

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter R. in der Beschwerdesache Bf, gegen den Bescheid des Zollamtes A. vom 18. April 2011, Mitteilung zur Anmeldungsnummer XY0 betreffend die Festsetzung von Eingangsabgaben zu Recht erkannt:

Der Beschwerde wird teilweise stattgegeben und die Eingangsabgaben in nachstehender Höhe wie folgt festgesetzt:

Abgabenart	Abgabenbetrag in €
Zoll	0,00
EUST	410,00

Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) unzulässig.

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensablauf:

Am 18. April 2011 erfolgte für den Beschwerdeführer (kurz Bf) beim Zollamt A., Zollstelle B. die Abfertigung zum freien Verkehr in der Union durch Verzollung eines gebrauchten PKW der Marke Triumph Spitfire MK I mit der FGNr.: CCC. Die Abgabenbehörde setzte in der Folge gegenüber dem Bf unter Zugrundelegung der Warennummer 8703 22 9000 insgesamt einen Abgabenbetrag in Höhe von 666 € (10% Zoll - 205,00 €, EUST 20% - 461,00 €) fest.

Dagegen richtet sich die damalige Berufung (nunmehr als Beschwerde bezeichnet) vom 5. Mai 2011. Darin bringt der Bf sinngemäß vor, dass es sich beim abgefertigten KFZ um einen "Oldtimer" handle und deshalb keine Einfuhrabgaben zu entrichten gewesen wären. Gleichzeitig übermittelte der Bf für den gegenständlichen PKW eine Ursprungserklärung des Verkäufers in Original. Abschließend ersuchte der Bf die entrichteten Zoll- und Einfuhrumsatzsteuerbeträge zu erstatten.

Mit Berufungsvorentscheidung vom 28. Juni 2011, GZ: 0-1 gab das Zollamt dieser Berufung teilweise statt und verringerte die Abgabenfestsetzung auf 410,00 € an Einfuhrumsatzsteuer. In der Begründung führt die Abgabenbehörde im Wesentlichen aus, dass auf Grund der vorgelegten Ursprungserklärung der Zollbetrag, sowie die anteilmäßige Einfuhrumsatzsteuer zu erstatten gewesen sei. Einer Einreihung des PKW als "Oldtimer", somit als Sammlungsstück in die Warennummer 9705 könne jedoch nicht entsprochen werden, da auch durch die vom Bf nachgereichten Unterlagen die Voraussetzungen für eine Tarifierung in die letztgenannten Nummer nicht ausreichend nachgewiesen worden seien. Welche Bedingungen für die Einreihung eines KFZ in die Warennummer 9705 vorliegen müssten, wäre dem Bf zuvor mit Schriftsatz des Zollamtes vom 18. Mai 2011 entsprechend mitgeteilt worden. Im Regelfall sei ein Gutachten eines gerichtlich beeideten und zertifizierten Sachverständigen für historische KFZ vorzulegen, in dem das Vorliegen aller geforderten Voraussetzungen iS der Mitteilung der EU-Kommission (Amtsblatt der EU C 272/02/-2009) sowie der nationalen Richtlinie zur Klassifizierung von Kraftfahrzeugen von geschichtlichem bzw. völkerkundlichem Wert des BMF, Bestätigung finden würden. Sekundär könnte die Einhaltung der Bedingungen für eine Einreihung nach 9705 auch mittels einschlägiger Literaturnachweise erbracht werden. Das vom Bf vorgelegte "Gutachten" sei von keinem gerichtlich beeideten und zertifizierten Sachverständigen für historische KFZ ausgestellt worden. Überdies sei für den gegenständlichen PKW kein Nachweis vorgelegt worden, dass er sich in einem Originalzustand befunden hätte, ein Seltenheitswert (geschichtlicher Wert) vorliege, das Fahrzeug in seinem ursprünglichen Verwendungszweck entsprechend nicht genutzt werden könne, dieses einen charakteristischen Entwicklungsschritt im Fahrzeugbau präsentiere und erstmalige Veränderungen bei der gegenständlichen Fahrzeugserie zum Einsatz gekommen wären.

In seiner Beschwerde vom 1. August 2011 bringt der Bf zusammengefasst vor, dass sich der PKW in seinem Originalzustand befinde bzw. befunden habe. Als Nachweis wurden diesbezüglich der Eingabe zwei Fotos angeschlossen. Der Seltenheitswert ergebe sich dadurch, dass nach Auskunft der Statistik Austria nur mehr 24 Stück dieses Modells zugelassen seien. Des Weiteren könne der PKW auf Grund seines zu hohen CO₂-Ausstoßes, das Fehlen von Sicherheitsgurten, sowie die erforderliche Betankung mit verbleitem Benzin, welches bei den Tankstellen nicht mehr erhältlich sei, nicht mehr iS seines ursächlichen Verwendungszweckes genutzt werden. Beim PKW Triumph Spitfire MK I habe es sich um eine Neukonstruktion mit neuer Karosserieform gehandelt, das Modell verfügte erstmals über einen Hubraum von 1147 cm³, wäre das erste Fahrzeug von Triumph mit Scheibenbremsen und robusterem Rahmen gewesen und sei ab 1963 mit einem Stahl-Hardtop als Zubehör erhältlich gewesen. Dadurch liege auch ein charakteristischer Entwicklungsschritt im Fahrzeugbau vor. Außerdem wäre der Triumph Spitfire MK I das erste Modell dieser Bauserie gewesen, wodurch dieses äußerst selten zu finden sei. Als nachfolgende Typen wären der MK II, MK III, MK IV und auch der 1500er produziert worden, wobei die zwei letztgenannten Versionen noch leichter am Markt

erhältlich seien. Beigelegt wurden dieser Eingabe u.a. Kopien aus der Fachliteratur und des Originalverkaufsprospektes der Leyland Motor Corporation.

