



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat (UFS) hat über die Berufung des Bw., vom 11. April 2002 gegen den Bescheid des FA vom 21. März 2002 betreffend Normverbrauchsabgabe für April 2001 entschieden:

Der Berufung wird teilweise Folge gegeben.

Die Normverbrauchsabgabe wird mit 4.174,19 € festgesetzt.

Entscheidungsgründe

Strittig ist im anhängigen Verfahren die Rechtmäßigkeit einer mit Bescheid vom 21. März 2002 durchgeführten Vorschreibung von Normverbrauchsabgabe (NoVA) durch das FA betreffend einen PKW des Berufungswerbers (Bw.) der Marke Mercedes Benz, Typ CLK 200 Kompressor Cabriolet, Bj. 2001.

Das Fahrzeug war von April 2001 bis zumindest April 2002 im Eigentum des Bw. gestanden. Eine behördliche Zulassung in Österreich war in dieser Zeit nicht erfolgt. Vielmehr war es während der gesamten Zeit mit dem amtlichen Kennzeichen einer deutschen Zulassungsbehörde ausgestattet gewesen und damit auch auf Fahrten im inländischen, öffentlichen Straßennetz verwendet worden. Aufgrund des inländischen Hauptwohnsitzes des Bw. war das FA davon ausgegangen, dass der dauernde Standort des Fahrzeuges im Inland gelegen und daher die NoVA-Pflicht gemäß § 1 Z. 3 des Normverbrauchsabgabegesetzes 1991 (NoVAG) entstanden war.

Mit einem weiteren Bescheid vom selben Tag hatte das FA dem Bw. außerdem die beim Erwerb neuer Fahrzeuge gemäß Art 1 Abs. 7 der Binnenmarktregel (= Anhang zu § 29 Abs. 8

Umsatzsteuergesetz 1994 (UStG) zu entrichtende Umsatzsteuer (USt) im Wege der Fahrzeugeinzelbesteuerung vorgeschrieben.

Gegen beide Bescheide berief der Bw. fristgerecht. In der Rechtsmittelbegründung verwies er darauf, dass er in Deutschland behördlich gemeldet sei und auch seit 40 Jahren eine deutsche Aufenthaltsbewilligung besitze. In Österreich sei er dagegen "illegal...gemeldet", da für das von ihm weitgehend in Eigenregie erbaute Wohnhaus noch die Benützungsbewilligung fehle. Das Haus sei aus finanziellen Gründen noch nicht fertig gestellt. Insbesondere fehle noch der Innenausbau. Er habe deshalb mit seiner Familie in der Vergangenheit im Wohnmobil bzw. im Keller gewohnt. Nunmehr bewohne er das Haus zwar, doch sei dieses nach wie vor "eine Baustelle". Nach Fertigstellung der Innenausbauarbeiten werde er mit seiner Familie wieder nach Deutschland ziehen, wo er gemeinsam mit seiner Gattin einen Hausverwalterposten übernehmen werde.

Das fragliche Fahrzeug sei, wie auch andere zuvor, von ihm als "Firmenangehörigenwagen" erworben worden. Aufgrund einer seit 1991 in Deutschland bestehenden Rechtslage sei für ein solches Fahrzeug eine zumindest neunmonatige Behaltefrist mit behördlicher Zulassung in Deutschland verpflichtend vorgesehen. Beim Kauf sei die 16%ige deutsche USt bezahlt worden, ebenso sei die Versteuerung des geldwerten Vorteiles in Deutschland erfolgt (gemeint offenbar die Versteuerung des Mitarbeiterrabattes als Lohnbestandteil). Die nunmehr vom österreichischen FA vorgenommene Besteuerung stehe im eindeutigen Widerspruch zum EU-Recht.

An sich verkaufe er seine Firmenangehörigenautos immer in Deutschland weiter. Lediglich einmal habe er einen PKW an einen Händler in Österreich verkauft, der sodann die NoVA abgeführt habe. Das letzte Fahrzeug (gemeint jener PKW, für welchen das FA die strittige NoVA- und USt-Vorschreibung vorgenommen hatte) habe er nach einem Jahr an die Fa. Daimler Benz in Deutschland "zurückgegeben".

Mit Berufungsvorentscheidung (BVE) vom 3. Februar 2003 wies das FA sowohl das Rechtsmittel gegen den NoVA- als auch jenes gegen den USt-Bescheid als unbegründet ab. Aufgrund der Bestimmungen des § 1 Z. 3 NoVAG bzw. des § 82 Abs. 8, 1. Satz Kraftfahrgesetz (KFG) sei nach dem Ergebnis durchgeföhrter Erhebungen von einer Steuerpflicht auszugehen, da der Bw. seit Juni 1997 seinen Hauptwohnsitz gemeinsam mit seiner Familie im Einfamilienhaus in M. habe und sich nach seinen eigenen Angaben lediglich rd. zehn Mal jährlich für jeweils nur kurze Zeit in Deutschland aufhalte. Das fragliche Fahrzeug habe er als Neuwagen gekauft und, nach dessen behördlicher Zulassung in Deutschland am 11. April 2001, im österreichischen Bundesgebiet verwendet. Unter diesen Umständen liege eine NoVA-Pflicht nach § 1 Z. 3 NoVAG vor.

In seinem als "zweiter Einspruch" bezeichneten Vorlageantrag ergänzte der Bw. sein bisheriges Vorbringen insofern, als er darauf verwies, dass das fragliche Fahrzeug aufgrund der erfolgten Anmeldung in Deutschland ("Eintrag im Fahrzeugbrief") schon beim Erstimport nach Österreich, welcher erst einige Wochen nach der Erstzulassung in Deutschland erfolgt sei, kein Neuwagen mehr gewesen sei. Auch in Österreich stelle es für ihn lediglich ein Zweitfahrzeug dar. Davon habe sich das FA bei einer im November 2001 durchgeföhrten Erhebung überzeugen können, bei welcher der PKW zugedeckt in einer Scheune abgestellt vorgefunden worden sei. Daneben besitze er einen weiteren PKW, der aufgrund seines Alters zwar unverkäuflich sei, jedoch "noch sehr gut laufe".

Auch in Deutschland sei der nunmehr vom FA besteuerte Wagen einige Monate in einer Garage gestanden. Die Kilometerleistung dieses Fahrzeuges gehe hauptsächlich auf die Fahrten zu seinem deutschen Wohnsitz zurück.

