



Berufungsentscheidung

Der unabhängige Finanzsenat hat durch den Vorsitzenden Hofrat Dr. Zemrosser und die weiteren Mitglieder Hofrätin Dr. Mainhart, und die Beisitzer Horst Hengl und Joachim Rinösl im Beisein der Schriftführerin FachOInsp Orasch über die Berufungen vom 20. Juli 2005 und vom 24. Oktober 2005 der XY GesmbH, vertreten durch Dr. Josef Pickerle, Buchprüfer und Steuerberater, 9500 Villach, Bahnhofstraße 8, vom 20. Juli 2005 und 24. Oktober 2005 gegen die Bescheide des Finanzamtes Spittal Villach, vertreten durch Hofrat Dr. Millonig, vom 12. April 2005 und vom 10. Oktober 2005 betreffend Kraftfahrzeugsteuer für den Zeitraum 1. Jänner 2001 bis 31. Dezember 2004 entschieden:

Die Berufungen werden als unbegründet abgewiesen.

Die angefochtenen Bescheide bleiben unverändert.

Entscheidungsgründe

Die Firma XY GesmbH (in der Folge Bw.) ist ein Unternehmen, deren Unternehmensgegenstand das Transportgewerbe ist.

Im Zuge der im Jahre 2005 bei der Bw. gemäß § 147 BAO durchgeführten Außenprüfung die Zeiträume 2001 bis 2003 umfassend stellte der Prüfer u.a. fest, dass die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer durch die Bw. nicht korrekt vorgenommen worden sei; eine Neuberechnung der Kraftfahrzeugsteuer für den angeführten Zeitraum ergebe eine Kraftfahrzeugsteuer von S 474.348,80/€ 34.472,21 für das Jahr 2001 (gegenüber am 2. April 2002 erklärter Kraftfahrzeugsteuer von S 411.224,00/€ 29.884,81), eine solche von € 36.128,99 für das Jahr 2002 (gegenüber am 7. März 2003 erklärter Kraftfahrzeugsteuer von

€ 31.930,83) und eine solche von € 31.994,84 für das Jahr 2003 (gegenüber am 23. Februar 2004 erklärter Kraftfahrzeugsteuer von € 29.136,30).

Darüber hinaus wurde vom Prüfer auch eine Neuberechnung der Kraftfahrzeugsteuer für das Jahr 2004 vorgenommen und ergab sich daraus laut Bericht vom 8. April 2005 eine Kraftfahrzeugsteuerschuld von 21.879,91.

Im erwähnten Bericht vom 8. April 2005 gemäß § 150 BAO über das Ergebnis der Außenprüfung führte der Prüfer zu den angeführten Feststellungen aus, dass die Bw. für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer bei Fahrzeugkombinationen das höchste zulässige Gesamtgewicht der Kombination mit maximal 40 Tonnen herangezogen habe, weil nach ihrer Meinung das Befahren österreichischer Straßen nur mit dem genannten höchsten zulässigen Gesamtgewicht möglich sei. Demgegenüber habe der Prüfer die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer getrennt nach Zugfahrzeugen und Anhängern (Auflegern) unter Heranziehung der jeweils in den Typenscheinen eingetragenen höchsten zulässigen Gesamtgewichte (Hinweis auf § 1 Abs. 2, erster Satz sowie § 5 Abs. 2 KfzStG 1992) vorgenommen. Bei Ermittlung überzähliger Anhänger sei von der Bw. auf tatsächlich eingesetzte Fahrzeugkombinationen Rücksicht genommen worden; diesbezüglich seien vom Prüfer überzählige Anhänger mit der niedrigeren Bemessungsgrundlage gemäß § 1 Abs. 2 zweiter Satz KfzStG ausgeschieden worden. Von der Bw. sei die Sattellast der Zugmaschinen vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht der Zugmaschinen abgezogen worden; demgegenüber sei vom Prüfer bei Sattelanhängern das höchste zulässige Gesamtgewicht um die Sattellast verringert worden.

