

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch die Richterin Mag. Eva Maria Gögl in der Beschwerdesache ***Bf1***, ***Bf1-Adr*** vertreten durch ***Geschäftsführer***, ***Bf1-Adr*** über die Beschwerde vom 23.9.2019 gegen den Bescheid des Finanzamtes Österreich vom 8.8.2019 betreffend Normverbrauchsabgabe Juni/2016 zu Steuernummer ***BF1StNr1*** beschlossen:

I. Die Beschwerde gilt gemäß § 278 Abs. 1 lit. b iVm § 85 Abs. 2 BAO als zurückgenommen.

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

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang

Außendienstmaßnahme vom 18.7.2019

Im Zuge der Nachschau vom 18.07.2019 wurde ein Ford Ranger Doppelkabine Wildtrak 3.2 TDCI, frostweiß mit der Fahrgestellnummer ***FG1*** zugelassen auf die Beschwerdeführerin kontrolliert. Der Ankauf des Fahrzeuges erfolgte am 1.6.2016 von ***Fahrzeughändler*** um 34.200 Euro zzgl. 20 % USt. Es wurde im Beisein des Geschäftsführers der Beschwerdeführerin ***Geschäftsführer*** sowie deren steuerlicher Vertretung bei der Vermessung des o.a. Fahrzeuges festgestellt, dass der Radstand eine Länge von 3220 mm aufweist, die tatsächliche Länge der Ladefläche am Boden gemessen 1440 mm.

Bescheid über die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe (im Folgenden NoVA) für Juni 2016 vom 8.8.2019

Die belangte Behörde hat die NoVA bei einer Bemessungsgrundlage von 34.200 Euro mit 9.276 Euro festgesetzt. Hinsichtlich der detaillierten Berechnung, sowie der Begründung über die Festsetzung der NoVA wird auf die Niederschrift vom 7.8.2019 des Finanzamtes verwiesen.

Bescheidbeschwerde vom 23.9.2019

Gegen den gegenständlichen Bescheid brachte die Beschwerdeführerin durch ihre steuerliche Vertretung Beschwerde am 23.9.2019 ein, welche sich auf die folgenden im Rahmen der Nachschau vorgelegten Unterlagen berief:

1. Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank vom Amt der oö Landesregierung
2. EG Übereinstimmungsbescheinigung
3. Rechnung über den Ankauf
4. Gutachten von ***SV***, allgemein beeideter gerichtlicher Sachverständiger für das Kraftfahrwesen

Das entscheidende Kriterium um als LKW eingestuft zu werden sei für Doppelkabiner die Länge der Ladefläche. Diese müsse mindestens 50 % des Radstandes erreichen. Der Radstand betrage bei einem Ford Ranger 3220 mm, die Ladefläche müsse daher mindestens 1610 mm lang sein. In der EG-Übereinstimmungsbescheinigung des gegenständlichen Fahrzeuges sei die Ladefläche mit 1685 mm angegeben, also deutlich über dem erforderlichen Maß. Die Typisierung beim Amt der Oö. Landesregierung sei laut Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank am tt.mm.2016 erfolgt und sei auch hier die Länge der Ladefläche mit 1685 mm angegeben worden.

Der Ankauf des Ford Ranger sei am 1.6.2016 erfolgt. Im Zeitpunkt der Lieferung vom Fahrzeughändler an den Steuerpflichtigen sei die Typisierung als LKW vorgelegen. Beim Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank handle es sich um ein amtliches Dokument auf dessen Richtigkeit die Steuerpflichtige wohl vertrauen könne. Von der Steuerpflichtigen seien nach Abschluss der Nachschau andere Ford Ranger hinsichtlich der Länge der Ladefläche begutachtet worden. Dabei habe sich herausgestellt, dass die begutachteten Ford Ranger eine Ladefläche von 1550 mm aufweisen (wie im Gutachten von ***SV*** ebenfalls festgestellt worden sei). Die Differenz der tatsächlich gemessenen 1550 mm zu den im Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank und in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung ausgewiesenen 1685 mm könne wohl nur darin liegen, dass die Längenangabe der Ladefläche ohne die Innenverkleidung des Laderaums erfolgt sei.

