

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das **Bundesfinanzgericht** hat durch den Richter***Ri*** in der Beschwerdesache des ***Bf1***, ***Bf1-Adr***, vertreten durch Mag. Hedwig Maria Weber, Ausseer Straße 32, 8940 Liezen, über die Beschwerden vom 5. August 2020 gegen die Bescheide des Finanzamtes Österreich vom 7. Juli 2020 betreffend **Festsetzung der Normverbrauchsabgabe (NoVA-Vergütung gemäß § 12a NoVAG)** für

1) den Zeitraum 4 – 12/2019 und

2) den Zeitraum 1/2020,

Steuernummer ***BF1StNr1***, zu Recht erkannt:

I. Die angefochtenen Bescheide werden *abgeändert*.

Die **NoVA-Vergütung gemäß § 12a NoVAG** wird

1) für den Zeitraum **4-12/2019** mit **€ 2.812,87** sowie

2) für den Zeitraum **1/2020** mit **€ 7.416,61**

festgesetzt.

Die Ermittlung der maßgeblichen Bemessungsgrundlagen und die Berechnung der festgesetzten Abgaben (Vergütungen) sind den Entscheidungsgründen sowie dem als *Beilage* angeschlossenen Berechnungsblatt zu entnehmen und bilden einen Bestandteil des Spruches dieses Erkenntnisses.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) *nicht zulässig*.

Entscheidungsgründe

Der Beschwerdeführer (Bf.) betreibt einen Kfz-Einzelhandel in W. In den Streitzeiträumen hat er mehrere Anträge auf Vergütung der NoVA gemäß § 12a NoVAG eingebracht.

Für den Zeitraum 4 – 12/2019 wurde eine NoVA-Vergütung iHv. € 5.247,60, für 1/2020 eine solche iHv. € 8.806,- geltend gemacht.

Strittig ist 1) welcher Wert als maßgebliche Bemessungsgrundlage („gemeiner Wert“) für die Vergütung heranzuziehen bzw. wie dieser zu ermitteln ist, sowie 2) hinsichtlich dreier Fahrzeuge, ob diese als „vergütungsfähige Fahrzeuge“ iSd. § 12a NoVAG anzusehen sind.

I. Verfahrensgang

Beim Bf. fand eine die strittigen Zeiträume betreffende **Außenprüfung** statt. In der Niederschrift über die Schlussbesprechung vom 29.6.2020 wird ua. (auszugsweise wörtlich wiedergegeben) ausgeführt:

„Im Zuge der Prüfung wurde festgestellt, dass bei der Berechnung der Höhe der Nova-Rückvergütungen bei Auslandsverkäufen von Fahrzeugen vom tatsächlichen Verkaufspreis (brutto inkl Nova) ausgegangen worden ist und nicht wie richtig als Bemessungsgrundlage der Veräußerungspreis ohne Ust- und Nova-Komponente herangezogen worden wäre.

Grundlegende Voraussetzung für die Vergütung der Normverbrauchsabgabe gem. §12a NoVAG 1991 ist schon nach dem Wortlaut des Gesetzestextes, dass (überhaupt) noch ein Fahrzeug vorliegt. Da ein Wrack jedenfalls nicht als Fahrzeug beurteilt werden kann, besteht diesbezüglich kein Anspruch auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe.

Nichts anderes gilt auch für Fahrzeuge, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen auf Grund des technischen Zustandes nicht mehr (im Inland) zugelassen werden können. Dies ist deshalb gerechtfertigt, da die Normverbrauchsabgabe im Sinne einer Verbrauchsabgabe mit der inländischen Zulassung in Verbindung steht und sich deren Höhe in weiterer Folge durch die bestimmungsgemäße Verwendung des Fahrzeuges vermindert.

Ist ein bestimmungsgemäßer Gebrauch des Fahrzeuges, also die Verwendung des Fahrzeuges im Inland auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, nicht mehr möglich, hat sich die Normverbrauchsabgabe vollständig verbraucht und ist demgemäß keine Nova-Vergütung mehr möglich.

Für Fahrzeuge die zum Zeitpunkt des Verkaufes in das Ausland in Österreich nicht mehr zulassungsfähig gewesen sind kann eine Nova-Rückvergütung seitens der Behörde daher nicht anerkannt werden (...)“

Der Niederschrift war eine Zusammenstellung des Prüfers beigelegt, in welcher die einzelnen Fahrzeuge – monatsweise geordnet – mit Fahrgestellnummern, Rechnungsnummern sowie Einkaufs- und Verkaufspreisen aufgelistet wurden. Der Aufstellung ist zu entnehmen, dass der Prüfer aus den Verkaufspreisen jeweils die Umsatzsteuer und die NoVA herausgerechnet und vom sich daraus ergebenden Betrag die NoVA-Vergütung berechnet hat. Drei Fahrzeuge,

nämlich ein *BMW* (Zeitraum 6/2019), ein *Audi* und ein *Golf* (beide je 1/2020) wurden als „Wracks“ beurteilt und zur Gänze aus der Bemessungsgrundlage für die Vergütung herausgenommen.

Für den Zeitraum 4 – 12/2019 errechnete der Prüfer eine NoVA-Vergütung von € 2.552,06, für 1/2020 eine solche von € 0,-.

In den angefochtenen **Bescheiden** folgte das Finanzamt den Feststellungen des Prüfers und setzte die NoVA-Erstattungen – unter Verweis auf die oa. Niederschrift – mit € 2.552,06 bzw. mit € 0,- fest.

In den dagegen erhobenen **Beschwerden** wird die Festsetzung der NoVA-Vergütung nunmehr mit € 3.967,60 (2019) sowie mit € 8.730,- begehrt.

Zur Frage der Ermittlung des maßgeblichen gemeinen Wertes wird ausgeführt, dieser sei in allen beantragten Fällen der im jeweiligen Kaufvertrag ausgewiesene Veräußerungspreis. Die Rechnungsausstellung des Bf. sei jeweils ohne Umsatzsteuerausweis erfolgt. Das Finanzamt habe aber vom Veräußerungspreis jeweils eine fiktive USt von 20% und die NoVA herausgerechnet und vom verminderten Wert die NoVA-Vergütung ermittelt. Hätte der Gesetzgeber dies so gewollt, hätte er auch im § 12a NoVAG das Entgelt im Sinne des § 4 UStG bzw. den Wert ohne Umsatzsteuerkomponente angeführt. Dies stehe jedoch nicht im Gesetz. Das Finanzamt habe daher die Berechnung nicht gesetzeskonform durchgeführt.