Im Zuge der Außenprüfung wurden dem Prüfer drei Bescheide des Amtes der Kärntner Landesregierung, Abteilung 15, jeweils über die Erteilung einer Bewilligung des Landeshauptmannes für Kärnten gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 (Beladung) vorgelegt. Diese haben folgenden Inhalt:

1. Bescheid vom 13. Februar 2003, Zl. 15X: Erteilung der Bewilligung gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 für mehrmalige Fahrten auf Straßenzügen bis 13.2.2004 für den Kraftwagenzug bestehend aus Zugfahrzeug VI 483 AM und wahlweiser Anhänger VI 808 AC bzw. VI 105 T, maximales Gesamtgewicht 40.000 kg.
2. Bescheid vom 16. September 2003, Zl. 15Y: Erteilung der Bewilligung gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 für mehrmalige Fahrten auf Straßenzügen vom 17.9.2003 bis 16.9.2004 für den Kraftwagenzug bestehend aus Zugfahrzeug VI 295 AC und Anhänger VI 808 AC, maximales Gesamtgewicht 40.000 kg.
3. Bescheid vom 16. September 2003, Zl. 15Z: Erteilung der Bewilligung gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 für mehrmalige Fahrten auf Straßenzügen 17.9.2003 bis 16.9.2004 für den

Kraftwagenzug bestehend aus Zugfahrzeug VI 97 LB und Anhänger VI 609 AD, maximales Gesamtgewicht 40.000 kg.

Das Finanzamt folgte der Auffassung des Prüfungsorganes, erließ gegenüber der Bw. am 12. April 2005 entsprechende Bescheide über die Wiederaufnahme zur Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer (für die Jahre 2001 und 2003) und über die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer (für die Jahre 2001, 2002 und 2003) und setzte darin die Kraftfahrzeugsteuer für die Monate Jänner bis Dezember 2001 mit S 474.349,00, für die Monate Jänner bis Dezember 2002 mit € 36.128,99 und für die Monate Jänner bis Dezember 2003 mit € 31.994,84 fest. Daraus ergab sich gegenüber den von der Bw. erklärten Beträgen an Kraftfahrzeugsteuer Nachzahlungen an Kraftfahrzeugsteuer von S 63.125,00/€ 4.587,47 für das Jahr 2001, € 4.198,16 für das Jahr 2002 und von € 2.858,54 für das Jahr 2003.

Die Kraftfahrzeugsteuer für die Monate Jänner bis Dezember 2004 wurde in der Folge mit Bescheid vom 10. Oktober 2005 entsprechend dem Ergebnis der abgabenrechtlichen Prüfung mit € 21.879,91 festgesetzt; in der von der Bw. beim Finanzamt am 6. Oktober 2005 eingereichten Kraftfahrzeugsteuererklärung für 2004 vom 4. Oktober 2005 wies diese eine Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von € 19.695,25 aus.

Nach Gewährung einer Fristverlängerung bis 20. Juni 2005 und einer Nachfrist bis 20. Juli 2005 zur Einbringung einer Berufung gegen die Bescheide über die Wiederaufnahme des Verfahrens zur Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer 01-12/2001, (01-12/2002 – von der Bw. angeführt, Wiederaufnahme nicht erfolgt) und 01-12/2003 sowie gegen die Bescheide über die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer 01-12/2001, 01-12/2002 und 01-12/2003 erhob die Bw. mit Eingabe vom 19. Juli 2005, beim Finanzamt eingelangt am 20. Juli 2005, das Rechtsmittel der Berufung gegen die angeführten Bescheide. Darin führte sie in sachverhaltsmäßiger Hinsicht Folgendes aus: Die Bw. betreibe ein Beförderungsunternehmen, welches für die Ausübung dieser Tätigkeit über Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen sowie über Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen verfüge. Für die Beförderung von unteilbaren Ladegütern, insbesondere Arbeits- und Betriebsmaschinen sowie Konstruktionsteilen würden Einzelbewilligungen gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 des Landeshauptmannes für Kärnten vorliegen, wonach das Sattelkraftfahrzeug bzw. der Kraftwagenzug über das allgemeine Höchstausmaß des § 4 Z. 7a KFG (38 bzw. 39 Tonnen) ein maximales Gesamtgewicht von 40 Tonnen betragen könne. Von der Bw. sei daher die Kraftfahrzeugsteuer für den Sattelzug (bestehend aus Zugfahrzeug und Sattelanhänger) sowie für den Kraftwagenzug (bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger) mit dem gesetzlich bzw. in der Einzelgenehmigung vorgesehenen höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen begrenzt worden. Im Zuge der durch eine Wiederaufnahme des Verfahrens neuen Kraftfahrzeugsteuerbescheide 2001 bis

