



## Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung des Bw., Taxiunternehmer, 1120 Wien, X-Straße1, vertreten durch Christine THOMAN Steuerberatungsgesellschaft m.b.H., 1120 Wien, Gierstergasse 6, vom 24. April 2007 gegen den Bescheid des Finanzamtes Wien 12/13/14 Purkersdorf, vertreten durch OR Dr. Eleonore Ortmayr, vom 9. März 2007 betreffend Umsatzsteuer und Einkommensteuer für den Zeitraum 2003 bis 2005 entschieden:

Der Berufung gegen die Einkommensteuerbescheide für 2003 bis 2005 wird teilweise Folge gegeben.

Die Umsatzsteuerbescheide für 2003 bis 2005 werden abgeändert.

Die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der Abgaben sind dem Ende der folgenden Entscheidungsgründe und den als Beilage angeschlossenen Berechnungsblättern zu entnehmen und bilden einen Bestandteil dieses Bescheidspruches.

### Entscheidungsgründe

Der Berufungswerber (=Bw.) betreibt ein Taxiunternehmen. Er fährt selbst mit dem einzigen Taxi und beschäftigt mangels erklärten Lohnaufwands offensichtlich keine Fahrer.

Beim Bw. fand eine Außenprüfung statt, die zu Abgabennachforderungen führte. Aus dem **Prüfungsbericht** sind folgende Feststellungen zu ersehen:

„Tz. 1 § 184 BAO

Der Abgabepflichtige ist selbständiger Taxifahrer mit einem Fahrzeug. Es wurden folgende Mängel festgestellt: Die Urgrundrundaufzeichnungen sprich die händischen, einzelnen aufgezeichneten Tageslosungen wurden nach Eintragung in einer Monatslosungsliste vernichtet. Es konnte nicht festgestellt werden ob die so genannten "Taxi-Cash-Erlöse", welche nachträglich auf das Bankkonto eingingen in den TL-Summen enthalten war. Ebenso wurden keine Ausgangsrechnungen betreffend die Botenfahrten vorgelegt.

Weiters konnten die Pickerlgutachten gem. § 57a nicht vorgelegt werden. Der Abgabepflichtige behauptete, in den ersten 3 Jahren keine Begutachtung durchgeführt zu haben, da er ein 3-Jahrespickerl bekam. Ein Taxi-PKW muss aber auch als Neufahrzeug jährlich eine solche Überprüfung durchführen lassen. Im Zuge einer Erhebung bei der Firma Mazda Rainer wurde in den Grundaufzeichnungen und den Reparaturrechnungen folgende Divergenzen bei den Km-Ständen festgestellt:

Rep. vom	KM-Stand It. Fa R
24.10.03	30.030
26.1.04	29.232
20.2.04	40.483
22.9.04	60.124
10.1.05	69.812
04.3.05	60.000
17.5.05	81.044

Auch diese Differenzen konnten nicht aufgeklärt werden. Die Bp sah sich daher veranlasst, die Bemessungsgrundlagen im Zuge einer Kalkulation festzustellen und als Basis-Km die bei einem durch die Fa. A R durchgeföhrten Ankaufstest festgehaltenen 106.000 Km (18.11.05) heranzuziehen.

Im Zuge dieser Kalkulation auf Basis der gefahrenen Kilometer (106.000, in 3 Jahren) und einem durchschnittlichen, branchenüblichen Km-Ertrag iHv. 1,20 bzw. 1,25 (wobei in diesem Satz für die Botenfahrten ein Abschlag von je 0,10 € auf alle gefahrenen Kilometer und Leerfahrten iHv. 40% berücksichtigt wurden) wurden die Erlöse wie folgt ermittelt und die Differenz It. Bp, gem. § 184 BAO, den erklärten Erlösen hinzugerechnet:

#### Erlöskalkulation It. Bp

gefahrenen Km	106.000	in 35 Monaten (von Mitte 12/02 bis Mitte 11/05)	
jährlich	36.342		
abzgl. 1,7% p.a.	-642		
betrieblich gef.	35.700	35.700	35.700
mal Km-Ertrag	1,20	1,25	1,25
Erlös brutto	42.840,00	44.625,00	44.625,00
davon 90% Erlös mit 10%	38.556,00	40.162,50	40.162,50
davon 10% (Botenf.) mit 20%	4.284,00	4.462,50	4.462,50
Erlöse netto 10%	35.050,91	36.511,36	36.511,36
Erlöse netto 20%	3.570,00	3.718,75	3.718,75
Summe Erl. netto o. EV	38.620,91	40.230,11	40.230,11
EV wie bisher	397,27	362,50	404,97
Summe Erl. netto lt. Bp	39.018,18	40.592,61	40.635,08
Summe Erl. netto lt. Erkl.	23.121,80	23.511,12	25.057,72
Differenz Erlöse netto	15.896,38	17.081,49	15.577,36

Der bisher erklärte Treibstoffaufwand wird entsprechend der obig ermittelten Km-Leistung um 500 €/Jahr (keine Vorsteuer mangels Rechnungen) erhöht.

Des Weiteren wurde festgestellt, dass ein Versicherungserlös (Ablöse für einen Schaden) iHv. 600 € aus dem Jahr 2005 nicht erklärt wurde. Die Betriebsprüfung rechnet diesen Betrag den Einkünften als umsatzsteuerfreien Erlös hinzu....“

Der Bw. erhab durch seinen steuerlichen Vertreter **Berufung**:

„(1) Beim Abgabepflichtigen fand eine Außenprüfung gem. § 150 BAO statt, die mit der Schlussbesprechung vom 6. März 2007 abgeschlossen wurde. Unter Hinweis darauf, dass die „Urgrundrundaufzeichnungen, sprich die händischen, einzelnen aufgezeichneten

Tageslosungen, nach Eintragung in einer Monatsliste vernichtet" worden seien, sah sich die Betriebsprüfung veranlasst, die Bemessungsgrundlagen im Zuge einer Kalkulation festzustellen. Weiters seien keine Ausgangsrechnungen betreffend die Botenfahrten vorgelegt worden. Bei Erhebungen bei der Firma A R wurden angeblich Divergenzen bei den krn-Ständen des Fahrzeuges des Abgabepflichtigen festgestellt.

(2) Als Basis für die Kalkulation der Betriebsprüfung wurde ein von der Firma A R durchgeführter Ankaufstest vom 18. November 2005 herangezogen, wobei sich für das vom Abgabepflichtigen im Prüfungszeitraum verwendete Fahrzeug nach 35 Monaten Nutzung ein Gesamtstand von 106.000 km ergab. Hochgerechnet auf drei Jahre ergibt sich damit ein durchschnittliches jährliches Aufkommen von 36.342 gefahrenen Kilometern des Taxi-Kfz des Abgabepflichtigen.

(3) Als durchschnittlicher, angeblich branchenüblicher Ertrag pro verkauften Kilometer hat die Betriebsprüfung einen Satz von € 2,00 bzw. € 2,09 angesetzt. Weiters wurde von einem Leerfahrtenanteil von 40 % ausgegangen.

Die von der Betriebsprüfung für ihre Kalkulation der angeblichen Einnahmen des Abgabepflichtigen getroffenen Annahmen wurden im Zuge der Berufung überprüft. Insbesondere wurde dazu der Abgabepflichtige selbst befragt und die konkreten Umstände seiner Tätigkeit erhoben. Dies zeigt, dass die vom Abgabepflichtigen im Rahmen seiner Erklärung gemachten Angaben im Wesentlichen zutreffen. Für das Jahr 2004 ergibt sich jedoch ein Sondereffekt im Zusammenhang mit der privaten Nutzung des Taxi-Kfz.

Zu der in der Beilage dargestellten Kontrollrechnung für die Umsätze der Jahre 2003 bis 2005 im Einzelnen:

001 In Übereinstimmung mit der Betriebsprüfung wird von einem Gesamtkilometeraufkommen des Taxi-Kfz des Abgabepflichtigen im Prüfungszeitraum von 106.000 ausgegangen.

002 Insgesamt sind im Prüfungszeitraum 9.300 km privat gefahren worden. Der in den Steuererklärungen angeführte Privatanteil beruht auf einer nie hinterfragten Schätzung von 1,7 %, wodurch sich jedoch völlig lebensfremde Zahlen für die Privatnutzung ergeben. Als vorsichtig geschätztes Aufkommen an mit dem Taxi-Kfz privat zurückgelegten Kilometern wurden 2.400 für ein normales Jahr angesetzt. Im Jahr 2004 trat infolge der schweren Erkrankung der Mutter des Abgabepflichtigen ein Sondereffekt ein, da er diese regelmäßig im Krankenhaus Mistelbach besucht hat.

---

004 Die erklärten Gesamtumsätze wurden als Basis für die Verteilung der betrieblich gefahrenen Kilometer herangezogen.

006 Die gefahrenen Kilometer gesamt je Jahr ergeben sich aus dem jeweiligen Privatanteil gem. Zeile 008 und der errechneten Anzahl der gefahrenen Kilometer des Jahres.

007 Der nicht der gewerblichen Personenbeförderung gewidmete Teil der Fahrzeugnutzung ergibt sich aus dem Privatanteil des Jahres und der Anzahl der gefahrenen Kilometer, der sich auf Botenfahrten bezieht.

009 Die betrieblich gefahrenen Kilometer errechnen sich aus dem Anteil des jeweiligen Jahres am Gesamtumsatz der Prüfperiode.

010 Der Anteil der Leerfahrten wurde von der Betriebsprüfung pauschal unter Berufung auf angebliche Branchenwerte mit 40% angesetzt. Entsprechende Aufzeichnungen des Abgabepflichtigen haben aber einen deutlich höheren Prozentsatz an nicht direkt verkauften Kilometern ergeben. In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der Abgabepflichtige für eine Reihe von festen Kunden fährt, für die er auch eine entsprechende Verfügbarkeit bieten muss. Dies stellt zum einen stabilen Umsatz dar, bedeutet aber neben niedrigeren Durchschnittspreisen (s.u.) vor allem auch einen höheren Leeranteil. Erreicht den Abgabepflichtigen ein entsprechender Anruf, muss er unabhängig von der momentanen Entfernung vom Kunden den Anfahrtsweg in Kauf nehmen, ohne dass ihm dies unmittelbar vergütet wird.