Zur Frage des Vorliegens von Fahrzeugen iSd. § 12a NoVAG wird in der Beschwerde ua. ausgeführt:

Zum *BMW*:

„Das Finanzamt vertritt die Ansicht, dass als Voraussetzung für die Vergütung zumindest noch ein Fahrzeug vorliegen muss. Dies sei bei Autowracks nicht der Fall. Das Finanzamt hat daher bei allen Fahrzeugen, bei denen im Kaufvertrag Totalschaden oder Unfallfahrzeug stand, (...) die gewährte Vergütung laut Prüfung mit Null angesetzt. Da der gemeine Wert der Fahrzeuge jeweils sehr niedrig ist und eine genaue Beweislage in Nachhinein, ob jetzt im Einzelfall möglicherweise gefährlicher Abfall bzw. ein Fahrzeug als Ersatzteillager vorlag, sehr schwierig ist, wird dies bis auf das Fahrzeug im Antrag Juni 2019, Fahrgestellnummer (...) BMW XD, Diesel, akzeptiert. Bei dem Verkauf des BMW XD mit der angeführten Fahrgestellnummer handelte es sich um ein voll fahrbereites und zulassungstaugliches Fahrzeug, Erstzulassung 29.8.2013, 5,41 Verbrauch pro 100 km, Diesel, das mit einem Verkaufspreis von € 8.600,00 nach Bulgarien (Drittland) verbracht wurde. Mein Mandant hat einen möglichen Zylinderkopfschaden vermutet und dies daher für den Ausschluss der Gewährleistung am Kaufvertrag vermerkt. Es handelt sich hier keinesfalls um gefährlichen Abfall bzw. um ein Autowrack. Der mögliche Zylinderkopfschaden könnte einfach und verhältnismäßig repariert

werden. Als Nachweis, dass kein Autowrack vorlag, lege ich die Zulassung des BMX XD, Fahrgestellnummer (...) vom 16.7.2019 in Bulgarien vor. Alle Voraussetzungen des § 12a NoVAG sind erfüllt. Die Vergütung beträgt daher 6% von € 8.600,00, sohin € 516,00. (...)“

Bezüglich des Zeitraumes 1/2020 wird in der Beschwerde vorgebracht:

„Der am 12.2.2020 eingebrachte Antrag auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe für 1/2020 umfasste sechs Fahrzeuge. Bei vier Fahrzeugen ist der gemeine Wert sehr niedrig und die Beweislage ist im Nachhinein sehr schwierig und aufwendig, ob möglicherweise gefährlicher Abfall vorlag oder die Fahrzeuge im Ausland lediglich mehr als Ersatzteillager benutzt werden würden. Die Nichtvergütung der NoVA wird bei diesen vier Fahrzeugen nicht beanstandet.

Die Beschwerde richtet sich gegen die Nichtvergütung bei den Fahrzeugen Audi RS6, Fahrgestellnummer (...), Erstzulassung 27.6.2017, Verkaufspreis € 32.000,00 und Golf Limousine, (...), Erstzulassung 30.6.2014, CO2-Wert komb. 98, Verkaufspreis € 4.500,00 (...)“

Zum Audi:

„Ich lege der Beschwerde den Kaufvertrag vom 23.1.2020, den Zulassungsschein, den Datenauszug von Porsche Austria, die Ausweiskopie des Käufers aus Ungarn, 9 Fotos des Fahrzeuges beim Kauf und beim Verladen auf den in Ungarn zugelassenen Anhänger des Käufers und 2 Fotos des Fahrzeuges im jetzigen Zustand bei.

Der PKW mit der Erstzulassung 27.6.2017 hatte 2019 einen Unfall mit Beschädigung auf der linken Seite. Wie die Fotos zeigen war der Reifen links vorne geplatzt, Kotflügel links, fahrerseitige Türen, Säule A und die Windschutzscheibe kaputt sowie die Airbags offen. Das Getriebe, der Motor, der Kühler, der Auspuff waren zu 100% in Ordnung, ebenso waren die rechte und die Rückseite des Fahrzeuges in Ordnung. Das Fahrzeug wurde am 9. Mai 2019 abgemeldet. Das Fahrzeug wurde am 23.1.2020 von meinem Mandanten als Fahrzeughändler an Herrn L, Ungarn verkauft, der den PKW in Österreich abholte.

Es wurde links vorne der Reservereifen montiert, das Fahrzeug war rollfähig und wurde auf den Anhänger des Käufers gerollt, verladen und nach Ungarn transportiert und damit ins Ausland verbracht. Versicherungstechnisch wurde das Fahrzeug als Totalschaden qualifiziert, da die Kosten der Reparatur in Österreich im Verhältnis zum Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges mit rund 60% geschätzt wurden. Eine solche Schätzung der Versicherung bedeutet jedoch nicht, dass tatsächlich ein nicht reparierbares und nicht zulassungsfähiges Autowrack vorliegt. Die Fotos liefern klare Beweise.

Das Fahrzeug wurde in Ungarn vom Käufer instandgesetzt. Die Reparatur hat etwas gedauert, da die fahrerseitigen Türen „coronabedingt“ verspätet geliefert wurden. Am 4.8.2020 wurden zwei Fotoaufnahmen gemacht, die den Reparaturzustand im Zeitpunkt der Beschwerdeeinbringung darstellen. Die Türen sind montiert, es fehlt noch der Kotflügel und die

Lackierung. Es ist geplant, den PKW spätestens in zwei Wochen zum Verkauf anzubieten. Das reparierte Fahrzeug ist jedenfalls zulassungsfähig. Ich werde die Zulassung des Fahrzeuges in Ungarn nach Vorliegen nachreichen.

Es liegt in diesem Fall zum Zeitpunkt der Verbringung in das Ausland jedenfalls ein Fahrzeug und keinesfalls ein Autowrack oder gar ein Ersatzteillager vor. Der PKW war zum Zeitpunkt des Verkaufes reparierfähig. Lediglich die Kosten der Reparatur für neue Windschutzscheibe, Kotflügel, Türen, Lackierung uä. wären in Österreich sehr hoch gewesen.

§ 12a NoVAG verlangt mit keinem Wort, dass Fahrzeuge mit Schäden zuerst in einen Zustand für eine positive Vergabe einer § 57a Plakette gebracht werden müssten. Die Entscheidung, ob ein Wrack und damit kein Fahrzeug im Sinne des § 2 NoVAG vorliegt, kann auch nur nach den tatsächlichen Verhältnissen beurteilt werden und kann nicht daran liegen, in welchem Land und mit welchen Personalkosten das Fahrzeug repariert wird. (...)