In rechtlicher Hinsicht verwies der Bw. auf eine telefonische Auskunft eines Organwalters der seinerzeitigen Finanzlandesdirektion (FLD) Steiermark, wonach in Bezug auf die NoVA-Besteuerung von "Jahreswagen" mit der neunmonatigen Mindestbehaltefrist eine Gesetzeslücke bestehe. Im Übrigen habe "die Firma BMW den Einzug der Normverbrauchsabgabe beim Europäischen Gerichtshof eingeklagt".

Das FA legte das Rechtsmittel dem UFS ohne weitere Stellungnahme vor.

Über die Berufung wurde erwogen:

Das NoVAG regelt in § 1 Z.3 jene Tatbestände, bei welchen die Steuerpflicht durch die erstmalige Zulassung zum Verkehr im Inland entsteht. Mit BGBI I 1999/122 wurde die Bestimmung um einen zweiten Satz ergänzt, welcher mit Wirkung ab 23. Juli 1999 neue Ersatztatbestände einföhrte.

§ 1 Z.3, 2. Satz NoVAG idF. BGBI I 1999/122 lautet, soweit für das anhängige Verfahren relevant: *"Als erstmalige Zulassung gilt auch die Verwendung eines Fahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrgesetz zuzulassen wäre, ausgenommen es wird ein Nachweis über die Entrichtung der Normverbrauchsabgabe erbracht."*

Schuldner der NoVA ist gemäß § 4 Abs. 2 NoVAG in den Fällen des § 1 Z.3 NoVAG der Zulassungsbesitzer.

Nach Abschnitt IV des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG) setzt die gesetzmäßige Verwendung von Kraftfahrzeugen auf (österreichischen) Straßen mit öffentlichem Verkehr u. a. deren Zulassung zum Verkehr nach den Bestimmungen der §§ 37 – 39 durch jene Zulassungsbehörde voraus, in deren Amtsreich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.

Die Grundsatznorm für Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen enthält § 79 KFG:

"Das Verwenden von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen, die keinen dauernden Standort im Bundesgebiet haben, ist auf Straßen mit öffentlichem Verkehr unbeschadet zollrechtlicher und gewerberechtlicher Vorschriften nur zulässig, wenn die Fahrzeuge vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebbracht wurden und wenn die Vorschriften der §§ 62,82 und 86 eingehalten werden."

Die für das anhängige Verfahren maßgeblichen "Vorschriften der §§ 62,82 und 86" finden sich in § 82 Abs. 8 KFG. Bis zum Inkrafttreten des BGBl I Nr. 132/2002 am 14. August 2002 hatte § 82 Abs. 8 KFG folgenden Wortlaut:

"Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit dem Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland in das Bundesgebiet eingebbracht und in diesem verwendet werden, sind bis zum Gegenbeweis als Fahrzeuge mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen. Die Verwendung solcher Fahrzeuge ohne Zulassung gemäß § 37 ist nur während der drei unmittelbar auf ihre Einbringung in das Bundesgebiet folgenden Tage zulässig. Nach Ablauf dieser Frist sind der Zulassungsschein und die Kennzeichtafeln der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung".

Die Grundsatzregelung über den dauernden Standort von Fahrzeugen findet sich in § 40 KFG, ohne dass allerdings der Begriff des dauernden Standortes im Gesetz definiert wird. Nach dieser Bestimmung gilt als dauernder Standort eines Fahrzeuges *"der Hauptwohnsitz des Antragstellers, bei Fahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt."*

Maßgeblich sind somit nach § 40 KFG die Verhältnisse des Antragstellers (= späteren Zulassungsbesitzers). Bezugspunkt ist in beiden Varianten jener Ort, von dem aus in der Regel die Entscheidungen über die Verwendung des Fahrzeuges getroffen werden. § 82 Abs. 8 KFG stellt bis zum Gegenbeweis auf die Verhältnisse des jeweiligen Fahrzeuglenkers ab.

Nach der Judikatur des VwGH ist § 40 KFG so zu interpretieren, dass bei natürlichen Personen in jedem Fall der Hauptwohnsitz (HW) als dauernder Standort der auf sie angemeldeten Fahrzeuge anzusehen ist, unabhängig davon, ob die betreffende Person Unternehmer ist oder nicht. Sofern der Antragsteller keine natürliche Person ist, befindet sich der dauernde Standort des Fahrzeuges am Sitz bzw. Ort der Geschäftsleitung des Unternehmens. Für beide Fälle bestimmt § 40 KFG den dauernden Standort aus Sicht des VwGH definitiv und nicht in Form

einer widerlegbaren, gesetzlichen Vermutung (VwGH 29.4.2002, 2002/03/0048; 5.7.1996, 96/02/0094; 5.8.1999, 99/03/0200).

Dagegen normiert § 82 Abs. 8 KFG für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit HW oder Sitz im Inland verwendet werden, den dauernden Standort in Form einer gesetzlichen Vermutung mit der Möglichkeit eines Gegenbeweises. Die gesetzliche Vermutung ist dabei analog der Grundnorm des § 40 für natürliche Personen (HW) bzw. juristische Personen (Sitz) konzipiert. Das Gesetz geht bis zum Gegenbeweis davon aus, dass es sich beim Verwender im Sinne dieser Bestimmung um jene Person handelt, die über das Fahrzeug dauernd verfügt und somit über dessen Einsatz entscheidet.

Der VwGH hat in seiner Judikatur klargestellt, dass ein Kraftfahrzeug mit ausländischem Kennzeichen, welches an sich in den Anwendungsbereich des § 82 Abs. 8 KFG fällt, auch nach Ablauf der drei Tage nach seiner Einbringung auf öffentlichen Straßen im Bundesgebiet verwendet werden darf und dessen ausländische Zulassungsnachweise nicht abzuliefern sind, wenn sich für ein solches Fahrzeug im Wege des zulässigen Gegenbeweises, trotz eines HW des Verwenders im Inland, ein anderer Standort, und zwar ein solcher außerhalb des Bundesgebietes, ergibt.

