



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Beschwerde des Bf., vertreten durch Dr. Herbert Salcher, Öffentliche Agentie, 6300 Wörgl, Bahnhofstr. 37, vom 14. September 2004 gegen die Berufungsvorentscheidung des Zollamtes Innsbruck, vertreten durch OR Mag. Reinhard Bichler, vom 11. August 2004, Zl. 800/06361/2004, betreffend Zollschuld entschieden:

Der Beschwerde wird Folge gegeben. Der Spruch des angefochtenen Bescheides wird wie folgt geändert: „ Der Berufung wird stattgegeben. Der Bescheid des Zollamtes Innsbruck vom 29. April 2004, GZerst.Bescheid wird ersatzlos aufgehoben“.

Entscheidungsgründe

Am 8. Oktober 2002 stellte die Bf. den Antrag einen PKW (andere) mit der Fahrgestellnummer 3... der Warennummer 87032410 00 mit einer in der Anmeldung angegebenen Rohmasse und einer Eigenmasse von 2.500 kg in den freien Verkehr zu überführen (WE.Nr: 809...). Laut Faktura handelte es sich beim ggstl. Fahrzeug um einen „DODGE RAM 2500 4x4“.

Mit Bescheid des Zollamtes Innsbruck vom 29. April 2004, GZerst.Bescheid wurden nach Art. 201 Abs. 1 Buchst. a und Abs. 3 Zollkodex (ZK) iVm § 2 Abs. 1 Zollrechtsdurchführungsgesetz (ZollR-DG) Abgaben in Höhe von € 4.424,99 und eine Abgabenerhöhung in Höhe von € 293,95 nacherhoben. Begründet wurde die Vorschreibung damit, dass nach Überprüfung der ggstl. Anmeldung festgestellt worden sei, dass es sich beim ggstl. Fahrzeug um ein „hauptsächlich zur Beförderung von Gütern geeignetes Fahrzeug“ handle, das in die Tarifposition 8704 31 31 00 einzureihen sei (Zollsatz: 22%).

Dagegen wurde form- und fristgerecht der Rechtsbehelf der Berufung erhoben. Begründet wurde die Berufung im Wesentlichen damit, dass eine Überprüfung ergeben habe, dass das Fahrzeug hauptsächlich zur Personenbeförderung geeignet sei, somit sei der in der Zollanmeldung angegebene Code 8703 mit einem Zollsatz von 10% zu Recht herangezogen worden. Die zollrechtliche Beurteilung stimme mit allen einschlägig bekannten Tarifauskünften überein, so mit den schriftlichen Antworten des Zollamtes Innsbruck, mit Tarifauskünften der Zentralstelle für verbindliche Zollauskünfte sowie auch mit internen Auskünften des Bundesministeriums für Finanzen. Die Bf. verweist in der Folge auf einschlägige Aktenvermerke und Antworten des Zollamtes Innsbruck. Im Schriftsatz wird ausdrücklich ausgeführt, dass laut einem Telefongespräch der zuständige Regierungsrat im BMF die Rechtsmeinung vertrat, dass „Pick Ups Dodge Ram“ grundsätzlich nach 8703 einzureihen seien. Auch nach einer Tarifierfrage der Fa. C. und einem Antwortschreiben des Zollamtes Innsbruck überwiege beim Dodge Ram 2500 4x4 Quad. Cab die Möglichkeit der Personenbeförderung. Das ggstl. Fahrzeug sei in die Tarifposition 8703241000 einzureihen. Des Weiteren wird ausgeführt, dass die nachträgliche buchmäßige Erfassung nach Art. 220 Abs. 1 ZK zu Unrecht vorgenommen worden sei und auch die Anmeldung unzureichend überprüft worden sei. Es wird beantragt, den Bescheid wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften und inhaltlicher Rechtswidrigkeit aufzuheben.

