

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht erkennt durch den Richter Mag. David Hell LL.B. LL.M. in der Beschwerdesache ***Bf1***, ***Bf1-Adr***, vertreten durch Rohrer & Winkler Rechtsanwälte GesbR, Achenweg 16, 6370 Kitzbühel, über die Beschwerde vom 15. Dezember 2022 gegen die Bescheide des Finanzamtes Österreich vom 28. November 2022 betreffend Normverbrauchsabgabe 08/2022 und diesbezüglichem Verspätungszuschlag, Steuernummer ***BF1StNr1***, zu Recht:

- I. Der Beschwerde wird **Folge** gegeben und die angefochtenen Bescheide werden **aufgehoben**.
- II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) **nicht zulässig**.

Entscheidungsgründe

1. Verfahrensgang und Parteivorbringen

Am 25.8.2022 brachte die beschwerdeführende Partei (bFP) bei der belangten Behörde über FinanzOnline einen Antrag auf Freischaltung eines Kraftfahrzeuges vom Typ Ford Mustang mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ***FIN*** ein. Mit Vorhalt vom 4.11.2022 ersuchte die belangte Behörde die bFP um Stellungnahme zur Frage, warum für dieses Fahrzeug bis zu diesem Zeitpunkt keine NoVA-Anmeldung eingereicht wurde.

Mit E-Mail vom 21.11.2022 teilte die steuerliche Vertretung der bFP der Abgabenbehörde mit, dass ihrer Ansicht nach für dieses Fahrzeug keine NoVA-Anmeldung einzureichen sei, da das Fahrzeug als Oldtimer gemäß § 2 Z 43 KFG 1967 gelte und daher nicht der NoVA unterliege.

Am 28.11.2022 erließ die belangte Behörde (in einem Sammelbescheid) den angefochtenen Bescheid über die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe in Höhe von 22.113,69 € sowie den ebenfalls angefochtenen Bescheid über einen diesbezüglichen Verspätungszuschlag in Höhe von 8 % bzw. 1.769,10 €. Begründend führte die Behörde aus, die Lieferung des mit

Kaufvertrag vom 24.8.2022 veräußerten Fahrzeugs unterliege der NoVA; die Voraussetzungen für eine Einstufung als Oldtimer lägen nicht vor. Der Verspätungszuschlag sei wegen nicht entschuldbarer Unterlassung der Einreichung der Erklärung festzusetzen gewesen.

Gegen diese Bescheide richtet sich die rechtzeitige Beschwerde der bFP vom 15.12.2022, in welcher sie zusammengefasst vorbringt, die Erstzulassung sei im Jahr 1968 und somit vor mehr als 30 Jahren erfolgt, sodass das Fahrzeug ein Oldtimer sei und somit kein Kraftfahrzeug im Sinne des NoVAG 1991 darstelle. Zudem seien Fahrzeuge mit Erstzulassung vor 1992 bei einem EU-Import NoVA-frei.

Mit Beschwerdeverentscheidung vom 12.1.2023 gab die belangte Behörde der Beschwerde teilweise statt, indem die NoVA auf 18.871,34 € und der Verspätungszuschlag auf 1.509,71 € herabgesetzt wurden. Begründend führte die Behörde zusammengefasst aus, das Fahrzeug sei laut Einzelgenehmigungsbescheid in der Klasse M1 eingestuft und mangels Eintragung als historisches Fahrzeug im Einzelgenehmigungsbescheid bzw. in der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge des Kuratoriums Historische Mobilität Österreich (KMHÖ) könne es nicht als NoVA-befreites Fahrzeug angesehen werden. Als Tatbestand habe die Behörde nicht den tatsächlich nicht steuerbaren EU-Import, sondern die Lieferung im Inland nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 herangezogen. Die Änderung der Bemessungsgrundlage erfolge, da der Behörde diesbezüglich im Erstbescheid ein Fehler unterlaufen sei.

Dagegen richtet sich der rechtzeitige Vorlageantrag der bFP vom 13.2.2023, in welchem sie unter Verweis auf eine Bestätigung des KMHÖ vorbringt, dass das gegenständliche Fahrzeug in der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge (Fassung 2023) enthalten und daher von der NoVA befreit sei.