Gleichzeitig hat der VwGH Kriterien für den Gegenbeweis angeführt: *"Die Beurteilung der Rechtsfrage, ob ein Fahrzeug seinen dauernden Standort...entgegen der Vermutung des § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967...nicht im Bundesgebiet hat, setzt Feststellungen über den regelmäßigen Ort sowie die Art und Weise der Verwendung des Fahrzeugs voraus, aus denen sich hinreichende Anhaltspunkte ergeben, ob das Fahrzeug bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung für Zwecke der Vollziehung des KFG 1967 einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes zugeordnet werden muss oder nicht"* (VwGH 19.3.2003, 2003/16/0007 unter Verweis auf das Erkenntnis vom 23.10.2001, 2001/11/0288).

Bereits im Erkenntnis vom 21.5.1996, 95/11/0378 hatte der VwGH betont, dass die vom Gesetz vermuteten Merkmale des § 82 Abs. 8 KFG bei jener Person vorliegen müssen, die ein Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen auf inländischen Straßen verwendet. Handelt es sich dabei um eine Person mit inländischem HW, liegt der dauernde Standort dieses Fahrzeuges im Inland, ohne dass dies eines weiteren Beweises bedarf.

Gegenstand der gesetzlichen Vermutung ist nicht der HW des Verwenders sondern der dauernde Standort des Fahrzeuges. Der HW des Verwenders ist aber vorweg zu klären, weil ohne dessen inländischen HW die Bestimmung des § 82 Abs. 8 KFG gar nicht anwendbar ist.

Grundsätzlich sind für jede Person mehrere HW gleichzeitig zulässig. Hat jemand mehrere HW inne, ist für die Beurteilung des dauernden Fahrzeugstandortes jener maßgeblich, an dem sich

der Mittelpunkt seiner Lebensinteressen befindet. Dieser wird nach der Judikatur des EUGH Rs. C-262/99 "Louloudakis" vom 12. Juli 2001 schwerpunktmäßig durch die persönlichen Bindungen bestimmt. Einen Mittelpunkt der Lebensinteressen kann eine Person nicht an mehreren Orten gleichzeitig haben.

Der nach § 82 Abs. 8 KFG zulässige Gegenbeweis zur Standortvermutung erfordert nach den Ausführungen des VwGH, wie dargestellt, Feststellungen über den regelmäßigen Ort sowie die Art und Weise der Verwendung der Fahrzeuge. In der Entscheidung vom 5.8.1999, 99/03/0200 hat der VwGH konkretisierend ausgeführt, dass nicht allein der Ort maßgeblich ist, von dem aus über ein Fahrzeug hauptsächlich verfügt wird, sondern, dass darüber hinaus die Absicht, von diesem Ort aus über das Fahrzeug hauptsächlich zu verfügen, auf Dauer angelegt sein muss. Ist dagegen von vorne herein eine Verfügung über das Fahrzeug von einem bestimmten Ort aus nur als vorübergehende Maßnahme beabsichtigt, so führt auch eine mehrmonatige Verwendung noch nicht zu einem dauernden Standort des Fahrzeugs am betreffenden Verfügungsort.

Für Zwecke des § 82 Abs. 8 KFG ist ein dauernder Standort eines Fahrzeugs im Ausland demnach weder allein durch eine überwiegend im Ausland zurückgelegte Kilometerleistung, noch durch eine überwiegend im Ausland angefallene Aufenthaltsdauer nachweisbar, wie wohl beiden Aspekten grundsätzlich Indizwirkung zukommt. Der geforderte Gegenbeweis macht vielmehr darüber hinaus Feststellungen erforderlich, durch welche erwiesen wird, dass über das Fahrzeug *auf Dauer hauptsächlich* vom Ausland aus verfügt wird.

Diese Merkmale müssen keineswegs zwingend durch den Verwender vermittelt werden.

Festzuhalten ist, dass die Zulässigkeit des Gegenbeweises die Beweislast nicht automatisch dem Verwender des Fahrzeugs zuteilt. Auch für den Gegenbeweis gilt der Grundsatz der amtswegigen Ermittlung unter Bedachtnahme auf die Mitwirkungsverpflichtungen des Abgabenschuldners (§ 115 BAO). Allerdings sind an Letztere nach ständiger Judikatur des VwGH einerseits bei Sachverhalten mit Auslandsbezug anderseits bei Steuerbegünstigungstatbeständen (wozu die Befreiung von der NoVA-Pflicht zweifellos gehört) erhöhte Anforderungen zu stellen (VwGH 25.5.1993, 93/14/0019; 12.8.1997, 93/17/0126 u.v.a.).

Führt ein nach diesen Grundsätzen durchgeführtes Ermittlungsverfahren für ein Fahrzeug zum Nachweis seines dauernden Standortes außerhalb des Bundesgebietes, entsteht die Verpflichtung zur behördlichen Zulassung in Österreich nach Maßgabe des § 79 KFG, mit den entsprechenden Folgen für das Entstehen einer NoVA-Pflicht nach § 1 Z.3 NoVAG.

Entscheidend ist demnach, ob in einer Gesamtbetrachtung aller im Rahmen des zulässigen Gegenbeweises nachgewiesenen Umstände, der dauernde Standort des Fahrzeugs an einem Ort außerhalb Österreichs als erwiesen anzunehmen ist. Da § 82 Abs. 8 KFG einen Gegenbeweis verlangt, ist eine Glaubhaftmachung grundsätzlich nicht ausreichend.

Nach dem Verfahrensergebnis ist von folgendem Sachverhalt auszugehen:

Der ursprünglich aus der Steiermark stammende Bw. war bis zu seiner Pensionierung langjähriger Mitarbeiter im Unternehmen der Fa. Mercedes Benz in Deutschland gewesen und hatte zu dieser Zeit auch dort gewohnt.

Mit Kaufvertrag vom 3. Juni 1994 hatte er in der Gemeinde M., Bezirk D. ein unbebautes Grundstück erworben, um darauf in der Folge ein Einfamilienhaus zu errichten.

Per 10. Juni 1997 hatte er gemeinsam mit seiner Familie (Frau und minderjährige Tochter, geboren 12/91) der dortigen Meldebehörde die Begründung eines HW bekannt gegeben.

