundra um einen NoVA-befreiten Pick-Up-LKW handle, sonst hätten sie das Auto nie gekauft und wenn das Auto beim TÜV als LKW nicht durchgegangen wäre, hätten sie es sofort wieder nach Holland zurückgebracht. Es würde sich hier widersprechen, dass Holland – auch Mitglied in der EU – sagt, es handle sich um einen LKW lt. Tarifposition 8704, für den TÜV Österreich sei es auch ist ein LKW. Eine Zulassung zum Straßenverkehr in Österreich ohne Abfuhr der NoVA habe durchgeführt werden können. Das Finanzamt Kufstein würde jetzt aber NoVA vorschreiben. A. hätten ein Schreiben vom holländischen Zoll vorliegen, wo das Auto auch schon mit der zolltarifarischen Nummer für LKW 8704 bei der Einfuhr in die EU behandelt worden sei. Es sei nachweislich von USA in die EU mit der Zolltarif Nr. 8704 eingeführt worden. Schreiben vom holländischen Zoll und Typenschein Österreich liegt bei.

Wie der österreichische Zoll so ein Fahrzeug behandelt habe, könne die Beschwerdeführerin nicht feststellen. Ihrer Meinung nach müsste der österreichische Zoll dieses Auto auch mit der Zolltarifnummer 8704 LKW behandeln., weil es hier von der EU weitere Vorgaben gäbe. Verzeichnis aus dem Internet www.zolltarifnummern.de werde beigelegt. Hier würde die Zolltarifnummer 87042191 beschrieben – als LKW.

Für die Abgrenzung zwischen NoVA-pflichtigem PKW-und nicht NoVA-pflichtigem LKW sei ausschließlich die zolltarifarische Einordnung im Zeitpunkt der Lieferung entscheidend. Keine Rolle würde hingegen die Einordnung nach der Verordnung über die steuerliche Einstufung von Kraftfahrzeugen als Kleinlastkraftwagen oder Kleinbusse (BGBl. II Nr. 193/2002) spielen. Laut den Erläuterungen zum harmonisierten System „Lastkraftwagen“ = Zolltarifnummer 8704 werde die Einreihung bestimmter Kfz in die Position 8704 durch bestimmte Merkmale bestimmt. Diese Merkmale würden darauf hinweisen, dass solche Fahrzeuge ihrer Beschaffenheit nach eher zur Güterbeförderung bestimmt sind und nicht zur Personenbeförderung (Zolltarifnummer 8703).

Beilage gekennzeichnet mit I.: Das Finanzamt Kufstein habe beim holländischen Zollamt „Customs Information Centre“ Informationen wegen der Einstufung des Toyota Tundra laut den holländischen Verzollungspapieren eingeholt. Laut Schreiben vom „Customs Information Centre“ vom 4.7.2014 habe das Finanzamt Kufstein hier die Antwort erhalten, dass das Fahrzeug in Holland falsch eingestuft worden sei. Das Fahrzeug habe keinen Dieselmotor, sondern einen Benzin/Gasmotor und deshalb sei es kein LKW Zolltarifnummer 8704219100, sondern ein PKW Zolltarifnummer 8703241000. Übersetzung liegt bei. Gezeichnet sei dieses Schreiben vom holländischen Zoll von Herrn C.

Beilage gekennzeichnet mit II.: Die Beschwerdeführerin habe am 20.8.2014 noch einmal beim Finanzamt/Zollamt in Holland nachgefragt und hier von Herrn B am 21.8.2014 die zollamtlich bestätigte Auskunft erhalten, dass es sich bei der seinerzeitigen Einstufung des Fahrzeuges Toyota Tundra tatsächlich nicht um ein Fahrzeug mit der Zolltarifnummer 87042191 gehandelt habe, sondern um einen LKW mit der Zolltarifnummer 87043131. Ein Fahrzeug mit der Zolltarifnummer 87043131 sei laut EU-Recht ein LKW und daher sei keine NoVA festzusetzen. Schreiben mit übersetzter Erklärung des holländischen Zollamtes, gefertigt von Herrn B vom 21.8.2014 liegt bei. Herr B habe auch mit dem holländischen Ministerium wegen dieser Einstufung als LKW Rücksprache gehalten.

Es werde die Einstufung als LKW und ein neuer geänderte NoVA-Bescheid mit Vorschreibung „Null“ beantragt.