Am 19.2.2024 legte die belangte Behörde die Beschwerde samt Akt und Vorlagebericht dem Bundesfinanzgericht zur Entscheidung vor. In ihrer Stellungnahme im Vorlagebericht führt die belangte Behörde im Wesentlichen aus, das Fahrzeug sei (im Einzelgenehmigungsbescheid) kraftfahrrechtlich als Fahrzeug der Klasse M1 und nicht als historisches Fahrzeug eingestuft; überdies sei das Fahrzeug mit seiner konkreten Motorvariante nicht in der auf der Webseite des KMHÖ veröffentlichten Liste enthalten.

Mit Amtshilfeersuchen vom 21.2.2024 ersuchte das Gericht das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) um Auskunft, ob und ggf. seit wann das gegenständliche Fahrzeug in der approbierten Liste des BMK enthalten ist. Am 22.2.2024 erteilte das BMK die Auskunft, dass seitens des BMK keine Zweifel an der Richtigkeit der vorgelegten Bestätigung des KMHÖ bestehen würden und das gegenständliche Fahrzeug in der aktuellen Fassung der Liste enthalten sei, aber nicht genau nachvollzogen werden könne, wann es in die Liste aufgenommen wurde; der gegenständliche Fahrzeugtyp sei aber jedenfalls bereits 2016 in der Liste enthalten.

Am 22.2.2024 übermittelte das Gericht der belangten Behörde diese Auskunft zur Stellungnahme, woraufhin die Abgabenbehörde am 4.3.2024 ausführte, dass die Behörde keine Zweifel an der Erhaltungswürdigkeit des gegenständlichen Fahrzeugs und seiner abstrakten Eignung, ein historisches Fahrzeug im Sinne des § 2 Z 43 KFG 1967 darzustellen, hegt, aber das gegenständliche Fahrzeug mangels Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 Abs. 4 KFG 1967 und entsprechender Eintragung im Einzelgenehmigungsbescheid dennoch nicht von der NoVA befreit sei.

Am 4.3.2024 übermittelte das Gericht die Auskunft des BMK, die Stellungnahme der belangten Behörde und eine Darstellung seiner Bedenken, dass nach den bisherigen Beweisergebnissen noch nicht klar war, ob das gegenständliche Fahrzeug (mit seiner konkreten Motorvariante) bereits im Zeitpunkt der Verwirklichung des NoVA-Tatbestandes auf der approbierten Liste des BMK enthalten war. In ihrer Stellungnahme vom 4.4.2023 bekräftigt die bFP unter Verweis auf eine Stellungnahme des Generalsekretärs des KHMÖ, dass das gegenständliche Fahrzeug bereits im Zeitpunkt des Verkaufs in der approbierten Liste enthalten gewesen sei. In dieser Stellungnahme beantragte die bFP überdies die Durchführung einer mündlichen Verhandlung und die Einvernahme des Generalsekretärs des KHMÖ.

Am 5.4.2024 übermittelte das Gericht die Stellungnahme der bFP samt seiner nunmehrigen Rechtsansicht, nach welcher der Beschwerde stattzugeben ist, der belangten Behörde. Am 18.4.2024 teilte die belangte Behörde mit, auf die Abgabe einer weiteren Stellungnahme zu verzichten.

2. Sachverhalt

Das gegenständliche Fahrzeug mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ***FIN*** ist ein Ford Mustang Convertible mit einer Motorleistung von 147 kW bzw. 200 PS. Es wurde im Jahr 1967 gebaut und in den Vereinigten Staaten von Amerika erstzulassen.

Mit Kaufvertrag vom 21.4.2022 kaufte die bFP das gegenständliche Fahrzeug von einem Kfz-Händler in Deutschland. Es wurde mit Einzelgenehmigungsbescheid vom 22.6.2022 erstmals im Inland und auch erstmals in der Europäischen Union zugelassen (Ausnahmegenehmigung nach § 34 KFG 1967, aber nicht nach § 34 Abs. 4 KFG 1967, Einstufung als PKW der Klasse M1).

