



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung der Bw., vom 29. Jänner 2005 gegen die Bescheide des Finanzamtes für den 12., 13. und 14. Bezirk und Purkersdorf vom 7. Dezember 2004 betreffend die einheitliche und gesonderte Feststellung der Einkünfte gemäß § 188 BAO für die Jahre 2001 und 2003 entschieden:

Die Berufung betreffend die einheitliche und gesonderte Feststellung der Einkünfte gemäß § 188 BAO für das Jahr 2001 wird als unbegründet abgewiesen. Der angefochtene Bescheid bleibt unverändert.

Der Berufung betreffend die einheitliche und gesonderte Feststellung der Einkünfte gemäß § 188 BAO für das Jahr 2003 wird teilweise Folge gegeben. Der angefochtene Bescheid wird abgeändert.

Die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der Abgaben bzw. die getroffenen Feststellungen sind dem Ende der folgenden Entscheidungsgründe zu entnehmen und bilden einen Bestandteil dieses Bescheidspruches.

Entscheidungsgründe

Bei der Berufungswerberin (Bw.) handelte es sich um ein Taxiunternehmen in der Rechtsform einer KEG am Standort Adr.Bw.. Persönlich haftender Gesellschafter war MM (im Februar 2006 verstorben), Kommanditist war SY.

Gesellschafter der Bw. im Streitjahr 2001 und 2003 waren J.K. und NV bzw. J.K. und MM. Das Unternehmen ging in den folgenden Jahren in Konkurs, am 19.12.2007 erfolgte die Abweisung des Konkursantrages mangels Vermögens.

Im Rahmen einer abgabenbehördlichen Prüfung (BP) über den Zeitraum 2001 bis 2003 wurden gravierende Mängel der Aufzeichnungen festgestellt und folgende Gewinnzuschätzung für die Jahre 2001 und 2003 vorgenommen.

Die wesentlichen und das Berufungsverfahren betreffende Feststellungen lauten wie folgt:

< **Einkunftsquellen**

Personenbeförderung

Taxiunternehmen

<u>Zeitraum</u>	<u>2001</u> ATS	<u>2003</u> Euro
Vor Bp	121.249,02	-3.683,73
Tz. 2 Schätzung d. Kilometerleistungen - Einkünfte aus Gewerbebetrieb	49.999,98	31.005,75
Nach Bp.	171.249,00	27.322,02

Änderungen der Besteuerungsgrundlagen

Einheitliche und gesonderte Gewinnfeststellung

[330] Einkünfte aus Gewerbebetrieb

<u>Zeitraum</u>	<u>2001</u> ATS	<u>2003</u> Euro
Vor Bp	121.249,00	-3.683,73
Personenbeförderung	49.999,98	31.005,75
Nach Bp.	171.248,98	27.322,02

Steuerliche Feststellungen

Tz. 1 Aufzeichnungen, Belegsammlung

Mängel in den Aufzeichnungen

1.) Es wurden im Prüfungs- bzw. Nachschauzeitraum keine täglichen Losungsaufzeichnungen je Lenker, je Taxi und je Schicht geführt.

2.) Aus den "cab charge" Abrechnungen ist ersichtlich, dass an Tagen wo Kunden mit Kreditkarten bezahlt haben, keine Losungen zu dem betreffenden PKW aufgezeichnet wurden (2003, 2004).

z.B.:

It. "cab charge" Abrechnung v. 25.4.2003 wurde am 11.4.2003 mit dem Auto (Seat Alhambra, PolKZ xxxxTX) mit der Kennung xxxx ein Umsatz von 16,60 € erzielt. Auf den Losungslisten ist für den Seat PolKZ xxxx TX für den Zeitraum 10.4.2003 - 14.4.2003 keine Losung erfasst;

It. "cab charge" Abrechnung v. 25.4.2003 wurde am 13.4.2003 mit dem Mazda Premacy (PolKz yyyyTX), Kennung yyyy ein Umsatz von 12,50 € erzielt. In den Losungslisten ist für den 13.4.2003 für dieses Auto kein Erlös aufgezeichnet;

It. "cab charge" Abrechnung v. 25.5.2003 wurden mit dem PKW Seat Alhambra, xxxxTX an folgenden Tagen Kreditkartenumsätze getätig, in den Losungslisten sind jedoch keine Erlöse aufgezeichnet:

22.4.2003 Umsatz € 13
 23.4.2003 Umsatz € 18,20
 18.5.2003 Umsatz € 12,50
 20.5.2003 Umsatz € 9

3.) Aus den KIAB Erhebungen und den daraus resultierenden Kontrollmitteilungen wurden 2-mal Lenker auf Autos festgestellt, die lt. Lösungslisten an den Tagen mit diesen Kfzs nicht gefahren sind. Die dabei erzielten Lösungen wurden daher nicht erklärt.

12.5.2003, um 22 Uhr 15, Hr. T. mit PKW Mazda, yyyy.

08.7.2003, um 24 Uhr 10, Hr. T. mit PKW Mazda, yyyy.

4.) In den Kontrollmitteilungen der KIAB Erhebungen sind Kilometer-Stände festgehalten worden, die bei chronologischem Aufbau aller ermittelten Kilometer-Stände zu den jeweiligen Kfzs größere Abweichungen bzgl. der monatlichen Kilometer-Leistung ergeben. Die BP geht davon aus, dass an dem Tachometergerät manipuliert wurde.