Im Jänner 2003 hatte der Bw. um Erteilung der Benützungsbewilligung für den Neubau angesucht. Aufgrund der Nichterfüllung von in der Baubewilligung erteilten Auflagen, hatte die Gemeinde M. allerdings die behördliche Benützungsbewilligung verweigert und mit Bescheid vom 14. Februar 2003 die weitere Benützung des Wohnhauses mit sofortiger Wirkung untersagt. Ein gegen diesen Bescheid eingebrachtes Rechtsmittel wurde im Juli 2003 abschlägig entschieden. In der Folge veräußerte der Bw. mit Vertrag vom 4. Juni 2004 sein Grundstück mit dem darauf befindlichen Einfamilienhaus und gab der Meldebehörde die Verlegung seines HW per 19. Juli 2004 infolge seines Umzuges nach Deutschland, gemeinsam mit Gattin und Tochter, bekannt. Die Adresse seines neuen Wohnsitzes in Deutschland teilte er weder der Meldebehörde noch – in Hinblick auf das anhängige Berufungsverfahren – dem UFS mit.

Bereits in der Zeit seines österreichischen HW war der Bw. zusätzlich in Deutschland polizeilich gemeldet gewesen, und zwar ab 19. Jänner 1998 an einer Adresse in A., an der er ein Zimmer mit Waschgelegenheit angemietet hatte. Seine Aufenthalte in Deutschland beschränkten sich im Wesentlichen auf Kurzbesuche, maximal in der Dauer üblicher Urlaubaufenthalte.

Bei diesem Sachverhalt bestehen aus Sicht des UFS keine Zweifel, dass der Bw. seinen Mittelpunkt der Lebensinteressen im fraglichen Zeitraum (2001/2002) gemeinsam mit seiner Familie in Österreich hatte und sich hier auch überwiegend aufhielt. Dafür spricht neben dessen Ausführungen über die weitgehend von ihm persönlich durchgeführten Arbeiten beim Bau des Wohnhauses auch die Tatsache, dass seine Tochter ab 1997 schulpflichtig war und in Hinblick auf das Alter des Kindes von dessen Betreuung durch die Eltern und somit, zumindest während der Schulzeit, grundsätzlich auch von deren Aufenthalt in M. auszugehen ist. Für die

Annahme einer längerfristigen Trennung des Bw. von seiner Familie bietet das Verfahrensergebnis keinen Anlass, zumal der Bw. im Jänner 2002 dem FA gegenüber die Häufigkeit und Dauer seiner Aufenthalte in Deutschland mit ca. zehn Aufenthalten pro Jahr in der Dauer von einigen Tagen bis maximal zwei Wochen angegeben hatte. Der Mittelpunkt seiner Lebensinteressen lag in Hinblick auf das Einfamilienhaus und den Aufenthaltsort seiner Familie eindeutig in Österreich, dem in Deutschland nur ein, zwar behördlich gemeldeter, jedoch nur gelegentlich und kurzfristig benutzter "Einpersonenhaushalt" (lt. Abfallgebührenbescheid des Landkreises G. vom Februar 2002) in einem Zimmer mit Waschgelegenheit gegenüberstand.

Dass der Bw. mit seiner Familie während der Bauzeit des Einfamilienhauses teilweise im Wohnwagen bzw. im Keller des Hauses gewohnt hat, ändert an dieser Beurteilung ebenso wenig, wie das Fehlen der behördlichen Benützungsbewilligung für das Wohnhaus. Hat doch die Beurteilung abgabenrechtlich relevanter Sachverhalte grundsätzlich nicht nach dem äußeren Erscheinungsbild sondern nach ihrem wahren wirtschaftlichen Gehalt zu erfolgen (§ 21 Bundesabgabenordnung/BAO).

Auch dass der Bw. nach der Fertigstellung seines Wohnhauses wieder nach Deutschland zurückkehren wollte (und dies im Jahr 2004 auch getan hat), ist für die Beurteilung des HW im Verfahrenszeitraum nicht relevant. Maßgeblich sind die Verhältnisse zu jener Zeit, zu welcher das Fahrzeug polizeilich anzumelden gewesen wäre.

In Bezug auf das verfahrensgegenständliche Fahrzeug hat der Bw. zwar, trotz Aufforderung, weder den Kaufvertrag noch jenen über den Verkauf vorgelegt, doch ist erwiesen, dass er am 4. April 2000 unter Angabe seiner Personal-Identifikationsnummer eine entsprechende Bestellung bei seinem ehemaligen Arbeitgeber in Auftrag gegeben hatte. Nach einer ersten Auftragsbestätigung am 5. April 2000 hatte die Fa. Daimler Benz infolge einer Auftragsänderung am 22. Jänner 2001 die Bestellung ein weiteres Mal bestätigt und die Auslieferung des PKW "nach dessen Fertigstellung" für April 2001 avisiert. Diese Auftragsbestätigung weist neben einem allgemeinen Hinweis auf die Geltung der "Neufahrzeugverkaufsbedingungen" der Fa. Mercedes Benz auch ausdrücklich auf eine neunmonatige Mindestbehaltezeit sowie auf die Steuer- und Sozialversicherungspflicht des beim Kaufpreis berücksichtigten Firmenangehörigenrabattes von 21,5% (= 17.081,50 DM + 16% USt) hin.

Das Fahrzeug wurde am 11. April 2001 von der deutschen Zulassungsbehörde auf den Bw. zum Verkehr zugelassen und blieb es bis zum mindest April 2002. Das Datum der Abmeldung ist nicht aktenkundig. Eine behördliche Zulassung in Österreich erfolgte nicht.

Am 9. April 2002 ließ der Bw. den PKW in S. von der Fa.D. besichtigen und den Rücknahmeanbotspreis ermitteln. Das Fahrzeug wies zu diesem Zeitpunkt einen Kilometerstand von 7.819 auf.

Dass über die tatsächlichen Umstände des Verkaufes keine konkreten Feststellungen getroffen werden konnten, war für das anhängige Rechtsmittel letztlich nicht von entscheidender Relevanz.