II. Sachverhalt:

Der Bf meldete am 18.4.2011 aus der Schweiz kommend, mündlich beim Zollamt A., Zollstelle B. die Überführung in den freien Verkehr der Europäischen Union des gebrauchten PKW, Marke Triumph Spitfire MK I, erstmalige Zulassung im Jänner 1965, FGNr. CCC, an. Das Zollamt setzte in der Folge mit Mitteilung vom 18.4.2011 zur Anmeldung Nr. XY0 einen Abgabebetrag in Höhe von insgesamt 666,00 € (davon 10% Zoll somit 205,00 € und 20% EUST in Höhe von 461,00 €) unter Zugrundelegung der Warennummer 8703 2290 00, fest. Der Bf brachte nachträglich eine original unterfertigte Ursprungserklärung für den gegenständlichen PKW bei, in der auf der Rechnung der präferenzielle Ursprung der Ware lautend auf Großbritannien bescheinigt wurde. Laut vorgelegten Unterlagen wurden vom gegenständlichen PKW insgesamt 45.753 Stück in den Jahren 1962 bis 1965 produziert. Der Bf begehrt im anhängigen Verfahren nachträglich sinngemäß die Einreihung des KFZ als Sammlungsstück in die Warennummer 9705. Bei dieser Tarifierung ergäbe sich ex lege der Zollsatz "frei" und lediglich eine EUST in Höhe von 10% der Bemessungsgrundlage.

III. Rechtslage:

Infolge der Novellierung des Art. 129 B-VG trat mit 1. Jänner 2014 an die Stelle des Unabhängigen Finanzsenates (kurz UFS) als Abgabenbehörde II. Instanz, das Bundesfinanzgericht. Die am 31. Dezember 2013 beim UFS noch anhängigen Verfahren sind gem. § 323 Abs. 38 BAO idF des BGBl 14/2013 vom Bundesfinanzgericht als Beschwerden im Sinn des Art. 130 Abs. 1 B-VG zu erledigen.

Die maßgeblichen Rechtsbestimmungen zur zolltarifarischen Einreihung von Waren lauten auszugsweise in der anzuwendenden Fassung wie folgt:

Artikel 20 ZK (Zollkodex):

(1) Die bei Entstehen einer Zollschuld gesetzlich geschuldeten Abgaben stützen sich auf den Zolltarif der Europäischen Gemeinschaften.

(2) Die sonstigen durch besondere Gemeinschaftsvorschriften erlassenen Maßnahmen im Warenverkehr werden gegebenenfalls auf der Grundlage der zolltariflichen Einreihung der betreffenden Waren angewendet.

(3) Der Zolltarif der Europäischen Gemeinschaften umfasst:

a) die Kombinierte Nomenklatur;

b) jede andere Nomenklatur, die ganz oder teilweise auf der Kombinierten Nomenklatur - gegebenenfalls auch mit weiteren Unterteilungen - beruht und die durch besondere Gemeinschaftsvorschriften zur Durchführung zolltariflicher Maßnahmen im Warenverkehr erstellt worden ist;

c) die Regelzollsätze und die anderen Abgaben, die für die in der Kombinierten Nomenklatur erfassten Waren gelten, und zwar

- die Zölle und*
- die bei der Einfuhr erhobenen Abgaben, die im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik oder aufgrund der für bestimmte landwirtschaftliche Verarbeitungserzeugnisse geltenden Sonderregelungen eingeführt worden sind;*

d) die Zollpräferenzmaßnahmen aufgrund von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und bestimmten Ländern oder Ländergruppen, in denen eine Zollpräferenzbehandlung vorgesehen ist;

e) die Zollpräferenzmaßnahmen, die von der Gemeinschaft einseitig zugunsten bestimmter Länder, Ländergruppen oder Gebiete erlassen worden sind;

f) die autonomen Aussetzungsmaßnahmen, mit denen die bei der Einfuhr bestimmter Waren geltenden Zollsätze herabgesetzt oder ausgesetzt werden;

g) die sonstigen in anderen Gemeinschaftsregelungen vorgesehenen zolltariflichen Maßnahmen.

(4) Unbeschadet der Vorschriften über die Verzollung zum Pauschalsatz sind die in Absatz 3 Buchstaben d) bis f) aufgeführten Maßnahmen auf Antrag des Anmelders anstelle der unter Buchstabe c) genannten Maßnahmen anwendbar, wenn die betreffenden Waren die Voraussetzungen für die Anwendung der erstgenannten Maßnahmen erfüllen. Der Antrag kann solange nachträglich gestellt werden, wie die diesbezüglichen Voraussetzungen erfüllt sind.