5.) Aus der Treibstoffintervallverprobung (s. Beilage 6) für den Mazda Premacy (yyyy.) ergeben sich Kilometer-Erträge, die einerseits auf eine Lösungsverkürzung, andererseits auf eine Treibstoffverkürzung hinweisen (2003).

Der branchenübliche KM-Ertrag lt. BP beträgt für 2003 € 1,25 pro km. Der aufgrund der Treibstoffbelege und Lösungen lt. Aufzeichnungen ermittelte KM-Ertrag weist starke Schwankungen auf. Unter anderem ergeben sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen folgende KM-Erträge: am 27.2.2003 € 0,84 am 21.3.2003 € 0,75 am 28.3.2003 € 0,89 am 9.4.2003 € 2,38 am 4.5.2003 € 1,80 am 7.5.2003 € 0,40.

6.) Kassa-Bareinlagen im Jahr 2003 insgesamt in Höhe von € 9,520 konnten nicht aufgeklärt werden. Lt. Hrn. M. wurde ein privater PKW in Höhe von € 3.650 verkauft (Kaufvertrag wurde keiner vorgelegt).

7.) Die Lebenshaltungskosten im Jahr 2003 von Hrn. MM. sind nicht gedeckt und konnten nicht nachgewiesen werden.

Tz. 2 Schätzung d. Kilometerleistungen

s. Tz. 1.)

Aufgrund der in Tz.1.) angeführten Mängel werden die Kilometerleistungen der PKWs und Umsatz/Gewinn und der Treibstoffeinsatz wie folgt geschätzt:

2001: Gefährdungszuschlag zu Umsatz und Gewinn in Höhe von ATS 50.000 (in € 3.633,64)
 s. Beilage 1

2003: geschätzte Kilometer-Leistungen, s. Beilage 2 - Beilage 5

Seat Alhambra 2.000 km / Monat x 10 Monate = 20.000 km
 Mazda Premacy 3.000 km / Monat x 10 Monate = 30.000 km

<u>betrieblich gefahrenen KM 2003</u>	50.000,00	s. Beilage 7
KM-Ertrag lt. BP in € je KM	1,25	s. Beilage 7
Umsatz lt. BP brutto	62.500,00	s. Beilage 7
Umsatz/Einnahmen lt. BP brutto	62.500,00	
Umsatz/Einnahmen lt. Erklärung brutto	25.890,08	
Umsatz-/Einnahmen-Zuschätzung brutto	36.609,92	
Umsatz/Einnahmen-Zuschätzung netto	33.281,75 x 10% UST = 3.328,18	UST Nachforderung 2003
zusätzlicher Treibstoffaufwand brutto	2.276,00	s. Beilage 8
Gewinnhinzurechnung lt. BP netto	31.005,75	

Personenbeförderung: Einkünfte aus Gewerbebetrieb

<u>Zeitraum</u>	<u>2001</u> ATS	<u>2003</u> Euro
Vor Bp	0,00	0,00
Nach Bp	49.999,98	31.005,75
Differenz	49.999,98	31.005,75

Tz. 4 Gewinnverteilung*Einheitliche und gesonderte Feststellung*

Die Einkünfte werden gem. § 188 BAO einheitlich und gesonderte festgestellt:

	2001 in ATS	2003 in €
Gewinn/Verlust It. Erklärung	121.249,00	-3.683,73
Hinzurechnung It. BP	50.000,00	31.005,75
Gewinn/Verlust It. BP	171.249,00	27.322,02
1 K 12 140,-	31.065,00	
NV 21 060,-	140.184,00	
MM 700,-		19.125,41
1 K 200,-		8.196,61>

In der fristgerechten Berufung wurde eingewendet:

„Zu Tz 1

1) Im Jahre 2001 war nur ein Fahrzeug im Betrieb (ohne Funk), welches von Herrn V. gefahren wurde. Wöchentlich wurde ein Kassasturz gemacht der auch entsprechend aufgezeichnet wurde.

Der von der BP festgestellte Treibstoffverbrauch (11 L / 100 km) für einen Mercedes 300 D Automatik (älter als 8 Jahre) stimmt nicht.

Solche Autos benötigen zumindest **13 Liter / 100 km** (auf Verlangen des Finanzamtes können dazu jederzeit entsprechende Gutachten vorgelegt werden). Demnach kommt man bei einem Treibstoffeinsatz von 2.157 Liter auf eine Kilometerleistung von 16.592 Kilometer und damit zu einem Kilometerertrag von ATS 15,- (ist ein Spitzenwert in der Taxibranche und entspricht dem erklärten Umsatz 2001).

Im Jahre 2003 hat Herr M. die KEG übernommen und ab März 2003 zwei Fahrzeuge in Betrieb genommen. Die Fahrzeuge waren wegen Lenkermangel nie voll bzw. in Schichtbetrieb im Einsatz. Da die Lenker 1, 2 oder 4 Tage wöchentlich gearbeitet haben, wurde auch die Abrechnung der Losungen in diesen Intervallen vorgenommen und in einer Tabelle mit Datum (von – bis), Name des Lenkers und Betrag aufgezeichnet (Grundaufzeichnungen).