Weiters muss in diesem Zusammenhang auf eine Erhebung der Wirtschaftsuniversität Wien aus dem Jahr 1995 verwiesen werden, wo ein Leerkilometeranteil von 46,48 % als Durchschnittswert angegeben wird. In dieser Arbeit wird insbesondere darauf hingewiesen, dass der Leerkilometeranteil eine beachtliche Streuung aufweist (28 % bis 64 %), dass dieser aber seit der letzten Erhebung signifikant angestiegen ist und die Tendenz eine weitere Steigerung erwarten lässt. Wieso die Betriebsprüfung unter diesen Umständen - ohne die konkreten Umstände des Abgabepflichtigen zu erheben - von einem Durchschnittswert von 40% ausgeht, ist unverständlich.

Die verkauften Kilometer ergeben sich als Differenz von den betrieblich gefahrenen Kilometern gesamt abzüglich der Leerkilometer.

Die verkauften Kilometer Personen ergeben sich aus dem zu Vollpreis verkauften und den zu Pauschalpreisen verkauften Kilometern.

Die verkauften Kilometer im Rahmen von Botenfahrten stellen die wesentlichste Abweichung von den Steuererklärungen für die Jahre 2003 bis 2005 dar. Bei der Übertragung aus den

Grundaufzeichnungen hat der Abgabepflichtige die Aufteilung zwischen den Personentransporten und den Botenfahrten nicht sehr genau vorgenommen. Wie erwähnt, fährt er für eine Reihe von festen Kunden, mit denen regelmäßig eine Pauschalvereinbarung zur Anwendung kommt. Es werden also nicht die Preisempfehlungen des Berufsstandes zur Verrechnung herangezogen, sondern fixe Entgelte. Zwischen Botenfahrten und Personentransporten wird dabei nicht differenziert. Nachdem knapp ein Drittel aller Fahrten auf derartige Pauschalkunden entfallen, wurde der Anteil der Botenfahrten an den verkauften Kilometern für die Jahre 2003 bis 2005 mit 30% angesetzt.

Pauschale Personentransporte beziehen sich in erster Linie auf Flughafenfahrten.

Die Betriebsprüfung geht von einem durchschnittlichen Verkaufspreis von € 2,00 aus. Dies mag bei der Verrechnung zu Vollpreisen (auf Basis von Empfehlungen des Berufsstandes) zutreffen. Zur besseren Auslastung und Vermeidung von Stehzeiten hat der Abgabepflichtige jedoch mit einigen Kunden pauschale Vereinbarungen. Diese beinhalten auch fixe Routenentgelte, die zu einem durchschnittlichen Abschlag vom Vollpreis von 35% führen. Dies ist im Verkaufspreis pro km bei Botenfahrten in der Höhe von € 1,35 reflektiert.

015 Aus den errechneten Bruttoumsätzen wurden die Nettoumsätze bzw. die

016 Umsatzsteuer herausgerechnet.

017 Eine Plausibilitätskontrollrechnung auf Basis der Werkstage des Abgabepflichtigen ergibt eine durchschnittliche Tageslösung von € 106,00 bzw. € 108,00 bzw. € 117,00. Stellt man diese ohnehin im Branchenvergleich schon hohen Werte den Beträgen gegenüber, die sich unter Ansatz der von der Betriebsprüfung ermittelten angeblichen Jahresumsätze ergeben, zeigt sich die Irrealität der von der Betriebsprüfung getroffenen Annahmen.

Diese Kontrollrechnung zeigt, dass die Angaben des Steuerpflichtigen in den Erklärungen sehr wohl den Tatsachen entsprechen. Die zahlenmäßigen Abweichungen stellen unvermeidliche Unscharfen bei der Verwendung von Durchschnittsbetrachtungen dar.

Die Einkommensteuer und die Umsatzsteuer 2003 bis 2005 sollte daher auf Basis der Steuererklärungen mit folgenden Änderungen festgesetzt werden:

- Der Privatanteil ist entsprechend der dieser Berufung zugrunde gelegten Berechnung zu erhöhen und auf Basis der Kosten der Umsatzsteuer zu unterziehen.
- Die Aufteilung der Umsätze zu 10 % bzw. 20 % ist gemäß der dieser Berufung zugrunde gelegten Berechnung anzupassen.

---

- Im Jahr 2004 hat der Abgabepflichtige das Taxi-Kfz zu mehr als 20 % für andere Zwecke als die gewerbliche Personenbeförderung genutzt. Es ist daher in diesem Jahr eine Änderung der Verhältnisse eingetreten, die eine anteilige Korrektur der geltend gemachten Vorsteuer für das Fahrzeug notwendig macht.

Die Auswirkungen dieser Anpassungen sind in beigelegten Proforma-Steuererklärungen dargelegt. Wir beantragen die Festsetzung der Einkommensteuer und der Umsatzsteuer 2003 bis 2005 gemäß dieser Angaben....“

In den angeschlossenen Berechnungen des Bw. ging er von den im Prüfungszeitraum in etwa gefahrenen km lt. Betriebsprüfung (106.000 km) aus. Diese 106.000 km verminderte er um einen nicht näher begründeten Privatanteil – wohl für den gesamten Zeitraum - von 9.100 km und errechnete 96.900 betrieblich gefahrene Km für den Prüfungszeitraum. Ein Drittel davon ergibt 32.300.

In der weiteren Berechnung (für 2003) des Bw. werden jedoch 33.623 „gefahrene km gesamt“ zu Grunde gelegt und davon nunmehr ein Privatanteil von 2.400 km in Abzug gebracht. (Für das Jahr 2004 brachte er einen Privatanteil vom 4.300 km in Abzug, für 2005 wiederum 2.400 km.)

Von diesen „betrieblich gefahrene(n) km gesamt“ von 31.223 werden „Leerfahrten“ in Höhe von 55% in Abzug gebracht. Die errechnete Differenz („verkaufte km“) in Höhe von 14.050 km teilte der Bw. zu genau 30% auf Botenfahrten, zu rd. 65% auf Vollpreisfahrten und zu rd. 5% auf Pauschalfahrten auf. Auf die „Vollpreis“-km wandte der Bw. in den Jahren 2003 und 2004 € 2,00, im Jahr 2005 € 2,05 an. Auf die „Botenfahrten“ wandte der Bw. in allen Jahren einen km-Ertrag von € 1,35 und für Pauschalfahrten einen km-Ertrag von € 1,80 - ohne nähere Darstellung, wie er zu diesen Werten gelangte – an.

In den der Berufung angeschlossenen „berichtigten Einkommensteuererklärungen“ für die Berufungsjahre wies der Bw. Einkünfte zwischen € 6.512,15 und 7.160,87 aus. In der „berichtigten Umsatzsteuererklärung“ für 2004 nahm der Bw. unter Bedachtnahme auf die mehr als 20%ige private Nutzung eine Berichtigung gem. § 12 Abs. 10 UStG 1994 vor. Eine Kürzung der Vorsteuer in den Jahren 2003 und 2005, in denen nach dem Berufungsvorbringen das Taxi weniger als 80% für Personenbeförderung genutzt wurde, ist aus den „berichtigten Umsatzsteuererklärungen“ sowie der Beilage nicht zu erkennen.

Der Prüfer gab eine **Stellungnahme zur Berufung** ab, welche dem Bw. vorgehalten wurde:

„In der Berufung wird eine Kalkulation nach "verkauften und nicht verkauften" Kilometern (Basis wie bei Bp 106.000 km für 3 Jahre) dargestellt. Der Privatanteil (lt. Berufung insg.

9.300 km/3 Jahre) sowie der Anteil der Leerfahrten (von 40 auf 55%) wurden erhöht. Auch der Anteil der pauschal verrechneten Botenfahrten wird mit einem Drittel der "verkauften" Kilometer geschätzt (bisher It. Monatslosungslisten rd. 10 - 11% Anteil an den Erlösen).

Im Laufe der Prüfung wurden folgende Feststellungen getroffen, welche im Zuge der Berufung nicht widerlegt bzw. entkräftet werden konnten und aufgrund derer, gem. § 184 BAO, eine Kalkulation (s. Tz 1 des Bp-Berichtes) mit einem durchschnittlichen Kilometerertrag (It. Erfahrungswerten und Daten der Taxiinnung) durchgeführt wurde.

Grundaufzeichnungen:

Es wurde im Zuge der Bp eine Monatslosungsübersichtsliste vorgelegt, welche tägliche Gesamtlosungssummen getrennt nach Personentransporten, Flughafenfahrten, Botenfahrten und Trinkgeld beinhaltet. Die Urgrundaufzeichnungen sprich die Zusammensetzung der jeweiligen Tageslosung (Einzellosung pro Fahrt) wurde It. Abgabepflichtigen nach Eintragung vernichtet.

Weiters konnten keinerlei Rechnungsdurchschriften (es wurden auch Botenfahrten für die steuerliche Vertretung durchgeführt) vorgelegt werden, noch gibt es Aufzeichnungen für so genannte Taxi-Casherlöse, ob diese in den TL enthalten sind oder nicht. Ebenso fehlen die jährlichen § 57a-Pickerlgutachten. Des Weiteren wurden Differenzen bei den Kilometerständen It. Reparaturechnungen festgestellt, welche auch im Zuge der Berufung nicht aufgeklärt werden konnten. Es wird in all diesen Punkten auch auf den Bp-Bericht (Tz 1) verwiesen.

Botenfahrten:

Die Botenfahrten (20% USt) It. Erklärung betrugen:

	2003	2004	2005
Erl. netto Botenfahrten 20%	2.388,54	2.464,16	2.835,84

Diese erklärten Erlöse betragen 10,5 - 11,5% des erklärten Gesamtumsatzes (ohne EV).