(5) Ist die Anwendung der Maßnahmen nach Absatz 3 Buchstaben d) bis f) auf ein bestimmtes Einfuhrvolumen beschränkt, so wird sie beendet

- a) im Fall von Zollkontingenten bei Erreichen des festgelegten Einfuhrvolumens;*
- b) im Fall von Zollplafonds durch Verordnung der Kommission.*

(6) Die zolltarifliche Einreihung einer Ware ist die nach dem geltenden Recht getroffene Feststellung der für die betreffende Ware maßgeblichen

a) Unterposition der Kombinierten Nomenklatur oder Unterposition einer anderen Nomenklatur im Sinne des Absatzes 3 Buchstabe b) oder

b) Unterposition jeder anderen Nomenklatur, die ganz oder teilweise auf der Kombinierten Nomenklatur - gegebenenfalls auch mit weiteren Unterteilungen - beruht und die durch besondere Gemeinschaftsvorschriften zur Durchführung anderer als zolltariflicher Maßnahmen im Warenverkehr erstellt worden ist.

Kombinierte Nomenklatur-Verordnung (KN-VO), VO (EG) 2658/87:

Artikel 1 KN-VO:

(1) Es wird eine Warennomenklatur - nachstehend "Kombinierte Nomenklatur" oder abgekürzt "KN" genannt - eingeführt, die den Erfordernissen sowohl des Gemeinsamen Zolltarifs als auch der Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft genügt.

(2) Die Kombinierte Nomenklatur umfasst:

a) die Nomenklatur des Harmonisierten Systems;

b) die gemeinschaftlichen Unterteilungen dieser Nomenklatur, genannt "Unterpositionen KN", wenn ihnen ein Zollsatz zugeordnet ist;

c) die Einführenden Vorschriften, die Zusätzlichen Anmerkungen zu den Abschnitten und Kapiteln und die Fußnoten, die sich auf die Unterpositionen KN beziehen.

(3) Die Kombinierte Nomenklatur ist im Anhang I enthalten.

Die autonomen und vertragsmäßigen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs sowie die statistischen besonderen Maßeinheiten und weitere erforderliche Angaben sind in demselben Anhang festgelegt.

Artikel 2 KN-VO:

Auf der Grundlage der Kombinierten Nomenklatur erstellt die Kommission einen Integrierten Tarif der Europäischen Gemeinschaften, nachstehend "Taric" genannt, der folgendes umfasst:

a) die zusätzlichen gemeinschaftlichen Unterteilungen, genannt "Unterpositionen Taric", die zur Bezeichnung der Waren notwendig sind, die den in Anhang II aufgeführten besonderen gemeinschaftlichen Maßnahmen unterliegen;

b) die anwendbaren Zollsätze und anderen anwendbaren Abgaben;

c) die in Artikel 3 Absatz 3 und 4 genannten Codenummern;

d) alle anderen Angaben, die für die Anwendung oder Durchführung der jeweiligen Gemeinschaftsmaßnahmen erforderlich sind.

In Teil I (Einleitende Vorschriften) Titel I des Anhanges I der KN-VO sind die Allgemeinen Vorschriften (AV) für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur normiert. Diese lauten wie folgt:

Für die Einreihung von Waren in die Kombinierte Nomenklatur gelten folgende Grundsätze:

1. Die Überschriften der Abschnitte, Kapitel und Teilkapitel sind nur Hinweise. Maßgebend für die Einreihung sind der Wortlaut der Positionen und der Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln und - soweit in den Positionen oder in den Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln nichts anderes bestimmt ist - die nachstehenden Allgemeinen Vorschriften.

2. a) Jede Anführung einer Ware in einer Position gilt auch für die unvollständige oder unfertige Ware, wenn sie im vorliegenden Zustand die wesentlichen Beschaffenheitsmerkmale der vollständigen oder fertigen Ware hat. Sie gilt auch für eine

vollständige oder fertige oder nach den vorstehenden Bestimmungen dieser Vorschrift als solche geltende Ware, wenn diese zerlegt oder noch nicht zusammengesetzt gestellt wird.

b) Jede Anführung eines Stoffes in einer Position gilt für diesen Stoff sowohl in reinem Zustand als auch gemischt oder in Verbindung mit anderen Stoffen. Jede Anführung von Waren aus einem bestimmten Stoff gilt für Waren, die ganz oder teilweise aus diesem Stoff bestehen. Solche Mischungen oder aus mehr als einem Stoff bestehende Waren werden nach den Grundsätzen der Allgemeinen Vorschrift 3 eingereiht.