2) "Cab Charge" ist eine Firma die mobile Kreditkartenlesegeräte zur Verfügung stellt, und die Abwicklung der Zahlungen mit den diversen Kreditkartenfirmen durchführt. Man kann diese Geräte in jedem Fahrzeug mitführen, und die Daten jeweils innerhalb von 72 Stunden über Telefonleitung übertragen. Ansonsten nimmt das Gerät keine Zahlungen an.

Herr M. hat manchmal, wenn ein Fahrzeug nicht in Betrieb war; beide Geräte mitgeführt bzw. getauscht, weil die Geräte sehr oft ausgefallen sind und repariert werden mussten.

Die Betriebsprüferin hat keinen einzigen Kreditkartenumumsatz festgestellt, der nicht in einem der beiden Autos enthalten war.

3) Herr M. konnte dies auch nicht erklären, warum 2 mal Lenker auf Autos festgestellt wurden, die It. Lösungslisten an den Tagen mit diesen Kfzs nicht gefahren sind. Einige Erklärung dazu ist, dass Herr M. bei der Abrechnung mit den Lenkern irrtümlich falsche Datums geschrieben hat.

4) Nach unserer Befragung hat die KIAB vom Lenker Hr. T. bei der zweiten Erhebung keine KM-Stände verlangt (er hat keinen Grund zu lügen!). Deshalb ist unsere Frage berechtigt, ob der festgesetzte KM Stand seitens der BP von 16.079 richtig ist.

Die Feststellung, dass es bei chronologischen Aufbau aller ermittelten Kilometerstände zu größeren Abweichungen bzgl. der monatlich Kilometerleistung gekommen ist, ist zurückzuweisen, da wie bereits erwähnt wegen Lenkermangels die Fahrzeuge tageweise bzw. wochen- oder sogar monatsweise (in den Sommermonaten) nicht in Betrieb waren. Die Behauptung, dass am Tachometer manipuliert wurde ist einfach falsch und zurückzuweisen.

5) Die Treibstoffintervallprüfung: die schwankenden Kilometererträge hängen sehr vom Geschäftsgang, Kundenaufkommen (Leerkilometer) ab.

Jedenfalls ist ein von der BP behaupteter durchschnittlicher Kilometerertrag von 1,25 € (= 17,20 ATS!) nicht realistisch. Ein Wert von 1,09 € bedeutet bereits einen Spitzenwert, der auf Grund der sinkenden Umsätze nahezu nicht mehr zu realisieren ist.

6 + 7) Über die Privateinlagen in Höhe von € 9.520 bzw. Lebenshaltungskosten hat Hr. M. bereits bei der Schlussbesprechung mitgeteilt, das sich dieser Betrag auf dem Verkauf eines Privatautos und Unterstützungen von seinem Bruder in der Schweiz bzw. Verwandten in Ägypten zusammensetzt. Leider konnten dazu keine Belege vorgelegt werden, da die Beträge bar geflossen sind. Banküberweisungen hätten verhältnismäßig zu hohe Bankspesen verursacht. Bestätigungen betreffend die Zuwendungen können dem Finanzamt vorgelegt werden.

Den Privatverkauf des PKWs hätte man mittels Anfrage beim Verkehrsammt prüfen können.

Abschließend möchten wir nochmals feststellen, dass die seitens der BP festgehaltene Kilometerertragsleistung nicht branchenüblich ist. Realistisch ist ein Wert von € 0,90 (= ATS 12,38).

Bei rund 4000 Taxis in Wien stehen lediglich 1600 Standplätze zur Verfügung.

Das Verhältnis Leerkilometer zu Besetzkilometer hat sich in Richtung Leerkilometer stark geändert (Beweis: Diplomarbeit 3.7.1995) – hier wird festgehalten, dass das der Anteil Leerkilometer 46,48% beträgt (!).

Wir wissen, dass die Kalkulationsgrundlage lt. Taxiinnung auf Grund eines Kurierinterviews aus dem Jahre 1997 mit dem Obmann der Fachgruppe entstanden ist. Es existierten aber keine verbindlichen Kalkulationsgrundlagen zur Ermittlung des durchschnittlichen Kilometerertrages.

Wir stellen daher den Antrag auf Änderung der Kalkulation betreffend der gefahrenen Kilometer unter Berücksichtigung eines Leerkilometeranteils mit einem Kilometerertrages von € 0,90 / Kilometer gem. beiliegender Berechnung.“

Die BP nahm zur Berufung wie folgt Stellung:

<1.) Erläuterungen zu 2001:

Im Jahre 2001 war nur ein Fahrzeug, welches von Hrn. V. gelenkt wurde, im Betrieb angemeldet.

Laut Aussage des Buchhalters, Hrn. J., wurde wöchentlich ein Kassasturz gemacht. Die so ermittelten Wocheneinnahmen wurden in einer Gesamtsumme in einer Losungsliste eingetragen, welche im Rahmen der BP vorgelegt wurde.

Tägliche Losungsaufzeichnungen je Kfz und Taxilenker existieren nicht.

Der durchschnittliche-Treibstoffverbrauch je 100 Km für den Mercedes 300 D Automatik, BJ 1990 wurde von der BP aufgrund der Aussagen (erhöhter Verbrauch) von Hrn. M. bzw. des Mercedes Benz Kundendienstes mit 11 Liter angenommen.