Lt. Berufung und berichtigten Erklärungen wurden ohne Nachweis folgende Erlöse (1/3 der "verkauften" Kilometer) als Botenfahrten und mit einem geringeren Kilometerertrag deklariert:

	2003	2004	2005
Botenfahrten It. Berufung	4.741,88	4.830,75	5.144,63

Unter Punkt 013 der Berufung wurde festgehalten, dass es der Abgabepflichtige "bei der Übertragung aus den Grundaufzeichnungen" bei der Aufteilung zwischen pauschalen Personen- und Botenfahrten "nicht sehr genau genommen hat" und diese nicht getrennt wurden. "Nachdem knapp ein Drittel aller Fahrten auf derartige Pauschalkunden entfallen, wurde der Anteil der Botenfahrten (mit 20% USt) an den verkauften Kilometern für die Jahre 2003 bis 2005 mit 30% angesetzt."

Ein diesbezüglicher Nachweis (Aufzeichnungen, Rechnungen etc.) bzw. Glaubhaftmachung dieses Drittanteiles konnte auch in der Berufung nicht erbracht werden.

Leerfahrten / Privatfahrten;

In der Berufung wurde vorgebracht, dass "der Anteil der Leerfahrten aufgrund entsprechender Aufzeichnungen des Abgabepflichtigen einen deutlich höheren Prozentsatz an nicht direkt verkauften Kilometern ergeben".

Diese Aufzeichnungen wurden jedoch ebenso wenig wie eine zitierte WU-Studie über höhere Leerfahrtenanteile (Anteil Tag/Nacht/Funk etc. nicht bekannt) vorgelegt. Aufzeichnungen über Privatfahrten, Km-Stände, Taxameterstände etc. wurden auch in der Berufung nicht nachgereicht.

Der It. Tz 1 des Bp-Berichtes festgestellte, fehlende Versicherungserlös (2005: 600 €) fehlt in den berichtigten Erklärungen.

...

Die Bp kann aufgrund obiger Feststellungen bzw. den Feststellungen It. Tz. 1 des Bp-Berichtes in der Berufung keinerlei neue Erkenntnisse erblicken, welche ein Abgehen von der Kalkulation It. Bp-Bericht rechtfertigen würden."

Der Bw. gab dazu folgende **Äußerung** ab:

„Weder im Zuge der Betriebsprüfung, noch im Berufungsverfahren wurde bestritten, dass der Abgabepflichtige seine Grundaufzeichnungen vernichtet hat. Die Behauptung, dass keinerlei Rechnungsdurchschriften vorgelegt werden konnten, ist jedoch unwahr und wirft ein Licht auf die Art und Weise, wie im gegenständlichen Fall seitens der Behörde der Sachverhalt ermittelt worden ist. Sowohl während der Schlussbesprechung als auch schon in der Erhebungsphase wurden dem Prüfer die Belege über die für die steuerliche Vertretung durchgeföhrten Botenfahrten zur Einsicht vorgelegt. Die entsprechenden Unterlagen wurden jedoch seitens der Behörde in keiner Weise gewürdigt.

---

Die Behörde ist jede Erklärung schuldig geblieben, welche Bedeutung ein „§ 57a-Pickerlgutachten“ im Zuge der Abgabenerhebung hat. Die von der Bp vorgelegte Liste der Kilometerstände ist in sich widersprüchlich und für die Ermittlung der gefahrenen Kilometer nicht zu verwenden. Tatsache ist, dass die Behörde selbst in ihrer Schätzung von einem Kilometergesamtaufkommen in 35 Monaten von 106.000 ausgegangen ist. Welche Bedeutung in diesem Zusammenhang die Kilometerstände It. Reparaturliste haben sollen, ist unklar.

Auch im Zusammenhang mit den Botenfahrten muss festgehalten werden, dass die Bp ihrer Ermittlungspflicht nur ungenügend nachgekommen ist. Hätte sie die zur Einsicht vorgelegten Belege und Aufzeichnungen der steuerlichen Vertretung gewürdigt, hätte sie selbst gemerkt, dass der Anteil der Botenfahrten im Sinne der Berufung gegenüber den Angaben in den Steuererklärungen deutlich höher gewesen ist. Die pauschale Behauptung, dass auch in der Berufung ein Drittanteil nicht glaubhaft gemacht worden sei, ändert nichts am Versäumnis der Behörde. Die Botenfahrten stehen im engen Zusammenhang mit den überwiegend gewerblichen Dauerkunden des Abgabenpflichtigen.

Die WU-Studie betreffend den Leerfahrtenanteil von Wiener Taxiunternehmern befindet sich in der Beilage. Sie wurde von der Wiener Taxiinnung zur Verfügung gestellt. Die Behauptung, dass der von der Bp angesetzte durchschnittliche Kilometerertrag auf Daten der Taxiinnung beruhe, kann in diesem Zusammenhang nur mit Verwunderung zur Kenntnis genommen werden. Der Verweis auf angebliche Erfahrungswerte der Finanzverwaltung ohne entsprechende Vorlage von Daten ist für eine Schätzung nicht ausreichend. Tatsache ist, dass auf Grundlage des von der Bp angesetzten Kilometerertrages sich rechnerisch Tageslösungen ergeben, die jeder Lebenserfahrung der Wiener Taxifahrer widersprechen.

Im Zuge von Schätzungen hat die Behörde auf alle substantiiert vorgetragenen, für die Schätzung relevanten Behauptungen einzugehen und sich damit auseinander zu setzen, auch wenn die Richtigkeit der Behauptung erst durch weitere Erhebungen geklärt werden muss. Schätzungsergebnisse unterliegen der Pflicht zur Begründung. Eine Schätzung auf Ergebnisse anderer Betriebe zu stützen, ohne diese dem Abgabenpflichtigen zu nennen, ist gesetzeswidrig. Die Bp blieb jedoch eine Erläuterung, wie die angeblichen „Erfahrungswerte“ für einen durchschnittlichen Kilometerertrag ermittelt wurden, schuldig.

Dass die Bp in der Berufung keinerlei Erkenntnisse erblicken kann, welche ein Abgehen von der Kalkulation It. Bp-Bericht rechtfertigen würden, erstaunt umso mehr als in der Berufung dargestellt wird, dass der Abgabenpflichtige im Jahr 2004 das Taxi-Kfz zu mehr als 20% für andere Zwecke als die gewerbliche Personenbeförderung genutzt hat. Auch dieser Umstand entging der Bp im Zuge ihrer Erhebungen. In der Berufung werden wesentliche Sachverhalte dargelegt, die bei der Schätzung der Einnahmen zu berücksichtigen sind und den Ansatz von

„Erfahrungswerten“ unzulässig machen. Im Unterschied zu den meisten Taxiunternehmern verfügt der Abgabepflichtige über einen gewissen festen Kundenstock. Dies garantiert zum einen eine bessere Ausnutzung der geleisteten Arbeitszeit, führt aber - infolge von den allgemeinen Fahrtarifen abweichenden Entgeltvereinbarungen mit diesen Kunden - zu einem geringen Ertrag pro Kilometer bzw. zu einer höheren Anzahl an Leerkilometern.

Zusammenfassend sei festgehalten, dass die Bp die wahren wirtschaftlichen Verhältnisse des Abgabepflichtigen nur unvollständig erhoben hat. Anstatt sich mit den konkreten Fakten auseinander zu setzen, den Abgabepflichtigen zu befragen und die zur Durchsicht angebotenen Unterlagen einzusehen, ist man von angeblichen Durchschnittswerten ausgegangen. Deren Herkunft wurde ebenso wenig dargelegt, wie das sich daraus ergebende rechnerische Ergebnis plausibilisiert wurde. Dass Tageslosungen von rund € 180,00 für Wiener Taxiunternehmer nicht erreichbar sind, wird jeder dieser Unternehmer umgehend bestätigen.“

Das Finanzamt gab der Berufung mit **Berufungsvorentscheidung** teilweise Folge:

„Wie auch in der Beantwortung zur Stellungnahme der Bp durch die steuerliche Vertretung festgehalten wurde, hat der Steuerpflichtige seine Grundaufzeichnungen (s. auch Bp-Bericht und Stellungnahme) vernichtet.

Im Zuge der Berufungserledigung wurden der Bp Rechnungen bezüglich der Botenfahrten vorgelegt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Belege der steuerlichen Vertretung (die Durchschriften wurden vom Steuerpflichtigen nicht aufbewahrt) für die der Abgabepflichtige hauptsächlich Botenfahrten durchführte. Die diesbezüglich stichprobenartig ermittelten Werte wurden hochgerechnet und bei der adaptierten Kalkulation der Bp berücksichtigt. Wie der Wert von 30% Botenfahrtsanteil It. Berufung ermittelt wurde, konnte die steuerliche Vertretung jedoch nach wie vor nicht nachweisen.

Ebenso wenig konnte der in der Berufung angesetzte 55%ige Leerfahrtenanteil nachgewiesen werden. Die durch die steuerliche Vertretung zitierte Diplomarbeit wurde bereits mehrmals durch UFS bzw. VwGH nicht anerkannt, weil sie ua. - wie in der diesbezüglichen Zusammenfassung selbst angeführt - auf einen möglichen Leerfahrtenanteil zwischen 28% und 64% verweist, da von Fall zu Fall verschiedenste, individuelle Parameter zu berücksichtigen seien. Der von der Bp angesetzte Leerfahrtenanteil von durchschnittlich 40% ist ein den Erfahrungswerten (Taxiinnung, Bp, Judikatur) entnommener, gängiger Wert.

Die § 57a-Pickerl-Gutachten zählen ebenso zu den Grundaufzeichnungen und stellen einen zusätzlichen Beweis für die Glaubhaftigkeit des leicht zu manipulierbaren Kilometerstandes dar. Obwohl die Kilometerstände It. den Reparaturaufzeichnungen der Werkstatt divergieren

und den Schluss von Manipulation zulassen, wurde von der Bp der im Zuge des Verkaufes des PKW festgehaltene Km-Stand von rd. 106.000 als Kalkulationsbasis angenommen.