Im Übrigen sei auf das Erkenntnis RV/5100547/2018 verwiesen in dem sich das Bundesfinanzgericht genau mit dieser Thematik beschäftigt habe und in diesem Fall die Einstufung des Ford Ranger als LKW bestätige. Als Grundlage für die Entscheidung sei der Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung herangezogen worden, in dem die Ladefläche 1685 mm betrage. Für das Bundesfinanzgericht habe es keinen Grund gegeben diese Angaben in Zweifel zu ziehen.

Demnach sei das gegenständliche Fahrzeug als LKW einzustufen und wird beantragt den Normverbrauchsbescheid Juni 2016 aufzuheben.

Beschwerdevorentscheidung vom 15.11.2019

Mit Beschwerdevorentscheidung vom 15.11.2019 wies die belangte Behörde die Beschwerde als unbegründet ab. Die Länge der Ladefläche des gegenständlichen Fahrzeuges betrage unter 50 % des Radstandes und sei deshalb in Folge dafür auch die NoVA zu berechnen.

Für die Fahrzeugmodelle „Pick-up“ gelte, wenn nur eine Sitzreihe und eine offene Ladefläche vorhanden sei, oder das Fahrzeug mehr als zwei Achsen habe und eine offene Ladefläche, dass es sich hierbei jedenfalls um einen LKW handle. Bei Fahrzeugen mit zwei Sitzreihen und einer offenen hinteren Ladefläche müsse die am Boden gemessene Ladefläche länger als 50 % des Radstandes sein um als LKW eingestuft zu werden.

Ist bei der an den Fahrzeughändler gelieferten Version des Fahrzeuges die Ladefläche kürzer als 50 % des Radstandes, so gelte das Fahrzeug als PKW. NoVA-rechtlich sei der Tatbestand der Lieferung des Fahrzeughändlers an den Abnehmer entscheidend, sodass ein entsprechender Umbau in Verbindung mit einer Umtypisierung für die NoVA von Bedeutung sei, jedoch nur dann, wenn der allfällige Umbau in der Art erfolgt, dass ein Rückbau nur unter erheblichem Aufwand und mit erheblichen Kosten möglich sei.

Die Messung der Ladefläche habe in jedem Fall bei geschlossener Ladebordwand zu erfolgen. Die Einstufung des Fahrzeuges sei in keinem Fall abhängig von der Typisierung. Ein zu Unrecht als LKW typisiertes Fahrzeug, das die Kriterien, die für die Einordnung als LKW erforderlich sind nicht erfüllt, sei steuerrechtlich jedenfalls als PKW zu behandeln, da es für die Einordnung nicht auf die Typisierung, sondern auf die tatsächlichen Gegebenheiten ankomme.

Es sei richtig, dass in dem Erkenntnis RV/5100547/2018 das Bundesfinanzgericht bei einem Ford Ranger die NoVA-Befreiung bestätigt habe. Die Umstände, die zum Spruch des Erkenntnisses geführt haben, seien aber mit dem gegenständlichen Sachverhalt nicht vergleichbar. Die Entscheidung sei im Rahmen der freien Beweiswürdigung (§ 167 Abs. 2 BAO) erfolgt.

Das gegenständliche Fahrzeug verfüge nicht über eine ausreichende Ladefläche. Die tatsächlichen Gegebenheiten lassen daher keine Einstufung des gegenständlichen KFZ als LKW zu.

Vorlageantrag vom 16.12.2019

Die steuerliche Vertretung der Beschwerdeführerin beantragte am 16.12.2019 die Beschwerde vom 23.9.2019 gegen die Festsetzung der NoVA Juni 2019 dem Bundesfinanzgericht zur Entscheidung vorzulegen. Hinsichtlich der Begründung und der beantragten Änderungen wurde auf die Beschwerde vom 23.9.2019 verwiesen.

Vorlagebericht vom 25.2.2020

Mit Vorlagebericht vom 25.2.2020 legte die belangte Behörde die Beschwerde dem Bundesfinanzgericht zur Entscheidung vor und beantragte die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Die kraftfahrrechtliche Eintragung des Ford Ranger Wildtrak mit Doppelkabine als LKW sei insofern unerheblich und habe keine steuerrechtliche Bindungswirkung für die Beurteilung der NoVA-Pflicht da auf die tatsächliche Gegebenheit bei der zolltarifischen Einstufung des Fahrzeuges abzustellen sei.