Die Berufung wurde mit Berufungsvorentscheidung des Zollamtes Innsbruck vom 11. August 2004, GZangef.Bescheid als unbegründet abgewiesen. Nach Ausführung des Wortlautes der strittigen Tarifpositionen und den einschlägigen Allgemeinen Vorschriften zur Einreihung in den Tarif betont die Berufungsbehörde, dass nur Fahrzeuge, die personenwagenmäßig ausgestattet sowie mit Hecktür versehen sind und im Innenraum den Transport von Gütern ermöglichen, PKW sind (EuGH 24.1.1991, Rs. C-348/89, richtig wohl: Rs. C-384/89). Nach der Rechtsprechung des BFH handle es sich bei Pick Ups um Fahrzeuge, die als LKW in die Tarifposition 8704 der KN einzureihen seien. Es sei nach dem BFH das Gesamtbild des Fahrzeuges bei der Einfuhr zugrunde zu legen, wobei die Zulademöglichkeit außerhalb des Fahrgastraumes nach der Herstellerkonzeption eine wesentliche Bedeutung habe. Das streitgegenständliche Fahrzeug verfüge über eine offene Ladefläche, die nicht vom Führerhaus zugänglich sei. Auch das äußere Erscheinungsbild und die Beschaffenheit des Fahrzeuges vermitteln einen Gesamteindruck der eindeutig für das Vorliegen eines Lastkraftwagens spreche. Im Gegensatz zu Personenkraftwagen verfüge das Fahrzeug nicht über Stoßdämpfer sondern über Plattefedern. Auch auf Grund des Größenverhältnisses zwischen Fahrerhaus und Ladefläche und aufgrund der konstruktiven Merkmale (abgeschlossenes Fahrerhaus, Zugang zum Laderaum ausschließlich durch die nach oben geöffnete Heckklappe und die nach unten geklappten rückseitigen Bordwand), könne das

Fahrzeug nicht als „hauptsächlich zur Personenbeförderung“ gebaut angesehen werden. Überdies seien die umlegbaren Rücksitze derart mit Metall versehen und verstärkt, dass auch im Fahrerhaus eine zusätzliche Warenbeförderungsmöglichkeit geschaffen werde. Auch der sehr hohe Kraftstoffverbrauch spreche für die Einreihung als Lastkraftwagen. Der Hinweis auf die Tarifierungsentscheidung aus dem Jahre 1997 gehe ins Leere, da es sich um ein Fahrzeug der Marke „Dodge Ram SST“ gehandelt habe, was aber mit dem ggstl. Fahrzeug nicht übereinstimme. Die Tarifierfragen vom 26. April 2004 seien unwesentlich, da für diese Fahrzeuge keine Nacherhebung erfolgte. Dem Grund nach handle es sich bei diesen Tarifierfrage um rechtsunverbindliche Auskünfte.

Auch bei der Aufteilung der Gesamtnutzlast auf Personenbeförderung- und Frachtkapazität überwiege die Frachtkapazität, überdies werde nach der Konzeption des Herstellers dieses Fahrzeug als „Truck“ bezeichnet. In der Folge erläutert die Berufungsbehörde die Voraussetzungen der Erteilung einer verbindlichen Zolltarifauskunft und betont, dass ein derartiger Antrag nach Art. 12 ZK nicht gestellt worden sei.

Die belangte Behörde führt des weiteren aus, dass die Organe der Zollstelle einen aktiven Irrtum begangen haben, die Bf. habe aber nicht gutgläubig gehandelt, da zum Ersten ein vergleichbares Verfahren in Deutschland eingeleitet worden sei und es ein derartiges Verfahren auch in Italien gegeben habe und anzunehmen sei, dass die Bf. darüber informiert wurde.

Mit 10. September 2004 wurde gegen die Berufungsvorentscheidung Beschwerde erhoben. Die Bf. schildert den Sachverhalt und betont, dass sie als rechtlich befugter Kraftfahrzeughändler schon seit dem Jahr 1997 einen Autohandel betreibe. Was den Hinweis des Zollamtes Innsbruck auf die Vorgänge in Italien betreffe, sei sie nicht eingebunden gewesen. Was das Verfahren vor dem Hauptzollamt Düsseldorf angehe, so habe sie den vorgeschriebenen Betrag nur deswegen entrichtet, da die Kosten des Rechtsmittels verglichen mit dem geforderten Abgabebetrag unwirtschaftlich gewesen seien. Die Bf. verweist wiederum auf das Telefongespräch zwischen dem Zollamt und dem zuständigen Regierungsrat im BMF. Sie verweist weiters darauf, dass das Zollamt Innsbruck mit 26. April 2004 eine Tarifauskunft zur WE-Nr.: 800... erteilt habe, welche ein Fahrzeug der Marke Dodge Ram 2500 zum Gegenstand gehabt habe.