Die Bp erkennt die durch die steuerliche Vertretung angesetzten höheren Privatkilometer an. Ferner werden die im Zuge der Erhebung im Berufungsverfahren, die aus den Stichproben hochgerechneten Erlöse als Botenfahrten berücksichtigt. Diese werden nunmehr mit einem niedrigeren Kilometerertrag iHv. von 0,80 € in Ansatz gebracht.

Daraus ergibt sich ein über 20%iger Anteil an nicht für die gewerbliche Personenbeförderung gefahrenen Kilometer, welche im gesamten Prüfungszeitraum zur Vorsteuerkorrektur des Pkws führt.

Alle weiteren angefochtenen Punkte werden aufgrund obiger Begründungen abgewiesen. Es ergeben sich daher folgende Änderungen:

Kalkulation lt.				
Berufungsvorentscheidung:				
gef. km insgesamt	106.000	in 35 Monaten (von 12/02 bis 11/05)		
	2003	2004	2005	
jährlich gef. km	36.342	36.342	36.342	
abzgl. Privat-km lt. Berufung	-2.400	-4.300	-2.400	
betrieblich gef. km	33.942	32.042	33.942	
davon km mit 10% (Diff. zu BF)	28.227	26.087	28.917	
davon Botenf. lt. Erhebung 20%	5.715	5.955	5.025	
10%ige mit km-Ertrag:	1,20	1,25	1,25	
20%ige mit km-Ertrag:	0,80	0,80	0,80	
10%ige Erlöse brutto	33.872,40	32.608,75	36.146,25	
20%ige Erlöse brutto	4.572,00	4.764,00	4.020,00	
Summe Erlöse brutto lt. BVE	38.444,40	37.372,75	40.166,25	
ergibt Erlöse netto 10%	30.793,09	29.644,32	32.860,23	

ergibt Erlöse netto 20%	3.810,00	3.970,00	3.350,00	
EV netto 20% lt. Berufung	500,00	931,67	500,00	
Summe Erlöse netto lt. BVE	35.103,09	34.545,99	36.710,23	
Summe Erlöse lt. Bp	39.018,18	40.592,61	40.635,08	
Differenz lt. BVE	-3.915,09	-6.046,62	-3.924,85	
*2005: Erlöse exklusive 600 € Versicherungserlös				

Ermittlung des Anteiles der für nicht der gewerblichen Personenbeförderung gefahrenen km:

36.342 km x 20% = 7.268 km (Grenze)			
gefahrenen km EV 10% + BFahrten	8.115	10.255	7.425
Vst-Berichtigung/Kürzung	-878,27	-878,27	-878,27
E(inkünfte) a(us) G(ewerbebetrieb)	22.147,26	22.771,43	21.984,50
Differenz netto (s.o.)	-3.915,09	-6.046,62	-3.924,85
E(inkünfte) a(us) G(ewerbebetrieb) lt. BVE	18.232,17	16.724,81	18.059,65

Der Bw. stellte daraufhin den **Antrag auf Entscheidung** über die Berufung durch die **Abgabenbehörde zweiter Instanz**:

„Die Berufung richtet sich sowohl gegen die Abweisung des von der steuerlichen Vertretung ermittelten Wertes von 30% Botenfahrtsanteil, als auch des angesetzten 55%igen Leerfahrtenanteils. Außerdem wurde die Aufteilung der Umsätze zu 10 % bzw. 20 % gemäß der von der steuerlichen Vertretung zu Grunde gelegten Berechnung nicht angepasst.

Neben den im Berufungsschreiben vom 24.4.2007 und in der Beantwortung des Ersuchens um Ergänzung vom 25. Juli 2007 umfangreichen Begründungen und Berechnungen wurden der Behörde auch Grundaufzeichnungen des Abgabenpflichtigen für den Zeitraum vom Jänner bis zum Oktober 2007 zur Einsicht angeboten. Diese Grundaufzeichnungen ergeben eine durchschnittliche Tageslosung von € 129,14. Diese Daten und Unterlagen wurden von der Behörde aber überhaupt nicht gewürdigt. Neben den völlig unrealistisch überhöht angesetzten Tageslosungen der Betriebsprüfung zeigt sich dadurch wiederum die unzureichende Erhebungstätigkeit der Behörde in dieser Angelegenheit.

Die Behauptung, dass ein Leeraufwandsanteil von durchschnittlich 40 % ein „den Erfahrungswerten (...) entnommener, gängiger Wert“ sei, ist schlichtweg falsch. Weder in der Judikatur, und schon gar nicht bei der Taxizertifizierung findet sich eine Bestätigung dafür. Die wesentliche Aussage der gegenständlichen Diplomarbeit besteht auch nicht in der Festlegung eines durchschnittlichen Leeraufwandsanteils.

Aus der erhobenen Spannbreite kann nur geschlossen werden, dass jeder Sachverhalt einzeln zu beurteilen ist und der Rückgriff auf behauptete gängige Werte im Sinne der Gebote der BAO von Haus aus zum Scheitern verurteilt ist. Daher ist ein durchschnittlicher Wert für die Bewertung des gegenständlichen Sachverhalts irrelevant, da entgegen den Behauptungen der Behörde ein Leeraufwandsanteil von 55 % in den diversen Schriftsätzen sehr wohl plausibilisiert wurde und sich auch aus den Aufzeichnungen des Abgabepflichtigen eindeutig ergibt. Eine Auseinandersetzung der Behörde mit diesen Fakten, Begründungen und Unterlagen ist leider unterblieben.

Wir stellen den Antrag, die angefochtenen Bescheide im Sinne der Berufungen und diesen zugrunde liegenden Berechnungen abzuändern.“

Der **UFS hielt** dem Bw. Folgendes **zur Stellungnahme vor:**

„Im Berufungsverfahren stellten Sie zwar die Schätzungsberichtigung nicht in Zweifel, wandten sich aber gegen das Ergebnis der von der Betriebsprüfung durchgeföhrten Schätzung.“

## **1. Leerkilometeranteil**

Sie erachteten unter Hinweis auf eine von der Taxizertifizierung zur Verfügung gestellte Diplomarbeit einen Leerkilometeranteil im Rahmen der Schätzung von 55 statt 40% für erforderlich.

Im Zuge eines Berufungsverfahrens wurde die Ihnen von der Innung zur Verfügung gestellte Diplomarbeit Breitfuss aus 1995, *Das Taxi in Wien*, als wissenschaftlich fundierter Nachweis für einen 50%igen Leerkilometeranteil angeführt.

Seitens des UFS wurde ein hinsichtlich Statistik fachkundiger Bediensteter des Finanzamtes Linz um eine Stellungnahme ersucht, ob die in dieser Diplomarbeit angeführten Leerkilometeranteile auch auf andere Betriebe übertragbar sind oder nicht. Im Hinblick auf den nur geringen Stichprobenumfang (36 bis 50 Fragebögen für eine einzige Woche im Jahr 1995 bei ca. 4.300 Wiener Taxis) zweifelt der UFS an der Aussagekraft der Diplomarbeit.

Der sachkundige Systembetriebsprüfer äußerte sich zum Gutachten wie folgt:

„Im Jahr 1995 wurde eine Diplomarbeit mit dem Titel „Das Taxi in Wien“ erstellt, auf die immer wieder in Berufungen gegen Abgabenbescheide hingewiesen wird und zwar als wissenschaftlicher Beweis dafür, dass im Taxigewerbe generell ein Leerkilometeranteil von 50% der insgesamt gefahrenen Kilometer angenommen werden muss.“

Für die Diplomarbeit hat der damalige Student während einer Woche im Februar 1995 nach Absprache mit der zuständigen Innung Fragebögen versandt. Von den 4.300 Taxiunternehmen bekam er pro Tag zwischen 35 und 56 ausgefüllte Fragebögen zurück und hat diese mit statistischen Methoden analysiert.

Es soll nun untersucht werden, ob die Anzahl der gezogenen Stichproben ausreicht, um daraus Rückschlüsse auf das gesamte Taxigewerbe in Wien zu ziehen.

### **Sachverhalt:**<sup>1</sup>

Nach den Ausführungen in der Diplomarbeit erfolgte die Erhebung der Besetzt- und Leerkilometer am Wiener Taximarkt mittels empirischer Erhebung im Zeitraum vom 13.2.1995 bis 19.2.1995. Dieser Zeitraum entspricht genau einer Woche, „**da das Ziel der Erhebung die Feststellung der Besetzt- und Leerkilometerverteilung für Montag bis Sonntag war.**“

Zur Durchführung der empirischen Erhebung wurde ein Erhebungsbogen erarbeitet, der die für die Taxiunternehmer bzw. Taxilenker notwendigen Informationen und Erläuterungen enthielt. Weiters sollten in eine Tabelle die folgenden Informationen pro Auto eingetragen werden:

Schicht 1 Leer-km

Schicht 1 Gesamt-km

Schicht 2 Leer-km

Schicht 2 Gesamt-km

Ganzer Tag Leer-km

Ganzer Tag Gesamt-km

Zu dieser Erhebung gibt der Autor der Diplomarbeit auf Seite 67f an:

---

<sup>1</sup> Das Taxi in Wien – Empirische Erfassung der Besetzt- und Leerkilometer, Diplomarbeit von Christian Breitfuss, Wien im Juli 1995, Seiten 67ff.