3. Kommen für die Einreihung von Waren bei Anwendung der Allgemeinen Vorschrift 2 b) oder in irgendeinem anderen Fall zwei oder mehr Positionen in Betracht, so wird wie folgt verfahren:

a) Die Position mit der genaueren Warenbezeichnung geht den Positionen mit allgemeiner Warenbezeichnung vor. Zwei oder mehr Positionen, von denen sich jede nur auf einen Teil der in einer gemischten oder zusammengesetzten Ware enthaltenen Stoffe oder nur auf einen oder mehrere Bestandteile einer für den Einzelverkauf aufgemachten Warenszusammenstellung bezieht, werden im Hinblick auf diese Waren als gleich genau betrachtet, selbst wenn eine von ihnen eine genauere oder vollständigere Warenbezeichnung enthält.

b) Mischungen, Waren, die aus verschiedenen Stoffen oder Bestandteilen bestehen, und für den Einzelverkauf aufgemachte Warenszusammenstellungen, die nach der Allgemeinen Vorschrift 3 a) nicht eingereiht werden können, werden nach dem Stoff oder Bestandteil eingereiht, der ihnen ihren wesentlichen Charakter verleiht, wenn dieser Stoff oder Bestandteil ermittelt werden kann.

c) Ist die Einreihung nach den Allgemeinen Vorschriften 3 a) und 3 b) nicht möglich, wird die Ware der von den gleichermaßen in Betracht kommenden Positionen in dieser Nomenklatur zuletzt genannten Position zugewiesen.

4. Waren, die nach den vorstehenden Allgemeinen Vorschriften nicht eingereiht werden können, werden in die Position der Waren eingereiht, denen sie am ähnlichsten sind.

5. Zusätzlich zu den vorstehenden Allgemeinen Vorschriften gilt für die nachstehend aufgeführten Waren Folgendes:

a) Behältnisse für Fotoapparate, Musikinstrumente, Waffen, Zeichengeräte, Schmuck und ähnliche Behältnisse, die zur Aufnahme einer bestimmten Ware oder Warenszusammenstellung besonders gestaltet oder hergerichtet und zum dauernden Gebrauch geeignet sind, werden wie die Waren eingereiht, für die sie bestimmt sind, wenn sie mit diesen Waren gestellt und üblicherweise zusammen mit ihnen verkauft werden. Diese Allgemeine Vorschrift wird nicht angewendet auf Behältnisse, die dem Ganzen seinen wesentlichen Charakter verleihen.

b) Vorbehaltlich der vorstehenden Allgemeinen Vorschrift 5 a) werden Verpackungen wie die darin enthaltenen Waren eingereiht, wenn sie zur Verpackung dieser Waren üblich

sind. Diese Allgemeine Vorschrift gilt nicht verbindlich für Verpackungen, die eindeutig zur mehrfachen Verwendung geeignet sind.

6. Maßgebend für die Einreihung von Waren in die Unterpositionen einer Position sind der Wortlaut dieser Unterpositionen, die Anmerkungen zu den Unterpositionen und - sinngemäß - die vorstehenden Allgemeinen Vorschriften. Einander vergleichbar sind dabei nur Unterpositionen der gleichen Gliederungsstufe. Soweit nichts anderes bestimmt ist, gelten bei Anwendung dieser Allgemeinen Vorschrift auch die Anmerkungen zu den Abschnitten und Kapiteln.

§ 45 ZollR-DG (Zollrechts-Durchführungsgesetz):

(1) Der Bundesminister für Finanzen hat auf der Grundlage des Zolltarifs der Europäischen Union im Sinn des Artikels 20 Abs. 3 ZK einen Österreichischen Gebrauchszolltarif (ÖGebr-ZT) herauszugeben, der auch die Sätze sonstiger Eingangs- und Ausgangsabgaben (§ 2) zu enthalten hat. Nach Zweckmäßigkeit hat dieser Gebrauchszolltarif auch andere Regelungen der Union gemäß Artikel 2 der KN-VO sowie sonstige Rechtsvorschriften, die sich auf die Verbringung von Waren über die Zollgrenze oder über die Grenze des Anwendungsgebietes beziehen, zu enthalten. Dieser Gebrauchszolltarif stellt eine unverbindliche Zusammenstellung dieser Rechtsvorschriften dar.

(2) Zollsätze, die

...

IV. Beweiswürdigung und rechtliche Erwägungen:

Streitgegenstand des anhängigen Verfahrens bildet die tarifarische Einreihung des gegenständlichen KFZ. Während das Zollamt bislang vermeint, dass der abgefertigte gebrauchte PKW der Marke Triumph Spitfire MK I in die Warennummer 8703 einzureihen sei, vertritt der Bf sinngemäß die Ansicht, dass dieser ein Sammlungsstück darstelle und demnach nach 9705 tarifieren würde.

In die Warennummer 8703 sind nach dem Wortlaut dieser Tarifposition "Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen" einzureihen. Es besteht demnach kein Zweifel darin, dass sofern die Voraussetzungen für eine Einreihung nach 9705 nicht vorliegen, eine Tarifierung nach 8703 zu erfolgen hat.

Das Kapitel 97 der Kombinierten Nomenklatur umfasst "Kunstgegenstände, Sammlungsstücke und Antiquitäten." In die Position 9705 sind "Zoologische, botanische, mineralogische oder anatomische Sammlungsstücke und Sammlungen; Sammlungsstücke von geschichtlichem, archäologischem, paläontologischem, völkerkundlichem oder münzkundlichem Wert" einzureihen. Die Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur, welche nach ständiger Rechtsprechung des EuGH ein

wichtiges, wenn auch nicht rechtsverbindliches Hilfsmittel für die Auslegung der einzelnen Positionen darstellen, lauten zur Unterposition 9705 0000 auszugsweise:

1. Zu dieser Position gehören Kraftfahrzeuge, die

- sich in ihrem Originalzustand befinden, d. h. an denen keine wesentlichen Änderungen des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors usw. vorgenommen wurden.
- mindestens 30 Jahre alt sind und
- einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen.