Nach den Erläuterungen der Europäischen Kommission zur Kombinierten Nomenklatur (KN) seien Mehrzweckfahrzeuge, die sowohl zur Personen- als auch zur Güterbeförderung bestimmt sind, in die Position KN 8703 (PKW) einzureihen und gehören somit zu den NoVA-pflichtigen Kraftfahrzeugen mit dem Zweck der Personenbeförderung. Dies treffe nach den Erläuterungen grundsätzlich ebenso auf Fahrzeuge vom Typ "Pick-up" (Pritschenwagen) zu.

Die Einreihung des "Pick-up" mit zwei Sitzreihen und einer offenen hinteren Ladefläche in die Position 8704 (LKW) habe demgegenüber nach den Erläuterungen nur zu erfolgen, wenn die größte innere Länge auf dem Boden des für die Warenbeförderung (Ladefläche) bestimmten Bereichs länger ist als 50 % der Länge des Radstandes des Fahrzeuges, oder wenn der "Pick-up" mehr als 2 Achsen hat (vgl. auch Haller NoVAG Kommentar 2017 zu § 2 Rz 22-23).

Das gegenständliche Fahrzeug weise lt. Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank einen Radstand von 3220 mm auf, die Länge der Ladefläche (am Boden gemessen: vom Beginn der Ladefläche bis zum Beginn der geschlossenen Heckklappe) betrage tatsächlich jedoch nur 1440 mm statt wie im Datenauszug angeführt (1685 mm), sodass die Voraussetzung von mind. 50 % der Länge des Radstandes (mind. 1610 mm) für die Eintragung in die Position KN 8704 als LKW nicht erfüllt sei (siehe Fotos Nachschau Ford Ranger vom 18.7.2019).

Aus dem durch die Beschwerdeführerin im Zuge der Nachschau vom 18.7.2019 vorgelegten Gutachten des KFZ-Sachverständigen ***SV*** vom 16.4.2019 sowie aus den "Abmessungen" von Ford Ranger sei die Problematik zwischen der Messung vor Ort und der davon abweichenden Eintragung im Genehmigungsdatenbankauszug (bzw. sogar aus der Dokumentation des Generalimporteurs) ersichtlich. In keinem der Fälle (siehe Gutachten ***SV*** vom 16.4.2019 und Nachschau samt Fotos Ford Ranger vom 18.7.2019) stimme die Messung vor Ort mit den Eintragungen aus dem Genehmigungsdatenbankauszug überein.

Aufgrund dieser Sach- und Rechtslage sei der Ford Ranger Wildtrak mit Doppelkabine als PKW KN 8703 einzustufen und unterliege daher der NoVA-Pflicht.

Hinsichtlich des von der Beschwerdeführerin zitierten Erkenntnisses GZ RV/5100547/2018 sei anzumerken, dass sich die Umstände (mangelnde Beweisführung), die zum Spruch des

Erkenntnisses geführt haben, nicht mit dem gegenständlichen Fall vergleichen lassen, da im anhängigen Beschwerdefall tatsächlich nachgemessen wurde.

Mängelbehebungsauftrag vom 2.3.2023

Vom Bundesfinanzgericht wurde am 2.3.2023 ein Mängelbehebungsauftrag gemäß § 250 Abs. 2 BAO mit der Begründung erlassen, dass für die Einreihung einer Ware in den Zolltarif Muster, Abbildungen oder Beschreibungen, aus denen die für die Einreihung maßgeblichen Merkmale der Ware hervorgehen, beizugeben sind. Diese Voraussetzungen wurden durch das Gutachten von ***SV*** vom 16.4.2019 in Bezug auf das verfahrensgegenständliche Fahrzeug nicht erfüllt.

Beantwortung Mängelbehebungsauftrag vom 7.5.2023

Übermittelt wurde ein „Befund und Gutachten über die Länge der Ladefläche eines Lastkraftwagens Ford Ranger, Type ***2AB...BJ2*** nach Adaptionenarbeiten“ von ***SV*** vom 4.5.2023.

Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Bei dem verfahrensgegenständlichen Fahrzeug handelt es sich um einen Ford Ranger Wildtrak, Doppelkabine, frostweiß, „Pick-up“ der Type ***2AB...BR2*** mit der Fahrgestellnummer ***FG1***, die Erstzulassung erfolgte am tt.mm.2016. Laut KFZ-Zentralregister Auskunft vom 12.6.2019 war die Zulassungsbesitzerin ab Juni 2016 die Beschwerdeführerin.

Gemäß Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank (§ 28b KFG 1967) der Landesprüfstelle Oberösterreich vom tt.mm.2016 handelt es sich bei der Fahrzeugart um einen Lastkraftwagen Fahrzeugklasse N1G mit einem Radstand von 3220 mm und einer Ladefläche mit einer Länge von 1685 mm.

Die tatsächliche Länge der Ladefläche, sprich die innere Länge auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs, beträgt in geschlossenem Zustand 1440 mm (Abmessung vom 18.7.2019).

Das Gutachten von ***SV***, gerichtlich beeideter Sachverständiger für Kraftfahrwesen, ***, vom 16.4.2019 hat den „Befund und Gutachten über die Länge der Ladefläche eines Lastkraftwagens Ford Ranger, Type ***2AB...BJ2***“ zum Inhalt. Das verfahrensgegenständliche Fahrzeug wurde nicht thematisiert, sondern die Länge des Laderaums zweier Fahrzeuge mit Fahrgestellnummer ***FG2*** sowie Fahrgestellnummer ***FG3*** der Type ***2AB...BJ2*** vermessen.

Das Gutachten von ***SV*** vom 4.5.2023 beinhaltet erneut einen Befund und ein Gutachten über die Länge einer Ladefläche eines Ford Rangers Type ***2AB...BJ2*** nicht der Type des verfahrensgegenständlichen Fahrzeugs ***2AB...BR2***.

2. Beweiswürdigung

Der relevante Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus den von der Finanzverwaltung elektronisch vorgelegten Aktenteilen. Zur Beweiswürdigung herangezogen wurden demnach u.a. der Datenauszug der Genehmigungsdatenbank der Prüfstelle Oberösterreich, die von ***SV*** erstellten Gutachten, Rechnung über Ankauf des Fahrzeuges, die bildlich festgehaltenen Abmessungen im Zuge der Nachschau, die KFZ-Zentralregisterabfrage.

Unstrittig sind die Ergebnisse der am 18.7.2019 durchgeführten Vermessungen der Finanzverwaltung wonach sich eine tatsächliche Länge der Ladefläche in Höhe von 1440 mm ergibt.

Strittig ist die zolltarifische Einreihung (KN 8703 oder KN 8704) des gegenständlichen Fahrzeuges, Ford Ranger Wildtrak Doppelkabine, Type ***2AB...BR2*** (Fahrgestellnummer: ***FG1***).

3. Gesetzliche Grundlagen in der für das beschwerdegegenständliche Jahr geltenden Fassung

§ 1 Normverbrauchsabgabengesetz (NoVAG 1991) BGBl. I Nr. 118/2015 zufolge unterliegen der Normverbrauchsabgabe die folgenden Vorgänge:

1. Die Lieferung von bisher im Inland nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen, die ein Unternehmer (§ 2 UStG 1994) im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt, ausgenommen die Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung.

Gemäß **§ 2 Normverbrauchsabgabengesetz (NoVAG 1991)** BGBl. Nr. 21/1995 gelten als Kraftfahrzeuge:

2. Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen (Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur).

Nach **§ 7 Abs. 1 Normverbrauchsabgabengesetz (NoVAG 1991)** BGBl. I Nr. 34/2010 entsteht die Steuerschuld:

1. im Falle der Lieferung (§ 1 Z 1 und 4), des Eigenverbrauches und der Nutzungsänderung (§ 1 Z 4) mit Ablauf des Kalendermonats, in dem die Lieferung ausgeführt worden ist oder der Eigenverbrauch oder die Nutzungsänderung stattgefunden hat,

§ 250 Abs. 2 Bundesabgabenordnung (BAO) BGBl. I Nr. 14/2013:

Wird mit Bescheidbeschwerde die Einreihung einer Ware in den Zolltarif angefochten, so sind der Bescheidbeschwerde Muster, Abbildungen oder Beschreibungen, aus denen die für die Einreihung maßgeblichen Merkmale der Ware hervorgehen, beizugeben. Ferner ist nachzuweisen, dass die den Gegenstand des angefochtenen Bescheides bildende Ware mit diesen Mustern, Abbildungen oder Beschreibungen übereinstimmt.