---

„Diese für die Erhebung vom 13.2.1995 bis 19.2.1995 verwendete Leer- und Gesamtkilometertabelle hat sich aus einem ersten Erhebungsbogen entwickelt, mit welchem bereits im Oktober 1994 eine Erhebung unternommen worden war. Jedoch führte diese Erhebung zu einem äußerst unbefriedigenden Ergebnis, da die Rücklaufquote zu gering war, um daraus allgemeingültige Aussagen ableiten zu können. Die Gründe für die schlechte Rücklaufquote dürften einerseits in dem zu detailliert gestalteten Erhebungsbogen und andererseits in einer überschätzten Erfassungsbereitschaft der Taxilenker gelegen sein. Der ursprüngliche Erhebungsbogen sah die Aufzeichnung jeder einzelnen Fahrt sowohl mit als auch ohne Kunden vor. Konkret bedeutete dies für die Taxilenker, dass der Erhebungsbogen während der Dienstzeit laufend und zwar nach jeder einzelnen Fahrt ausgefüllt werden sollen. Der dadurch verursachte zeitliche Aufwand dürfte eine der Hauptursachen für die geringe Akzeptanz des ersten Erhebungsbogens gewesen sein.“

Aus den eben genannten Gründen konnte die erfolgte erste Erhebung nicht die erwarteten Ergebnisse liefern. Um zu den gewünschten Informationen zu kommen, musste eine zweite Erhebung durchgeführt werden. Zu diesem Zweck ist der zweite Erhebungsbogen, der im Wesentlichen die oben dargestellte Tabelle enthielt, den Wiener Taxiunternehmern über die „Fachgruppen News“ – Nachrichten der Fachgruppe für die Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen – Nummer 2 – Februar 1995 Ende Jänner zugegangen. Die Aufgabe der Taxiunternehmer bestand darin, vom 13. Februar bis 19. Februar 1995 an den jeweils von ihnen bedienten Tagen sowohl die Gesamtkilometer als auch die Leerkilometer laut Taxameter für die jeweilige Schicht in die Tabelle einzutragen. Diese Eintragung, die bei Dienstende erfolgen konnte, verursachte den Taxiunternehmern nur einen geringen zeitlichen Aufwand. Die zweite Erhebung brachte schließlich auch das benötigte Datenmaterial.“

Die Besetzkilometer wurden durch Subtraktion (Besetzkilometer = Gesamtkilometer - Leerkilometer) ermittelt.

In den sieben Tagen wurden 56 Taxiunternehmer erfasst, die die Leer- und Gesamtkilometer für 1 Taxi ausgefüllt haben, soferne überhaupt ein Wagen im Einsatz war.

Aus diesen Daten wurden Auswertungsergebnisse pro Tag (Punkt 2.1.) und Auswertungsergebnisse für den gesamten Erhebungszeitraum (= die Woche vom 13.2.1995 bis 19.2.1995; Punkt 2.2) abgeleitet. Dabei wurden arithmetisches Mittel, Modus, Standardabweichung und die Spannweite sowohl für die Besetzkilometer als auch für die Leerkilometer ermittelt. **Eine Hochrechnung auf einen Jahreszeitraum wurde nicht vorgenommen.**

---

## **Statistische Würdigung:**

### **Arten der Statistik**

#### **Mathematische Statistik<sup>2</sup>**

Als mathematische Statistik (auch: schließende Statistik, induktive Statistik, Inferenzstatistik oder inferentielle Statistik) bezeichnet man das Teilgebiet der Statistik, das die Methoden und Verfahren der Statistik mit mathematischen Mitteln analysiert. Das zentrale Gebiet der mathematischen Statistik ist die Schätztheorie. Diese entwickelt zusammen mit der Wahrscheinlichkeitstheorie geeignete Schätzverfahren, mit denen von Stichproben auf die Grundgesamtheit geschlossen werden kann. Die beschreibenden Kennwerte und Charakteristika der Stichprobe sollen Aussagen über die entsprechenden Werte der Grundgesamtheit erlauben, wobei diese Rückschlüsse mit Unsicherheit behaftet sind, und diese Unsicherheiten mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitstheorie quantifiziert werden können.<sup>3</sup>

#### **Deskriptive Statistik<sup>4</sup>**

Die deskriptive oder beschreibende Statistik ist der Zweig der Statistik, in dem alle Techniken zusammengefasst werden, die eine Menge von beobachtenden Daten summarisch darstellen. Sie lieferte eine Zusammenfassung und Darstellung von Beobachtungsdaten mit Hilfe von beschreibenden Maßzahlen und grafischen Darstellungen. **Von der mathematischen (schließenden) Statistik unterscheidet sich die deskriptive Statistik dadurch, dass sie keine Aussagen zu einer über die untersuchten Fälle hinausgehenden Grundgesamtheit macht.**

#### **In der Diplomarbeit angewendete Methoden**

Die empirische Erhebung wird in Abschnitt C: der Diplomarbeit dargestellt (Seite 67ff). Schon im 1. Absatz dieses Abschnittes wird vom Autor festgehalten: „*Die Bestimmung der Besetzt- und Leerkilometerstruktur am Wiener Taximarkt erfolgte mittels empirischer Erhebung im Zeitraum vom 13.02.1995 bis zum 19.02.1995. Dieser Zeitraum entspricht genau einer Woche, da das Ziel der Erhebung die Feststellung der Besetzt- und Leerkilometerverteilung für Montag bis Sonntag war.*“

**Schon aus der Einleitung zur empirischen Erhebung ist daher ersichtlich, dass nicht der Schluss von einer Stichprobe (56 Taxis) auf die Grundgesamtheit (alle 4300 Wiener Taxis) das Ziel der Erhebung war, sondern die Verteilung für Montag bis Sonntag.**

---

<sup>2</sup> vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Interferenzstatistik>

<sup>3</sup> vgl. Atteslander, Empirische Sozialforschung, S. 287

Auch die im Text angeführten statistischen Formeln betreffen nicht eine Stichprobe oder ein Konfidenzintervall, die einen Schluss auf eine Grundgesamtheit ermöglichen.

Vielmehr wird in der Diplomarbeit auf die Seiten 13 bis 22 eines Standardwerkes für Wirtschaftswissenschaftler verwiesen.<sup>5</sup> Sogar aus diesen Fußnoten kann geschlossen werden, dass Aussagen zu einer über die untersuchten Fälle hinausgehenden Grundgesamtheit nicht Teil der Diplomarbeit war, weil Schätzverfahren in diesem Buch erst ab Seite 85 behandelt werden.

### **Grundlagen der Erhebung**

Schon aus der im Sachverhalt dargelegten Verhaltensweise der befragten Taxiunternehmer kann geschlossen werden, dass die Bereitschaft, Auskünfte zu erteilen, nicht sehr groß ist. Voraussetzung für eine Hochrechnung (Schätzung) auf die Grundgesamtheit der Taxiunternehmer wäre jedoch das Vorliegen von unverfälschten Messwerten für alle Untersuchungseinheiten. Grundsätzlich besteht eine systematische Fehlergefahr vor allem dann, wenn bei der Auswahl der Stichproben nicht das Zufallsprinzip angewendet wird. „*Dies gilt insbesondere für jede unwissenschaftliche Auswahl von Stichproben aufs „Geratewohl“.* Stellt man sich z.B. zwischen 10 und 11 Uhr vor den Haupteingang des Bahnhofs, um wahllos vorbeikommende Passanten über ihre Meinung zum Bau der Untergrundbahn zu befragen, dann wäre es völlig falsch, von einer repräsentativen Befragung der Einwohner der betreffenden Stadt zu sprechen.“<sup>6</sup>

Es ist daher genauso unzulässig aus der Befragung einer Woche auf die Verhältnisse eines Jahres zu schließen. Dazu sei grundsätzlich bemerkt, dass der Autor der Diplomarbeit dies auch nicht gewollt oder versucht hat.

Auf Seite 68 der Diplomarbeit (letzter Absatz) wurde vom Verfasser ausgeführt, dass 56 Taxiunternehmer erfasst wurden, die die Leer- und Gesamtkilometertabelle für 1 Taxi ausgefüllt haben, soferne überhaupt ein Wagen im Einsatz war. Es geht aus der Studie aber nicht hervor, für welchen von mehreren Wagen die Tabelle ausgefüllt wurde. (Für den mit den wenigsten oder meisten Leerkilometern?)

Weiters sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass die Ermittlung der Besetzkilometer durch Subtraktion der Leerkilometer von den Gesamtkilometern etwas seltsam erscheint, wo doch der Hauptzweck eines Taxameters die Erfassung der Besetzkilometer ist.

<sup>4</sup> vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Deskriptive\\_Statistik](http://de.wikipedia.org/wiki/Deskriptive_Statistik)

<sup>5</sup> Bleymüller/Gehlert/Gülicher, Statistik für Wirtschaftswissenschaftler.

<sup>6</sup> Atteslander, Empirische Sozialforschung, Seite 311.

## **Richtigkeit der Berechnungen**

In der Diplomarbeit sind die Werte der einzelnen Fragebögen nicht angeführt, sondern es werden lediglich bereits verdichtete Zahlen bekannt gegeben. Es ist daher nicht möglich, die diversen Lage- und Streuungsmaße nachzuvollziehen.

## **Schlussfolgerungen**

Schon aus dem ersten Absatz der empirischen Erhebung (Seite 67) geht hervor, dass das Ziel der Diplomarbeit nicht eine Schätzung der Verhältnisse in der Grundgesamtheit (alle Wiener Taxis) war, sondern vielmehr eine Beschreibung der erhobenen Daten im Beobachtungszeitraum von einer Woche ( „... da das Ziel der Erhebung die Feststellung der Besetzt- und Leerkilometerverteilung für Montag bis Sonntag war.“).

Es wurde daher nur die deskriptive (beschreibende) Statistik angewendet, die eine Zusammenfassung und Darstellung von Beobachtungsdaten mit Hilfe von beschreibenden Maßzahlen und grafischen Darstellungen liefert. Die Diplomarbeit enthält keine Berechnungen oder Formeln die auf eine Schätztheorie (von der Stichprobe zur Grundgesamtheit) hinweisen. Eine solche Schätzung wäre auch auf Grund der oben beschriebenen – nicht wissenschaftlichen – Auswahl der untersuchten Elemente nicht möglich gewesen.“

Dem UFS sind die im Vorlageantrag erwähnten Schriftsätze, die einen durchschnittlichen Leerkilometeranteil von 55% plausibel machen sollen und sich nicht (nur) auf die Diplomarbeit Breitfuss beziehen, nicht bekannt. Für eine Plausibilität von Leerkilometeranteile von 33 bis 40% kann aber sehr wohl auf Judikate des Verwaltungsgerichtshofes verwiesen werden (Verwaltungsgerichtshof v. 20.02.1991, 90/13/0214: ein Drittel Leerkilometeranteil, vom 20.02.1991, 90/13/0210: 40% Leerkilometeranteil und vom 31.05.2006, 2002/13/0072: 35%).