Mit Beschwerdeverentscheidung vom 24.9.2014 hat das Finanzamt Kufstein Schwaz die Beschwerde als unbegründet abgewiesen und nach Wiederholung der Begründung des angefochtenen Bescheides ergänzend ausgeführt, der Berufung/Beschwerde vom 27.1.2014 gegen den NoVA-Bescheid vom 15.1.2014 sei am 24.7.2014 stattgegeben worden. Dementsprechend sei per 27.4.2014 ein neuer NoVA-Bescheid an den Unternehmer „Bf“ ergangen.

Zu den Einwendungen in der Beschwerde wird ausgeführt, aus den Unterlagen sei auch ersichtlich, dass der holländische Kollege ein solches Fahrzeug nur dann nach dem Zolltarif als LKW typisieren würde, wenn die innere Länge auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs mehr als 50% der Länge des Radstandes des Fahrzeuges beträgt. Ebenso würde der Kollege ausführen, dass – wenn eine Tarifierung als LKW rechtens gewesen wäre – ein 22% Zoll zu entrichten gewesen wäre, jedoch am 12.8.2014 Verjährung eingetreten sei. In der Erklärung II (Nummerierung der Beschwerdeführerin) habe der niederländische Beamte „auf Wunsch von A.“ erklärt, dass ein falscher Gütercode verwendet worden sei, weiters würde es sich bei der Erklärung II. um kein offizielles Schreiben der niederländischen Verwaltung handeln.

Für die Beschwerdebehörde sei das Amtshilfeersuchen der Zentralstelle des BMF an die zuständige niederländische Verwaltung maßgeblich, woraus hervorgehen würde, dass aufgrund der Mitteilung gemäß Verordnung (EG) Nr. 515/97 des Rates vom 13.3.1997 über die gegenseitige Amtshilfe zwischen Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit dieser Behörden mit der Kommission im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung der Zoll- und der Agrarregelung, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 082/1997 des niederländischen Belastingdienst Customs Information Centre (DIC), der Toyota Tundra als PKW einzustufen sei. Die niederländische Verzollung habe sich als falsch herausgestellt, das Fahrzeug hätte richtigerweise unter dem KN-Code 8703 abgefertigt werden

müssen. Die Feststellungen der Finanzverwaltung im Vorfeld, dass das gegenständliche Fahrzeug aufgrund der 50% Regelung als PKW einzustufen sei, seien damit bestätigt, indirekt werde dies auch vom niederländischen Beamten bestätigt.

Zur Beurteilung, ob ein Fahrzeug unter die Bestimmungen des NOVAG 1991 fällt, seien gemäß § 2 NoVAG 1991 ausschließlich die Zolltarifnummern ausschlaggebend. Die für die Tarifierung maßgeblichen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften seien im österreichischen Gebrauchszolltarif und den Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur (KN) ersichtlich. Nachdem das gegenständliche Fahrzeug als PKW unter KN-Code 8703 einzustufen sei, sei die NoVA Festsetzung zu Recht erfolgt, in weiterer Folge sei die Vorsteuer zu verneinen.

Zum Verspätungszuschlag wurde ausgeführt, dieser sei aufgrund der langen Dauer der Überschreitung spruchgemäß festzusetzen gewesen. Weiters hätte sich die Beschwerdeführerin bei der Einfuhr des KFZ nach Österreich über die entsprechenden rechtlichen Bestimmungen informieren müssen.

Mit Vorlageantrag vom 13.10.2014 beantragte die Beschwerdeführerin die Entscheidung über die Beschwerde durch das Bundesfinanzgericht und brachte unter Anschluss mehrerer Beilagen ergänzend vor, bei der Einfuhr eines Fahrzeuges von außerhalb der EU = von USA würde EU-Recht über die Einstufung entscheiden, ob LKW oder PKW. Hier sei das Fahrzeug als LKW behandelt worden. Schreiben vom niederländischen Zoll und Typenschein Österreich werden beigelegt, hier sei auch die Einstufung als LKW ersichtlich.

Zur Beilage gekennzeichnet mit II. wurde ergänzend vorgebracht, das niederländische Finanz- bzw. Zollamt sei mit Herrn B der gleichen Meinung, dass es sich hier ganz eindeutig um einen LKW mit der Zolltarifnummer 87043131 handeln würde. Das Schreiben von Herrn B werde als amtliches niederländisches Dokument angesehen, da es mit dem Stempel „douane nederland 01 Sep 2014“ abgestempelt und von Herrn B unterfertigt worden sei. Schreiben mit gut lesbarem Stempel sei dem Finanzamt Kufstein Schwaz übermittelt worden. Dieses Schreiben könne vom Finanzamt Kufstein Schwaz nicht als „nicht offizielles Schreiben“ behandelt werden, da es sich hier um die offizielle Linie der niederländischen Behörden handeln würde.