Außerdem sei das Verfahren mangelhaft, da der Bescheid nicht ausreichend begründet sei. Laut Meinung des BMF haben Pick-Up Fahrzeuge keine LKW typischen Ladeflächen. Überdies komme es nicht auf die Größe der Ladefläche, sondern lediglich darauf an, ob die Möglichkeit zur Personenbeförderung gegenüber der Frachtbeförderung überwiege oder nicht. Auch der

Hinweis des Zollamtes auf die starke Motorisierung, den großen Hubraum sowie auf das Fehlen von Stoßdämpfern (Vorliegen von Plattfedern) sei unmaßgeblich.

Die innere Ausstattung wie elektrische Sitzverstellung, Fensterheber, getönte Scheiben, Automatikgetriebe etc. deuten auf die Personenbezogenheit hin. Die angesprochene Metallic-Lackierung sei überaus empfindlich und für Lastenbeförderung ungeeignet. Nach Auffassung des BMF handle es sich überdies um „Luxus- und Funcars“. Die Bf. verweist darauf, dass die Bezeichnung „Truck“ in Nordamerika nicht gleichbedeutend sei mit Lastkraftwagen. In der Zulassungspraxis werden alle Dodge Ram 2500 auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3500 kg „heruntertypisiert“, damit das Lenken mit einem Führerschein B genüge.

Zum Vorliegen eines „aktiven“ Irrtums führt die Bf. aus, dass ein solcher nicht vorliege, da die Einreihung zu Recht in 8703 vorgenommen worden wäre. Die Bf. verweist wiederum auf die oa. Auskünfte. Zur Frage der „Nichterkennbarkeit“ eines Behördenirrtums verweist die Bf. auf bereits erfolgte Einvernahmen der Zeugen K., R. und Re.. Die Bf. betont, dass sie „guten Glaubens“ gehandelt habe, da die Tarifierung von 1997 bis 2004 anstandslos anerkannt worden sei (vgl. EuGH 1.4.1993, Rs C-250/91). Was die Verfahren in Deutschland und Italien angehe, handle es sich um rechtsunverbindliche Rechtsauffassungen für die österreichischen Behörden.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

Die bei Entstehen einer Zollschuld gesetzlich geschuldeten Abgaben stützen sich gemäß Art. 20 Abs. 1 ZK auf den Zolltarif der Europäischen Gemeinschaften. Gemäß Art. 20 Abs. 3 ZK umfasst der Zolltarif der Europäischen Gemeinschaften unter anderem die Kombinierte Nomenklatur sowie 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. Die Kombinierte Nomenklatur bildet auch die Grundlage für den Österreichischen Gebrauchsolltarif.

Die Kombinierte Nomenklatur, die auf der Grundlage des Harmonisierten Systems beruht (als Harmonisiertes System wird das Internationale Übereinkommen über das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren bezeichnet), wurde mit Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif festgelegt und ist im Anhang I dieser Verordnung enthalten. Der Teil I dieses Anhanges enthält unter Titel I die Allgemeinen Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur. Die Allgemeine Vorschrift 1 besagt, dass die Überschriften der Abschnitte, Kapitel und Teilkapitel nur Hinweise sind. 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 nicht anderes bestimmt ist - die nachstehenden Allgemeinen Vorschriften.

Der Wortlaut der Position 8703 lautet:

„Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, ihrer Beschaffenheit hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt, einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen“.

Der Wortlaut der Position 8704 lautet:

„Lastkraftwagen“.

Wie die belangte Behörde in der angefochtenen Entscheidung zu Recht ausführt, kommt es auf den Wortlaut der Position gemäß der Allgemeinen Vorschriften 1 an.