Laut telefonischer Auskunft der Firma D., beträgt der Verbrauch für Stadtfahrten 9,3 Liter, für Überlandfahrten bei 90km/h 6,2 Liter und für Überlandfahrten bei 120km/h 7,9 Liter. Ein glaubwürdig nachvollziehbares Gutachten über einen höheren Verbrauch des Mercedes 300 wurde bisher nicht vorgelegt.

Als Grundlage der von der BP erstellten Kalkulation dienten der Wiener Taxitarif, die Grundlagen der Taxi-Innung bzw. die Erfahrungswerte der BP.

Der Kilometerertrag lt. Fuhrenkalkulation (Taxi-Innung) liegt nach Berücksichtigung von Leerfahrten im Ausmaß von 40% von 12/1997 – 6/2001 zwischen ATS 13 und ATS 16, von 6/2001 -12/2001 zwischen ATS 15 und ATS 18.

Als Kilometerertrag wurde für 2001 von der BP durchschnittlich ATS 16 angenommen.

Der in der Berufung behauptete realistische KM-Ertrag von € 0,90 ist in keiner Weise nachgewiesen und glaubwürdig, zudem diese Werte bereits vor 10/1997 erzielt wurden.

Außerdem ist der Hinweis auf die Diplomarbeit vom 3.7.1995 nicht zielführend, da sich diese auf einen Beobachtungszeitraum von einer Woche stützt und dazu eine mögliche Bandbreite bei Leerfahrten von 36% bis 72% angeführt ist.

Zudem wurde diese Diplomarbeit gerade in Bezug auf die Leerfahrten bereits bei mehreren Berufungs- und VwGH-Entscheidungen als Beweismittel nicht anerkannt bzw. dahingehende Anträge abgewiesen.

Der Leerfahrtenanteil von 40% basiert auf jahrelangen (bzw. Jahrzehntelangen) Erfahrungswerten aufgrund der wirtschaftlichen Verhältnisse bei Taxiunternehmen.

2.) Cab-Charge Abrechnungen:

Bezüglich der von Hrn. M. behaupteten Reparaturen der Kreditkartenlesegeräte wurden bisher keine Belege vorgelegt.

Bezüglich der fehlenden Cab-Charge Abrechnungen wird auf die Niederschrift über die Schlussbesprechung und nachfolgende ergänzende Erläuterungen verwiesen.

Aus den Cab-Charge Abrechnungen geht hervor, dass für jedes Taxi ein eigenes Kreditkartenlesegerät existiert bzw. existierte:

2003: Seat Alhambra TDI, PoI.Kz.: xxxx, Cab-Charge Gerät Kennungsnr: xxxx Mazda,
PoI.Kz.: yyyy-, Cab-Charge Gerät Kennungsnr: yyyy

Es wurden lt. Cab-Charge Abrechnung an Tagen Umsätze erzielt, an denen lt. Losungsliste von Hrn. M. **und** den angestellten **Fahrern** keine Umsätze (Taxifahrten) aufgezeichnet wurden:

11.04.2003 Kennungsnr. xxxx

13.04.2003 Kennungsnr. yyyy

04.07.2003 Kennungsnr. xxxx

19.07.2003 Kennungsnr. xxxx

20.07.2003 Kennungsnr. xxxx

08.09.2003 Kennungsnr. xxxx

Zusätzlich zu den in der Niederschrift angeführten fehlenden Lösungen, wurden von der BP weitere Kreditkartenumsätze für PKWs festgestellt, für die an den jeweiligen Tagen für das entsprechende Auto lt. Losungsliste keine Umsätze aufgezeichnet wurden:

24.05.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
22.06.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
20.06.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
03.07.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
08.07.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
13.07.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
17.07.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
20.07.2003 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz
16.01.2004 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit VW VW Fahrer kein Umsatz

16.03.2004 Kennungsnr. yyyy	M Umsatz mit vv vv Fahrer kein Umsatz
05.04.2004 Kennungsnr. vvvv	M Umsatz mit vv vv Fahrer kein Umsatz
05.04.2004 Kennungsnr. 111111	M Umsatz mit vv vv Fahrer kein Umsatz
06.04.2004 Kennungsnr. 111111	M Umsatz mit vv vv Fahrer mit vv vv
06.04.2004 Kennungsnr. 7777	M Umsatz mit vv vv Fahrer mit vv vv
07.04.2004 Kennungsnr. 111111	M Umsatz mit vv vv Fahrer mit vv vv
07.04.2004 Kennungsnr. 7777	M Umsatz mit vv vv Fahrer mit vv vv
10.04.2004 Kennungsnr. vvvv	M Umsatz mit 77 77 Fahrer mit 111111 und vv vv
12.04.2004 Kennungsnr. vvvv	M Umsatz mit 77 77 Fahrer mit vv vv
20.04.2004 Kennungsnr. 7777	M Umsatz mit vv vv Fahrer mit 111111 und vv vv

3.) KIAB Erhebungen:

Seitens der Beamten der KIAB wurde Hr. T. 2 mal überprüft (*Feststellungen stimmen mit Losungslisten nicht überein*):

It. KIAB: 12.05.2003, um 22 Uhr 15 mit PKW Mazda yyyy.