Ebenso spielte es für die Frage des dauernden Standortes keine Rolle, dass der Bw. seine Fahrzeuge von vorne herein jeweils nach Ablauf der Mindestbehaltefrist zu verkaufen beabsichtigte, um anschließend unter Inanspruchnahme des Firmenangehörigenrabattes wiederum einen neuen PKW bei seinem ehemaligen Dienstgeber zu erwerben. Wie ausgeführt, leitet sich der dauernde Standort von jenem Ort ab, von dem aus über das Fahrzeug auf Dauer verfügt wird. Dies kann sich immer nur auf jene Zeitspanne beziehen, innerhalb welcher das Fahrzeug der Verfügungsmacht des Zulassungsbesitzers (= NoVA-Schuldners) unterliegt. Darüber hinaus ist diesem eine Verfügung weder vorübergehend noch auf Dauer möglich. Da die Behaltefrist bei Kraftfahrzeugen generell von sehr unterschiedlichen Umständen abhängig ist (z.B. starke Abnutzung bei Vertreterautos, unfallbedingter Fahrzeugwechsel), würde jedes andere Verständnis vom Begriff des dauernden Standortes zu unsachgemäßen und gesetzlich nicht gewollten Ergebnissen führen. Auch ein allfälliger (Rück-) Verkauf des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges nach Deutschland binnen Jahresfrist ändert nichts daran, dass für dieses bis zu diesem Zeitpunkt ein dauernder Standort existierte. Bis zum Beweis des Gegenteiles befand sich dieser aufgrund der gesetzlichen Vermutung des § 82 Abs. 8 KFG am HW des Bw. in M..

Erstmals im Vorlageantrag hat der Bw. auf eine mehrwöchige bzw. sogar mehrere Monate dauernde Garagierung des Fahrzeuges nach dem Kauf in Deutschland verwiesen. Abgesehen davon, dass dieses Vorbringen wenig glaubhaft erscheint, worauf im Weiteren noch genauer einzugehen sein wird, vermag es keine Auswirkung auf die Standortbeurteilung zu entfalten. Wenn auch der tatsächliche Hauptaufenthaltsort eines Fahrzeuges in vielen Fällen mit dem dauernden Standort identisch sein wird und diesem deshalb Indizwirkung zukommt, ist, wie bereits mehrfach betont, letztlich nicht der tatsächliche Aufenthaltsort des Fahrzeuges maßgeblich sondern jener Ort, dem das Fahrzeug auf Dauer hauptsächlich zuzuordnen ist, d. i. der Ort, von dem aus unter diesen Umständen über das Fahrzeug verfügt wird. Dass dies ein anderer Ort als der HW des Bw. in M. gewesen wäre, wurde durch das Verfahren nicht erwiesen.

Der in § 82 Abs. 8 KFG geforderte Gegenbeweis zur gesetzlichen Standortvermutung wurde somit nicht erbracht. Das Fahrzeug durfte mit ausländischen Kennzeichen deshalb nur während der drei Tage nach seiner Einbringung in das Bundesgebiet verwendet werden.

Für das Entstehen der Zulassungspflicht (und damit auch der NoVA-Pflicht) war als weitere Voraussetzung zu prüfen, ob das Fahrzeug nach Ablauf der Dreitägesfrist des § 82 Abs. 8 KFG im österreichischen Straßennetz tatsächlich verwendet wurde.

Unbestritten ist, dass der Wagen im April 2002 einen Kilometerstand von 7.819 ausgewiesen hat. Der Bw. hat diese Kilometerleistung "hauptsächlich" mit seinen Fahrten nach Deutschland begründet.

Die Entfernung zwischen dem österreichischen Wohnort des Bw. und seiner Mietunterkunft in Deutschland beträgt lt. Internet–Routenplaner Map 24 rd. 650 Straßenkilometer.

Dass sich aufgrund dieser Entfernung aus dem Kilometerstand des PKW selbst bei ausschließlicher Nutzung für die Deutschlandfahrten rein rechnerisch anstatt der angegebenen zehn, maximal sechs Besuche in Deutschland ergeben, ist für das anhängige Verfahren allerdings ebenso wenig relevant, wie die Klärung der Frage, ob die vorgebrachten Arztbesuche als Begründung für die behaupteten, mehrmaligen Besuche in Deutschland glaubhaft erscheinen.

Maßgeblich ist dagegen, dass bei Fahrten nach Deutschland der in Österreich liegende Teil der Wegstrecke zwangsläufig zu einer Verwendung des Fahrzeugs im österreichischen Straßennetz führte. Dies war jedoch nach den dargestellten Bestimmungen des KFG für Fahrzeuge mit dauerndem Standort in Österreich ohne österreichisches Kennzeichen nur während der drei unmittelbar auf ihre Einbringung in das Bundesgebiet folgenden Tage zulässig. Dass die Rückreise nach Deutschland jeweils bereits binnen drei Tagen nach der Einreise erfolgt wäre, hat der Bw. nicht behauptet und erschien ein solches Vorbringen in Hinblick auf seine bereits dargestellten Lebensumstände im Jahr 2001 auch nicht glaubhaft. Die in Österreich jeweils anlässlich solcher Fahrten ohne inländische Zulassung zurückgelegte Strecke zwischen dem HW des Bw. und der Staatsgrenze führte somit jedenfalls zu einer Verletzung der Verpflichtung zur behördlichen Anmeldung nach den Bestimmungen des KFG 1967.

Zum vorgebrachten "Zweitwagen-Argument", mit welchem der Bw. offenbar eine sonstige Verwendung des im April 2001 erworbenen Fahrzeugs auf österreichischen Straßen in Abrede stellen möchte, wird angemerkt, dass es den allgemeinen Lebenserfahrungen völlig widerspricht, ein ausgesprochen repräsentatives Neufahrzeug, wie den verfahrensgegenständlichen PKW, für Fahrten im Nahebereich des Wohnortes überhaupt nicht zu verwenden. Gerade für die Zeit nach der Ersteinfuhr in das Bundesgebiet ist eine, wenn auch allenfalls nur selektive Verwendung, sehr wahrscheinlich (günstige Witterungslage im Frühjahr/Sommer; Repräsentationsbedürfnis im Freundes- bzw. Bekanntenkreis). Nicht zuletzt lag es durchaus auch im Interesse des Bw., das Fahrzeug bekannt zu machen. Liegt es bei

einem Neuwagenpreisunterschied von rd. einem Drittel für das fragliche Modell zwischen Deutschland und Österreich (ohne Firmenangehörigenrabatt!), doch auf der Hand, dass dessen Verkaufsabsichten, entgegen dem Berufungsvorbringen, sehr wohl primär auf den österreichischen Markt gerichtet waren.

In Hinblick auf die vom Bw. gegenüber der Erstbehörde angegebene Dauer seiner Aufenthalte in Deutschland (maximal zwei Wochen) geht der UFS davon aus, dass sowohl die erste Einbringung des Fahrzeuges in das Bundesgebiet, als auch eine die Abgabepflicht auslösende Verwendung im österreichischen Straßennetz noch im April 2001 erfolgt ist.