Mit Schreiben vom 22.10.2014 legte die Beschwerdeführerin ergänzend zum Vorlageantrag eine amtliche Bestätigung vor, womit die Amtlichkeit der Angabe bestätigt werde, dass es sich bei dem Toyota Tundra um ein Fahrzeug mit der Zolltarifnummer 87043131 = LKW handeln würde.

Zur Entscheidung wurde erwogen:

1. Zur Beschwerde gegen den Bescheid betreffend Festsetzung der Normverbrauchsabgabe:

Gemäß § 1 Z. 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 34/2010 unterlag im hier gegenständlichen Zeitraum der Normverbrauchsabgabe der innergemeinschaftliche Erwerb (Art. 1 UStG 1994) von Kraftfahrzeugen, ausgenommen der Erwerb durch befugte Fahrzeughändler zur Weiterlieferung.

Gemäß § 2 Z. 2 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 21/2005 galten im hier gegenständlichen Zeitraum als Kraftfahrzeuge Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen (Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur).

Ordnen die Abgabenvorschriften die Selbstberechnung einer Abgabe durch den Abgabepflichtigen an oder gestatten sie dies, so kann nach Maßgabe des Abs. 2 und muss nach Maßgabe des Abs. 3 auf Antrag des Abgabepflichtigen oder von Amts wegen eine erstmalige Festsetzung der Abgabe mit Abgabenbescheid erfolgen, wenn der Abgabepflichtige, obwohl er dazu verpflichtet ist, keinen selbst berechneten Betrag der Abgabenbehörde bekannt gibt oder wenn sich die bekanntgegebene Selbstberechnung als nicht richtig erweist (§ 201 Abs. 1 BAO).

Für die Beurteilung als Kraftfahrzeug im Sinne des NoVAG ist nach § 2 Z. 2 NoVAG 1991 die Einordnung nach der Kombinierten Nomenklatur maßgeblich (vgl. auch VwGH 20.1.2010, 2008/13/0125). Ein grundlegendes Hilfsmittel zur Einordnung eines Fahrzeuges sind die Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur (vgl. EuGH 6.12.2007, C-486/06, BVBA Van Landeghem).

In den Erläuterungen zu Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur heißt es:

„Die Einreihung bestimmter Kraftfahrzeuge in diese Position wird durch besondere Merkmale bestimmt, die darauf hinweisen, dass die Fahrzeuge ihrer Beschaffenheit nach eher hauptsächlich zur Personen- denn zur Güterbeförderung bestimmt sind (Position 8704). Diese Merkmale sind besonders bei der Einreihung von Kraftfahrzeugen hilfreich, die im Allgemeinen ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 5 Tonnen aufweisen und über einen einzigen umschlossenen Innenraum verfügen, der einen Bereich für den Fahrer und die Passagiere und einen anderen Bereich umfasst, der wiederum sowohl für die Personen- als auch die Güterbeförderung verwendet werden kann. In diese Gruppe fallen die so genannten ‚Mehrzweck‘-fahrzeuge (z. B. Van-artige Fahrzeuge, Freizeit[‚SportsUtility‘]fahrzeuge, bestimmte Pick-ups). Folgende Merkmale können für eine Einreihung in diese Position als charakteristische Beschaffenheitshinweise dienen:

a) das Vorhandensein dauerhaft eingebauter Sitze mit Sicherheitsausrüstung (z.B. Sicherheitsgurte oder Verankerungspunkte und Vorrichtungen zum Einbau von Sicherheitsgurten) für jede Person oder das Vorhandensein von ständigen

Verankerungspunkten und Vorrichtungen zum Einbau von Sitzen und Sicherheitsausrüstung im Rückraum hinter dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere; solche Sitze können eingebaut, umklappbar, aus Verankerungspunkteherausnehmbar oder zusammenklappbar sein;

b) das Vorhandensein von hinteren Fenstern an den zwei Seitenteilen;

c) das Vorhandensein von Schiebe-, Ausschwing- oder nach oben klappbaren Türen, mit Fenstern, an den Seitenteilen oder im Rückteil;

d) das Fehlen einer untrennbar verbundenen Trennwand oder Abgrenzung zwischen dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere und dem Rückraum, der sowohl für die Personen- als auch die Güterbeförderung verwendet werden kann;

e) das Vorhandensein von Komfortmerkmalen und Vorrichtungen und Ausstattungen im gesamten Fahrzeuginnenraum, die dem Passagierbereich zugerechnet werden können (z.B. Bodenteppiche, Belüftung, Innenbeleuchtung, Aschenbecher)."