2003 sei die Kraftfahrzeugsteuer ohne Rücksicht auf das gesetzlich zulässige bzw. durch Einzelgenehmigung erlaubte Höchstausmaß von 40 Tonnen immer mit dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht aus der Summe der Einzelteile (Zugfahrzeug und Sattelanhänger) laut Typenschein berechnet worden, wodurch sich eine Kraftfahrzeugsteuer für das Sattelfahrzeug von 44 und 48 Tonnen bzw. im einzelnen Fall für den Kraftwagenzug von 55 (!) Tonnen ergeben habe. Gegen die sich über das gesetzlich vorgesehene bzw. durch Einzelgenehmigung erlaubte Höchstausmaß hinausgehende Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer richte sich die vorliegende Berufung. Was die Begründung anbelangt, gab die Bw. Folgendes an: Gemäß § 4 Abs. 7 KFG dürfe die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten bei Kraftwagen mit Anhängern 38.000 Kilogramm, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39.000 Kilogramm nicht übersteigen. Gemäß § 5 Abs. 2 KfzStG seien für die Steuerberechnung die im Typenschein bzw. im Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen Werte maßgebend. Im Besonderen bei Sattelzügen überschreite die Summe der in den Typenscheinen erlaubten höchstzulässigen Gesamtgewichten von Sattelzug und Sattelanhänger(höchstes zulässiges Gesamtgewicht vermindert um die Sattellast) oft das gesetzlich zulässige Gesamtgewicht der Kombination laut dem Kraftfahrgesetz, da der Typenschein auf den Einzelteil und nicht auf die Fahrzeugkombination Bedacht nehme. Die LKW-Herstellerfirmen, die ihre Produkte nicht nur für Österreich, sondern meist weltweit produzieren würden, würden ihre Fahrzeuge hinsichtlich der Beladungsmöglichkeit mit den Anforderungen am internationalen Markt ausstatten. Eine höhere Typisierung bedeute natürlich keine Erlaubnis zur Mehrbeladung, wohl jedoch mehr Fahrsicherheit und längere Lebensdauer, da Kraftfahrzeuge, die mit einer z.B. nur 80%igen Ladeauslastung im Einsatz seien, eben sicherer zu führen seien als jene, die am Kapazitätslimit auf den Straßen unterwegs seien. Das Finanzamt sei der Auffassung, dass für die Steuerberechnung immer die Summe der im Typenschein eingetragenen Werte maßgeblich sei. Die vorliegenden Einzelbewilligungen für ein Höchstausmaß von 40 Tonnen der Fahrzeugkombination würden von der Abgabenbehörde nicht als maßgeblich angesehen, da es sich hiebei um Bewilligungen nach § 101 Abs. 5 KFG und nicht um Einzelgenehmigungen im Sinne des § 5 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz handeln würde. Das Höchstausmaß des KFG bzw. der Einzelbewilligung des Landeshauptmannes von Kärnten würden als nicht beachtlich eingestuft. Die Bw. ersuche den Berufungssenat um Überprüfung dieser Rechtsansicht, insbesondere als § 5 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz mit dem Verweis auf die Steuerberechnung laut Typenschein wohl nur auf das Einzelfahrzeug hinweise, nicht jedoch auf die Fahrzeugkombination (insbesondere Zugfahrzeug und Sattelanhänger). Die Auslegung der Abgabenbehörde, wonach Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeugkombinationen auch über die gesetzlich mögliche Höhe der Beladung zu tragen sei, dürfte nicht gesetzeskonform sein. Die Bw. beantrage, die Kraftfahrzeugsteuer für die Jahre 2001 bis 2003

entsprechend der beiliegenden Ermittlung (Erklärungsformulare nach erfolgter Außenprüfung) für das Jahr 2001 mit S 414.054,00, für das Jahr 2002 mit € 32.168,70 und für das Jahr 2003 mit € 29.320,24 (laut geänderter Abgabenerklärung richtig allerdings € 29.230,24) festzusetzen.