It. Listen: M. Umsatz mit yyyy., T. keine Fahrten am 12.5.2003

It. KIAB: 08.07.2003, um 24 Uhr 10 mit PKW Mazda yyyy.

It. Listen: M. Umsatz mit yyyy., T. keine Fahrten am 8.7.2003

Die Erklärung, dass sich Hr. M. möglicherweise mit dem Datum geirrt hat, wird seitens der BP als weiteres Indiz für die Mangelhaftigkeit und somit sachliche Unrichtigkeit der Aufzeichnungen gewertet.

4.) Kilometerstand It. KIAB:

Laut Erhebungsprotokoll beträgt der KM-Stand per 8.7.2003 für den Mazda yyyy. 16.079 Km. Die BP sieht keinen Anlass die Angaben des Kontrollorgans auf dem übermittelten Kontrollblatt für Taxis in Zweifel zu ziehen.

Die von der Partei angezweifelte Richtigkeit, des von der KIAB ermittelten Kilometerstandes, ist für die BP ein Indiz für offensichtliche Manipulationen am Tachometergerät; außerdem kann diese Aussage nur als Schutzbehauptung gesehen werden.

Wie bereits in der Schlussbesprechung erörtert, wurden nach chronologischem Aufbau aller ermittelten Kilometerstände unterschiedliche monatliche Kilometerleistungen festgestellt. Bei näherer Betrachtung der KM-Stände und Gegenüberstellung unterschiedlicher Intervalle ergeben sich durchschnittliche Monats-/Jahreskilometerleistungen, die gegenüber den erklärten bzw. behaupteten Monats-/Jahreskilometerleistungen großteils stark differieren. Aufgrund der bereits angeführten Mängel (i.Z. mit offensichtlichen Manipulationen des Tachometers) wurden die monatlichen KM-Leistungen in einer Größenordnung geschätzt, die nach der Erfahrung des täglichen Lebens am glaubwürdigsten nachvollziehbar erscheinen (s. Bericht Beilage 2-5):

Seat Alhambra xxxx-: 2.000 km

Mazda Premacy yyyy.: 3.000 km

Mercedes zzzz-: 1.250 km

Mercedes uuuu-: 2.500 km

5.) Treibstoffintervallverprobung, Kilometererträge 2003:

Bei der Treibstoffintervallverprobung wird der Treibstoffeinsatz von einer Betankung zur anderen (unter Berücksichtigung des Treibstoffverbrauches des jeweiligen Autos) mit den in

denselben Zeitraum erzielten Einnahmen (Losungen) verglichen.

Der so ermittelte Kilometerertrag wird dem branchenüblichen Kilometerertrag gegenübergestellt. Dieser Durchschnittswert wurde anhand des Wiener Taxitarifes, unter Abzug eines Leerfahrtenanteiles von 40% errechnet.

Ein Stadttaxi fährt in der Regel den der Ausstiegsstelle nächstgelegenen Standplatz an. Daher ist die Rückfahrt kürzer als die eigentliche Taxifahrt.

Bei Stadttaxis liegt der Kilometerertrag von 01/2002-10/2003 zwischen € 1,10 und € 1,30. Ab 3.10.2003 zwischen € 1,20 und € 1,40.

Für die Kalkulation wurde ein branchenüblicher KM-Ertrag für 2003 von € 1,25 und für 1-7/2004 von € 1,30 herangezogen.

Die hier festgestellten starken Abweichungen weisen einerseits auf die Verkürzung der Losungen und andererseits auf die Verkürzung des Treibstoffeinsatzes hin (s. Bericht Beilage 6).

6.) Kassaeinlagen und Lebenshaltungskosten:

Lebenshaltungskosten für Hrn. M. It. BP:

Gewinn	-3.683,73	
AfA	<u>6.783,77</u>	
	3.100,04	
Anteil 70%	2.170,03	M KFC
Betrag AMS	512,40	
Betrag AMS	<u>924,00</u>	
	3.606,43	
	-3.524,58	Anteil CV KFC 06-112/0060
Alimente	<u>-2.172,00</u>	
Einkommen	-2.090,15	

Laut Angaben von Hrn. M. wurde 2/2003 ein Privatauto um € 3.650 verkauft. Ein entsprechender Kaufvertrag wurde bisher nicht vorgelegt (bzw. der diesbezügliche Geldfluss nicht nachgewiesen).

Auch mit diesem Privatverkauf sind die Lebenshaltungskosten nicht gedeckt.

Bezüglich Zuwendungen von nahen Verwandten wurden bisher keine Belege die diese Behauptung beweisen könnten beigebracht. Wie von der Partei in der Berufung angeführt, gibt es keine Banküberweisungen.

Die Herkunft der Kassaeinlagen in Höhe von € 9.520 konnte nicht aufgeklärt werden.>

Ergänzend führte die Bw. in der Gegenäußerung ein Schreiben der Taxi-Innung in Kopie zum Beweis an, dass die Leerfahrten laut einer Studie der Wirtschaftsuniversität Wien vom 3.7.1995 einen Anteil von 46,48% ausmachen würde und somit für die weiteren Jahre bedingt durch die überfüllten Taxistandplätze Leerkilometer von 50% anzunehmen seien.