Zum Golf:

„Ich lege der Beschwerde den Kaufvertrag vom 27.1.2020, den Zulassungsschein mit der ersichtlichen Erstzulassung 30.6.2014 und die Ausweiskopie des Käufers aus Slowenien bei. Das Fahrzeug hatte unfallbedingt lediglich rechts und links einen Blechschaden, war aber eindeutig fahrbereit. Es handelte sich ebenfalls um kein Wrack, um keinen gefährlichen Abfall und um kein Ersatzteillager. Die Sperre in der Genehmigungsdatenbank wurde veranlasst und das Fahrzeug im Nov. 2019 abgemeldet. Das Fahrzeug wurde unmittelbar nach dem Verkauf in Slowenien zugelassen. Ich reiche die Zulassung in Slowenien in zwei Wochen nach. (...)“

Mit **Ergänzungsersuchen** vom 31.8.2020 wurde der Bf. vom Finanzamt zur Vorlage verschiedener Unterlagen aufgefordert, die bislang nicht in lesbarer Form beigebracht wurden.

In seiner **Antwort** vom 28.9.2020 führte der Bf. – bezüglich des PKW Audi - ua. aus:

„Zum Zeitpunkt des Verbringens in das Ausland lag kein Gutachten eines gerichtlich beeideten Sachverständigen des entsprechenden Fachgebietes und auch keine Bescheinigung iSd. Anhanges 3 zu den EU-Anlaufstellenleitlinien Nr. 9 vor. Da das gegenständliche Fahrzeug in der Zwischenzeit repariert wurde, kann auch nicht nachträglich ein derartiges Gutachten erstellt werden. Die Koppensteiner Schadenlogistik GmbH & Co KG ist keine gerichtlich beeidete Sachverständige. Sie wurde lediglich für Versicherungszwecke tätig. Es wurde auch kein Schaden am Motor und Getriebe festgestellt, sondern lediglich hingewiesen, dass im Zuge der Reparatur Folgeschäden nicht auszuschließen seien (...)

Als Nachweis, dass im gegenständlichen Fall ein Fahrzeug iSd. NoVAG und jedenfalls kein Autowrack oder gar ein Ersatzteillager vorlag, dienen die Fotos im Zustand beim Verladen auf den Anhänger des ungarischen Käufers sowie die Fotos nach der durchgeführten Reparatur. (...)

Es wäre weiters durchaus möglich, den Erwerber und Instandsetzer des Audi RS6, Herrn L, (...) über die durchgeführte Reparatur zu befragen. (...)“

Mit **Beschwerdevorentscheidung** vom 8.10.2020 wies das Finanzamt die Beschwerden als unbegründet ab und setzte die NoVA-Vergütung für 4 – 12/2019 nunmehr mit € 2.276,07 fest.

In der Begründung wird ua. – auszugsweise wörtlich – ausgeführt:

„(...) Entgegen der Ansicht des Bf, dass die im AWG 2002 und in weiterer Folge in den Leitlinien behandelte Thematik „Verbringen von Abfällen“ nicht für die Auslegung eines österreichischen Steuergesetzes wie das NoVAG gelten soll, leitet sich gerade aus dem AWG 2002 und in weiterer Folge der Verordnung 1013/2006 der Grundtatbestand des § 12a NoVAG - ob ein (gebraucht oder Alt) Fahrzeug überhaupt noch vorliegt - ab.

Es wurden, wie im Ergänzungsersuche abverlangt, weder Nachweise darüber erbracht, dass der Audi RS6 mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand in eine bestimmungsgemäße Verwendung gebracht werden kann, noch Nachweise, dass es sich nicht um Abfall handelt, vorgelegt.

Für die Beurteilung des Zeitwertes und der Reparaturkosten ist jener Staat maßgebend und zuständig, in welchem sich das (Gebraucht - Alt) Fahrzeug zum Zeitpunkt der Feststellung des Zeitwertes und der Reparaturkosten befindet (vgl. auch Artikel 28 EGVerbringungsV Nr. 1013/2006 idgF). Somit ist auf die verpflichtende Erfüllung technischer Vorschriften in Österreich abzustellen. Durch den Sachverständigen M von der Koppensteiner Schadenslogistik GmbH & Co KG wurde am Audi RS6 ein Totalschaden festgestellt. Inwiefern die in der Beschwerde angeführten Fotos in der Lage wären, entgegen der Sachverständigenmeinung zu einem anderen Ergebnis zu kommen, ist nicht nachvollziehbar. (...)

Beurteilung für die Fahrzeuge Golf und BMW

Für die Inanspruchnahme der NoVA-Vergütung im Sinne des § 12a NoVAG 1991 ist u.a. nachzuweisen, dass das Fahrzeug bei der Verbringung tatsächlich ins Ausland gelangt. Der Nachweis für die Verbringung ins Ausland ist auch dann als erbracht anzusehen, wenn das Fahrzeug nachweisbar im Ausland amtlich zugelassen oder registriert worden ist (NoVAR Rz 923). Hängen die Abmeldung in Österreich und die Anmeldung (Registrierung) im Ausland zeitnah zusammen, kann von einem ursprünglich in Österreich (noch) gebrauchsfähigem Fahrzeug ausgegangen werden.

Dem Begehren des Bf kann insofern nicht entsprochen werden, da weder taugliche Nachweise über eine zeitnahe Registrierung bzw. Zulassung im Ausland noch sonstige Nachweise, dass die Fahrzeuge tatsächlich ins Ausland gelangt sind bzw., dass es sich bei den gegenständlichen Fahrzeugen um Gebrauchtfahrzeuge gehandelt hat, vorgelegt wurden.

Beurteilung für das Fahrzeug Audi RS6:

Unbestritten ist, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr in Österreich aufgrund seines technischen Zustandes nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen nicht mehr in Österreich zugelassen werden hätte können. Der Bf hat in der Beschwerde auch eindeutig erkennen lassen, dass er das Fahrzeug nicht durch entsprechende Maßnahmen in einen technischen Zustand versetzen wollte (Höhe der Kosten in Österreich), der einen bestimmungsgemäßen Gebrauch des Fahrzeuges, also die Verwendung des Fahrzeuges im Inland auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, ermöglichen würde.

Daher hat sich die Normverbrauchsabgabe vollständig verbraucht und ist demgemäß keine NoVA-Vergütung mehr möglich.

Bemessungsgrundlage: (...)

Der gemeine Wert ergibt sich aus dem Marktwert, ohne Zusammenhang mit dem Betrieb, also ohne Rücksicht auf seine Zugehörigkeit zu einem Unternehmen (...). Er entspricht nicht dem Händlerverkaufspreis (Neuwert), sondern dem von Privaten erzielbaren Verkaufspreis (...). Der gemeine Wert ist ein Wert „für jedermann“ (Doralt, RdW 1995, 323), also der Wert, der für jedermann „im gewöhnlichen Geschäftsverkehr bei einer Veräußerung zu erzielen wäre“ (§ 10 Abs. 2 BewG).

Daher ist für den gemeinen Wert nicht der Absatzmarkt des Händlers, sondern der Absatzmarkt des Privaten („jedermann“), somit der „nichtkommerzielle Geschäftsverkehr“ maßgeblich. Der gemeine Wert kann begrifflich niemals eine Umsatzsteuer enthalten (Doralt, RdW 1995, 323).