Mit Eingabe vom 20. Oktober 2005, beim Finanzamt eingelangt am 24. Oktober 2005, erhob die Bw. das Rechtsmittel der Berufung gegen den Bescheid über die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer 2004 vom 10. Oktober 2005. Darin führte sie aus, dass sich das Berufungsbegehren gegen die Rechtsauffassung der Abgabenbehörde, dass für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer bei Fahrzeugkombinationen das höchstzulässige Gesamtgewicht (hzGG) der Kombination entgegen der Gesetzesbestimmung des § 4 Abs. 7a KFG von 38 Tonnen und der vorliegenden Einzelbewilligungen des Landeshauptmannes von Kärnten von 40 Tonnen Kraftfahrzeugsteuer auch von einem höheren Gesamtgewicht (44 und 48 Tonnen) zu leisten sei, sofern die Summe des hzGG vom Zugfahrzeug und Anhänger bzw. Sattelanhänger lt. Typenschein 38 bzw. 40 Tonnen überschreite. Nach Ansicht der Abgabenbehörde sei es nicht zulässig, eine aus einem Sattelfahrzeug und einem Sattelanhänger bestehende Fahrzeugkombination (Sattelkraftfahrzeug) im Sinne des KfzStG als ein einheitliches Kraftfahrzeug zu betrachten. Die Berechnung der Kfz-Steuer sei demnach von der Abgabenbehörde einzeln nach dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht für Sattelzugfahrzeug und Sattelanhänger vorgenommen worden, sodass sich hieraus für die Kombination Gesamtgewichte ergeben hätten, die über dem höchstzulässig erlaubten Ausmaß nach § 4 Abs. 7a KFG gelegen seien. Auf Grund der eindeutigen Regelung des § 4 Abs. 7a KFG dürften jedoch die Gesamtgewichte eines Sattelzuges insgesamt 38.000 Kilogramm nicht übersteigen, es sei denn, es würden hierfür Einzelgenehmigungen vorliegen. Für die Bw. würden Einzelbewilligungen des Landeshauptmannes für Kärnten für ein Höchstausmaß von 40 Tonnen für den betreffenden Zeitraum vorliegen. Die Bw. ersuche um Überprüfung dieser Rechtsansicht, insbesondere als § 5 Abs. 2 KFG mit dem Verweis auf die Steuerberechnung lt. Typenschein wohl nur auf das Einzelfahrzeug hinweise, nicht jedoch auf die Fahrzeugkombination (insbesondere Zugfahrzeug und Sattelanhänger). Die Auslegung der Abgabenbehörde, wonach Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeugkombinationen auch über die gesetzlich mögliche Höhe der Beladung zu tragen sei, dürfte nicht gesetzeskonform sein. Die Bw. beantrage, die Kraftfahrzeugsteuer für das Jahr 2004 entsprechend der eingereichten Erklärung vom 4. Oktober 2005 mit € 19.695,25 festzusetzen.

Mit gleich lautenden Berufungsvorentscheidungen vom 4. August 2005 und 25. Oktober 2005 wurden die Berufungen der Bw. als unbegründet abgewiesen. Darin wurde Folgendes ausgeführt: Gemäß § 1 Abs. 1 Z 1a KfzStG i.d.g.F. würden der Kraftfahrzeugsteuer in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, deren höchstes

zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5t betrage, unterliegen. Auf Grund der im § 1 Abs. 2 erster Satz KfzStG enthaltenen Fiktion würden Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5t in den Anwendungsbereich des KfzStG einbezogen. Da auch Sattelanhänger Anhänger seien (vgl. § 3 Abs. 1 Z 4 lit. c KFG 1967), sei es nicht zulässig, eine aus einem Sattelfahrzeug und einem Sattelanhänger bestehende Fahrzeugkombination (Sattelkraftfahrzeug) i.S.d. KfzStG als ein einheitliches Kraftfahrzeug zu betrachten. Daraus ergebe sich unzweifelhaft, dass ein für einen derart zusammengesetzten Kraftwagenzug die Kraftfahrzeugsteuer jeweils gesondert für das Sattelzugfahrzeug und für den Sattelanhänger nach den Steuersätzen gemäß § 5 Abs. 1 Z 2b KfzStG zu berechnen sei. Die Berechnung der Kfz-Steuer ergebe sich diesfalls nach dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht jeweils gesondert für Sattelzugfahrzeug und Anhänger. Der Nachweis des höchsten zulässigen Gesamtgewicht ergebe sich aus dem Typenschein oder der Einzelgenehmigung gemäß § 31 KFG (= Kfz gehöre keiner genehmigten Type an, wesentliche Veränderung technischer Merkmale, Erlangung eines Typenscheines nicht möglich etc., vgl. § 31 Abs. 1 lit. a – d KFG). Gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 KfzStG würde die Steuerpflicht für ein im inländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kfz vom Tag der Zulassung bis zu dem Tag, an dem die Zulassung ende, dauern, was verdeutliche, dass das Ausmaß der o.a. KFZ-Steuerpflicht weder von der Verwendung des Kfz (inkl. Anhänger) im inländischen Straßenverkehr noch von der Belastung des Kraftwagenzuges abhängig ist. Die bescheidliche Bewilligung der Kärntner Landesregierung über die Beladung eines Kraftwagenzuges gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 u.a. begrenzt auf ein maximales Gesamtgewicht von 40t könne demnach auf Grund der obigen Ausführungen zum höchst zulässigen Gesamtgewicht je Kraftwagenzug und Anhänger, der sich daraus ergebenden Steuerberechnung und der maßgeblichen Dauer der Steuerpflicht nicht zu einer begründeten Berücksichtigung für eine "Obergrenze" von 40t pro verwendeten Sattelzug im inländischen Verkehr führen.