Mit Kaufvertrag vom 24.8.2022 veräußerte die bFP das gegenständliche Fahrzeug an die ***K-GmbH*** mit Sitz in ***Österreich***. Die Übergabe fand am 25.8.2022 statt. Die Käuferin erwarb das Fahrzeug nicht zur gewerblichen Weiterveräußerung.

Das gegenständliche Fahrzeug (Marke, Typ und Motorvariante) war zum Zeitpunkt der Veräußerung in der vom BMK approbierten Liste der historischen Kraftfahrzeuge enthalten. Es ist erhaltungswürdig und nicht zur ständigen Verwendung bestimmt. Das Fahrzeug hat im Zeitraum zwischen dem 24.8.2022 und dem 5.3.2024 höchstens 5.608 km zurückgelegt.

3. Beweiswürdigung

Hinsichtlich der Fahrzeugmerkmale, der Zulassungsdaten sowie des An- und Verkaufs ergibt sich der festgestellte Sachverhalt widerspruchsfrei aus den vorgelegten Aktenteilen, insbesondere dem Einzelgenehmigungsbescheid und den vorgelegten Rechnungen. Diese Sachverhaltselemente waren zwischen den Parteien auch zu keinem Zeitpunkt strittig. Dass die Käuferin das Fahrzeug nicht zur gewerblichen Weiterveräußerung erwarb, schließt das Gericht aus dem Umstand, dass dies von der bFP nie vorgebracht wurde, obwohl dies – ohne Rücksicht auf die strittige Eigenschaft des gegenständlichen Fahrzeugs als Oldtimer – zur Steuerfreiheit geführt hätte, was der bFP als Fahrzeughändlerin auch bekannt gewesen sein musste.

Dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Veräußerung entgegen der von der Behörde sowie vom Gericht getätigten Abfragen der Fahrzeugdatenbank des KMHÖ auf der vom BMK approbierten Liste der historischen Kraftfahrzeuge enthalten war, schließt das Gericht aus der glaubhaften Darstellung des Generalsekretärs des KMHÖ in seiner Stellungnahme vom 7.3.2024, in welcher dieser für das Gericht nachvollziehbar darlegte, warum bestimmte Motorvarianten (wie die hier gegenständliche) in der digitalen, auf der Homepage des KMHÖ geführten Fassung der Liste nicht enthalten sind. Die Erhaltungswürdigkeit wurde ebenfalls vom KMHÖ bestätigt und von der Behörde nicht bestritten. Dass das Fahrzeug nicht zur ständigen Verwendung bestimmt ist, ergibt sich für das Gericht zum einen aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung, wonach solche Fahrzeuge aufgrund des mit einer solchen Verwendung einhergehenden Wertverlustes regelmäßig nicht ständig verwendet werden, und zum anderen aufgrund der festgestellten geringen Kilometerleistung des Fahrzeugs, die sich aus der Verkaufsrechnung (Stand 24.8.2022: 99.000 km) und dem vom Gericht amtswegig aus der Zentrale Begutachtungsplaketten-datenbank abgerufenen Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 vom 5.3.2024 ergibt, wobei das Gericht annimmt, dass das Fahrzeug nur über einen fünfstelligen Kilometerzähler verfügt und der Kilometerstand am 5.3.2024 (4.608 laut Gutachten) in Wahrheit 104.608 betrug.

Von der beantragten Einvernahme des Generalsekretärs des KMHÖ war gemäß § 183 Abs. 3 BAO abzusehen, da das Gericht die Richtigkeit zur beweisenden Tatsachen anerkannt hat.

4. Rechtliche Beurteilung

4.1. Zu Spruchpunkt I. (Stattgabe)

§ 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I 18/2021 lautet auszugsweise wie folgt:

„§ 2. (1) Als Kraftfahrzeuge gelten: [...]

3. Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) [...]

Ausgenommen sind jeweils historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 43 Kraftfahrzeuggesetz 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 KFG 1967 idF BGBl. I 134/2020 lautet auszugsweise wie folgt:

„Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als [...]

