



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Beschwerde des Bf., vom 10. April 2002 gegen die Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Wien vom 12. März 2002, Zahl: aa, betreffend Zollschuld entschieden:

Der Beschwerde wird Folge gegeben.

Der angefochtene Bescheid wird aufgehoben.

Entscheidungsgründe

Mit Bescheid des Hauptzollamtes Wien vom 7. Februar 2002, Zahl: bb, wurde festgestellt, dass für den Bf. bei der Überführung von eingangsabgabenpflichtigen Waren mit der Warenanmeldung vom 11. Juli 2000 (WE-Nr. cc) gemäß Art. 201 Abs. 1 Buchstabe a) und Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (Zollkodex, ZK) in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Zollrechts-Durchführungsgesetz – ZollR-DG Abgaben in der Höhe von € 1.227,74 (Z1: 360,14, EU: 867,60) entstanden sind. Es wurde gemäß Art. 220 Abs. 1 ZK die nachträgliche buchmäßige Erfassung des zu niedrig erfassten Abgabebetrages vorgenommen. Als Folge der Nacherhebung erfolgte die Vorschreibung der Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs. 1 ZollR-DG. Die Entscheidung wurde im Wesentlichen damit begründet, das Kraftfahrzeug der Marke AA, sei in die Warennummer 87032390 002 des Österreichischen Gebrauchszolltarifs einzureihen und nicht - wie anlässlich der Einfuhrabfertigung erklärt – in die Warennummer 97050000 001.

Dagegen richtete sich die am 14. Februar 2002 beim Hauptzollamt Wien eingebrachte Berufung. Der Bf. brachte vor, in einem bereits abgeschlossenen Gerichtsverfahren seien

Gutachten, wie das im Zuge der Einfuhrabfertigung vorgelegte, als Beweismittel für die Einreihung des Kraftfahrzeuges als Oldtimer anerkannt worden.

Mit Berufungsvorentscheidung vom 12. März 2002, Zahl: aa, wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen. Begründend wurde ausgeführt, das zur Abfertigung gestellte Kraftfahrzeug erfülle nicht die für die Einreihung in die Position 97050000 der Kombinierten Nomenklatur maßgeblichen Kriterien. Durch die beigebrachte Zustandsüberprüfung sei lediglich der Originalzustand bescheinigt worden, jedoch fehle insbesondere das für die Einreihung in die Position 97050000 der Kombinierten Nomenklatur zwingend vorgesehene Alter von dreißig Jahren.

Dagegen richtet sich die Beschwerde vom 10. April 2002. Der Bf. bringt im Wesentlichen vor, der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) habe in einem Urteil einen Kriterienkatalog für die Einreihung von Kraftfahrzeugen in die Position 97050000 der Kombinierten Nomenklatur aufgestellt. Das Kriterium des Alters (dreißig Jahre) sei lediglich aus Vereinfachungsgründen hinzugefügt worden. Für die Einreihung seien vielmehr andere Kriterien maßgebend (Seltenheitswert, Preis, Verwendung für den täglichen Gebrauch oder Anerkennung als historisches Fahrzeug).

Mit Schreiben des Unabhängigen Finanzsenates vom 2. Juni 2004 wurde der Bf. ersucht, Unterlagen im Sinne der Beschwerdevorbringen (Seltenheitswert, Preis, eingeschränkte Verwendungsmöglichkeit) vorzulegen.

Mit Schreiben vom 1. Juli 2004 hat der Bf. Kopien von Fachzeitschriften, einen Kassenbeleg, ein Gutachten des Sachverständigen BB, und eine Kopie des Einzelgenehmigungsbescheides vorgelegt. Mit einem weiteren Schreiben vom 4. August 2004 hat der Bf. eine Aufstellung der Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich, betreffend Verkehrszulassungen anher übermittelt.

Im Rahmen der schriftlichen Zeugeneinvernahme hat der Zeuge CC mit Schreiben vom 11. August 2004 angegeben, dass Fahrzeuge des verfahrensgegenständlichen Modells, die mit dem selben Motor wie das gegenständliche Kraftfahrzeug ausgestattet sind, in Österreich eine Rarität darstellen.

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, die sich auf das Harmonisierte System stützt (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. Für den verfahrensgegenständlichen Fall findet Anhang I in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2204/1999 der Kommission Anwendung. Der Österreichische Gebrauchsolltarif (ÖGebrZT) beruht auf der Grundlage des Zolltarifs der Europäischen Gemeinschaften (§ 45 Abs. 1 ZollR-DG).

In Teil I (Einleitende Vorschriften) Titel I des Anhanges I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 sind die Allgemeinen Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur normiert. Die Allgemeine Vorschrift 1 bestimmt, 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.

Gemäß Art. 220 Abs. 1 ZK hat die nachträgliche buchmäßige Erfassung der Abgaben zu erfolgen, wenn der einer Zollschuld entsprechende Abgabebetrag nicht nach den Artikeln 218 und 219 ZK buchmäßig erfasst oder mit einem geringeren als dem gesetzlich geschuldeten Betrag buchmäßig erfasst worden ist.