Mit Eingaben vom 7. September und 11. November 2005, beim Finanzamt eingelangt am 8. September bzw. 15. November 2005, beantragte die Bw. die Berufungen vom 19. Juli und 20. Oktober 2005 (Eingang bei der Abgabenbehörde erster Instanz am 20. Juli und 24. Oktober 2005) an die Abgabenbehörde zweiter Instanz (unabhängiger Finanzsenat) vorzulegen. Das Berufungsbegehren richte sich gegen die – auch in der Berufungsvorentscheidung bekräftigte – Rechtsauffassung der Abgabenbehörde, dass für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer bei Fahrzeugkombinationen das höchstzulässige Gesamtgewicht (hzGG) der Kombination entgegen der Gesetzesbestimmung des § Abs. 7a KFG von 38 Tonnen und der vorliegenden Einzelbewilligungen des Landeshauptmannes von Kärnten von 40 Tonnen Kraftfahrzeugsteuer auch von einem höheren Gesamtgewicht (44 und 48 Tonnen) zu leisten sei, sofern die Summe des hzGG vom Zugfahrzeug und Anhänger bzw.

Sattelanhänger laut Typenschein 38 bzw. 40 Tonnen überschreite. Nach Ansicht der Abgabenbehörde sei es nicht zulässig, eine aus einem Sattelfahrzeug und einem Sattelanhänger bestehende Fahrzeugkombination (Sattelkraftfahrzeug) im Sinne des KfzStG als ein einheitliches Kraftfahrzeug zu betrachten. Die Berechnung der Kfz-Steuer sei demnach von der Abgabenbehörde einzeln nach dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht für Sattelzugfahrzeug und Sattelanhänger vorgenommen worden, sodass sich hieraus für die Kombination Gesamtgewichte ergaben, die über dem höchstzulässig erlaubten Ausmaß nach § 4 Abs. 7a KFG liegen würden. Auf Grund der eindeutigen Regelung des § 4 Abs. 7a KFG dürften jedoch die Gesamtgewichte eines Sattelzuges insgesamt 38.000 Kilogramm nicht übersteigen, es sei denn, es würden Einzelgenehmigungen hiefür vorliegen. Für die Bw. würden Einzelbewilligungen des Landeshauptmannes von Kärnten für ein Höchstausmaß von 40 Tonnen für den betreffenden Zeitraum vorliegen. Die Bw. ersuche um Überprüfung dieser Rechtsansicht, insbesondere als § 5 Abs. 2 KFG mit dem Verweis auf die Steuerberechnung lt. Typenschein wohl nur auf das Einzelfahrzeug hinweise, nicht jedoch auf die Fahrzeugkombination (insbesondere Zugfahrzeug und Sattelanhänger). Die Auslegung der Abgabenbehörde, wonach Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeugkombinationen auch über die gesetzlich mögliche Höhe der Beladung zu tragen sei, dürfte nicht gesetzeskonform sein. Die Kraftfahrzeugsteuer sei in der bereits in der Berufung vom 20. Juli 2005 angeführten Höhe für die Jahre 2001 bis 2003 festzusetzen. Die Kraftfahrzeugsteuer für das Jahr 2004 sei entsprechend der eingereichten Erklärung mit € 19.695,25 festzusetzen. Gleichzeitig beantragte die Bw. jeweils gemäß § 282 Abs. 1 BAO eine Entscheidung über die Berufungen durch den gesamten Berufungssenat vorzunehmen.