Kraftfahrzeuge gelten jedoch nicht als von geschichtlichem und völkerkundlichem Wert und werden von dieser Position ausgeschlossen, wenn die zuständigen Behörden feststellen, dass sie keinen wichtigen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentieren oder keinen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulichen können.

Zusätzlich müssen diese Fahrzeuge die für die Aufnahme in eine Sammlung erforderlichen Eigenschaften aufweisen:

- Sie müssen verhältnismäßig selten sein,
- sie dürfen normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß benutzt werden,
- sie müssen Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sein und
- sie müssen einen hohen Wert haben.

2. ...

3. ...

Der Nachweis kann durch geeignete Unterlagen erbracht werden, z.B. durch Lexika oder Fachbücher oder durch Gutachten anerkannter Sachverständiger.

Nationale Erläuterungen:

Zu Position 9705:

Für die Einreihung von Fahrzeugen in die Position 9705 der Kombinierten Nomenklatur, als Fahrzeug mit geschichtlichem und völkerkundlichem Wert, ist ein Gutachten eines gerichtlich beeideten Sachverständigen vorzulegen, aus dem - unter Bedachtnahme auf die im angeschlossenen Darstellungsvorschlag angeführten Punkte - hervorgeht, welche Beschaffenheit bzw. Merkmale das gegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt der Abgabe des Gutachtens aufweist.

Der Nachweis durch ein Gutachten kann unterbleiben, wenn die Nämlichkeit des Fahrzeuges an Hand der in Lexika, Fachzeitschriften oder Fachbüchern (z. B. der approbierten Liste der historischen Fahrzeuge des Bundesministeriums für Verkehr,

Innovation und Technologie, Beirat für historische Fahrzeuge) enthaltenen Darstellungen eindeutig festgestellt werden kann und eine Einreihung zweifelsfrei möglich ist.

Für eine bundesweit einheitliche Anwendung der Erläuterungsbestimmungen zur Position 9705 des Amtsblattes der Europäischen Union C-272/2009 vom 13.11.2009 sind die nachstehenden Begriffe wie folgt auszulegen:

1. Originalzustand bzw. unwesentliche Änderungen:

Folgende Elemente müssen mindestens im Originalzustand (auch mit Reparaturen unter Verwendung von dem Original entsprechenden Ersatzteilen und Zubehör) erhalten sein: Motor und Gemischbildungseinrichtung, Kraftübertragung, Radaufhängungen, Lenkanlagen, Bremssystem, Aufbauten, Fahrgestell.

Als unwesentliche Änderung gilt der Austausch folgender Elemente durch Nachbildungen (dem Originalzustand entsprechende Ersatzteile): Bereifung, Zündkerzen, elektrische, Glüh- und Entladungslampen, Verglasung, Ketten und Riemen, Bremsbeläge und Auspuffanlage.

2. Charakteristischer Entwicklungsschritt im Fahrzeugbau:

Ist jede Veränderung (z. B. Verbesserung, Umbau, Neukonstruktion, neues Design, etc.) im Fahrzeugbau einer bestimmten Kfz-Marke / Type / Serie und veranschaulicht grundsätzlich einen Entwicklungsabschnitt, der für eine bestimmte Epoche repräsentativ ist. Ein derartiger Schritt liegt daher typischerweise bei der jeweils ersten Fahrzeugserie mit z. B. neuer Karosserieform, Motorvariante, Fahrzeuggeometrie, Elektronik, neuen Bremsen o. ä. vor.

3. Seltenheitswert:

Frühere Serienprodukte – nicht mehr hergestellt, von denen gegenwärtig nur noch einige Exemplare vorhanden sind und die somit nicht beliebig im Fahrzeughandel beschafft werden können. Dazu zählen Fahrzeuge, von denen nicht mehr als 1.000 Stück weltweit erzeugt wurden. Im Zweifelsfall könnte bei großen Serienzahlen an Hand der nationalen Zulassungsstatistik nachgewiesen werden, dass die Anzahl der derzeit im betroffenen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge wesentlich kleiner ist als die Gesamtanzahl aller je im betroffenen Mitgliedstaat zugelassener KFZ der gleichen (gegenständlichen) Kfz-Marke / Type und die Zahl 300 nicht überschreitet.

4. Ursprünglicher Verwendungszweck:

Ist nicht mehr gegeben, wenn die Fahrzeuge auf Grund der ursprünglichen Bauart (z. B. mangels derzeit geltender Sicherheits- Umweltschutz- o. ä. Standards) den aktuellen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen nicht entsprechen.

5. Hoher Wert:

Ein Wert, der höher ist als das 2-fache des zum maßgeblichen Zeitpunkt erzielbaren Materialwertes bzw. Schrottwertes

Hierher gehören auch Kraftfahrzeuge als Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert, wenn sie den Kriterien des EuGH-Urteils in der Rechtssache C-200/84 entsprechen und somit:

- einen gewissen Seltenheitswert haben;
- normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß genutzt werden;
- Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sind;
- einen hohen Wert haben und
- einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften oder einen Abschnitt dieser Entwicklung dokumentieren.