## 2. Kilometerertragsberechnungen auf Grundlage der jeweils gültigen Taxitarife

Fest steht, dass die Grundaufzeichnungen über die einzelnen Fahrten nicht aufbewahrt wurden. Ebenso wenig wurden der Betriebsprüfung eine Auswertung der mittels Taxameter erfassten Daten zur Verfügung gestellt. Über die erklärten und im Zug des Berufungsverfahrens in einem von den erklärten Ziffern stark abweichenden Ausmaß (30%) geltend gemachten Botenfahrten fanden sich in Ihren Aufzeichnungen keinerlei Ausgangsrechnungen. Lediglich aus der Buchhaltung Ihres steuerlichen Vertreters, für den Sie Botenfahrten durchführten, wurden von Ihnen ausgestellte Rechnungen beigeschafft. Rechnungen über von Ihnen durchgeführte Botenfahrten oder Pauschalfahrten (Flughafenfahrten) für andere Leistungsempfänger wurden keine zur Verfügung gestellt.

---

Weder aus den Anlageverzeichnissen zu den Bilanzen des Prüfungszeitraumes, noch aus den diversen, im Betriebsprüfungsbericht in Kopie aufliegenden Reparatur- und Servicerechnungen konnte die Marke bzw. Type des von Ihnen verwendeten Taxameters erkannt werden. Aus der Homepage (Internetseite) eines in Österreich führenden Anbieters solcher Geräte, nämlich der in Salzburg ansässigen Fa. HALE electronic GmbH (<http://www.hale.at/de/produkte.html>), ist zu entnehmen, dass solche Geräte keineswegs nur zur Fahrpreisermittlung und Ausdruck von Rechnungen dienen, sondern auch eine Vielfalt an betriebswirtschaftlichen Auswertungsfunktionen ermöglichen.

Unter anderem bieten beispielsweise die Geräte der genannten Fa. HALE nicht nur die genaue Erfassung aller Besetzt- und Leerkilometer samt Prozentangabe, sondern auch die der Pauschalfahrten, der Höchstgeschwindigkeiten und auch die Anzahl der beförderten Personen usw.. Im Cab Assistent (<http://www.hale.at/de/loesungen/verrechnungsfahrten.html>) wird auch die komfortable Art der Abrechnung von Fahrten mit Stammkunden zu vereinbarten Tarifen angepriesen. Aber auch die Erfassung von Pauschalfahrten und Fehlfahrten ist vorgesehen.

Der UFS geht davon aus, dass es Ihnen aber auch ohne Verwendung eines modernen Taxameters mit den nur teilweise aufgezählten technischen Möglichkeiten jedenfalls auf Basis der täglichen Ablesungen, Aufzeichnung und Aufbewahrung der Taxameterdaten über Gesamt-, Besetzt- und Leerkilometerdaten möglich gewesen wäre, Ihre tatsächlich gefahrenen Leerkilometer nachzuweisen.

Die Verpflichtung zur Aufbewahrung von Ausgangsrechnungen wurde auch in der Berufung zu Recht nicht in Abrede gestellt.

Soweit dem Prüfer Ausgangsrechnungen Ihres steuerlichen Vertreters über Botenfahrten zur Verfügung gestellt wurden, ist der Prüfer nach Auswertung der Rechnungsdaten, wobei er von den Monatssummen von jeweils 2-3 Monaten auf ein Jahr hochrechnete, darauf ohnedies in der Berufungsvorentscheidung eingegangen indem er einen höheren, als den erklärten Anteil an Botenfahrten zum Ansatz brachte.

Falls Sie der Ansicht sein sollten, dass sich durch die aus Vereinfachungsgründen durchgeführte Hochrechnung der Rechnungen über Botenfahrten für je 2-3 Monate auf ein Jahr ein zu niedriger Anteil an Botenfahrten etc. im Rahmen der Nachkalkulation in der Berufungsvorentscheidung ergibt, steht es Ihnen frei, die Rechnungen über Botenfahrten für den Steuerberater und für sämtliche andere Leistungsempfänger sowie für Fahrten zu Pauschalpreisen beizuschaffen und dem UFS zur Verfügung zu stellen.

---

## 2.1 Kilometerertragsberechnung auf Grund des jeweils gültigen Taxitarifes

Im Folgenden wird Ihnen eine Schätzung des durchschnittlichen Kilometerertrages auf Grund des jeweils gültigen Taxitarifes unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Fahrtstrecke von 5 Kilometer und Annahme eines Anteiles von Funkfahrten von 40% usw. zur Stellungnahme vorgehalten. Die Annahme einer durchschnittlichen Fahrtstrecke gründet sich auf die Aussagen zweier (ehemaliger) Innungsfunktionäre und zwar auf die niederschriftlich festgehaltenen Aussagen von H E vom 8. April 1997 und das Interview von C F im S vom 11. Dezember 1997 („Der Taxiruf per Funk wird ab Freitag deutlich teurer“). Kopien der Niederschrift und des Zeitungsartikels liegen zur Einsichtnahme beim Sachbearbeiter auf bzw. können auf Wunsch als PDF auch per E-Mail übermittelt werden.

### **Kilometerertragsschätzung ab 1.1.2002 bis 02.10.2003**

EURO

	Tagtarif	Nacht-, Sonn- u. Feiertagstarif
Grundtaxe f. 183,5m	2	
Grundtaxe f. 152,9 m		2,1
Streckentaxen f. 3.833,5m (4000-183,5) (3.816,50:183,5 ergibt 21 Taxen zu 0,20	4,2	
Streckentaxen f. den 5. km (1.000:229,3 ergibt 4,37, lt. VO 5 Taxen zu 0,20	1	
Streckentaxen f. 3.847,10 m (4.000-152,9) (3.847,10:152,9 ergibt lt. VO 26 Taxen zu 0,20		5,2
Streckentaxen f. den 5. km (1.000:196,6 ergibt lt. VO 6Taxen zu 0,20		1,2
Zeittaxe pro 35,8 Sek. 0,20 geschätzt mit 1 Taxe pro km (0,2*5)	1	1
2 Zuschläge f. Funk (1 Zuschlag = 1 €) jede 3. Fahrt (2/3)	0,67	0,67
Zuschlag für Standplatztelefonbestellung jede 3. Fahrt (1:3)	0,33	0,33
Gepäckzuschläge	0	0
Summe Bruttoertrag 5 km	9,2	10,5
abzüglich 40% Leerkilometer	3,68	4,2
Bruttokilometerertrag f. 5 km	5,52	6,3
Bruttokilometerertrag f. 1 km	1,1	1,26
Gewichtung 2/3 Tag, 1/3 Nacht	0,73	0,42
<b>Durchschnittsbruttokilometerertrag 2002</b>		<b>1,15</b>

**Berichtigte Kilometerertragsberechnung ab 03.10.2003 bis  
31.12.2005**

EURO

	Tagtarif	Nacht-, Sonn- u. Feiertagstarif
Grundtaxe f. 183,5m	2,50	
Grundtaxe f. 152,9 m		2,60
Streckentaxen f. 3.833,5m (4.000-183,5) (3.816,50:183,5 ergibt 21 Taxen zu 0,20	4,20	
Streckentaxen f. den 5. km (1.000:229,3 ergibt 4,37, lt. VO 5 Taxen zu 0,20	1,00	
Streckentaxen f. 3847,10 m (4000-152,9) (3.847,10:152,9 ergibt lt. VO 26 Taxen zu 0,20		5,20
Streckentaxen f. den 5. km (1.000:196,6 ergibt lt. VO 6Taxen zu 0,20		1,20
Zeittaxe pro 35,8 Sek. 0,20 geschätzt mit 1 Taxe pro km (0,2*5)	1,00	1,00
2 Zuschläge f. Funk (1 Zuschlag = 1 €) jede 3. Fahrt (2/3)	0,67	0,67
Zuschlag für Standplatztelefonbestellung jede 3. Fahrt (1:3)	0,33	0,33
Gepäckzuschläge	0,00	0,00
Summe Bruttoertrag 5 km	9,70	11,00
abzüglich 40% Leerkilometer	3,88	4,40
Bruttokilometerertrag f. 5 km	5,82	6,60
Bruttokilometerertrag f. 1 km	1,16	1,32
Gewichtung 2/3 Tag, 1/3 Nacht	0,78	0,44
<b>Durchschnittsbruttokilometerertrag ab. 3.10.2003</b>		<b>1,22</b>
Gewichtung Durchschnittstarif bis 2.10.2003 9/12 v. 1,15	0,86	
ab 3.10. bis 31.12.2003 3/12 v. 1,22	0,30	
<b>Durchschnittstarif für 2003</b>		<b>1,16</b>

Bemerkt wird, dass die teilweise rückläufigen Kilometerstände, wie sie sich aus den Servicerechnungen ergaben, den Schluss auf Tachometermanipulationen zulassen und den Ansatz einer erheblich höheren als den der Schätzung zu Grunde gelegten Fahrtstrecke gerechtfertigt hätten.

**3. Vorsteuerkürzung gem. § 12 Abs.2 Z 2 lit. b UStG 1994**

Ebenso wie die Betriebsprüfung hält auch der UFS den im Berufungsverfahren angegebenen prozentuellen Eigenverbrauch auf Basis der angegebenen Kilometerleistungen von 2.400 km (2003 und 2005) und von 4.300 (2004 Krankenbesuche der Mutter im KH Mistelbach) für glaubwürdig und deren Berücksichtigung im Rahmen der Nachkalkulation für gerechtfertigt. Eine Berücksichtigung von höheren (hochgerechneten) Botenerlösen auf Grund von durch den steuerlichen Vertreter zur Verfügung gestellten Rechnungen (welche von Ihnen nicht aufbewahrt wurden) hält der UFS im Ausmaß von maximal 20% der Jahreskilometerleistung für vertretbar, ebenso den Ansatz eines durchschnittlichen – weit unter dem jeweiligen Taxitarif gelegenen – Kilometererlöses von € 0,80.