Die durchschnittliche Taxifahrt von 5 Kilometer hätte sich auf 4,5 Kilometer verringert und die Funkaufträge und Funkfahrten individuell je nach Unternehmen nicht mit einem fixen Satz von 40% festgelegt werden können. Auch der Anteil von Fahraufträgen vom Taxistandplatz und Mobiltelefonen sei abhängig vom Verhalten der Kunden und Auslastung der Taxiunternehmen und könne nicht genau beziffert werden.

Eine Unterscheidung in Funkfahrten, Standplatz und Mobiltelefonfahrten sei sachlich nicht richtig, da es auch vorbestellte Fahrten geben würde.

Unklar erscheine auch die Berechnung der durchschnittlichen Erlöse durch die BP und deren Zusammensetzung.

In der mündlichen Verhandlung wurde vom ehemaligen Gesellschafter Herrn J.K. ergänzend eingewendet, dass der Treibstoffverbrauch des Mercedes im Jahr 2001 zu niedrig bzw. die Kilometererträge betreffend das Jahr 2003 zu hoch angesetzt worden wäre.

Der Vertreter des Finanzamtes (Teamleiter der BP) entgegnete, dass der branchenübliche Kilometerertrag herangezogen wurde, welcher auch durch eine vorgenommene Treibstoffintervallverprobung bestätigt worden wäre. Die Prüferin ergänzt, dass Erhebungen betreffend den Treibstoffverbrauch Werte zwischen 6,2 Liter für Überlandfahrten und 9,3 Liter für Stadtfahrten ergaben. Der Kalkulation wurde daher ein Verbrauch von 11 L / 100 Kilometer zugrunde gelegt.

Herr J.K. wendet diesbezüglich die Frage ein, ob diese Erhebungen auch schriftlich eingeholt worden wären und dass sowohl der Mercedes (2001) als auch das Kfz Seat (2003) eine Automatik und daher höheren Treibstoffverbrauch gehabt hätten. Die täglichen Losungen seien schwankend gewesen und die Leerfahrten in den letzten Jahren gestiegen. Auch Stehplätze seien nicht mehr leicht zu finden. Derzeit gäbe es ca. 4.800 Taxifahrzeuge und rund 1.200 Stehplätze.

Herrn J.K. selbst wäre jedoch nie selbst gefahren, sondern hätte lediglich die Gewerbeberechtigung zur Verfügung gestellt.

Der Finanzamtsvertreter führt weiters aus, dass Leerfahrten zum ursprünglichen Standplatz unüblich sind. Eine Treibstoffintervallverprobung ergab sowohl betreffend die Kfz Mazda und Seat gravierende Ertragsunterschiede, welches für eine Treibstoff- und Umsatzverkürzung spricht. Betreffend 2001 sei auf Basis der mangelhaften Unterlagen eine pauschale Schätzung erfolgt, für 2003 wurde auf Basis der Unterlagen kalkuliert. Die Schätzung erfolgte auf Basis von Durchschnittswerten und nicht an der oberen Grenze, Aufzeichnungen über Tages- und Nachtfahrten hätte es nicht gegeben.

Herrn J.K. gesteht zu, dass 2001 die Einnahmen mit Kassasturz ermittelt wurden und wahrscheinlich unzureichende Aufzeichnungen vorlagen. Die Unterlagen dazu existieren jedenfalls nicht mehr. Die Schätzung würde dem Grunde nach nicht bestritten, jedoch der Höhe nach in Hinblick auf die Leerfahrten und Tages- und Nachtfahrten.

Über die Berufung wurde erwogen:

Gemäß § 184 Abs. 1 BAO hat die Abgabenbehörde die Grundlagen für die Abgabenerhebung zu schätzen, soweit sie diese nicht ermitteln oder berechnen kann. Dabei sind alle Umstände zu berücksichtigen, die für die Schätzung von Bedeutung sind. Zu schätzen ist insbesondere,

wenn der Abgabepflichtige über seine Angaben keine ausreichenden Aufklärungen zu geben vermag oder weitere Auskunft über Umstände verweigert, die für die Ermittlung der Grundlagen wesentlich sind (Abs. 2). Gemäß § 184 Abs. 3 BAO hat die Abgabenbehörde die Besteuerungsgrundlagen zu schätzen, wenn die Bücher und Aufzeichnungen sachlich unrichtig sind oder formelle Mängel aufweisen, die geeignet sind, die sachliche Richtigkeit der Bücher und Aufzeichnungen in Zweifel zu ziehen.

Zu schätzen ist lt. ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) jedenfalls, wenn der Abgabepflichtige Bücher oder Aufzeichnungen, die er nach den Abgabevorschriften zu führen hat, nicht führt oder nicht vorlegt oder sogar vernichtet hat. Hat die Behörde diesen Nachweis der qualifizierten Mangelhaftigkeit erbracht, ist die Schätzungsbefugnis die Folge, die nicht erst wieder in ihrer Berechtigung nachzuweisen ist. Die solcherart dem Grunde nach gerechtfertigte Schätzung ist in ihrer Begründetheit, im beschrittenen Weg, in ihrer Schlüssigkeit und Denkfolgerichtigkeit plausibel zu machen. D.h. die Behörde hat aufzuzeigen, von welchen Ermittlungsergebnissen tatsächlicher Art sie ausgegangen ist und auf welche Weise (Schätzungsmethode) sie zu den Schätzungsergebnissen gekommen ist (vgl. Stoll, BAO-Komm., S 1927f).