Im Hinblick darauf, dass es sich bei einem Kraftfahrzeug grundsätzlich um einen relativ kurzlebigen Gebrauchsgegenstand handelt, der der ständig fortschreitenden technischen Entwicklung unterliegt, können - soweit nicht offensichtlich Tatsachen dagegen sprechen - die vorstehenden Voraussetzungen des genannten Urteils als gegeben unterstellt werden für:

- Kraftfahrzeuge in ihrem Originalzustand - ohne wesentliche Änderungen des Fahrgestelles, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors usw. -, die 30 Jahre oder älter sind und einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen;
- alle Kraftfahrzeuge, die vor dem Jahr 1950 hergestellt wurden, auch in nicht fahrbereitem Zustand.

Die Einfügung der obigen Erläuterungen waren demnach Ausfluss der Entscheidungen des EuGH, RS C-200/84 und C-259/97.

Der Tenor des Urteiles des EuGH in der Rechtssache C-200/84 lautet:

Sammlungsstücke im Sinne der Tarifnummer 99.05 des Gebrauchszolltarifes (dies war die vor Einführung der Kombinierten Nomenklatur maßgebliche Tarifnummer mit praktisch dem gleichen Wortlaut wie die nunmehrige Position 9705) sind Gegenstände, die geeignet sind, in eine Sammlung aufgenommen zu werden, das heißt Gegenstände, die verhältnismäßig selten sind, normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß benutzt werden, Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sind und einen hohen Wert haben.

Von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert im Sinne der Tarifnummer 99.05 des Gebrauchszolltarifes sind solche Sammlungsstücke, die einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentieren oder einen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulichen.

Aus dem Urteil des EuGH in der Rechtssache C-259/97 ergibt sich Folgendes:

Die Position 9705 der Kombinierten Nomenklatur in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den gemeinsamen Zolltarif ist dahin auszulegen, dass ein historischer oder völkerkundlicher Wert bei Kraftfahrzeugen vermutet wird, die

- *sich im Originalzustand - ohne wesentliche Änderungen des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors usw. - befinden,*
- *30 Jahre oder älter sind und*
- *einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen.*

Fahrzeuge, die diese Voraussetzungen erfüllen, sind jedoch nicht von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert, wenn sie keinen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentieren oder keinen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulichen können. Darüber hinaus müssen die in der Rechtsprechung des Gerichtshofes entwickelten Kriterien in Bezug auf die Eigenschaften erfüllt sein, die für die Aufnahme eines Kraftfahrzeugs in eine Sammlung erforderlich sind (vgl. auch UFS, ZRV/0156-Z2L/08).

Voraussetzung für eine Einreihung eines KFZ in die Warennummer 9705 ist nach den obenstehenden Ausführungen demnach einerseits, dass das Fahrzeug ein Sammlungsstück iS der EuGH-Judikatur darstellt und andererseits dieses zusätzlich einen geschichtlichen oder völkerkundlichen Wert aufweist. Das Vorliegen der zuletzt genannten historischen Bedeutung kann dabei dann als gegeben unterstellt werden, wenn sich das Fahrzeug in seinem Originalzustand befindet, älter als 30 Jahre ist und einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entspricht (siehe wiederum obige Erläuterungen zur KN zur Unterposition 9705 0000 in der hier anzuwendenden Fassung). Zusätzlich muss das KFZ einen wichtigen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentieren oder einen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulichen. Von einem Sammlungsstück nach 9705 ist dann auszugehen, wenn das Fahrzeug v. erhältnismäßig selten ist, es üblicherweise nicht in seinem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß benutzt werden kann, Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen ist und es muss einen hohen Wert haben. Die diesbezügliche Nachweispflicht, dass die Voraussetzungen für eine Einreihung als Sammlungsstück nach 9705 vorliegen, obliegt grundsätzlich dem Bf. (vgl. auch FG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 9.8.2001, 6 K 3072/98 Z).

Wesentlich für eine Tarifierung eines KFZ nach 9705 ist somit, ob der gegenständliche PKW nach seiner Art und Beschaffenheit als ein Sammlungsstück von geschichtlichem Wert zu betrachten ist. Dabei ist u.a. von Relevanz, ob sich das KFZ im Zeitpunkt der Importabfertigung in seinem Originalzustand, d.h. ohne wesentliche Änderung des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors usw. befand, über welchen Zeitraum dieses Modell mit welcher Stückzahl produziert wurde (Seltenheitswert) und ob zuvor bzw. danach vergleichbare Modelle dieses PKW-Typs hergestellt wurden. Im Ergänzungsauftrag des Zollamtes vom 18. Mai 2011 wurde der Bf aufgefordert, im Sinne der vorstehenden Ausführungen ein Gutachten eines gerichtlich beeideten Sachverständigen für historische KFZ vorzulegen oder das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Einreihung nach 9705 durch einschlägige Literaturnachweise zu belegen. Die Vorlage eines Sachverständigengutachtens erfolgte