In den Erläuterungen zu Position 8704 der Kombinierten Nomenklatur heißt es:

„Die Einreihung bestimmter Kraftfahrzeuge in diese Position wird durch besondere Merkmale bestimmt, die darauf hinweisen, dass die Fahrzeuge ihrer Beschaffenheit nach eher zur Güter- denn zur Personenbeförderung bestimmt sind (Position 8703). Diese Merkmale sind besonders bei der Einreihung von Kraftfahrzeugen hilfreich, die im Allgemeinen ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 5 Tonnen aufweisen und entweder übereinen gesonderten, umschlossenen Rückraum oder eine offene hintere Plattform verfügen, die üblicherweise zur Güterbeförderung genutzt werden. Diese Fahrzeuge können auch über flach gegen die Seitenwände klappbare Rücksitzbänke ohne Sicherheitsausrüstung, Verankerungspunkte oder Fahrkomforteinrichtungen aufweisen, um den Frachtbereich im Bedarfsfall in vollem Umfang für den Warentransport nutzen zu können. In diese Gruppe fallen die so genannten ‚Mehrzweckfahrzeuge (z. B. Van-artige Fahrzeuge, Freizeit[„Sports Utility“]fahrzeuge, bestimmte Pick-ups). Folgende Merkmale können für eine Einreihung in diese Position als charakteristische Beschaffenheitshinweise dienen:

a) das Vorhandensein von Sitzbänken ohne Sicherheitsausrüstung (z. B. Sicherheitsgurte oder Verankerungspunkte und Vorrichtungen zum Einbau von Sicherheitsgurten) oder Fahrkomforteinrichtungen im Rückraum hinter dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere; diese Sitze sind üblicherweise um- oder zusammenklappbar, um die volle Nutzung des Rückbodens (Van-artige Fahrzeuge) oder einer gesonderten Plattform (Pick-ups) für die Güterbeförderung zu ermöglichen;

- b) das Vorhandensein einer gesonderten Kabine für den Fahrer und die Passagiere und einer gesonderten offenen Plattform mit Seitenwänden und herunterklappbarer Heckklappe(Pick-ups);
- c) das Fehlen von hinteren Fenstern an den beiden Seitenteilen; Vorhandensein von Schiebe-, Ausschwing- oder nach oben klappbaren Türen, ohne Fenster, an den Seitenteilen oder im Rückteil zur Güterbe- und -entladung (bei Van-artigen Fahrzeugen);
- d) das Vorhandensein einer untrennbar verbundenen Trennwand oder Abgrenzung zwischen dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere und dem hinteren Bereich;
- e) das Fehlen von Komfortmerkmalen und Vorrichtungen und Ausstattungen im Güterladebereich; die dem Passagierbereich des Fahrzeugs zugerechnet werden können (z.B. Bodenteppiche, Belüftung, Innenbeleuchtung, Aschenbecher)."

Die Beschwerdeführerin hat am 29.7.2013 beim niederländischen Autohändler X. in Y, Niederlande, einen Toyota Tundra, FN FN, zu einem Nettokaufpreis € 38.500.00 gekauft und in der Folge nach Österreich verbracht.

Nach dem Wortlaut der Position 8703 – "hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrwagen einschließlich Kombinationskraftwagen" – ist der Verwendungszweck der genannten Fahrzeuge für ihre Tarifierung entscheidend. Aus dem Gebrauch der Wörter" zu (dem Zweck) gebaut", folgt, dass es auf den dem Fahrzeug innewohnenden Verwendungszweckentscheidend ankommt. Dieser Verwendungszweck wird durch das allgemeine Erscheinungsbild des Fahrzeugs und durch die Gesamtheit seiner Merkmale, die ihm seinen wesentlichen Charakter verleihen, bestimmt (vgl. zum Ganzen VwGH 28.10.2009, 2008/15/0229).