Der erstmals im Vorlageantrag enthaltene Hinweis auf eine mehrwöchige Garagierung des Fahrzeuges nach dem Kauf in Deutschland (der Bw. spricht im Weiteren sogar von einem mehrere Monate dauernden, dortigen Standort des Fahrzeuges) erscheint nicht glaubhaft. Einerseits hat der Bw. dem FA gegenüber anlässlich der Erhebungen im Erstverfahren keinerlei derartigen Angaben gemacht. Dass er in Deutschland über eine Garage verfügte, deckt sich nicht mit der Darstellung seiner deutschen Wohnverhältnisse (lediglich Zimmer mit Waschgelegenheit). Zudem blieb er jegliche Begründung für eine derartige Vorgangsweise schuldig. Ebenso wenig hat er Nachweise für sein Vorbringen vorgelegt.

Für den UFS ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Bw. sein soeben erworbenes Neufahrzeug nach der behördlichen Anmeldung – allenfalls kostenpflichtig garagiert - in Deutschland belassen haben sollte, selbst auf unbekannte Weise nach Österreich zurückgekehrt, was wohl ebenfalls Kosten verursacht haben wird, und nach einigen Wochen (oder gar Monaten) - wiederum ohne Fahrzeug - nach Deutschland gereist sein sollte, um das Fahrzeug nach Österreich zu verbringen. Die Einhaltung der neunmonatigen Mindestbehaltefrist kann dies jedenfalls nicht überzeugend begründen, hätte diese doch ggfs. den Verbleib des Fahrzeuges in Deutschland bis zumindest Jänner 2002 erfordert. Tatsächlich war der PKW aber bei der Erhebung des FA Mitte November 2001 auf dem Grundstück des Bw. in M. abgestellt gewesen. Von einem längerfristigen Verbleiben des Fahrzeuges nach dem Kauf in Deutschland konnte der Bw. den UFS mit diesem, tatsächlich bloß behaupteten Vorbringen, deshalb nicht überzeugen.

Dass das Fahrzeug bei der Erhebung des FA zugedeckt in einer Scheune vorgefunden worden war, ist in Hinblick auf die Jahreszeit und die Absicht des Bw., den Wagen nach Ablauf der Mindestbehaltefrist zu verkaufen, dagegen durchaus nachvollziehbar. Eine gänzliche Nichtverwendung während des restlichen Jahres wird dadurch aber nicht dargetan und ist, wie ausgeführt, allein durch die Fahrten nach Deutschland widerlegt. Gerade diese Fahrten erscheinen unter den angeführten Umständen in der trockenen Jahreszeit aber nahe liegender.

Für den UFS ist durch dieses Verfahrensergebnis erwiesen, dass sämtliche Voraussetzungen für ein Entstehen der Steuerpflicht nach § 1 Z.3 NoVAG erfüllt waren und die mit dem angefochtenen Bescheid erfolgte Festsetzung daher dem Grunde nach zu Recht erfolgte.

Daran vermag auch der Hinweis auf die vom Bw. vorgebrachte deutsche Rechtslage (die er im Übrigen trotz Aufforderung nicht konkretisiert hat) nichts zu ändern. Kann doch durch nationale Normen eines anderen Staates das österreichische Besteuerungsrecht ebenso wenig beschränkt werden, wie umgekehrt Österreich auf diesem Weg die Erhebung einer Steuer im Ausland verhindern könnte.

Zu den vom Bw. angesprochenen, gemeinschaftsrechtlichen Bedenken ist auf das zwischenzeitig ergangene Urteil des EUGH in der Rs. *Weigel/Weigel*, C-387/01 vom 29.4.2004 zu verweisen, in welchem der Gerichtshof die Erhebung der österreichischen NoVA grundsätzlich als mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar erblickt hat.

Von den im Rechtsmittel vorgebrachten Argumenten des Bw. blieb schließlich der Hinweis auf den Gebrauchtwagencharakter des Fahrzeugs infolge seiner Erstzulassung in Deutschland vor der Einbringung nach Österreich zu prüfen.

Da § 1 Z.3 NoVAG bezüglich des Entstehens der NoVA-Pflicht für Neuwagen gleichermaßen gilt wie für Gebrauchtwagen, wendet sich der Bw. mit diesem Argument offensichtlich gegen die dem angefochtenen Bescheid zu Grunde liegende Bemessungsgrundlage.

Die verfahrensrelevanten Bestimmungen des NoVAG zur Bemessungsgrundlage lauten:

"§ 5. (1) Die Abgabe ist in den Fällen der Lieferung (§ 1 Z 1 und 4) nach dem Entgelt im Sinne des § 4 UStG 1972 zu bemessen.

(2) Die Abgabe ist in allen anderen Fällen (§ 1 Z 2 Z 3 und Z 4) nach dem ohne Umsatzsteuerkomponente ermittelten gemeinen Wert des Kraftfahrzeuges zu bemessen. Wird das Fahrzeug im übrigen Gemeinschaftsgebiet bei einem befugten Fahrzeughändler erworben, dann gilt der Anschaffungspreis als gemeiner Wert.

(3) Die Normverbrauchsabgabe gehört nicht zur Bemessungsgrundlage."

"§ 6.....

(6) Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%."

Soweit die NoVA-Pflicht nicht auf eine Lieferung durch einen Unternehmer im Inland zurückgeht (§ 1 Z.1 NoVAG) und auch keine Lieferung nach den (für das anhängige Verfahren nicht maßgeblichen) Sondertatbeständen des § 1 Z.4 NoVAG vorliegt, bestimmt somit § 5 Abs. 2 i.V.m. Abs. 3 NoVAG den gemeinen Wert des Fahrzeugs im Zeitpunkt des

Entstehens der Steuerschuld - ohne Umsatzsteuerkomponente und ohne NoVA - als Bemessungsgrundlage.