vom Bf nicht. Vielmehr erklärte der Bf selbst durch Ankreuzen der jeweiligen Punkte in dem ihm vom Zollamt übermittelten "Vorschlag zur Darstellung im Gutachten" zusammengefasst, dass sich das gegenständliche Fahrzeug im Originalzustand befinde, das Herstellungsdatum älter als 30 Jahre sei, der Ankauf im Rahmen eines Spezialhandels mit historischen KFZ erfolgt sei, das Fahrzeug einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entspreche, einen Seltenheitswert insofern besitze, da laut Auskunft der Statistik Austria vom 14.6.2011 nur mehr 24 Stück zugelassen wären, der Kaufpreis mehr als der zweifache Schrottwert betragen habe und auch der PKW nicht mehr seinem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß benützt werden könne, weil auf Grund nunmehriger Abgasbestimmungen und anderer technischer Vorschriften das Fahrzeug nur mehr ein historisches KFZ darstelle. Weiters werde durch diesen PKW auch ein charakteristischer Entwicklungsschritt im Fahrzeugbau dokumentiert, da der MK I eine neue Karosserieform aufgewiesen hätte, erstmals über einen Hubraum von 1147 cm³ verfügte, das erste Fahrzeug von Triumph mit Scheibenbremsen und robusterem Rahmen gewesen wäre und ab 1963 auch ein Stahl-Hardtop als Zubehör angeboten worden wäre.

Zum letztgenannten Kriterium ist darauf zu verweisen, dass der Begriff "von geschichtlichem Wert" im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen bedeutet, dass das konkrete Fahrzeug geeignet sein muss, zur Geschichtsbildung beizutragen, insbesondere aufgrund seiner bedeutenden technischen Neuerungen einen exemplarischen Entwicklungsstandard und einen grundlegenden Wandel in der Entwicklungsgeschichte des Kraftfahrzeugbaus zu verkörpern. Inwieweit ein charakteristischer Schritt in der Entwicklung des Automobilbaus vorliegt, ist eine Bewertungsfrage, die in dieser Konkretisierung dem Beweis nicht zugänglich ist. Es ist daher ausreichend, wenn die Behörde mit Substanz darlegt, dass das Automobil keine Besonderheiten in diesem Sinne aufweist (vgl. auch UFS vom 2.4.2012, ZRV/0122-Z2L/10). Gerade in diesem Punkt vermag der Bf mit seinem Vorbringen bzw. mit der von ihm vorgelegten Literatur nicht zu überzeugen. So erweist sich nach Internetrecherchen jene Aussage als unzutreffend, dass der gegenständliche PKW das erste Triumph-Fahrzeug gewesen wäre, welches mit Scheibenbremsen vorne ausgestattet worden sei. Grundsätzlich fanden Scheibenbremsen bereits ab 1955 im Automobilbau (vgl. www.aaa) serienmäßig - so im Citroen DS - Verwendung und selbst Triumph stattete bereits Vorgängermodelle zum gegenständlich abgefertigten KFZ-Typ, so lediglich beispielhaft den Triumph TR2, TR3 und auch den TR3A (Produktionszeiträume dieser Typen von 1953 bis 1962) zumindest teilweise in ihren jeweiligen späteren Herstellungsjahren - jedoch noch vor Erscheinen des Spitfire MK I - mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern (vgl. www.bbb) aus. Nur weil beim hier streitgegenständlichen Modell bereits zu Produktionsbeginn der MK I-Serie hydraulische Scheibenbremsen zum Einsatz kamen, kann daraus - entgegen der Ansicht des Bf - das BFG keinen charakteristischen Entwicklungsschritt im KFZ-Bau erkennen. Auch stellt die Motorvariante mit 1147 cm³ keinen technisch charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaft dar, da lediglich eine Änderung im Hubraum keinesfalls eine derartige

technische Neuerung bzw. einen grundlegenden Wandel in der Entwicklung des KFZ-Baus bewirkt (vgl. wiederum UFS ZRV/0156-Z2L/08). Welche revolutionäre technische Änderung oder Neuerung im Fahrzeugbau mit dem, im hier gegenständlichen Modell eingesetzten Verbrennungsmotor erfolgt wäre, legt selbst der Bf nicht näher dar. Im Übrigen verfügte bereits der Triumph Herald Convertible 1200, der bereits seit 1961 und demnach ebenfalls vor Beginn der Modellserie des streitgegenständlichen PKW produziert wurde, über einen Motor mit demselben Hubraum wie der Spitfire MK I. Selbst in der einschlägigen Literatur findet sich zum hier eingesetzten Motor, dass diese Konstruktion bereits über 10 Jahre alt gewesen wäre und es sich dabei um ein langhubiges und wenig drehzahlfreudiges Aggregat mit untenliegenden Nockenwellen gehandelt habe (vgl. "Kult-Autos der 70er"/Egbert Schwartz und Nikolas Waldura).