43. *historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,*

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b); [...]“

Nach den Feststellungen war das gegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt der Veräußerung erhaltungswürdig, nicht zur ständigen Verwendung bestimmt, älter als 30 Jahre sowie in die vom BMK approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen und erfüllte somit alle Tatbestandselemente des § 2 Z 43 lit. b KFG 1967.

Entsprechend dem klaren Wortlaut des § 2 Abs. 1 letzter Satz NoVAG 1991 gilt das gegenständliche Fahrzeug daher im Anwendungsbereich dieses Gesetzes nicht als Kraftfahrzeug und unterliegt in weiterer Folge nicht der Normverbrauchsabgabe.

Die Rechtsansicht der belangten Behörde, wonach für die Ausnahme von der NoVA-Pflicht zusätzlich eine – hier nicht vorliegende – Ausnahmegenehmigung nach § 34 Abs. 4 KFG 1967 (Ausnahmegenehmigung für historische Fahrzeuge) vorliegen müsse, da § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 auf die kraftfahrrechtliche Einstufung abstelle, ist mit dem Wortlaut des Gesetzes nicht in Einklang zu bringen: Zunächst ist darauf zu verweisen, dass § 2 Abs. 1 NoVAG 1991 allein auf die Definition von historischen Fahrzeugen gemäß § 2 Z 43 KFG 1967 verweist. Nach Ansicht des Gerichts greift die Ausnahmebestimmung daher bereits dann, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Einstufung als historisches Fahrzeug im Sinne des § 2 Z 43 KFG 1967 erfüllt sind, ohne dass weitere Bedingungen erfüllt werden müssen.

Nach § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 richtet sich (nur) die Einteilung der Fahrzeuge **in Klassen** nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften, konkret nach § 3 KFG 1967. Historische Fahrzeuge bilden jedoch keine eigene Fahrzeugklasse im Sinne des § 3 KFG 1967. Folglich ist die von der Behörde geforderte Einstufung eines Fahrzeugs als historisches Fahrzeug **anstelle** der Einstufung als

Fahrzeug der Klasse M1 überhaupt nicht möglich. Auch § 2 Abs. 1 NoVAG 1991 liegt offenbar die Prämisse zugrunde, dass ein Fahrzeug gleichzeitig ein Kraftfahrzeug der Klasse M1 und ein historisches Fahrzeug sein kann, da sich die Ausnahme gemäß § 2 Abs. 1 letzter Satz NoVAG 1991 ansonsten erübrigen würde.

Da § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 nur auf die kraftfahrrechtliche Einstufung in Klassen abstellt, kann aus dieser Bestimmung nicht abgeleitet werden, dass historische Fahrzeuge nur bei Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung nach § 34 Abs. 4 KFG 1967 von der NoVA befreit wären.

Der angefochtene Bescheid über die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe war ersatzlos aufzuheben, da er mangels Vorliegens eines steuerbaren Tatbestandes jeglicher Grundlage entbehrt. Infolge der Aufhebung dieses Bescheides war auch der damit verbundene Bescheid über die Festsetzung eines Verspätungszuschlages ersatzlos aufzuheben.

Die Entscheidung konnte ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung getroffen werden, da der Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung entgegen § 274 Abs. 1 Z 1 BAO nicht in der Beschwerde oder im Vorlageantrag, sondern erst in einem späteren Schriftsatz gestellt wurde und dieser Antrag somit keinen Rechtsanspruch auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung vermittelt. Bei der gegebenen klaren Sach- und Rechtslage hielt das Gericht die Durchführung einer Verhandlung auch sonst nicht für erforderlich.

4.2. Zu Spruchpunkt II. (Revision)

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

Zur gegenständlichen Rechtsfrage existiert zwar keine Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, aber die Rechtslage ist nach Ansicht des erkennenden Gerichts derart klar, dass dennoch keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung vorliegt und die Revision daher entsprechend der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht zuzulassen war (vgl. VwGH 9.9.2016, Ra 2016/12/0062; 27.8.2019, Ra 2018/08/0188).

Innsbruck, am 19. April 2024