Mit Warenanmeldung vom 11. Juli 2000 wurde der Personenkraftwagen der Marke AA, mit dem Motortyp DD (Baujahr 1974) in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt. Im vorliegenden Verfahren war strittig, ob der Personenkraftwagen der Marke AA, in den vom Bf. beantragten Code 97050000 001 des ÖGebrZT oder, wie von den der belangten Behörde festgestellt, in den Code 87032390 002 des ÖGebrZT einzureihen ist.

In die Position 97050000 der Kombinierten Nomenklatur sind folgende Waren einzureihen: Zoologische, botanische, mineralogische oder anatomische Sammlungsstücke und Sammlungen; Sammlungsstücke von geschichtlichem, archäologischem, paläontologischem, völkerkundlichem oder münzkundlichem Wert.

Die Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur, die nach ständiger Rechtsprechung des EuGH ein wichtiges, wenn auch nicht rechtsverbindliches Hilfsmittel für die Auslegung der einzelnen Positionen darstellen, legen zur Position 97050000 Folgendes fest:

1. Hierher gehören auch Kraftfahrzeuge als Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert, wenn sie den Kriterien des EuGH-Urteils in der Rechtssache 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 Fahrgestells,
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.*

2. Hierher gehören als Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert auch:

*a) Kraftfahrzeuge, die unabhängig von ihrem Baujahr nachweislich bei einem geschichtlichen
Ereignis benutzt wurden;*

*b) Rennkraftfahrzeuge, die nachweislich ausschließlich für den Motorsport entworfen, gebaut
und verwendet worden sind und bei angesehenen nationalen und internationalen Ereignissen
bedeutende sportliche Erfolge errungen haben.*

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

3. Die vorstehenden Erläuterungen gelten sinngemäß auch für Krafträder.

*4. Nicht hierher gehören Nachahmungen, sofern sie die vorgenannten Voraussetzungen nicht
erfüllen.*

Für die Zuordnung zur Position 97050000 der Kombinierten Nomenklatur muss somit ein Kraftfahrzeug die Merkmale eines Sammlungsstückes aufweisen und außerdem von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert sein. Gegenstände besitzen die für die Aufnahme in eine Sammlung erforderlichen Eigenschaften, wenn sie die ersten vier Merkmale der Nummer 1 der Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur kumulativ erfüllen (EuGH 3.12.1998, Rs C-259/97). Der Geschichtsbegriff umfasst die Entwicklung der Menschheit und die menschlichen Errungenschaften in allen Bereichen, einschließlich auch des Automobilbaus. Ein Automobil, das einen Bezug zu den menschlichen Errungenschaften im Bereich der Technik aufweist, kann von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert sein, wenn es einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaft dokumentiert oder einen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulicht (EuGH 10.10.1985, Rs 200/84). Für Kraftfahrzeuge, die sich in ihrem Originalzustand befinden, dreißig Jahre oder älter sind und einem nicht mehr hergestellten Modell entsprechen (erstes Merkmal in Nummer 1 Abs.2 der Erläuterungen), wird die Vermutung aufgestellt, dass sie von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert sind.

Ein Gegenstand ist unter anderem nur dann im Sinne der Position 97050000 der Kombinierten Nomenklatur für die Aufnahme in eine Sammlung geeignet, wenn er einen gewissen Seltenheitswert hat. Frühere Serienprodukte, von denen gegenwärtig nur noch einige Exemplare vorhanden sind und diese somit nicht mehr beliebig beschafft werden können, erfüllen daher diese Voraussetzung (EuGH 10.10.1985, Rs 200/84).

Die Fahrzeuge des verfahrensgegenständlichen Modells wurden in den Modelljahren 1974 und 1975 produziert. In diesen Modelljahren erfolgte die motorische Ausstattung der Fahrzeuge mit zwei verschiedenen Motortypen, dem Motortyp DD und einem weiteren Motortyp. Vom betreffenden Modell (mit beiden Motortypen) und dem Modell mit größerem Hubraum wurden in Modelljahren 1974 und 1975 insgesamt 32.739 Stück hergestellt (Quelle: EE). Aus der von der Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich, erstellten Bestandsliste geht hervor, dass vom verfahrensgegenständlichen Modell und einem anderen Modell mit Stichtag 31. Dezember 2003 insgesamt 84 Stück zum Verkehr zugelassen waren. Diese Bestandsliste enthält keine Angabe, wie viele Zulassungen auf das verfahrensgegenständliche Modell entfallen. In der schriftlichen Zeugenaussage hat der Zeuge CC, angegeben, das Vorhandensein eines Modells mit dem Motortyp DD in Österreich wäre eine Rarität; ihm sei kein Fahrzeug bekannt. Unabhängig von der Anzahl der tatsächlich produzierten Fahrzeuge mit dem Motortyp DD steht auf Grund der Aussagen des Zeugen und der Bestandsliste der Statistik Austria, Bundesanstalt Statistik Österreich, fest, dass der Seltenheitswert gegeben ist.