Zur Auslegung der KN können auch die so genannten Erläuterungen herangezogen werden. Diese Erläuterungen sind zwar nicht verbindlich, stellen aber nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH ein wichtiges Erkenntnismittel für die einzelnen Tarifpositionen dar, um eine einheitliche Anwendung des Zolltarifs zu erreichen (zB EuGH 19.10.2000, Rs C-339/98, Slg. 2000, I-08947, Rz. 9).

Nach den Erläuterungen zum Harmonisierten System sind unter die Tarifposition 8703, also solchen die überwiegend zur Personenbeförderung bestimmt sind, folgende Fahrzeuge einzureihen (auszugsweise):

„Zu dieser Position gehören ihrer Beschaffenheit nach zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge verschiedener Art....

Zu dieser Position gehören insbesondere:

- 1)Personenkraftwagen (z. B. Limousinen, Taxis, Sportwagen und Rennwagen).
- 2)Spezialfahrzeuge zur Personenbeförderung, wie Krankenkraftwagen, Gefangenenkraftwagen und Leichenwagen.
- 3)Campingkraftwagen (sog. Wohnmobile, Motorcaravans usw.), die zum Befördern von Personen dienen und speziell zum Wohnen eingerichtet sind (mit Schlaf- und Kochgelegenheit, Toilette usw.).
- 4)Spezialfahrzeuge zum Fahren auf Schnee (z. B. Motorschlitten).
- 5)Spezialfahrzeuge zur Personenbeförderung auf Golfplätzen und ähnliche Fahrzeuge.
- 6)Vierradkraftfahrzeuge mit Röhrenchassis, mit Kraftwagenlenkvorrichtung (z.B. ein Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip).

Als „Kombinationskraftwagen“ im Sinne dieser Position gelten Fahrzeuge mit maximal neun Sitzplätzen (einschließlich Fahrersitz), deren Innenraum ohne Umbau sowohl für die Beförderung von Personen als auch von Gütern verwendet werden kann.

Die Einreihung bestimmter Kraftfahrzeuge in diese Position wird durch besondere Merkmale bestimmt, die darauf hinweisen, dass die Fahrzeuge ihrer Beschaffenheit nach eher hauptsächlich zur Personen- denn zur Güterbeförderung bestimmt sind (Position 8704). Diese Merkmale sind besonders bei der Einreihung von Kraftfahrzeugen hilfreich, die im Allgemeinen ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 5 Tonnen aufweisen und über einen einzigen umschlossenen Innenraum verfügen, der einen Bereich für den Fahrer und die Passagiere und einen anderen Bereich umfasst, der wiederum sowohl für die Personen- als auch die Güterbeförderung verwendet werden kann. In diese Gruppe fallen die so genannten „Mehrzweckfahrzeuge“ (z. B. Van-artige Fahrzeugen, Freizeit („Sports Utility“)fahrzeuge, bestimmte Pick-ups). Folgende Merkmale können eine Einreihung in diese Position als charakteristische Beschaffenheitshinweise dienen:

- a) das Vorhandensein dauerhaft eingebauter Sitze mit Sicherheitsausrüstung (z. B. Sicherheitsgurte oder Verankerungspunkte und Vorrichtungen zum Einbau von Sicherheitsgurten) für jede Person oder das Vorhandensein von ständigen Verankerungspunkten und Vorrichtungen zum Einbau von Sitzen und Sicherheitsausrüstung im Rückraum hinter dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere; solche Sitze können eingebaut, umklappbar, aus Verankerungspunkten herausnehmbar oder zusammenklappbar sein;
- b) das Vorhandensein von hinteren Fenstern and den zwei Seitenteilen;
- c) das Vorhandensein von Schiebe-, Ausschwing- oder nach oben klappbaren Türen, mit Fenstern, an den Seitenteilen oder im Rückteil;
- d) das Fehlen einer untrennbar verbundenen Trennwand oder Abgrenzung zwischen dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere und dem Rückraum, der sowohl für die Personen- als auch die Güter-beförderung verwendet werden kann;
- e) das Vorhandensein von Komfortmerkmalen und Vorrichtungen und Ausstattungen im gesamten Fahrzeuginnenraum, die dem Passagierbereich zugerechnet werden können (z.B. Bodenteppiche, Belüftung, Innenbeleuchtung, Aschenbecher).“