Im Falle der Verbringung bzw. Lieferung von Fahrzeugen durch einen befugten Fahrzeughändler ins Ausland bedient sich die Verwaltungspraxis zur Schätzung des fiktiven Veräußerungserlöses - und damit zur Bestimmung (Schätzung) des gemeinen Wertes als Bemessungsgrundlage für die NoVA-Rückvergütung - grundsätzlich des Einkaufspreises des Fahrzeughändlers (jeweils ohne USt- und NoVA-Komponente). Als Vergleichswert wird der Mittelwert zwischen dem Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis entsprechend der inländischen Eurotax-Notierung (jeweils ohne Umsatzsteuerkomponente und NoVA-Komponente) für den Zeitpunkt der Abmeldung im Inland, herangezogen.

Beide Schätzungsmethoden können jedoch dann nicht zur Anwendung kommen, wenn zum maßgeblichen Zeitpunkt (Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland) ein aktuelles, inländisches Schätzungsgutachten und damit ein „nachweisbarer“ gemeiner Wert vorliegt.

Der in der Beschwerde getroffenen Aussage, dass der gemeine Wert bei allen beantragten Fällen gleich dem Veräußerungspreis sei, kann daher nicht gefolgt werden. (...)

Der durch die Prüfung gewählten Wertfindung für den gemeinen Wert (Verkaufspreis des Fahrzeughändlers, jeweils ohne USt- und NoVA-Komponente) ist insofern nicht zuzustimmen, da es sich beim Veräußerer nicht um den Zulassungsbesitzer handelt. Bei Fahrzeugen, die vom

Fahrzeughändler zum Zweck der Weiterveräußerung gekauft werden und in weiterer Folge ins Ausland geliefert werden, ist für die Ermittlung des gemeinen Wertes als Bemessungsgrundlage für die NoVA-Rückvergütung der Einkaufspreis des Fahrzeughändlers (jeweils ohne USt- und NoVA-Komponente) anzusetzen (Rz 932 NoVAR)...“

Dagegen hat der Bf. fristgerecht die **Vorlage** der Beschwerde **an das Bundesfinanzgericht** beantragt.

Bezüglich des *BMW* wurden unter Einem die bulgarischen Zulassungspapiere vorgelegt. Die Zulassung sei unmittelbar nach dem Verkauf (durch den Bf.) erfolgt, bei dem Fahrzeug habe es sich daher jedenfalls um ein voll fahrbereites und zulassungstaugliches Kfz gehandelt.

Hinsichtlich des PKW *Golf* wurde eine Übersetzung der slowenischen Zulassungsbescheinigung vorgelegt. Auch dieses Fahrzeug sei fahrbereit und zulassungstauglich gewesen.

Betreffend den *Audi* wird im Vorlageantrag ausgeführt:

„Das Fahrzeug wurde in der Zwischenzeit repariert und ist zulassungstauglich. Ein Gutachten durch einen gerichtlich beeideten Sachverständigen kann im Nachhinein nicht mehr erstellt werden. Es liegen allerdings zahlreiche gute Fotos beim Verbringen in das Ausland und kurz vor der Lackierung vor, die den in der Beschwerde geschilderten Sachverhalt beweisen. Ich darf diesem Antrag ein weiteres aktuelles Foto beilegen.

(...) Ob ein Fahrzeug im Sinne des § 12a NOVAG vorliegt, kann unter anderem nicht allein durch die Höhe der Reparaturkosten in Österreich beurteilt werden. Es müssten auch niedrigere Reparaturkosten in einem anderen EU-Mitgliedstaat, im gegenständlichen Fall Ungarn, Berücksichtigung finden. (...)

Der gemeine Wert des Fahrzeuges vor der Reparatur zuzüglich der tatsächlichen Reparaturkosten liegt unter dem gemeinen Wert im jetzigen reparierten Zustand. Das Fahrzeug wird zur Zeit in Ungarn zum Verkauf angeboten. Sollte das Fahrzeug nach Österreich verkauft und in Österreich wieder zur Zulassung angemeldet werden, würde bei Gewährung einer Vergütung im Sinne des § 12a NOVAG ein Tatbestand des § 1 NOVAG vorliegen.“

Am 15.5.2024 nahm das BFG eine **Befragung des Zeugen J** vor. Der Zeuge ist der Schwiegersohn des Fahrzeugerwerbers. Er gab an, dass Fahrzeug gemeinsam mit Freunden repariert zu haben. Dafür benötigte er zumindest zehn (Arbeits-)Tage. Die Materialkosten bezifferte er mit rund € 13.500,-. Er habe überwiegend Gebrauchtteile über das Internet bezogen. Insgesamt dauerte die Reparatur ca. ein Jahr lang.

Per E-Mail vom 16.5.2024 übermittelte die steuerliche Vertreterin ergänzend die aktuelle ungarische „Verkehrslizenz“ (*forgalmi engedely*) für den *Audi* vom 19.3.2023 und einige Fotos des Audi im nunmehr reparierten Zustand.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

Der Bf. hat als Gebrauchtwagenhändler im strittigen Zeitraum mehrere Anträge auf NoVA-Vergütung nach § 12a NoVAG gestellt.

Wird ein Fahrzeug

- durch den Zulassungsbesitzer selbst nachweislich ins Ausland verbracht oder geliefert
- durch einen befugten Fahrzeughändler nachweislich ins Ausland verbracht oder geliefert
- nach Beendigung der gewerblichen Vermietung im Inland durch den Vermieter nachweislich ins Ausland verbracht oder geliefert,

dann wird gemäß § 12a NoVAG auf Antrag die Abgabe vom nachweisbaren gemeinen Wert zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland vergütet, wenn die Fahrgestellnummer (die Fahrzeugidentifizierungsnummer) bekanntgegeben wird und wenn das Fahrzeug im Zeitpunkt des Antrages in der Genehmigungsdatenbank gemäß § 30a KFG 1967 gesperrt und nicht im Inland zum Verkehr zugelassen ist.

1. Zur Frage der maßgeblichen Bemessungsgrundlage:

Im Zuge einer Außenprüfung stellte der Prüfer fest, dass der Bf. für Zwecke der Bemessung der NoVA-Vergütung jeweils den von ihm tatsächlich erzielten Verkaufspreis herangezogen hat.

Im Erstbescheid für 4-12/2019 vertrat das Finanzamt demgegenüber zunächst die Ansicht, dass der Verkaufspreis (des Bf.) um die Umsatzsteuer- und die NoVA-Komponente zu reduzieren sei. Davon abweichend wurde in der Beschwerdeentscheidung die Auffassung vertreten, dass für die NoVA-Vergütung der Einkaufspreis des Bf. (ohne Umsatzsteuer- und NoVA-Komponente) anzusetzen sei. Folglich wurde die NoVA-Vergütung in der Beschwerdeentscheidung von ursprünglich € 2.552,06 auf nunmehr € 2.276,07 vermindert.