Auf Grund der nachträglich vorgelegten Rechnungen des steuerlichen Vertreters rechnete die Betriebsprüfung die Botenumsätze für die einzelnen Streitjahre wie folgt hoch:

Jahr	2003	2004	2005
Botenfahrten im km lt. Berufungsvorentscheidung	5.715	5.955	5.025
Privat gef. km lt. Berufung	2.400	4.300	2.400
Summe	8.115	10.255	7.425
d. s. von 36.342 km in %	22,3%	28,2%	20,4%

Aus dieser Berechnung geht klar hervor, dass die Umsätze für Personenbeförderung in allen Jahren unter 80% lagen und daher eine Kürzung der auf die Anschaffung des Taxifahrzeuges entfallenden Vorsteuern **zu erfolgen hat.**"

Nachdem seitens des steuerlichen Vertreters unter Hinweis auf umfangreiche Erhebungsarbeiten eine 3-monatige Frist zur Vorhaltsbeantwortung begeht wurde, langte folgende **Beantwortung** ein:

„In Beantwortung Ihres Schreibens vom 19. November 2010 können wir wie folgt Stellung nehmen:

Einleitend sei festgehalten, dass es sich weder um Bescheide vom 19. März 2008 noch um eine Berufung vom 24. April 2008 handeln dürfte. Tatsächlich datieren die berufungsgegenständlichen Bescheide vom 9. März 2007, unsere Berufung stammt vom 24. April 2007 (!). Darüber hinaus sei darauf verwiesen, dass die vertretende

---

Wirtschaftstreuhandgesellschaft nicht unter Christine TOMAN Steuerberatungsgesellschaft m.b.H. firmiert, sondern „Christine Thoman Steuerberatungsges.m.b.H.“ heißt.

Schließlich wird auf Seite 10 der Ausführungen, „nachstehende Fragen“ verwiesen, die zu beantworten seien. Leider folgen dort keine Fragen. Worauf der Verfasser abgezielt hat, bleibt bedauerlicherweise im Dunkeln.

In der Berufung wurde im Zusammenhang mit den Leerfahrten auf die Aufzeichnungen des Abgabenpflichtigen verwiesen. Weiters wurde dargestellt, dass dieser für eine Reihe von festen Kunden fährt, für die er auch eine entsprechende Verfügbarkeit bieten muss, sodass sich auch ein höherer Leeranteil ergibt. Dass sich die Behörde mit den konkreten Gegebenheiten des Abgabenpflichtigen im Rahmen des Erhebungsverfahrens nicht beschäftigt hat, ist bedauerlich.

Dass nunmehr weiterhin mittels statistischen Erörterungen und dem Verweis auf die Gegebenheiten bei diesbezüglich völlig anders gearteten Taxiunternehmen an den pauschalen Annahmen der Betriebsprüfung festgehalten wird, ist völlig leider unverständlich. Im Erkenntnis 90/13/0214 führt der VwGH aus: „Wenn die Abgabenbehörde keine Möglichkeit hat, die tatsächlichen Kilometerleistungen eines Taxis anhand der im allgemeinen gegebenen Beweismittel (Servicehefte, Servicerechnungen, Reparaturerechnungen, Tachometerstände während der Betriebsprüfung) zu prüfen, so kann sie die Schaltungsdifferenzen als jenes Beweismittel heranziehen, mit Hilfe dessen bei einer Schätzung den tatsächlichen Verhältnissen noch am ehesten nahe zu kommen ist.“ Wie bereits mehrfach ausgeführt wurde, liegen aber Möglichkeiten vor, die tatsächliche Kilometerleistung des Taxis festzustellen. Die erhebenden Mitarbeiter der Finanzverwaltung haben es lediglich leider verabsäumt, sich mit den tatsächlichen Verhältnissen auseinanderzusetzen.

Die Type des verwendeten Taxameters wäre am leichtesten zu erkennen, wenn man den Abgabenpflichtigen danach gefragt hätte oder das Fahrzeug des Abgabenpflichtigen besichtigt hätte. Beides war den erhebenden Mitarbeitern der Finanzverwaltung leider nicht möglich, und sie haben daher auch keine entsprechenden Auswertungen verlangt. Überdies ist unbekannt, ob das damals im Einsatz befindliche Gerät des Abgabenpflichtigen ebenfalls über die angepriesenen Funktionen verfügt hat. Tatsache ist, dass Herr Bw, dessen berufliche Situation sich seit dem Prüfungszeitraum nicht grundsätzlich geändert hat, seit Jahren lückenlose Aufzeichnungen über seine Fahrten führt.

Hinsichtlich der Kilometerertragsberechnung ist nur festzuhalten, dass diese für uns leider nicht nachvollziehbar ist, der Abgabenpflichtige Herrn H E wie Herrn C F nicht kennt und diese

mit seinem Betrieb auch nichts zu tun haben. Wir gehen daher von der Richtigkeit der von uns vorgelegten Berechnung aus.

Hinsichtlich der Frage der Vorsteuerkürzung ist unserer Berufung ebenfalls nichts hinzuzufügen.“

***Über die Berufung wurde erwogen:***

### **1. Umsatz- und Gewinnhinzuschätzungen**

**Unstrittig** ist die **Schätzungsberechtigung** auf Grund der Nichtvorlage bzw. **Nichtaufbewahrung der Grundaufzeichnungen** über die einzelnen Fahrten und erzielten Erlöse (vgl. beispielsweise die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 09.02.2005, 2002/13/0015 und vom 31.05.2006, 2002/13/0072.) Durch die Nichtaufbewahrung der täglichen Aufzeichnungen der Kilometerleistungen (Leer- und Besetzkilometer, Pauschal- und Botenfahrten) lt. Taxameterablesung wurde durch den Bw. eine nachträgliche Überprüfung der Taxierlöse bewusst ausgeschlossen. Dass er die Grundaufzeichnungen in Unkenntnis der gesetzlichen Verpflichtung oder versehentlich vernichtet hätte, wurde vom stets steuerlich vertretenen Bw. nicht geltend gemacht.

Die Ausführungen im Berufungsverfahren, wonach sich beispielsweise der 55%ige Leerkilometeranteil aus seinen Aufzeichnungen ergebe, erweisen sich ebenso wie sein Hinweis, die Betriebsprüfung hätte ihre Schätzung zweckmäßiger auf Schaltungsdifferenzen aufbauen können, als unverständlich bzw. nahezu mutwillig, zumal solche Grundlagen durch die Nichtaufbewahrung der Grundaufzeichnungen der Betriebsprüfung gerade nicht zur Verfügung standen. Im Übrigen steht es den Finanzbehörden frei, die jeweils am besten geeignete Schätzungsmethode zu wählen.

**Strittig** sind die im Rahmen der **Nachkalkulation** durch den Prüfer angesetzten **Schätzungsergebnisse** und die dabei angesetzten Kilometererträge, Leerkilometeranteile sowie die auf Botenfahrten und Pauschalfahrten entfallenden Umsatzanteile. Strittig ist auch die von der Betriebsprüfung in allen Jahren und nicht nur für 2004 in der berichtigten Umsatzsteuererklärung vorgenommene **Vorsteuerkürzung** auf Grund einer jeweils unter 80% liegenden Nutzung des Fahrzeuges für Personenbeförderung.

Die teils rückläufigen Km-Stände aus den Aufstellungen der Fa. A R lassen, da der Bw. diesbezüglich weder einen Tachometertausch, noch eine Tachometerreparatur behauptet hat, auf eine Manipulation der Km-Stände schließen, da wohl nicht angenommen werden kann, dass der Bw. einen Teil seine Fuhren gleichsam „im Rückwärtsgang zurück gelegt“ hat.

Der Verwaltungsgerichtshof führt im Erkenntnis v. 22.11.2006, 2006/15/0036, diesbezüglich Folgendes aus: „Dass Manipulationen am Kilometerzähler von Fahrzeugen, die als Taxi verwendet werden, oftmals erfolgen, um geringere Erlöse zu erklären, als tatsächlich erzielt worden sind, ist eine Annahme der belangten Behörde, die weder den Denkgesetzen noch der forensischen Erfahrung widerspricht (vgl. nochmals das hg. Erkenntnis vom 9. Februar 2005, 2002/13/0015, sowie das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. September 2003, 99/13/0094)“.

Obwohl damit eine Erhöhung der der Nachkalkulation zu Grunde gelegten Kilometerleistung jedenfalls gerechtfertigt gewesen wäre, sah das Finanzamt und sieht auch der UFS von einer entsprechenden Erhöhung der Kilometerleistung zu Gunsten des Bw. ab.

Die in der Berufung begehrte wesentlich **höhere Privatnutzung** kann sich zwar ebenso wenig wie die bisher einbekannte auf die Aufzeichnungen des Bw. stützen. Es wurden keinerlei Belege für die Krankenhausbesuche (Befunde, Entlassungsbestätigungen etc.) lt. Aktenlage vorgelegt. Dennoch werden sie als wesentlich plausiblere als die ursprünglich erklärten Privatanteile der Nachkalkulation zu Grunde gelegt.

Die speziellen Aufzeichnungen, aus denen die in der Berufung genannten höheren Leerkilometeranteile von 55% hervorgehen sollen, wurden weder genannt noch vorgelegt und schon gar nicht plausibel gemacht. Wenn der Bw. dem UFS in diesem Zusammenhang vorwirft, sich auf statistische Erörterungen zu stützen, so ist ihm zu erwidern, dass **er selbst** im Berufungsverfahren die ihm von der Taxi-Innung zur Verfügung gestellte Diplomarbeit Breitfuss, *Das Taxi in Wien*, als Beweis für die Richtigkeit des von ihm geforderten Leerkilometeranteiles von 55% genannt hat.

Wie im Sachverhalt dargelegt, wurden vom Bw. keinerlei Rechnungen der „festen Kunden“ aufbewahrt. Lt. Auskunft des Prüfers wurden nur einige Rechnungen des steuerlichen Vertreters – aber keineswegs alle – und diese erst im Zuge der Prüfung vorgelegt. Die darin aufscheinenden Umsätze wurden vom Prüfer jeweils auf ein ganzes Jahr hochgerechnet.