Die erläuternden Bemerkungen schließen folglich eine Einreihung von Pick Ups in die Tarifposition 8703 nicht vorneherein aus. „Bestimmte“ Fahrzeuge sind in die Tarifposition 8703 einzureihen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes kommt es bei der Tarifposition 8703 maßgeblich auf die Herstellerkonzeption (... zur Personenbeförderung gebaut), dh auf den (objektiven) Verwendungszweck des Fahrzeuges an (vgl. BFH, 9.5.2000, VII R 61/98, ZfZ 2000, 339). Die subjektive Verwendungsabsicht des Fahrers, d.h. ein subjektiver Freizeit- oder Unterhaltungswert („Fancar“) ist unbeachtlich. Ist ein Fahrzeug nach dem äußeren Erscheinungsbild in gleicher Weise zum Transport von Gütern gebaut, kommt eine Einreihung in die Pos. 8703 nicht in Betracht. Fahrzeuge mit einem vom Fahrerhaus abgetrennten ausrüstungsfähigen Fahrgestell sind nicht zu Personenbeförderung gebaut.

Es kommt zum Ersten auf die Umstände des Einzelfalls in dem Sinne an, dass das Gesamtbild des Fahrzeugs bei der Einfuhr zugrunde zu legen ist. Zum Zweiten kommt es darauf an, ob die Zulademöglichkeit außerhalb des Fahrgastraumes eine wesentliche Bedeutung hat, wie der BFH ausführt. Auch der VwGH vertritt in ständiger Rechtsprechung zum UStG die Auffassung, dass es für die Abgrenzung der Fahrzeugarten PKW und Kombi einerseits und LKW andererseits entscheidend auf die wirtschaftliche Zweckbestimmung des Kraftfahrzeuges, und zwar nicht auf den Verwendungszweck im Einzelfall, sondern auf den Zweck ankommt, dem das Kraftfahrzeug nach seiner typischen Beschaffenheit und Bauart von vornherein und allgemein zu dienen bestimmt ist (VwGH 14.9.1992, 92/15/0139).

Im Zusammenhang mit der Einreihung von Dodge Ram 2500 mit einem Gesamtgewicht von 3.992 kg sind in der Gemeinschaft eine Reihe von verbindlichen Zolltarifauskünften (vZTA) ergangen. Eine vZTA entfaltet nach Art. 12 ZK Bindungswirkung und umfasst den Antragsteller, den Sachverhalt und die betreffende Ware und entfaltet Wirkung gegenüber allen Zollbehörden in der Gemeinschaft (Art 5 Abs 1 ZK-DVO). Dritte können sich auf verbindliche Auskünfte nicht berufen. Die von anderen Mitgliedsstaaten erteilte vZTA, auf die der Berufungswerber im Zuge des Verfahrens verweist, sind so wie jedes andere Parteivorbringen von der bescheiderlassenden Behörde zu würdigen, auch wenn in diesem Fall eine Bindungswirkung verneint werden muss (vgl. Summersberger, UFSaktuell 2004, 316).

In all diesen Entscheidungen haben sich die Zollbehörden maßgeblich mit der Frage des Verhältnisses zwischen Last zur Personenbeförderung und Last zur Güterbeförderung gestützt bzw. war dieses Verhältnis ausschlaggebend für die Einreihung in den Tarif.

Bei dem ggstl. Fahrzeug der Marke Dodge Ram 2500 gibt es ein Vielzahl von Entscheidungen. Die Einreihungen in den Tarif erfolgen entweder in die Position 8703 oder 8704, je nach den betreffenden Umständen, d.h. je nach Ausstattung des betreffenden Fahrzeugs. Es ist jedenfalls nicht davon auszugehen, dass das ein Fahrzeug der Marke Dodge Ram 2500 mit einem Gesamtgewicht von 3.992 kg ausschließlich in die Tarifposition 8703 oder ausschließlich

in die Tarifposition 8704 einzureihen ist. Die Entscheidung muss nach den Umständen des Einzelfalls getroffen werden.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die Bf. aufgefordert, eine Herstellererklärung über das ggstl. Fahrzeug mit der betreffenden Fahrgestellnummer sowie Beschreibungen vorzulegen.