Im weiteren Berufungsverfahren wurden über Aufforderung des unabhängigen Finanzsenates am 19. Juni 2006 von der Bw. Unterlagen vorgelegt, aus denen die in den jeweiligen Steuererklärungen (ursprünglich erstellten/Erklärung 1 bzw. nach Abschluss der Außenprüfung erstellten/Erklärung 2) ausgewiesenen Fahrzeuggewichte unter Heranziehung der laut Kraftfahrsgesetz höchsten zulässigen Gesamtgewichte bzw. der Gewichte laut Bewilligungen gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 unter Berücksichtigung der tatsächlich miteinander genutzten Fahrzeugkombinationen (Sattelzugmaschinen und Sattelaufleger bzw. Lastkraftwagen und Anhänger) ersichtlich sind. Aus diesen Unterlagen ergibt sich im Zusammenhang mit dem Ergebnis der Außenprüfung (AP) Folgendes (die Fahrzeuge wurden in der jeweiligen Kombination bzw. einzeln dargestellt):

Kennzeichen/ Bezeichnung	von der Bw. angesetztes Gewicht/Tonnen lt. Erklärung 1/Erklärung 2				hzGG/Tonnen/ Ergebnis AP			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004

VI 94 IA Sattelzugmaschine	10/1 8	10/1 8			18	18		
VI 460 S Sattelaufleger.	23/1 6	23/1 6	23/16	23/16	16	16	16	16
VI 342 AH Sattelzugmaschine.	9/26	9/26	9/26	26/26	26	26	26	26
VI 831 AC Sattelaufleger	31/1 4	31/1 4	31/14	31/14	18	18	18	18
VI 97 LB Sattelzugmaschine	9/18	9/18	9/18	18/18	18	18	18	18
VI 828 AC Sattelaufleger	31/2 2	31/2 2	31/22	24/22	24	24	24	24
VI 609 AD Sattelaufleger	31/2 2	31/2 2	31/24	24/24	24	24	24	24
VI 460 S Sattelaufleger.	23/1 6	23/1 6	23/16	23/16	16	16	16	16
VI 533 AW Sattelaufleger			9/18				18	
VI 67 HF Lastkraftwagen	25/2 5	25/2 5	25/25	25/25	25	25	25	25
VI 172 BF				26/26				26
VI 632 J Anhänger	15/1 5	16/1 5			16	16		
VI 991 T Anhänger	15/1 5	15/1 5	15/15	16/15 16/14	16	16	16	16
VI 79 YK Lastkraftwagen	31/3 2	31/3 2	31/32	32/32	32	32	32	32
VI 105 T Anhänger	9/8	9/8	9/8	16/8	16	16	16	16
VI 295 AC Lastkraftwagen	31/3 2	31/3 2	31/32	32/32	32	32	32	32
VI 808 AC Anhänger	9/8	9/8	9/8	18/8	18	18	18	18
VI 483 AM Lastkraftwagen		31/3 2	31/32	32/32		32	32	32
VI 632 J Anhänger		9/8	9/8			16	16	
VI 96 MU Lastkraftwagen	18/1 8	18/1 8	18/18	18/18	18	18	18	18
VI 45 UZ Lastkraftwagen	12/1 2	12/1 2	12/12	12/12	12	12	12	12
VI 17 GF Fahrmischer	26/2 6	26/2 6	26/26	26/26	26	26	26	26
VI 64 KM Fahrmischer	32/3 2	32/3 2	32/32	32/32	32	32	32	32

Über die Berufung wurde erwogen:

»Gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 (KfzStG) unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Nach Abs. 2 der genannten Gesetzesbestimmung gelten Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes. Für Anhänger, deren Anzahl die der ziehenden steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen desselben Steuerschuldners übersteigt und die, bezogen auf die gesamte Anzahl der Anhänger des Steuerschuldners, die niedrigere Bemessungsgrundlage aufweisen, ist die Steuer nicht zu erheben.

Die Steuerpflicht für ein in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug dauert nach § 4 Abs. 1 KfzStG vom Tag der Zulassung bis zum Tag, an dem die Zulassung endet.