Seitens des Bw. wurden auch keinerlei Rechnungen über Botenfahrten aufbewahrt. Die in der Äußerung vom 23.12.2010 erwähnten – nur für einen Teil des jeweiligen Jahres vorgelegten Rechnungen - stammen ausschließlich vom steuerlichen Vertreter und wurden im Zuge der Berufungsvorentscheidung sehr wohl durch den hochgerechneten Ansatz von 20% statt 30% berücksichtigt.

Die niedrigeren bereits vom Finanzamt in der Berufungsvorentscheidung angesetzten Erlöse/km aus den Botenumsätzen gegenüber dem jeweiligen Taxitarif erscheinen glaubwürdig. Ein Leerkilometeranteil in Höhe von 55% ist aber nicht bewiesen. Ein solch

hoher Leerkilometeranteil erscheint auch trotz der behaupteten Pauschalfahrten für die „feste Kundschaft“ als unglaublich, da anzunehmen ist, dass auch zu wiederkehrenden Zeiten Fahrten für diese Kunden Fahrten anfallen. Durch entsprechende Planung müssen dadurch keineswegs zwangsläufig höhere Leerkilometer entstehen. Für eine Voranmeldung solcher Fahrten spricht auch der Umstand, dass dem Bw. im Fall einer Bestellung durch einen „festen Kunden“ der Abbruch einer im Zeitpunkt der Bestellung laufenden Fuhre sicher nicht unterstellt werden kann.

Mit der „nicht sehr genau“ erfolgten Aufteilung der Entgelte auf 10 und 20%ige Umsätze gesteht der Bw. einmal mehr die Nichtordnungsmäßigkeit seiner Aufzeichnungen ein.

Kaum verständlich erscheint der Hinweis des Bw. darauf, dass hinsichtlich der Boten- und Pauschalerlöse nicht „die Preisempfehlungen des Berufsstandes“ herangezogen worden seien. Vielmehr ist zur Preisbemessung der regulären Personenbeförderungerlöse der jeweilige von der Wiener Landesregierung veröffentlichte Wiener Taxitarif, eine ordnungsgemäß kundgemachte Verordnung der Wiener Landesregierung, zwangsläufig heranzuziehen und müssen die Taxameter auf diesen eingestellt werden.

In der Berufung wird unter Hinweis auf eine vom Bw. nicht dargestellte Plausibilitätsprüfung die Unmöglichkeit der durch die Schätzung unterstellten täglichen Umsätze von € 106,00, 108,00 und 117,00 behauptet, was die Irrealität der Schätzung aufzeige. Nach Ansicht des UFS erscheinen die in allen 3 Berufungsjahren erklärten jährlichen Ergebnisse von 6.000 bis 7.000 € ebenfalls als unglaublich, da nicht angenommen werden kann, dass sich jemand auf Dauer mit einem monatlichen Nettoverdienst von knapp € 500,00/Monat für einen Vollzeitjob auf Dauer zufrieden gibt. Der Hinweis auf angeblich erzielte Tageslosungen aus Folgejahren, die nicht Gegenstand der Außenprüfung waren, kann den UFS schon deshalb nicht überzeugen, da auch dafür keinerlei verlässliche Taxameterdaten bzw. Taxameterausdrucke beigeschlossen wurden.

Mit der in der Berufung dargestellten „Kontrollrechnung“ setzt sich der Bw. mit seinen bisherigen Erklärungsangaben (Eigenverbrauch, 20%ige Umsätze) in offenen Widerspruch und bringt wiederum keinerlei Beweise für sein geändertes Berufungsvorbringen dar. Vielmehr versucht der Bw. der Betriebsprüfung ungenügende Ermittlungshandlungen zu unterstellen, wohl um so den Blick von seinen mit schweren Mängeln behafteten und unvollständigen Aufzeichnungen abzulenken.

Der **Vorwurf** des Bw., der sich zur Frage, welchen Taxameter er im Berufungszeitraum verwendete, weiterhin bedeckt hält, die Betriebsprüfung hätte dies durch **Fahrzeugbesichtigung** leicht feststellen können, erweist sich schon deshalb als

---

**ungerechtfertigt**, weil das Fahrzeug schon zu Prüfungsbeginn (Ende 2006) bereits ein Jahr davor **veräußert worden ist**.

Trotz der ihm gebotenen Möglichkeit, sich zu den beabsichtigten Neuberechnung durch den UFS zu äußern, beschränkte sich der Bw. darauf, die auf dem jeweils gültigen Taxitarif aufbauenden und sich auf Auskünfte von (ehemaligen) Innungsfunktionären basierenden Schätzungen als unmaßgeblich zu bezeichnen und zu behaupten, die namentlich genannten Innungsvertreter nicht zu kennen. Auch machte er vom Angebot, in die Niederschrift bzw. den genannten Zeitungsartikel durch Übermittlung einer Kopie Einsicht zu nehmen, keinen Gebrauch.

Der Berufung war daher, soweit sie sich gegen die Hinzuschätzungen zu Umsatz und Gewinn richtet, auf der Grundlage der dem Bw. vorgehaltenen Nachkalkulation durch den UFS teilweise Folge zu geben.

## 2. Vorsteuerkorrekturen

Seitens der Betriebsprüfung erfolgte wegen der im Prüfungsverfahren behaupteten erhöhten Privatnutzung eine Korrektur der Vorsteuern aus der Anschaffung des Taxifahrzeugs, weil dadurch keine mindestens 80%ige Nutzung für die Personenbeförderung mehr gegeben ist.

Gem. § 12 Abs. 2 Z. 2 lit. b UStG 1994 ist der Vorsteuerabzug für Personenkraftfahrzeuge nur dann zulässig, wenn sie zu mindestens 80% dem Zweck der gewerblichen Personenbeförderung dienen. Diese Voraussetzungen sind aber im Fall der Privatnutzung und der Nutzung für Botenfahrten nicht gegeben.

Durch die beantragte Erhöhung der Privatnutzung des Fahrzeugs in allen Jahren und den höheren Ansatz der nach der zitierten Bestimmung nicht begünstigten Botenumsätzen von bisher ca. 11% auf 20% - im Berufungsverfahren waren sogar 30% beantragt worden – lagen aber, wie dem Bw. auch vom UFS vorgehalten worden war, die Voraussetzungen für einen Vorsteuerabzug im Zusammenhang mit den Kosten für die Anschaffung (Afa) nicht mehr vor. Die auf diese Betriebsausgabenpositionen entfallenden Vorsteuern waren daher in allen Jahren und nicht nur im Jahr 2004, vom Abzug auszuschließen.

Die Umsatzsteuerbescheide waren entsprechend abzuändern.

**Neuberechnungen (in teilweiser Anlehnung an die  
Berufungsvorentscheidung):**

<b>Nachkalkulation</b>	2003	2004	2005
jährlich gefahrene km	36.342	36.342	36.342
abzügl. Privat-km lt. Berufung	2.400	4.300	2400
= betriebl. gefahrene km	33.942	32.042	33.942
davon km zum Taxitarif (angenommen mit rd. 70%):	23.760	22.430	23.760
davon km zum Pauschalpreis (angenommen mit 10%):	3.394	3.204	3.394
davon km für Botenfahrten (angenommen mit 20%):	6.788	6.408	6.788
Taxitarif km-Ertrag lt. Vorhalt <sup>1)</sup>	1,16	1,22	1,22
Pauschalfahrten (in Anlehnung an die Berufung) mit rd. 90% des Taxitariferlöses geschätzt	1,04	1,10	1,10
Botenfahrten km-Ertrag lt. Berufungsvorentscheidung	0,80	0,80	0,80
Taxitariferlöse brutto	27.561,60	27.364,60	28.987,20
Pauschalerlöse brutto	3.529,76	3.524,40	3.733,40
Botenerlöse brutto	5.430,40	5.126,40	5.430,40
Summe Erlöse brutto lt. BE	36.521,76	36.015,40	38.151,00
Taxitarif- und Pauschalumsätze (10% USt)	28.264,87	28.080,91	29.746,00
Übrige Umsätze (20% USt)	4.525,33	4.272,00	4.525,33
Summe stpfl. Umsätze lt. Berufungsentscheidung	<b>32.790,20</b>	<b>32.352,91</b>	<b>34.271,33</b>
Eigenverbrauch lt. Berufung 20%	500,00	931,67	500,00
Entgelte zu 10%	28.264,87	28.080,91	29.746,00

Entgelte zu 20%	5.025,33	5.203,67	5.025,33
Vorsteuern, erklärt abzüglich KFZ-Afa (4.391,33)	1.214,00 -878,27 <b>335,73</b>	1.685,05 -878,27 <b>806,78</b>	1.842,44 -878,27 <b>964,17</b>
= Vorsteuer lt. Berufungsentscheidung			
<b>Mehr/Weniger-Rechnung</b>			
Gewinn bzw. Eink. aus Gew.Betr., urspr. erklärt	6.750,88	6.189,94	6.307,14
+ Umsätze lt. Berufungsentscheidung	+32.790,20	+32.352,91	+34.271,33
- Umsätze lt. ursprünglicher Erklärung	-22.724,53	-23.148,62	-24.652,75
+ Eigenverbrauch lt. berichtigter Erklärung	+500,00	+931,67	+500,00
- Eigenverbrauch lt. ursprünglicher Erklärung	-397,27	-362,50	-404,97
+ bisher nicht erfasste Versicherungsvergütung	-	-	+600,00
- zusätzl. Treibstoffaufwand lt. Betriebsprüfung	-500,00	-500,00	-500,00
Gewinn bzw. Einkünfte aus Gew. lt. Berufungsentscheidung	<b>16.419,28</b>	<b>15.463,40</b>	<b>16.120,75</b>

1) Der mit 40% angenommene Leerkilometeranteil wurde im Gegensatz zur Berechnung im Berufungsverfahren bereits im Rahmen der Schätzung des Kilometerertrages berücksichtigt. Auf die vorgehaltenen Berechnungen wird verwiesen.

Beilage: 6 Berechnungsblätter

Wien, am 17. Februar 2011