Für die Höhe der Vergütung ist nach § 12a NoVAG der gemeine Wert des Fahrzeuges im Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr maßgeblich.

Maßgeblich ist der gemeine Wert des Fahrzeuges ohne Umsatzsteuer- und NoVA-Komponente (Haller, NoVAG², 2021, § 12a Rz 27).

Der gemeine Wert ist ein inländischer Wert (VwGH 18.3.1997, 96/14/0075), der dem Preis entspricht, der bei einer Veräußerung des Fahrzeuges im Inland erzielbar wäre (fiktiver Einzelveräußerungspreis; vgl. VwGH 30.9.1999, 98/15/0106).

Der gemeine Wert ist nach § 10 BewG 1955 zu ermitteln und wird demnach durch den Einzelveräußerungspreis im Zeitpunkt des Entstehens der Steuerschuld bestimmt. Nach der Rechtsprechung des VwGH handelt es sich beim gemeinen Wert um eine fiktive Größe, welche nach objektiven Gesichtspunkten zu bestimmen ist, wobei es diesbezüglich auf die im

gewöhnlichen Geschäftsverkehr angewandten Handelspreise (Listenpreise) ankommt (VwGH 15.3.2001, 98/16/0205; VwGH 4.11.1994, 94/16/0156). Die Ermittlung des gemeinen Wertes hat entsprechend grundsätzlich im Schätzungsweg zu erfolgen.

Bei Lieferungen durch Fahrzeughändler ist nach Ansicht des BMF der Einkaufspreis des Fahrzeughändlers ohne USt- und NoVA-Komponente Bemessungsgrundlage für die Vergütung maßgeblich, wobei aber höchstens der Eurotax-Mittelwert für den Zeitpunkt der Abmeldung des Fahrzeuges im Inland zur Anwendung gelangen dürfe (Rz 1257 KfzBStR).

Nach *Haller* (aaO, Rz 27) ist das Abstellen auf den Einkaufspreis des Händlers unzutreffend, da es sich bei dem gemeinen Wert um den Einzelveräußerungspreis im Inland – und nicht um einen Einkaufspreis – handelt (s. auch BFG 28.9.2015, RV/3100975/2014, Amtsrevision abgewiesen durch VwGH 24.1.2017, Ro 2016/16/0001).

Ebenso wenig relevant für die Ermittlung der Bemessungsgrundlage ist daher auch der Verkaufspreis des Händlers (bzw. Zulassungsbesitzers) oder der Marktpreis für das Fahrzeug am ausländischen Markt (*Haller*, aaO, Rz 27, mit Verweis auf UFS 14.10.2009, RV/1269-W/08).

Das BFG folgt hier der Ansicht von *Haller*, aaO, Rz 27, wonach das Abstellen auf den Mittelwert zwischen (inländischem) Händlereinkaufspreis und (inländischem) Händlerverkaufspreis gemäß Eurotax (oder vergleichbaren Datenanbietern), reduziert um die USt- und NoVA-Komponente, zu einer sachgerechten Bemessungsgrundlage für die Vergütung führt (so auch BFG 29.11.2020, RV/4100635/2019; BFG 22.2.2021, RV/2100905/2019).

Der Nachweis eines davon abweichenden gemeinen Wertes wäre grundsätzlich möglich (zB durch ein Sachverständigengutachten); im Beschwerdefall wurde ein derartiger Nachweis jedoch nicht erbracht.

Zur Schätzung der NoVA-Vergütungsgrundlage ist sohin nach Ansicht des BFG im vorliegenden Fall der Mittelwert zwischen dem Händlereinkaufspreis und Händlerverkaufspreis gemäß der Beilage zur Niederschrift des Prüfers vom 29.6.2020 – jeweils verringert um die darin enthaltene USt- und NoVA-Komponente – heranzuziehen. Es ist davon auszugehen, dass dieser im Beschwerdefall nahezu dem maßgeblichen Eurotax-Mittelwert entspricht.

Zur Berechnung der beschwerdegegenständlichen NoVA-Vergütung s. nachfolgend unter Punkt 3 (bzw. das beiliegende Berechnungsblatt).

2. Zur Frage des Vorliegens von („vergütungsfähigen“) Fahrzeugen iSd. § 12a NoVAG:

Der Prüfer - und diesem folgend das Finanzamt – vertritt bezüglich mehrerer Fahrzeuge die Ansicht, dass auf Grund ihres technischen Zustandes keine Fahrzeuge iSd. § 12a NoVAG (mehr) vorliegen würden. Für Wracks sowie (in Österreich) nicht mehr zulassungsfähige Fahrzeuge

bestehe kein Anspruch auf NoVA-Vergütung. Hinsichtlich dreier PKWs wird dies vom Bf. mit der vorliegenden Beschwerde bestritten.

Rechtlich gilt nach Ansicht des BFG Folgendes:

Für die Inanspruchnahme der NoVA-Vergütung ist nachzuweisen, dass das Fahrzeug tatsächlich ins Ausland gelangt. Dabei sind alle Nachweise zu berücksichtigen bzw. zulässig, die zur Feststellung, dass das Fahrzeug ins Ausland geliefert wurde, geeignet sind (zB Ausweiskopie des Käufers, Ausweisnummer oder Bestätigung einer Anmeldung im Ausland; s. KfzBStR, Rz 1267; in diesem Sinne auch BFG 12.2.2018, RV/7102567/2013, mwN).

Die Lieferung bzw. Verbringung in das Ausland hat der Vergütungswerber durch geeignete Beweise leicht nachvollziehbar nachzuweisen. Ob derartige Nachweise erbracht wurden, ist eine Frage der Beweiswürdigung (BFG 12.2.2018, RV/7102567/2013).

Weitere Voraussetzung für die Rückvergütung der Normverbrauchsabgabe ist die Lieferung bzw. Verbringung eines „Fahrzeugs“ ins Ausland. Altfahrzeuge (gefährlicher Abfall) sind schon nach dem Gesetzeswortlaut des 12a NoVAG 1991 nicht mehr als Fahrzeuge zu beurteilen, sodass 12a NoVAG 1991 nicht anwendbar ist. Nichts anderes gilt für Fahrzeuge, für welche eine bestimmungsgemäße Verwendung im Inland zB mangels Reparaturfähigkeit nicht mehr möglich ist. Bei einer Verbringung von Altfahrzeugen oder Autowracks (die quasi nur noch als Ersatzteillager herangezogen werden) ins Ausland ist eine NoVA-Vergütung somit nicht möglich (s. nochmals BFG 12.2.2018, RV/7102567/2013; sowie Erlass des BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 1.4.2015, BMLFUW-UW.2.1.6/0033-V/2/2015).