Nach § 5 Abs. 1 Z 2 lit. b KfzStG beträgt die Steuer je Monat bei allen anderen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen für jede angefangene Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht ab 1. Jänner 2001 bis zum Beginn der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 8,5 Euro, mindestens 73 Euro, höchstens 340 Euro, bei Anhängern höchstens 272 Euro (lit. dd), ab dem Beginn der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 5,09 Euro, mindestens 43,60 Euro, bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 5,45 Euro, bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 6,17 Euro, höchstens 246,80 Euro, bei Anhängern höchstens 197,44 Euro (lit. ee). Die für den Anhänger errechnete Monatssteuer ist bis zum 31. Dezember 2000 jeweils um 100 S zu verringern, höchstens jedoch um den Betrag, der für den Anhänger an Steuer zu entrichten ist. Bei Sattelanhängern ist das kraftfahrrechtlich höchste zulässige Gesamtgewicht um die Sattellast zu verringern. Nach Abs. 2 der eingangs angeführten Gesetzesbestimmung sind für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen Werte maßgebend. Bei unterschiedlichen Angaben über die Motorleistung ist die kleinere Zahl maßgebend.

Strittig ist im gegenständlichen Fall lediglich, ob die von der Bw. angezogenen höchsten zulässigen Gesamtgewichte laut Kraftfahrgesetz (KFG) bzw. laut Bewilligung gemäß § 101 Abs. 5 KFG 1967 im Zusammenhang mit der tatsächlichen Benützung der Kraftfahrzeuge (nämlich in bestimmten Kombinationen) für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer

maßgebend sind. Nicht in Streit stehend hingegen sind die von der Außenprüfung bei den Neuberechnungen der Kraftfahrzeugsteuer in den Streitjahren zu Grunde gelegten Umstände; dies sowohl was die in Ansatz gebrachten höchsten zulässigen Gesamtgewichte der Kraftfahrzeuge als auch die Zeiträume anbelangt, die für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer herangezogen wurden.

Der Anknüpfungspunkt für die Besteuerung der streitgegenständlichen Kraftfahrzeuge ist das einzelne Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Ein derartiges Kraftfahrzeug stellen sowohl die Zugmaschine als auch jeder Anhänger für sich selbst dar. Auf Grund dieser ausschließlichen Anknüpfung der Bestimmung an das einzelne Kraftfahrzeug erscheint die Vorgangsweise des Finanzamtes gerechtfertigt.

Hätte der Gesetzgeber Kombinationen von Kraftfahrzeugen der Besteuerung unterziehen wollen, hätte dies nach Ansicht des unabhängigen Finanzsenates in eine gesetzliche Bestimmung Eingang finden müssen. Eine Interpretation der gegenständlichen gesetzlichen Bestimmungen ergibt jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, dass anstelle des einzelnen Kraftfahrzeuges im Sinne des KfzStG Kombinationen von Kraftfahrzeugen im Sinne des KfzStG den Anknüpfungspunkt für die Besteuerung darstellen.

Im Übrigen bliebe es jedem Steuerpflichtigen unbenommen, zur Vermeidung des im gegenständlichen Fall angefochtenen Ausmaßes der Besteuerung Kraftfahrzeuge zu verwenden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht zusammengerechnet nicht das Höchstausmaß nach den straßenpolizeilichen Vorschriften überschreitet.

Wenn die Bw. in diesem Zusammenhang angeführt hat, dass die verfahrensgegenständlichen schwereren Kraftfahrzeuge eine höhere Fahrsicherheit mit sich bringen und eine längere Lebensdauer gewährleisten würden, so erhellt auch allein aus diesem Vorbringen, dass die von der Bw. gewählten Kombinationen von Kraftfahrzeugen zwar betriebswirtschaftlich begründet sein mögen; diese von der Bw. angeführten Umstände vermögen jedoch eine Besteuerung mit einer niedrigeren Kraftfahrzeugsteuer nicht zu rechtfertigen.

Anzumerken ist noch, dass in letzter Konsequenz ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 KfzStG der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt, unabhängig davon, ob es beladen oder unbeladen am Straßenverkehr teilnimmt.

Die von der Außenprüfung vorgenommene Besteuerung der Kraftfahrzeuge der Bw. steht im Einklang mit der Rechtslage und geht der von der Bw. erhobene Einwand der mangelnden Gesetzeskonformität daher ins Leere.

Aus den angeführten Gründen war wie im Spruch angeführt zu entscheiden.

Klagenfurt, am 5. September 2006