Nach den vorgelegten Unterlagen verfügt das Fahrzeug hinsichtlich der Ausstattung folgende Ausstattung: Leder Ausstattung, Klimaanlage, Radiostereoanlage, Automatik, Sitzheizung, Scheibenheizung etc.. Eine gewisse Luxusbezogenheit ist in Anbetracht der Erläuterungen dem Fahrzeug eigen.

Die Gesamtlänge des Fahrzeuges beträgt 5,78 Meter, die Länge der Ladefläche 1,68 Meter. Die Ladefläche ist im Verhältnis zur Gesamtgröße des Fahrzeuges als eher klein zu bezeichnen. Von ausschlaggebender Bedeutung ist aber ob die Personen- oder die Frachtkapazität überwiegt. Nach der vorgelegten Herstellererklärung beträgt das so genannte „Gross Vehicle Weight“ (GVWR) 8800 lbs, das entspricht einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.992,00 kg, das „Curb Weight“ beträgt 6992 lbs, das entspricht einem Eigengewicht von 3.172 kg. Die mögliche Nutzlast beträgt laut der Herstellererklärung folglich 820 kg. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das Fahrzeug über 6 Sitzplätze verfügt und von einem Durchschnittsgewicht einer Person in Entsprechung ständiger verbindlicher Tarifentscheidungen von 70 kg, dh. von insgesamt 420 kg auszugehen ist, verbleibt für die Lastenbeförderung ein Gewicht von 400 kg, sodass nach den vorgelegten Unterlagen davon ausgegangen werden muss, dass das Fahrzeug zur Personenbeförderung gebaut ist und folglich in die Tarifposition 8703 einzureihen ist. Dieser Einreihung folgen letztendlich auch eine Reihe von verbindlichen Zolltarifauskünften (vgl. VZTA-Nummer DEB/636/03-1 vom 18.6.2003, DEB/263/04-2 vom 20.2.2004). Auch die von der Bf. vorgelegte vZTA der Oberfinanzdirektion Cottbus vom 5.10.2000 reiht ein Fahrzeug Dodge Ram in die Tarufnummer 8703 ein. Allerdings zeigt sich schon an dieser Entscheidung sehr deutlich, dass es Fahrzeuge der Marke „Dodge Ram“ in unterschiedlichsten Varianten gibt, da bei diesem Fahrzeug eine Gesamtnutzlast von lediglich 380 kg angenommen wurde, im Gegensatz zum ggstl. Modell. Nach der Entscheidung der Oberfinanzdirektion Berlin vom 20.8.2002, DEB/760/02-1 wird ein Dodge Ram mit einem Gesamtgewicht von 3.992 kg hingegen unter die Tarifposition 8704 eingereiht. In allen diesen Fällen handelt es sich um das Modell Dodge Ram 2500 Quad Cab.

Aus den oa Gründen steht nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates zweifelsfrei fest, dass die Personenkapazität überwiegt. Aus diesem Grunde ist die vom Zollamt vorgenommene Einreihung in die Tarifposition 8704 zu Unrecht ergangen.