Nach Ansicht des BMF (KfzBStR Rz 1264) soll maßgeblich sein, ob das Fahrzeug über eine gültige Begutachtungsplakette verfügt bzw. zulassungsfähig ist. Bei reparaturfähigen Mängeln, nach deren Behebung eine Zulassung möglich ist, erscheint diese Auffassung jedoch problematisch (so auch zB *Haller*, aaO, Rz 16).

Nach Ansicht des BFG ist vielmehr bei reparaturfähigen Mängeln oder Schäden (noch) von einem Fahrzeug iSd. § 12a NoVAG auszugehen. Dies selbst dann, wenn das Fahrzeug im Zeitpunkt der Abmeldung im Inland bzw. der Lieferung oder Verbringung ins Ausland nicht zulassungsfähig ist (weil etwa die dafür erforderliche Reparatur vom Erwerber vorgenommen wird).

Die Abfalleigenschaft eines (Alt-)Fahrzeuges ist ua. dann gegeben, wenn es nicht mehr mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand in bestimmungsgemäße Verwendung gebracht werden kann. Ein entscheidendes Kriterium für die Beurteilung der Abfalleigenschaft von Fahrzeugen in Hinblick auf deren Reparaturwürdigkeit ist das Verhältnis zwischen Reparaturkosten und Zeitwert. Übersteigen die durchschnittlichen Wiederherstellungs- und Reparaturkosten in

Österreich, die für die Herstellung eines zulassungsfähigen Zustandes aufzuwenden sind, den Zeitwert des Fahrzeuges, liegt Abfall vor. Maßgeblich sind jedenfalls jene Reparaturen, die notwendig sind, um das Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher zu machen, sodass es auch in Österreich zulassungsfähig ist (Erlass des BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 1.4.2015, BMLFUW-UW.2.1.6/0033-V/2/2015).

Hängen die Abmeldung in Österreich und die Anmeldung (Registrierung) im Ausland zeitnah zusammen, kann jedenfalls von einem ursprünglich in Österreich (noch) gebrauchsfähigem Fahrzeug ausgegangen werden.

Das bedeutet nun für den Beschwerdefall:

2.1. BMW (Zeitraum 6/2019)

Laut Finanzamt sei kein tauglicher Nachweis über eine zeitnahe Zulassung des BMW (Fahrgestellnummer ***) im Ausland erbracht worden. Ebenso wenig sei nachgewiesen worden, dass es sich bei dem fraglichen PKW (noch) um ein Gebrauchtfahrzeug gehandelt habe (s. Beschwerdevorentscheidung des Finanzamtes, S. 15).

Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden:

Der Bf. hat den PKW *BMW* im Juni 2019 um € 8.600,- an einen bulgarischen Kunden verkauft (Kaufvertrag vom 17.6.2019). Die Abmeldung in Österreich erfolgte am 13.6.2019. Das Fahrzeug wurden den vorgelegten Unterlagen zufolge am 15.7.2019 in Bulgarien zum Verkehr zugelassen. Die bezüglichen Zulassungspapiere vom 15.7.2019 hat der Bf. bereits im Verfahren vor dem Finanzamt beigebracht.

Das Fahrzeug wurde also rund vier Wochen nach der Verbringung nach Bulgarien dort zum Verkehr zugelassen.

Hängen die Abmeldung in Österreich und die Anmeldung im Ausland zeitnah zusammen, kann von einem ursprünglich in Österreich (noch) gebrauchsfähigem Fahrzeug ausgegangen werden (s. oben).

Es ist daher bezüglich des *BMW* jedenfalls von einem (gebrauchsfähigen) Fahrzeug iSd. § 12a NoVAG auszugehen.

Der Bf. hat auch glaubhaft dargetan, dass er (lediglich) einen möglichen Zylinderkopfschaden vermutet und dies daher für den Ausschluss seiner Gewährleistung am Kaufvertrag vermerkt hat. Ein bloßer Zylinderkopfschaden führt aber nicht dazu, dass ein Fahrzeug allein deshalb als Abfall oder gar Wrack anzusehen wäre. Dass der PKW im Abmeldungszeitpunkt offenkundig nicht zulassungsfähig war, ist nach Meinung des BFG – siehe oben – nicht schädlich. Eine

Reparatur war unzweifelhaft möglich (bzw. ist sogar erfolgt) und das Fahrzeug wurde in Bulgarien wieder zum Verkehr zugelassen.

Für den gegenständlichen *BMW* steht daher eine NoVA-Vergütung zu.

2.2. *Golf* (1/2020)

Auch für den PKW *Golf* (Fahrgestellnummer ***) sei laut Finanzamt kein tauglicher Nachweis über eine zeitnahe Zulassung im Ausland erbracht worden; ebenso wenig dafür, dass es sich bei dem fraglichen PKW (noch) um ein Gebrauchtfahrzeug gehandelt habe (Beschwerdevorentscheidung des Finanzamtes, S. 15).

Der Bf. hat den *Golf* mit Vertrag vom 22.1.2020 an einen slowenischen Erwerber verkauft (Ausweiskopie des slowenischen Kunden V liegt vor). Der Kaufvertrag wurde – laut Ortsangabe am Vertrag – in Ljubljana unterfertigt. Der Bf. brachte aus Sicht des BFG glaubhaft vor, er habe den *Golf* gemeinsam mit seinem in R (in Österreich) wohnhaften Schwager, Herrn D, zum Käufer in Ljubljana gebracht. Der Bf. legte eine schriftliche Bestätigung des D vom 16.4.2024 vor, in welcher dieser unter Vorlage seines (kroatischen) Personalausweises bestätigte, dass er den gegenständlichen *Golf* am 22.1.2020 (selbst) nach Slowenien zu Herrn V* gefahren hat. In seinen Unterlagen hatte der Bf. zum *Golf* den Vermerk „Unfallwagen“ angebracht. Der PKW hatte einen Blechschaden, sei aber – so der Bf. – fahrbereit gewesen.

Der Bf. legte mit dem Vorlageantrag eine Bestätigung (*Potrdilo o registraciji vozila* bzw. deutsch: „Fahrzeugschein“) der slowenischen Behörde vom 25.8.2020 vor, welcher zufolge der PKW *Golf* in Slowenien mit dem Kennzeichen LJ 40-VFH eingetragen worden ist.

Auch bezüglich des Fahrzeuges *Golf* hat das BFG in Anbetracht der dargelegten (und glaubwürdigen) Umstände keinen Zweifel, dass es sich um ein gebrauchsfähiges bzw. fahrbereites Fahrzeug und nicht etwa um Abfall oder ein Wrack gehandelt hat. Der Wagen war trotz Blechschaden fahrbereit und konnte vom Bf. (bzw. seinem Schwager) zum Kunden in Slowenien gefahren werden. Dort wurde der *Golf* in der Folge auch zum Verkehr zugelassen. Ein bloßer Blechschaden vermag nicht zu einer Qualifikation des Fahrzeuges als Wrack bzw. Abfall zu führen. Allein aus dem Vermerk des Bf., es handle es sich um einen Unfallwagen, kann nicht geschlossen werden, das Fahrzeug sei weder zulassungs- noch reparaturfähig gewesen.