Ziel der Schätzung ist es, die Besteuerungsgrundlagen festzustellen, die die größte Wahrscheinlichkeit für sich haben (VwGH 22.6.83, 83/13/0051). Die Wahl der Schätzungsmethode steht dabei der Behörde im Allgemeinen frei, doch muss das Verfahren einwandfrei abgeführt und die zum Schätzungsergebnis führenden Gedankengänge schlüssig und folgerichtig sein. Ob eine Kombination von Schätzungsmethoden (kalkulatorische Schätzung, Schätzung nach dem Vermögenszuwachs, etc.) angewendet wird, hängt von den Gegebenheiten im Einzelfall ab und wird von dem Ziel jeder Schätzung bestimmt, den tatsächlichen Verhältnissen so nahe wie möglich zu kommen. Die Schätzungsberechtigung als auch das Schätzungsergebnis sind zu begründen.

Nach ständiger Rechtsprechung hat weiters die Behörde unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Verfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht (freie Beweiswürdigung gem. § 167 Abs. 2 BAO).

Im vorliegenden Fall wird die Schätzung nicht dem Grunde jedoch der Höhe nach bestritten. Die Bw. wendet ein, dass die Schätzung in Hinblick auf die Leerfahrten und Tages- und Nachtfahrten unrichtig vorgenommen, der Treibstoffverbrauch im Jahr 2001 zu niedrig und auch nicht den Tatsachen entsprechende Kilometererträge ermittelt worden wären. Lt. Bw. seien die Kilometererträge auch in Hinblick auf die Ausführungen des Schreibens der Fachgruppe für Beförderungsunternehmen und damit die Schätzung nicht nachvollziehbar.

Ad Schätzung 2001)

Zur Schätzung betreffend das Jahr 2001 wird eingewendet, dass unter Verweis auf die Aufzeichnungsmängel betreffend Kassasturz diese dem Grunde nach nicht bestritten wird, jedoch betreffend die Schätzungshöhe der Treibstoffverbrauch von 13 L / 100 Kilometer statt 11 L / 100 Kilometer heranzuziehen gewesen wäre.

Aufzeichnungen im Rahmen der Gewinnermittlung nach § 4 Abs. 3 EStG sind über die erfolgswirksamen Betriebseinnahmen und -ausgaben zu führen. Im Falle der Ermittlung der Tageslosung durch Rückrechnung sind weiters Privateinlagen und -entnahmen, Bewegungen zwischen Bank und Kassa, Abschreibungen und dergl. zu erfassen, ebenso End- und Anfangsbestand, alle Barausgänge sowie nicht erfolgswirksame Bareingänge täglich zu erfassen.

Im vorliegenden Fall konnte mangels vollständiger Aufzeichnungen für das Jahr 2001 eine Überprüfung der Losungsaufzeichnungen nicht vorgenommen werden.

Somit ist festzustellen, dass im vorliegenden Fall auf Grund der gravierenden Aufzeichnungsmängel betreffend Kassasturz eine Überprüfung der Aufzeichnungen nicht vorgenommen werden konnte. Bei der Ermittlung der Tageslosung durch Rückrechnung (Kassasturz) sind sämtliche Barausgänge und nicht erfolgswirksame Bareingänge täglich zu erfassen. Somit wurde nicht den Kriterien einer materiell und formell ordnungsmäßigen Buchführung entsprochen.

Betreffend die Einwendung Treibstoffverbrauch von 13 L / 100 Kilometer statt 11 L / 100 Kilometer ist festzustellen, dass diese nicht plausibel gemacht werden konnte. Die Angaben des Treibstoffverbrauches wurden laut Erhebungen der BP von der zuständigen Kfz-Stelle bestätigt und der Kalkulation zugrunde gelegt. Die Hinzurechnung eines Schätzungsbeitrages von rund S 50.000,- auf Basis von 11 L / 100 Kilometer ist damit der Höhe nach nicht als unrichtig zu beurteilen.

ad Schätzung 2003)

Darüber hinaus wurden zahlreiche Mängel betreffend bargeldlose Einnahmen („cab charge“ Abrechnungen, Losungen fehlen) vorgefunden. KIAB Erhebungen ergaben ebenso fehlende Losungen und manipulierte Kilometerstände. Der Bw. hat diese Mängel auch nicht bestritten, sondern lediglich die Schätzung 2003 unter Hinweis auf eine Stellungnahme der Fachgruppe für Beförderungsunternehmen betreffend Leerkilometeranteil von 47% (auf Basis der Ergebnisse einer Diplomarbeit für den Zeitraum 1995) als unrichtig qualifiziert. Laut Angaben des Bw. im Zuge der mündlichen Verhandlung seien die Leerfahrten auf Grund der Anzahl der

Taxifahrzeuge und Stehplätze höher als früher anzusetzen und daher die Schätzung von 40% gegenüber rund 47% als nicht richtig bzw. zu niedrig zu beurteilen.