Nach § 10 BewG wird der gemeine Wert *"durch den Preis bestimmt, der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes bei einer Veräußerung zu erzielen wäre. Dabei sind alle Umstände, die den Preis beeinflussen, zu berücksichtigen. Ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse sind nicht zu berücksichtigen."*

Der gemeine Wert entspricht damit einem fiktiven Einzelveräußerungspreis, zu dem das Fahrzeug im Zeitpunkt des Entstehens der Steuerpflicht verkauft werden könnte. Dabei ist auf den inländischen Markt abzustellen (VwGH 18.3.1997, 96/14/0075). Nach der österreichischen Verwaltungspraxis wird dieser Wert für gebrauchte Kraftfahrzeuge im Wesentlichen in den so genannten Eurotax-Werten abgebildet. Dabei handelt es sich um eine laufend aktualisierte Sammlung der durchschnittlich im österreichischen KFZ-Handel bei Gebrauchtwagengeschäften mit Privatpersonen erzielten Preise, welche getrennt nach Händlereinkaufs- und –verkaufswerten erfasst werden. Die Preise entsprechen jenen inländischen Marktverhältnissen für Gebrauchtwagen, welche nach der VwGH-Judikatur für den gemeinen Wert nach § 5 Abs. 2 NoVAG relevant sind.

Gemäß den Bestimmungen der § 5 Abs. 2 und Abs. 3 NoVAG sind die Eurotax-Werte für die Berechnung der NoVA um darin enthaltene USt- und NoVA-Anteile zu vermindern.

Der EUGH hatte in der Rs. *Weigel/Weigel* gegen diese Methode zur Ermittlung der NoVA-Bemessungsgrundlage keine Bedenken.

Seit 30.12.2000 (BGBl I 2000/142) konkretisiert der Gesetzgeber in § 5 Abs. 2, 2. Satz NoVAG den gemeinen Wert von Fahrzeugen, die im übrigen Gemeinschaftsgebiet von einem befugten Fahrzeughändler erworben wurden, mit dem (tatsächlich bezahlten) Anschaffungspreis. Eine Unterscheidung zwischen Neufahrzeugen und Gebrauchtwagen ist der Bestimmung nicht zu entnehmen. Mit dem BGBl I 2000/142 hat der Gesetzgeber demnach verbindlich festgelegt, wie der gemeine Wert für diese Fahrzeuggruppe zu ermitteln ist. § 5 Abs. 2, 2. Satz NoVAG ist nicht als gesetzliche Vermutung konzipiert. Eine alternative Wertfindung auf Basis der Eurotax-Wertverhältnisse scheidet daher insoweit aus.

Den Gesetzesmaterialien zum BGBl I 2000/142 ist zu entnehmen, dass Anlass für diese Neuregelung gemeinschaftsrechtliche Bedenken der Europäischen Kommission gegen die Anwendung des inländischen gemeinen Wertes bei Fahrzeugimporten gewesen waren, weil im Gegensatz dazu, bei einem im Inland angeschafften Fahrzeug der tatsächliche Kaufpreis als Bemessungsgrundlage dient.

Hintergrund des vorangegangenen Mahnverfahrens der Europäischen Kommission war in den 90iger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein starkes Preisgefälle zwischen Österreich und anderen Mitgliedsstaaten (v. a. Deutschland und Italien) bei den Neuwagenpreisen gewesen (lt. APA-Meldung, nachzulesen in SWK 30/1995 T 76, lagen die Neuwagenpreise zu dieser Zeit in Österreich um bis zu 55% über jenen anderer EU-Länder). Durch die damalige Verwaltungspraxis, den gemeinen Wert bei Fahrzeugimporten aus den inländischen Neuwagenlistenpreisen abzuleiten, wurde nach Ansicht der Kommission wettbewerbsverzerrend in die Marktmechanismen eingegriffen.

Art. 95 (= jetzt Art. 90) des EG-Vertrages soll die vollkommene Wettbewebsneutralität der Besteuerung für inländische und importierte Erzeugnisse sicherstellen. Eine nationale Regelung, die auf die Ausschaltung eines Wettbewerbsvorteiles eingeführter Waren gegenüber inländischen Waren abzielt, läuft deshalb Art. 90 EG-Vertrag zuwider (vgl. EUGH vom 9.3.1995, C 345/93, *Nunes Tadeu*).

Um einen Verstoß gegen die Wettbewebsneutralität der NoVA zu vermeiden, schuf der Gesetzgeber mit der Neuregelung in § 5 Abs. 2, zweiter Satz NoVAG durch das BGBl I 2000/142 eine einheitliche Bemessungsgrundlage für sämtliche, bei befugten Fahrzeughändlern im Gemeinschaftsgebiet erworbene Fahrzeuge.

Im Lichte dieses gemeinschaftsrechtlichen Hintergrundes ergibt sich aus der Zusammenschau der Neuregelung mit dem ersten Satz des § 5 Abs. 2 NoVAG weiters, dass eine allenfalls im ausländischen Anschaffungspreis enthaltene USt-Komponente für die NoVA-Bemessung auszuscheiden ist.

Die dargestellte Absicht des Gesetzgebers untermauert außerdem, dass die Regelung für sämtliche, bei KFZ-Händlern im Gemeinschaftsgebiet angeschaffte Kraftfahrzeuge zur Anwendung zu kommen hat, für Neuwagen ebenso wie für Gebrauchtwagen.

Bei letzteren ist zudem auf die vom EUGH in der Rs. *Weigel/Weigel* zur EU-Konformität der NoVA in Bezug auf Gebrauchtwagen aufgestellten Vorgaben zu achten, die der Gerichtshof ebenfalls in Hinblick auf (den nunmehrigen) Art. 90 EG-Vertrag gemacht hat. Demnach müsse bei aus dem Gemeinschaftsgebiet importierten Gebrauchtfahrzeugen jedenfalls sicher gestellt sein, dass der tatsächliche Wertverlust in der Bemessungsgrundlage zur NoVA berücksichtigt wird. Außerdem darf bei einem derartigen Fahrzeug in keinem Fall eine höhere NoVA erhoben werden, als diese Abgabe anteilig im Kaufpreis eines gleichartigen, im Inland erworbenen Gebrauchtfahrzeuges enthalten ist.