Für die Abgrenzung zwischen NoVA-pflichtigen PKW und nicht NoVA-pflichtigen LKW ist ausschließlich auf die zolltarifarische Einstufung des Fahrzeuges im Zeitpunkt der Lieferung bzw. der Einfuhr abzustellen. Entscheidend ist die nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union geltende zolltarifarische Einordnung nach der Kombinierten Nomenklatur. Aus einer kraftfahrrechtlichen Zulassung als LKW (hier: Fahrzeugkategorie N1) kann nicht geschlossen werden, dass ein Fahrzeug auch nach der Kombinierten Nomenklatur als LKW einzustufen wäre.

Laut Einzelgenehmigungsbescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 11.9.2013, Aktenzahl: AZ, verfügt das gegenständliche Fahrzeug über eine Doppelkabine mit vier Türen (zwei vorne, zwei hinten) und zwei Sitzreihen (2 Sitze vorne/3 Sitze hinten). Wie aus den der Fahrzeuggenehmigung angeschlossenen Fotos ersichtlich ist, das das Fahrzeug hat das optische Erscheinungsbild eines Pick-Up-Fahrzeuges. Der Achsenstand beträgt 3,67m, die Länge der

Ladefläche beträgt 1,67m. Die Länge der Ladefläche beträgt somit weniger als die Hälfte des Radstandes. Die Zulassungsbehörde hat das Fahrzeug in die Fahrzeugklasse N1 kategorisiert.

Für die zolltarifarisches Einstufung stellt das Vorhandensein von hinter dem Sitz oder hinter der Sitzbank des Fahrers befindlichen Sitzen, welche für die Personenbeförderung entsprechend ausgestattet sind, ein typisches Merkmal von Fahrzeugen dar, welche hauptsächlich für die Beförderung von Personen gebaut sind. Nach der Bauweise des Fahrzeuges überwiegen nach Ansicht des Bundesfinanzgerichtes die Merkmale, die für den Verwendungszweck der Personenbeförderung sprechen.

Die Beschwerdeführerin hat die im angefochtenen Bescheid bzw. in der Beschwerdeventscheidungs getroffenen Feststellungen hinsichtlich der objektiven Merkmale des Fahrzeuges nicht bestritten. Das Beschwerdevorbringen ist im Wesentlichen darauf gerichtet, dass das Fahrzeug vom niederländischen Zoll bzw. der Zulassungsbehörde als Lastkraftwagen (zolltarifarisches Nummer 8704 bzw. Fahrzeugklasse N1) behandelt worden sei.

Zum Vorbringen betreffend die zollrechtliche Beurteilung des Fahrzeuges durch die niederländische Zollbehörde ist zu bemerken, dass es zwar zutreffend ist, dass das Fahrzeug zunächst unter Position 8704 2191 00 eingereiht wurde, was laut Mitteilung von B, Belastingdienst/Douane Rotterdam Rijnmond, aufgrund der Ausstattung des Fahrzeuges mit Benzinmotor auf Position 8704 3131 korrigiert wurde.

Mit Schreiben vom 4.4.2014, GZ. BMF, betreffs Spontanmitteilung gemäß Verordnung (EG) Nr. 6515/97 des Rates vom 13.3.1997, Amtsblatt L082/1997, an den Belastingdienst Customs Information Centre (DIC), NL, führte das Bundesministerium für Finanzen aus, das gegenständliche Fahrzeug sei in den Niederlanden mit der unrichtigen Zolltarifnummer 8704 2191000 als LKW mit Dieselmotor zum freien Verkehr abgefertigt worden und führte aus, das Fahrzeug sei laut verbindlicher Zolltarifauskunft DEB unter der Tarifnummer 8703 421000 als PKW einzureihen.

Mit Schreiben vom 4.7.2014, DIC_X, führte das niederländische Customs Information Centre dazu aus: „The mentioned Toyota tundra had to be declared under CN code 8703 2410 00.“ („Der erwähnte Toyota-Tundra musste unter dem CN-Code 8703 2410 00 deklariert werden.“)

Im Ergebnis steht damit fest (und wurde auch von der niederländischen Zollbehörde in diesem Sinne bestätigt), dass das gegenständliche Fahrzeug aufgrund seiner Beschaffenheit, insbesondere seiner Bauweise bzw. des Verhältnisses der Ladefläche zum Radstand, zolltarifarisch unter der Zolltarifnummer 8703 einzureihen ist.

Die Beschwerdeführerin, welche keine befugte Fahrzeughändlerin ist, hat dieses im Inland noch nicht zugelassene Fahrzeug aus dem Gebiet eines Mitgliedstaates (Niederlande) nach

Österreich verbracht. Insgesamt unterliegt der gegenständliche Vorgang damit dem Tatbestand des § 1 Z. 2 NoVAG 1991.