Ergänzend wird bemerkt, dass die – überdies lediglich telefonisch erteilte - Rechtsmeinung des BMF vom 16.3.2004 in dieser Verallgemeinerung, dass Dodge Ram 2500 in allen Gewichtsklassen und Ausstattungsvarianten generell in die Tarifnummer 8703 einzureihen seien, im Widerspruch zur ständigen Rechtsprechung des EuGH, BFH, VwGH und UFS steht (vgl. EuGH 24.1.1991, Rs. C-384/89, Slg. 1991, I-08947; BFH 9.5.2000, VII R 61/98, ZfZ 2000, 339; VwGH 24.9.2002, 2001/16/0135, 14.9.1992, 92/15/0139 sowie UFS 5.5.2003, ZRV/0004-Z3K/02). Auch das BMF selbst betrachtet Fahrzeuge der Marke Dodge Ram (umsatzsteuerrechtlich, die aber der zolltarifarischen Einreihung folgt) als Lastkraftwagen und damit als vorsteuerabzugsberechtigt (vgl. § 7 Verordnung BGBl. Nr. 273/1996 und § 4 zweiter Gedankenstrich Verordnung BGBl. II Nr.193/2002), wobei das ggstl. Modell zolltarifarisch aber nicht als LKW einzustufen ist. Jedenfalls ist eine Auskunft, die für alle Dodge Ram Varianten immer und ausschließlich die Warennummer 8703 als richtig erachtet, offensichtlich unrichtig. Was die Tarifierungsfrage der Fa. C. betrifft, die vom Zollamt Innsbruck hinsichtlich des Modells Dodge Ram 2500 am 26.4.2004 mit der Einreihung in die Tarifposition 8703 beantwortet wurde, ist zu entgegnen, dass die einerseits ein anderes Verfahren mit einer anderen Partei betraf, das kein Präjudiz für künftige Verfahren darstellt, andererseits ein Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 4.083,00 kg zum Gegenstand hatte. Im ggstl. Fall ist aber von einem Gesamtgewicht von lediglich 3.992 kg auszugehen, es handelte sich damit um ein Fahrzeug der Marke Dodge Ram 2500 mit anderer Ausstattung. Auch der Hinweis auf die Tarifierungsentscheidung vom 23. Oktober 1997, Zahl: 800/... ist für das ggstl. Beschwerdeverfahren verfehlt. Zum Ersten handelte es sich um ein Fahrzeug der Marke „Dodge Ram SST“. Das Modell SST ist mit dem Modell „Dodge Ram 2500“ nicht ident. So verfügt das Modell SST zwar nur über eine einzige Sitzreihe von 3 Personen (statt 6 wie im ggstl. Verfahren) und wurde trotzdem als PKW beurteilt. Von – wie oben ausgeführt – viel größerer Bedeutung ist jedoch der Umstand, dass die Ladefläche des Modells SST über eine deutliche „PKW-Bezogenheit“ verfügte: Ein über die ganze Ladefläche angebrachter Teppichboden und eine mit Textilien verkleidete Truhe deuten schon auf eine untergeordnete Bedeutung der Güterbeförderung hin. Überdies war die Ladefläche mit einer Couch versehen, sodass die Technische Untersuchungsanstalt nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates zu Recht von einer Einreihung in die Tarifposition 8703 ausgegangen ist. Das Modell SST ist mit dem Modell Dodge Ram 2500 in keiner Weise vergleichbar. Aus diesem Grunde kann dieses Gutachten die Argumentation der Bf. nicht stützen. Das Modell Dodge Ram 2500 mit einem Gesamtgewicht von 3.992 kg verfügt weder über einen Teppichboden, über eine mit Textilien verkleidete Truhe noch ist auf der Ladefläche eine Couch angebracht.

Was die Ausführungen der belangten Behörde hinsichtlich der nicht vorhandenen Stoßdämpfer, d.h. der Ausstattung mit Plattfedern bzw. die Bezeichnung als „Truck“ (amer.:

Lastwagen) betrifft, so ist nach allgemeiner Lebenserfahrung nicht davon auszugehen, dass damit zwingend ein LKW gemeint ist. Im nordamerikanischen Raum ist es nach allgemeiner Lebenserfahrung des Referenten durchaus üblich, auch PKW so zu bezeichnen. Selbst wenn ein Pick up zollrechtlich als PKW einzureihen ist, entspricht er – nach allgemeiner Erfahrung und den Erwartungshaltungen von Konsumenten – nicht einer allgemein gewohnten Aufmachung, d.h. einem typischen PKW, wie zB einem VW Golf. Auch mit dem Hinweis auf den hohen Kraftstoffverbrauch ist in Anbetracht des Umstandes, dass es allgemein bekannt ist, dass USamerikanische Fahrzeuge, d.h. auch PKWs, generell einen hohen Kraftstoffverbrauch aufweisen, nichts gewonnen.

Es kommt wie bereits ausgeführt auf die „Herstellerkonzeption“ an, somit ist die Bf. hinsichtlich der in der Anmeldung vorgenommenen Einreihung im Recht.

Aus den o.a. Sach- und Rechtsgründen war, wie im Spruch des Bescheides ausgeführt, zu entscheiden.

Salzburg, am 22. August 2006