Dazu ist auszuführen, dass die Ermittlung der Leerfahrten laut Diplomarbeit auf Basis von Tages- und Nachtfahrten erfolgte, jedoch dies sich auf einen Beobachtungszeitraum von nur einer Woche stützt. Auch ist festzustellen, dass mangels Aufzeichnungen von der BP der Erfahrungswert von 40% herangezogen wurde. Den Ausführungen der BP folgend konnte mangels Aufzeichnungen die Berücksichtigung eines Leerkilometeranteiles von mehr als 40% als nicht wahrscheinlich bzw. plausibel gemacht werden.

Betreffend die Einwendung Treibstoffverbrauch von 13 L / 100 Kilometer statt 11 L / 100 Kilometer ist auszuführen, dass diese ebenso nicht plausibel oder glaubhaft gemacht werden konnte. Die Schätzung des Treibstoffverbrauches von 11 Liter je 100 Kilometer wurden unter Verweis auf die Feststellungen der BP auch der Treibstoffintervallverprobung für das Jahr 2003 zugrunde gelegt, und damit der Einwendung betreffend Automatik des Kfz Seat jedenfalls hinreichend Rechnung getragen. Die Treibstoffintervallverprobung für das Jahr 2003 bestätigte ebenso insgesamt vorliegende Treibstoff- und Umsatzdifferenzen.

Zu der Einwendung betreffend Kilometerertrag, dass der Wert von € 1,25 nicht realistisch sei, wird festgehalten, dass im Streitzeitraum 2003 der Durchschnittswert des Raumes Wien ausgehend von Erhebungsergebnissen im Raum Wien € 1,2 beträgt. In Hinblick auf die obigen Einwendungen betreffend die Berücksichtigung eines höheren Leerfahrtenanteiles bei Vorliegen von Tages- und Nachtfahrten wird vom Unabhängigen Finanzsenat der durchschnittliche Kilometerertrag von € 1,2 herangezogen. Das Vorliegen von Tages- und Nachtfahrten ist unter Verweis auf die Erhebungen der KIAB grundsätzlich nicht strittig.

Die Schätzung für das Jahr 2003 erfolgte weiters auf Basis der von der BP ermittelten Gesamtkilometerleistungen von 20.000 und 30.000 Kilometer für die Fahrzeuge Mazda und Seat, welche im Zuge der Berufung nie bestritten wurden, weiters auf Basis zahlreicher Mängel in Hinblick auf fehlende „Cab Charge“ Abrechnungen, Aufzeichnungsdivergenzen und offensichtlichen Manipulationen an den Tachometergeräten laut KIAB-Erhebungen, welche im Zuge des Berufungsverfahrens ebenso nicht ausgeräumt werden konnten.

Auf Basis des vorliegenden Sachverhaltes ist somit die Schätzung zu Gewinn unter Verweis auf die obigen Ausführungen der Höhe nach berechtigt. Die Schätzung der BP gründet sich auf gravierende Mängel bezüglich fehlender Aufzeichnungen und Manipulation der Taxameterstände. Die durchgeföhrte Treibstoffintervallverprobung zeigte große Differenzen auf. Die Schätzung der Kilometererträge von € 1,2 für das Streitjahr 2003 auf Basis von durchschnittlichen Fahrten von 5 Kilometern und eines 40%igen Leerfahrtenanteiles sowie

Funk- und Telefonzuschlages ist unter Verweis auf die obigen Ausführungen als richtig zu beurteilen.

In Anbetracht der Feststellungen der BP bzgl. Aufzeichnungsmängel und somit fehlenden Überprüfbarkeit der Aufzeichnungen des Bw. (auch betreffend Taxameter und Treibstoffintervallverprobung) erfolgte die Schätzung im Rahmen jenes Spielraumes, der mit einer Schätzung verbunden ist. Dazu ist weiters auszuführen, dass es im Wesen jeder Schätzung liegt, dass die auf solche Weise ermittelten Besteuerungsgrundlagen die tatsächlich erzielten Einkünfte oder Einnahmen nur bis zu einem mehr oder weniger großen Genauigkeitsgrad erreichen können. Die der Schätzung innewohnende Unsicherheit muss aber lt. ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes derjenige, der begründeten Anlass zu Schätzung gibt, hinnehmen und zwar auch dann, wenn sie zufällig gegen ihn ausschlagen sollte.

Gewinnzurechnung laut Berufungsentscheidung:

Betrieblich gefahrene KM 2003:	50.000,00
KM-Ertrag lt. BE in € je Km	1,2
Umsatz lt. BE brutto	60.000,00
abzgl. Umsatz lt. Erklärung brutto	-25.890,08
Umsatz-Zuschätzung brutto	34.109,92
Umsatz-Zuschätzung netto	31.009,02
abzgl. Zusätzl. Treibstoffverbrauch	-2.276,00
Gewinnzurechnung lt. BE	28.733,02

Ad Einheitliche und gesonderte Feststellung)

Die Einkünfte 2003 werden gem. § 188 BAO einheitlich und gesondert festgestellt:

	2003 in €
Gewinn/Verlust lt. Erklärung	-3.683,73
Hizurechnung lt. BE	28.733,02
Gewinn/Verlust lt. BE	25.049,29
MM., StNr. 08-197/2390, 70%	17.534,50
J.K., StNr. 12-722/8674, 30%	7.514,79

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Wien, am 30. April 2012