Die Berechnung der Normverbrauchsabgabe basiert auf dem von der Beschwerdeführerin bekannt gegebenen Nettokaufpreis und wurde im Verfahren nicht beeinträchtigt.

Die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe laut Bescheid vom 24.7.2014 erfolgte somit zu Recht, weshalb die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde als unbegründet abzuweisen war.

2. Zur Beschwerde gegen den Bescheid betreffend Festsetzung eines Verspätungszuschlages:

Gemäß § 135 BAO kann die Abgabenbehörde Abgabepflichtigen, die die Frist zur Einreichung einer Abgabenerklärung nicht wahren, einen Zuschlag bis zu 10 Prozent der festgesetzten Abgabe (Verspätungszuschlag) auferlegen, wenn die Verspätung nicht entschuldbar ist; solange die Voraussetzungen für die Selbstberechnung einer Abgabe durch den Abgabepflichtigen ohne abgabenbehördliche Festsetzung gegeben sind, tritt an die Stelle des festgesetzten Betrages der selbst berechnete Betrag. Dies gilt sinngemäß, wenn nach den Abgabenvorschriften die Selbstberechnung einer Abgabe einem abgabenrechtlich Haftungspflichtigen obliegt. Verspätungszuschläge, die den Betrag von 50 Euro nicht erreichen, sind nicht festzusetzen.

Eine Verspätung ist nicht entschuldbar, wenn den Abgabepflichtigen daran ein Verschulden trifft; bereits leichte Fahrlässigkeit schließt die Entschuldbarkeit aus. Kein Verschulden liegt z.B. vor, wenn die Partei der vertretbaren Rechtsansicht war, dass sie keine Abgabenerklärung einzureichen hat und daher die Einreichung unterlässt. Gesetzesunkenntnis oder irrtümliche, objektiv fehlerhafte Rechtsauffassungen sind nur dann entschuldbar und nicht als Fahrlässigkeit zuzurechnen, wenn die objektiv gebotene, der Sache nach pflichtgemäße, nach den subjektiven Verhältnissen zumutbare Sorgfalt nicht außer Acht gelassen wurde (*Ritz*, BAO⁶, § 135 Rz. 10 mwN).

Rechtsunkenntnis oder irrtümliche, objektiv fehlerhafte Rechtsauffassungen sind nur dann entschuldbar und als fahrlässig nicht zuzurechnen, wenn die objektiv gebotene, der Sache nach pflichtgemäße, nach den subjektiven Verhältnissen zumutbare Sorgfalt nicht außer Acht gelassen wurde. In der Unterlassung einer entsprechenden, den Umständen und persönlichen Verhältnissen nach gebotenen oder zumindest zumutbaren Erkundigung liegt ein Verschulden; dies gilt insbesondere bei selbstständiger Erwerbstätigkeit und bei Tätigkeiten, die typischerweise mit Abgabepflichten, und damit mit Erklärungspflichten verbunden sind (VwGH 12.8.2002, 98/17/0292).

Im gegenständlichen Fall war die Verspätung (bzw. Nichteinreichung) der Abgabenerklärung offenkundig dadurch begründet, dass der Beschwerdeführerin hinsichtlich der zolltarifarischen Einreihung des Fahrzeuges ein Rechtirrtum unterlaufen ist. Dieser Irrtum war dadurch bedingt, dass einerseits seitens der niederländischen Zollverwaltung (zunächst) eine unrichtige zolltarifarische Einreihung des Fahrzeuges vorgenommen wurde und dieses Fahrzeug zudem kraftfahrrechtlich als Fahrzeug der Kategorie „N1“ eingestuft wurde. Wenn auf dieser Grundlage die Beschwerdeführerin ebenfalls von einer derartigen Einstufung ausgegangen ist und daher die Einreichung der Abgabenerklärung unterlassen hat, kann darin kein schuldhaftes Verhalten erblickt werden.

Der Beschwerde gegen den Bescheid über einen Verspätungszuschlag, Zeitraum 07/2013, war daher Folge zu geben und dieser Bescheid aufzuheben.

Zur Unzulässigkeit der Revision:

Gegen ein Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Im gegenständlichen Fall stützt sich die Entscheidung des Bundesfinanzgerichtes auf die im Erkenntnis dargestellte ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, weshalb eine Revision nicht zulässig ist.

Innsbruck, am 31. März 2021