§ 85 Abs. 2 Bundesabgabenordnung (BAO) BGBl. I Nr. 20/2009:

Mängel von Eingaben (Formgebrechen, inhaltliche Mängel, Fehlen einer Unterschrift) berechtigen die Abgabenbehörde nicht zur Zurückweisung; inhaltliche Mängel liegen nur dann vor, wenn in einer Eingabe gesetzlich geforderte inhaltliche Angaben fehlen. Sie hat dem Einschreiter die Behebung dieser Mängel mit dem Hinweis aufzutragen, dass die Eingabe nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden angemessenen Frist als zurückgenommen gilt; werden die Mängel rechtzeitig behoben, gilt die Eingabe als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß **§ 278 Abs. 1 lit. b Bundesabgabenordnung (BAO) BGBl. I Nr. 117/2016** ist die Bescheidbeschwerde mit Beschluss des Verwaltungsgerichtes als zurückgenommen (§ 85 Abs. 2 BAO) zu erklären.

4. Rechtliche Beurteilung

4.1. Zu Spruchpunkt I. (Zurücknahme)

Werden einer Bescheidbeschwerde nicht die im § 250 Abs. 2 erster Satz BAO geforderten Beilagen beigegeben, so ist nach § 85 Abs. 2 BAO vorzugehen.

Wird einem berechtigten behördlichen Auftrag zur Mängelbehebung überhaupt nicht, nicht zeitgerecht oder zwar innerhalb der gesetzten Frist aber - gemessen an dem sich an den Vorschriften des § 250 Abs 2 BAO orientierten Mängelbehebungsauftrag - unzureichend entsprochen, gilt die Berufung kraft Gesetzes als zurückgenommen (vgl. VwGH 06.07.2006, 2006/15/0157).

Dem vom Bundesfinanzgericht gefassten Beschluss vom 2.3.2023, wonach die Mängel in Bezug auf das verfahrensgegenständliche Fahrzeug binnen einer Frist von vier Wochen zu beheben sind (Fristerstreckung von 22.3.2023 auf 15.5.2023), wurde am 7.5.2023 durch das Gutachten

von ***SV*** vom 4.5.2023 nicht entsprochen. Der Befund betrifft die Länge der Ladefläche eines Lastkraftwagens Ford Ranger, Type ***2AB...BJ2*** (nach Adaptionsarbeiten), das verfahrensgegenständliche Fahrzeug betrifft allerdings die Type ***2AB...BR2*** weshalb die Beschwerde gemäß § 278 Abs. 1 lit. b BAO iVm § 85 Abs. 2 BAO als zurückgenommen gilt.

Obiter dictum sei angeführt, dass die Steuerschuld gemäß § 7 NoVAG in dem Monat entsteht, in dem die Lieferung ausgeführt und somit in diesem Monat der Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991 bewirkt wird. Nachträglichen Adaptierungen am Fahrzeug nach Lieferung durch den Fahrzeughändler sind davon unabhängig.

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). Die Anknüpfung des § 2 NoVAG an Positionen der KN hat zur Folge, dass einzig die zolltarifarische Einstufung eines Fahrzeuges im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung über das Vorliegen eines steuerbaren Vorganges entscheidet. Nicht relevant ist die Art der kraftfahrrechtlichen Zulassung des Fahrzeuges. Die kraftfahrrechtliche Einordnung eines Fahrzeuges kann allenfalls Indizwirkung, aber keine Bindungswirkung für das Steuerrecht haben.

Fahrzeuge vom Typ „Pick-up“ unterliegen nicht der NoVA, falls die größte innere Länge auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs länger ist als 50% der Länge des Radstands des Fahrzeugs (KN 8704). Im Gegensatz zum von der Beschwerdeführerin vorgebrachten Rechtssache RV/5100547/2018 ist die nicht mehr als die Hälfte der Länge des Radstandes betragende tatsächliche Länge der Ladefläche (1440 mm) nicht strittig.

4.2. Zu Spruchpunkt II. (Unzulässigkeit der Revision)

Gegen einen Beschluss 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.

Linz, am 26. Jänner 2024