Der Bf. hat die Lieferung ins Ausland und die dortige Zulassung (und damit die Gebrauchsfähigkeit) des PKW ausreichend dokumentiert und nachgewiesen.

Auch für den *Golf* ist daher die NoVA-Vergütung zu gewähren.

2.3. *Audi* (1/2020)

Mit Kaufvertrag vom 23.1.2020 veräußerte der Bf. einen PKW *Audi RS6 Kombi* (Fahrgestellnummer ***) um € 32.000,- an einen ungarischen Kunden. Die Erstzulassung erfolgte am 27.6.2017. Der Vorbesitzer hat den PKW – nach einem Unfall – am 9.5.2019 abgemeldet.

In einem Gutachten der X SchadenregulierungsgesmbH vom 2.5.2019 (Sachverständiger M) wurden die Reparaturkosten (inklusive Umsatzsteuer) mit € 70.214,21 ermittelt (Reparaturdauer 26 Arbeitstage). Des Weiteren wurden der Neuwert mit € 176.664,-, der Wiederbeschaffungswert mit € 108.400,- und der Restwert mit € 40.000,- (jeweils inkl. 27% NoVA und 20% Umsatzsteuer) ermittelt.

Das Gutachten enthält (auf S. 1) im Anschluss an die Wertermittlung folgenden Hinweis:

„Da im Zuge einer Instandsetzung erfahrungsgemäß erhebliche Kosten bzw. Folgeschäden (an Motor und Getriebe) nicht auszuschließen sind, wobei ein Totalschaden eintreten würde, obwohl der Fahrzeugwert und die Reparaturkosten vorerst bei 64,78% zum WBW liegen, wurde bei diesem Fahrzeug ein Totalschaden ausgelöst.“

Der Schaden wird im Gutachten wie folgt näher beschrieben:

„Seitenschaden links:

- Fahrzeug ist an der linken Seite durch die Einwirkung eines Kollisionsschadens massiv beschädigt. Die Schadeneinwirkung zieht sich über die ganze Fahrzeugseite inklusive dem seitlichen Unterboden und hinterließ erhebliche Deformationen an der Bodenplatte, Seitenrahmen sowie an der A und B-Säule. Des Weiteren ist aufgrund der starken Beschädigung an der Dachfläche eine großflächige Stauchfalte ersichtlich.*
- Durch den Hauptanprall wurde die komplette Radaufhängung mit allen Anbauteilen vorne ausgerissen und verbogen, Vorderachsträger weist im Aufnahmebereich der unteren Querlenker eine starke Verformung auf, Radhaus mit Kotflügelbank, Federdomaufnahme und Längsträgerschließteil sind erheblich nach innen verschoben sowie fortlaufend massiv verformt, Batterieplusleitung im Innenradhaus ist abgeknickt sowie die Hauptsicherungsdose an der Batterie hat ausgelöst.*
- Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbag samt Gurtstraffer vorne sind ausgelöst, Frontscheibe ist im rechten Eckbereich stark zerborsten, Einstiegsverkleidung vorne inklusive der Instrumententafelabdeckung im Fahrerfußraum sind stark verformt und an den Halteaufnahmen ausgebrochen.*
- Türschweller ist auf ganzer Breite stark wellig deformiert und im Übergangsbereich an die Seitenwand aufgeschnitten, Türen links sind mit den Türscharnieren großflächig massiv deformiert und teilweise im unteren Bereich komplett aufgeschnitten, Außenspiegel links inklusive allen Anbauteilen gebrochen und teilweise weggerissen, Seitenscheibe im Bereich des Außenspiegels sternförmig gesprungen.*

- Der auf das linke Hinterrad einwirkende Kraftfluss führte dazu, dass die Felge abgeschrammt ist, zudem wurde der Reifen an der Außenschulter aufgeschnitten, an der rechten Seite sind die Felgen stark mit Erdschutt versehen und geschürft.

- Unterbodenverkleidungen vorne sowie seitlich links sind mit Erdschutt versehen geschürft und teilweise gebrochen, Klimakondensator stark durchgebogen, Wasserkühler am Unterteil links nach hinten verschoben und verbogen, Querträger am Eck links eingedrückt, Waschdüse Scheinwerfer links am Anschluss gebrochen, ACC Sensor mit Halterung gebrochen, Stoßstange an der Flanke links sowie am Unterteil rechts großflächig ausgebrochen, Kabelsatz PDC vorne links am Eck weggerissen, Matrix LED Scheinwerfer links mit Gehäuse an den Befestigungspunkten gebrochen.“

Herr J, der Schwiegersohn des Erwerbers, hat den PKW per Anhänger nach Ungarn transportiert und diesen dort eigenständig (mit Unterstützung von Freunden) repariert. Herr J betreibt in Ungarn eine Autowerkstätte. Die Reparatur nahm mindestens zehn Arbeitstage in Anspruch. Die Materialkosten beliefen sich auf ca. € 13.500,-. Herr J hat überwiegend Gebrauchtteile verwendet, die er per Internet bestellt hat. Auf die Lieferung einiger Teile musste er länger warten („Corona“), weshalb die Reparatur insgesamt ca. ein Jahr lang gedauert hat (s. Vorbringen des Bf. sowie die Befragung des Zeugen J vom 15.5.2024).

Der Audi wurde zwischenzeitig in Ungarn wieder zum Verkehr zugelassen (s. Bescheinigung vom 19.3.2023).

Das Finanzamt verwehrt die NoVA-Vergütung für den PKW Audi im Wesentlichen mit folgender Begründung: Der PKW sei zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr in Österreich nicht mehr zulassungsfähig gewesen. Altfahrzeuge mit Totalschaden seien schon nach dem Gesetzeswortlaut nicht mehr als „Fahrzeuge“ iSd. § 12a NoVAG zu beurteilen. Wenn ein Gutachten vorliege, könnten die vom Bf. vorgelegten Fotos nicht zu einer davon abweichenden Beurteilung führen (Vorlagebericht an das BFG vom 20.1.2021). Die NoVA habe sich daher vollständig verbraucht und eine Vergütung sei nicht mehr möglich.

Das Finanzamt stützt sich in seiner Beurteilung primär auf das Gutachten der X GmbH vom 2.5.2019, welchem zufolge beim gegenständlichen Audi ein „Totalschaden ausgelöst“ werde, da erhebliche Kosten und Folgeschäden nicht auszuschließen seien.