Wenn der Bf weiters vermeint, die Karosserieform des MK I stelle einen derartigen charakteristischen Einschnitt dar, so ist darauf zu verweisen, dass es sich bei allen Spitfire-Modellen um sogenannte "Roadster" handelt. Dies waren zweisitzige Sportwagen die eine offene Karosseriebauform aufwiesen, über kein festes Dach oder klappbares Verdeck verfügten jedoch zur Not mit einfachen Hilfsmitteln geschlossen werden konnten. Gerade die Modelle des Triumph Spitfire waren bedeutende Vertreter der als "Roadster" bezeichneten Autos wobei als Vorgängermodelle u.a. auch die bereits vorerwähnten Triumph TR2, TR3, aber auch der TR4 zu erwähnen sind und vor dem Spitfire MK I produziert wurden bzw. zumindest ihre Herstellung vor dem MK I begonnen wurde. Diese Änderungen in der Karosserieform bzw. auch die vom Bf extra hervorgehobene Robustheit des Rahmens sind demnach lediglich der ständig fortschreitenden Entwicklung im Automobilbau zuzuordnen (vgl. www.aaa). Bestätigung findet das Vorgesagte auch in einschlägigen Publikationen worin es heißt, dass sowohl die Technik als auch der stabile Kastenrahmen des ersten Spitfire vom Modell Herald (Produktion von 1959 bis 1971) im Wesentlichen übernommen wurde (vgl. www.ccc). Das laut Bf als Zubehör gesondert erhältliche Stahl-Hardtop ab dem Baujahr 1963 ändert nichts an der gegenständlichen Beurteilung, da selbst etwaige am Karosserieaufbau ab diesem Baujahr vorgesehene Montagevorrichtungen für ein rasches und einfaches Anbringen bzw. Entfernen des Stahldaches keine wesentlichen Änderungen an der Karosserie nach ziehen würde.

Des Weiteren ist zum anhängigen Verfahren auszuführen, dass der Bf versucht den Originalzustand des Fahrzeugs durch vorgelegte Fotos zu belegen. Der Originalzustand bedeutet laut EuGH-Urteil C-200/84, dass keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich des Fahrgestelles, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors usw. durchgeführt wurden. Unabhängig davon, dass mit den zwei vom Bf vorgelegten Fotos ohnehin für das BFG kein eindeutiger Nämlichkeitsbezug zum abgefertigten Fahrzeug mit der FGNr. CCC hergestellt werden kann, zeigen diese Aufnahmen jeweils eine Außenansicht des abgebildeten PKW, wodurch damit keinesfalls die großteils geforderte Unverändertheit im Sinne des vorgenannten EuGH-Urteils (Bremsen, Motor, Getriebe etc.) durch den Bf. nachgewiesen werden kann. Eine Einreihung nach 9705 scheidet folglich bereits durch

die vorstehenden Ausführungen aus, da das betreffende KFZ keinen geschichtlichen oder völkerkundlichen Wert dokumentiert oder einen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulicht. Aus diesem Grund kann der Bf. auch mit dem Vorbringen, dass in Österreich lediglich eine geringe Anzahl dieser KFZ-Modelle zugelassen seien nichts für sich gewinnen, da selbst bei Zutreffen der von ihm genannten Anzahl und die Erfüllung sämtlicher geforderten Eigenschaften eines "Sammlungsstückes" iS der tarifarischen Bestimmungen nach der Rechtsprechung des EuGH (C-259/97) bei Fehlen eines geschichtlichen oder völkerkundlichen Wertes eine Einreihung nach 9705 ausscheidet.

Da bereits durch die vorstehenden Ausführungen eine Einreihung des gegenständlichen KFZ in die Warennummer 9705 nicht in Frage kommt, bedarf es hinsichtlich der übrigen Punkte (Seltenheit, hoher Wert, eingeschränkter Verwendungszweck, Gegenstand eines Spezialhandels) kein weiteres Eingehen.

Abschließend ist somit festzustellen, dass die Voraussetzungen für eine Einreihung des gegenständlichen PKW nach 9705 nicht vorliegen und aus den vorstehenden Gründen in der vom Zollamt erfolgten Tarifierung in die Warennummer 8703 2290 00 keine Rechtswidrigkeit erblickt werden kann. Durch die bereits im damaligen Berufungsverfahren beigebrachte Ursprungserklärung war jedoch - analog der vom Zollamt erlassenen Berufungsvorentscheidung vom 28. Juni 2011 - der Betrag an Zoll mit 0,00 € festzusetzen und anteilsmäßig die Einfuhrumsatzsteuer entsprechend zu vermindern.

Zulässigkeit einer Revision

Gegen ein Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Ob ein PKW ein Sammlungsstück von geschichtlichem Wert im Sinne der anzuwendenden rechtlichen Bestimmungen darstellt unterliegt einer Einzelfallbeurteilung und ist unter Beachtung der in dieser Entscheidung genannten Judikatur des EuGH, sowie unter Berücksichtigung der Ausführungen des Bf. und der von ihm vorgelegten Unterlagen im Rahmen der freien Beweiswürdigung zu treffen. Insofern liegt keine Rechtsfrage mit grundsätzlicher Bedeutung vor (vgl. auch VwGH vom 29.7.2015, Ra 2015/07/0054). Aus diesem Grund war folglich die Zulässigkeit einer ordentlichen Revision zu verneinen.

Linz, am 19. Mai 2016