Der EUGH hatte sich in der Rs. *Weigel/Weigel* mit jener Verwaltungspraxis auseinander zu setzen, nach welcher die Ableitung des gemeinen Wertes vereinfachend aus den

Eurotax-Listenpreisen erfolgte. Die beiden Beschwerdeführer hatten auf die unterschiedlichen Preisverhältnisse für Gebrauchtwagen in Deutschland und Österreich verwiesen und unter konkreter Bezugnahme auf die Ausführungen zum Verstoß gegen Art. 90 EG-Vertrag im Urteil *Nunes Tadeu* das Heranziehen der Eurotax-Listen beanstandet. Da diese ausschließlich auf die inländischen Marktverhältnisse abstellten, würde durch die NoVA-Erhebung in die Wettbewerbssituation der beiden Märkte nivellierend eingegriffen und damit gegen das Gebot der Wettbewerbsneutralität verstößen.

Der EUGH hat diese Bedenken nicht geteilt. In den Rn 78 – 80 seines Urteiles in der Rs. *Weigel/Weigel* hat der Gerichtshof ausgeführt, dass die im Urteil *Nunes Tadeu* aufgezeigten Grundsätze des Art. 90 EG-Vertrag eine Übernahme der ausländischen Preisverhältnisse als NoVA-Bemessungsgrundlage nicht erfordern. Die EU-Konformität setze in diesem Zusammenhang lediglich voraus, dass die NoVA für im Ausland erworbene Gebrauchtfahrzeuge in keinem Fall höher sei, als die anteilmäßig im Kaufpreis von im Inland erworbenen Gebrauchtfahrzeugen enthaltene Rest-NoVA.

Nachdem die österreichischen Eurotax-Werte die inländischen Gebrauchtwagenpreise repräsentieren und ein Abstellen auf sie bei der NoVA-Bemessung für Gebrauchtfahrzeuge aus dem EU-Raum somit lediglich zu einer gleich hohen NoVA-Belastung wie bei gleichartigen, inländischen Fahrzeugen führt, ergibt sich daraus kein Verstoß gegen Art. 90 EG-Vertrag.

Festzuhalten ist, dass der Fall *Weigel/Weigel* eine NoVA-Vorschreibung für 1996 betroffen hat, somit eine Zeit vor In-Kraft-Treten des BGBl I 2000/142, als das Heranziehen des ausländischen Anschaffungspreises als gemeiner Wert noch nicht geltendes Recht war. Eine direkte Auswirkung dieser Entscheidung ergibt sich deshalb nur für jene Fälle, in welchen gemäß § 5 Abs. 2 NoVAG nach wie vor der gemeine Wert aus den Eurotax-Bewertungen ableitbar ist, somit insbesondere beim Fahrzeugerwerb von Privatpersonen.

Doch auch für die NoVA-Besteuerung von Fahrzeugen, die bei befugten KFZ-Händlern im Gemeinschaftsgebiet angeschafft wurden, ergeben sich aus der EUGH-Judikatur zum Fall *Weigel/Weigel* Auswirkungen. Liegt zwischen dem Fahrzeugkauf im Ausland und dem Entstehen der Steuerschuld eine gewisse Zeitspanne (wie dies insbesondere bei Eigenimporten häufig der Fall ist), so ist demnach eine Berücksichtigung des seit dem Kauf eingetretenen Wertverlustes erforderlich. Aufgrund der Neufassung des § 5 Abs. 2 NoVAG ist die Wertminderung in diesen Fällen vom ausländischen Anschaffungspreis zu berechnen.

Nach dem Verfahrensergebnis wurde der PKW des Bw. unmittelbar nach seiner Fertigstellung im April 2001 gekauft und von der Fa. Daimler Benz als Neuwagen geliefert. Dem Bw. ist allerdings zu folgen, dass allein der Umstand der am 11. April 2001 erfolgten Erstzulassung in Deutschland der Erzielung eines Neuwagenverkaufspreises bei der Weiterveräußerung entgegen stand. Dazu kommt die bis zum Entstehen der Steuerschuld nach § 1 Z.3 NoVAG

mit dem Fahrzeug erfolgte Verwendung, insbesondere durch die Verbringung nach Österreich. Zwar nicht im Sinne der Bestimmungen des Art. 1. Abs. 8 BMR, wohl aber nach den für die NoVA-Bemessungsgrundlage maßgeblichen Grundsätzen des Kraftfahrzeugmarktes war der PKW des Bw. somit im Zeitpunkt des Entstehens der Zulassungspflicht nach dem KFG – und damit auch in dem für die NoVA-Berechnung maßgeblichen Zeitpunkt - als Gebrauchtwagen einzustufen.

Dem angefochtenen Bescheid liegt der vom Bw. mittels Auftragsbestätigung seines ehemaligen Dienstgebers glaubhaft gemachte Nettokaufpreis von 32.109,13 € zu Grunde (entspricht einem Bruttopreis von 37.247,59 €).

Im Rückkaufsanbot vom April 2002 wurde das Fahrzeug mit netto 30.431,- € bewertet.

Ausgehend vom Neuwagenlistenpreis (netto) ohne Berücksichtigung des Firmenangehörigenrabattes entsprach dies einem Wertverlust von rd. 25,5% binnen eines Jahres und ist damit eine durchaus auch für den inländischen Gebrauchtwagenmarkt anzunehmende Größenordnung der Wertminderung für das erste Betriebsjahr eines PKW.

Wenn nun das FA als NoVA-Bemessungsgrundlage von einem gemeinen Wert im Zeitpunkt des Entstehens der Steuerschuld im April 2001, somit zu einem Zeitpunkt als das Fahrzeug noch bei weitem kein Jahr alt gewesen war, von 32.109,- € ausgegangen ist, so kann darin keinesfalls eine Beeinträchtigung der Rechte des Bw. erblickt werden.

Allerdings hat das FA im angefochtenen Bescheid die Bemessungsgrundlage von 32.109,- € unter Hinweis auf die Bestimmung des § 6 Abs. 6 NoVAG um einen Zuschlag von 20% erhöht. Der EUGH hat im bereits mehrfach zitierten Urteil *Weigel/Weigel* in Bezug auf den in § 6 Abs. 6 NoVAG vorgesehenen Zuschlag zur NoVA-Grundabgabe einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot nach Art. 90 EG-Vertrag gesehen, da die Anwendung dieser Bestimmung mehrheitlich Fahrzeuge aus den anderen EU-Mitgliedstaaten treffe. Insofern war dem Berufungsbegehren daher zu entsprechen und der angefochtene Bescheid zu berichtigen, wodurch sich die NoVA von bisher 5.009,13 € auf 4.174,19 € verminderte.

Graz, am 30. September 2005