Gerade dieses Gutachten weist aber in seiner Restwertermittlung (iHv. € 40.000,-) neben der Umsatzsteuer explizit auch eine NoVA-Komponente im Ausmaß von 27% aus. Selbst nach Auffassung des Gutachters hat sich also die NoVA ungeachtet der festgestellten Schäden noch nicht vollständig verbraucht.

Dem Finanzamt ist zwar zuzugestehen, dass die Reparaturkosten im Gutachten verhältnismäßig hoch angesetzt wurden. Dennoch attestiert das Gutachten unzweifelhaft die Reparaturfähigkeit des Fahrzeuges. Die Reparaturkosten betragen (nur) rund 65% des

Wiederbeschaffungswertes, weshalb ein (echter) Totalschaden im technischen Sinne – wenn also die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen - nicht vorliegt.

Rein versicherungstechnisch wurde zwar ein Totalschaden „ausgelöst“, da erhebliche Folgeschäden nicht auszuschließen seien. Eine tatsächliche Feststellung von erheblichen Folgeschäden ist jedoch nicht erfolgt. Im Gutachten wurden überwiegend Schäden an der Karosserie, nicht aber zB solche am Motor oder Getriebe festgestellt.

Den vom Bf. vorgelegten Fotos ist zu entnehmen, dass es sich jedenfalls noch um ein reparaturfähiges Fahrzeug gehandelt hat, und nicht etwa um Abfall oder ein Wrack. Das ergibt sich sowohl aus den Fotos, die zum Zeitpunkt der Abholung durch den ungarischen Erwerber angefertigt wurden, als auch aus den Fotos, die den *Audi* im reparierten Zustand zeigen.

Dass kein Abfall oder Wrack vorlag, wird auch durch den Umstand, dass der *Audi* – wenngleich sehr aufwändig – in Ungarn repariert und dort auch wieder zum Verkehr zugelassen wurde, bestätigt. Da der *Audi* jedenfalls noch reparatur- und gebrauchsfähig war und er nicht als Wrack oder Abfall zu qualifizieren war, handelte es sich um ein „vergütungsfähiges“ Fahrzeug iSd. § 12a NoVAG.

Das ergibt sich wie schon erwähnt überdies insbesondere aus dem – vom Finanzamt für seine Begründung herangezogenen – Gutachten der X GmbH vom 2.5.2019, welchem zufolge im Restwert des PKW jedenfalls noch eine NoVA-Komponente enthalten war. Gerade jenes Beweismittel, auf welches das Finanzamt seine Beurteilung stützt, es handle sich um Abfall bzw. ein nicht gebrauchsfähiges Fahrzeug, stellt also durch Ausweis der NoVA-Komponente im Restwert fest, dass sehr wohl (noch) ein „vergütungsfähiges“ Fahrzeug iSd. § 12a NoVAG vorlag. Dass der Wagen im Zeitpunkt der Abmeldung bzw. des Verkaufes auf Grund der Schäden nicht zulassungsfähig war, da der Verkäufer selbst eine Instandsetzung nicht vorgenommen, sondern diese dem Erwerber überlassen hat, schadet nach Auffassung des BFG nicht.

Auch für den PKW *Audi* war sohin die NoVA-Vergütung zu gewähren (zur Berechnung s. nachfolgend).

3. Zur Berechnung der Bemessungsgrundlagen bzw. der NoVA-Vergütung:

Wie oben dargelegt, führt das Abstellen auf den Mittelwert zwischen (inländischem) Händlereinkaufspreis und (inländischem) Händlerverkaufspreis gemäß Eurotax (oder vergleichbaren Datenanbietern), reduziert um die USt- und NoVA-Komponente, zu einer sachgerechten Schätzung der Bemessungsgrundlage für die Vergütung.

Nach Ansicht des BFG ist davon auszugehen, dass die Einkaufs- und Verkaufspreise des Bf. in etwa den oa. Eurotax-Preisen entsprechen. Die Verkaufspreise des Bf. bewegten sich im Streitzeitraum weitaus überwiegend zwischen € 500,- und € 5.000,- In Anbetracht dieser

„Niedrigpreise“ sind allfällige Abweichungen von den herangezogenen Werten zu den (Brutto-)Eurotaxwerten jedenfalls vernachlässigbar (da diese gegebenenfalls ohnehin nur sehr geringfügig ausfallen könnten).

Das Finanzamt hat im angefochtenen Bescheid betreffend 4-12/2019 die – jeweils um die Umsatzsteuer sowie die NoVA verminderten - Verkaufspreise des Bf. als maßgebliche Bemessungsgrundlage herangezogen. In der Beschwerdeentscheidung nahm das Finanzamt eine Bemessung der Vergütung auf Basis der Einkaufspreise des Bf. (wiederum unter Herausrechnung der Umsatzsteuer und der NoVA) vor.

Da – wie oben dargelegt – der Mittelwert maßgeblich ist, konnte das BFG die NoVA-Vergütung für jene Fahrzeuge, für welche die Gewährung der Vergütung dem Grunde nach nicht strittig war, durch Bildung des Mittelwertes der NoVA-Vergütung laut angefochtenem Bescheid und der Vergütung laut Beschwerdeentscheidung errechnen.

Diesem Betrag war die auf Basis des gemäß oa. Punkt 1. errechneten Mittelwertes ermittelte Vergütung für den (vom Finanzamt nicht als Fahrzeug eingestuften) *BMW* hinzuzurechnen (zur detaillierten Berechnung s. *Beilage*).

Bei Berechnung der auf den *Golf* entfallenden Vergütung war der maßgebliche Mittelwert analog zu ermitteln, wobei richtigerweise ein 2%-iger NoVA-Satz (anstatt zunächst beantragt 4%) anzusetzen war (s. E-Mail der steuerlichen Vertreterin vom 17.4.2024).

Beim PKW *Audi* war nach Ansicht des BFG vom Bruttoestwert laut vorliegendem Gutachten auszugehen. Da dieses eine (relativ) exakte Schadensfeststellung enthält, ist davon auszugehen, dass der laut Gutachten errechnete Restwert im Wesentlichen dem maßgeblichen gemeinen Wert entspricht. Vom Restwert laut Gutachten waren für die Ermittlung der zutreffenden Bemessungsgrundlage die darin enthaltene (und im Gutachten ausgewiesene) Umsatzsteuer- sowie die NoVA-Komponente herauszurechnen.

Die detaillierte, auf dem Berechnungsschema des Finanzamtes aufbauende Berechnung der NoVA-Vergütungen laut BFG ist aus der *Beilage* ersichtlich.

Zur 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.

Da sich das BFG auf die zitierte Judikatur stützen konnte und die Frage des Vorliegens eines Fahrzeuges iSd. § 12a NoVAG eine auf Sachverhaltsebene zu lösende Frage (und keine Rechtsfrage) darstellt, konnte die Revision nicht zugelassen werden.

Graz, am 7. Juni 2024