Bei einem Kraftfahrzeug handelt es sich um einen Gegenstand, der grundsätzlich zum Zwecke des Gebrauchs gebaut worden ist (EuGH 03.12.1998, Rs C-259/97). Beim verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeug der Marke AA, handelt es sich um einen Personenkraftwagen. Ein Personenkraftwagen ist ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder überwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist (§ 2 Abs. 1 Ziffer 5 Kraftfahrzeuggesetz 1967 – KFG 1967). Auf Grund der gesellschaftlichen Entwicklung und der Erfordernisse des Alltags stellen Personenkraftwagen Gegenstände dar, deren beinahe tägliche Verwendung durch den Benutzer geboten ist, um den heutigen gesellschaftlichen Anforderungen gerecht werden zu können. Als historisches Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 Abs. 1 Ziffer 43 KFG 1967 gilt ein erhaltenswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug mit Baujahr 1955 oder davor, oder das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist. Diese Liste ist auf Basis der bisher gültigen Stückzahlbegrenzungen erstellt, das heißt, Massenmodelle mit großer Verbreitung auf dem Markt sind auch dann nicht enthalten, wenn sie schon das Alter von 25 Jahren erreicht haben (vergleiche Erlass des Bundesministeriums für Wissenschaft und

Verkehr vom 20. März 1998, GZ.: 190.500/2-II/A/5/98). Das Modell des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges war zum Zeitpunkt der Einfuhrabfertigung in der Liste der historischen Kraftfahrzeuge enthalten. Sofern ein Modell eines Kraftfahrzeuges in der Liste für historische Kraftfahrzeuge enthalten ist, kann bei Nachweis der Erhaltenswürdigkeit und des Erhaltungszustandes des Kraftfahrzeuges gemäß § 34 Abs. 4 KFG 1967 ausnahmsweise eine Typengenehmigung erteilt werden (Ausnahmegenehmigung); derart genehmigte Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden. Mit Einzelgenehmigungsbescheid vom 13. September 2000, Zahl: dd, wurde der verfahrensgegenständliche Personenkraftwagen als historisches Kraftfahrzeug genehmigt. Durch die auf 120 Tage eingeschränkte Verwendungsmöglichkeit des betreffenden Kraftwagens ist die tägliche Benützung und die tägliche Verwendung als Gebrauchsgegenstand ausgeschlossen. Der ursprüngliche Verwendungszweck ist nicht mehr gegeben.

Ein weiteres Kriterium für die Einreihung von Kraftfahrzeugen als Sammlungsstücke besteht darin, dass sie Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sind. Aus dem Sonderheft der Zeitschrift "Oldtimer-Markt", Ausgabe ee, geht hervor, dass die Modelle des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges als Oldtimer angeboten werden. Die für die Marke des betreffenden Fahrzeuges maßgebliche Neu- und Gebrauchtwagenbörse (FF) bietet kein Fahrzeug des gegenständlichen Modells an. Recherchen auf anderen Internetseiten (EE, GG) haben ebenso Indizien dafür ergeben, dass die Modelle des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges Gegenstand eines Spezialhandels sind. Gegenteilige Hinweise lassen sich weder aus den vorliegenden Verwaltungsakten entnehmen noch hat die belangte Behörde in Wahrung des Parteienghörs Gegenteiliges vorgebracht.

Der Bf. hat in Beantwortung des Vorhaltes vom 2. Juni 2004 eine Kopie des Kasseneingangsbeleges vom 4. Juni 2004 über den Verkauf des betreffenden Fahrzeuges an seinen Kunden vorgelegt. Als Verkaufspreis ist ein Betrag in der Höhe von € 11.300,00 ausgewiesen. In der Zeitschrift "Oldtimer-Markt" (Ausgabe ee) ist der damalige Neupreis des Fahrzeuges mit DM 13.990,00 angeführt. Auch der Zeuge CC, hat angegeben, der Neupreis des Fahrzeuges habe im Jahre 1974 DM 13.990,00 betragen. Der vom Bf. an den Kunden verrechnete Verkaufspreis lag deutlich über dem angegebenen Neupreis des Kraftfahrzeuges. Auch unter Berücksichtigung der anlässlich der Einfuhrabfertigung vom Bf. erklärten und von der belangten Behörde übernommenen Bemessungsgrundlage unter Hinzurechnung der Abgaben ergibt sich ein Betrag, der bei ca. 60% des Neupreises des Fahrzeuges liegt. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Preise von gebrauchten Kraftfahrzeugen üblicherweise unter dem Neuwert liegen und der Preis für ein Fahrzeug des Baujahres 1974

gewöhnlich nur mehr einen Bruchteil des Neupreises beträgt, und der Verkaufspreis an den Kunden über dem Neuwagenpreis lag, gilt es für den Unabhängigen Finanzsenat als erwiesen, dass für das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug das Kriterium des hohen Wertes erfüllt worden ist.

Für Kraftfahrzeuge, die sich in ihrem Originalzustand befinden, dreißig Jahre oder älter sind und einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen, wird die Vermutung aufgestellt, dass es sich um Gegenstände von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert handelt. Ein Kraftfahrzeug ist Zeugnis des Stands der technischen Entwicklung seiner Zeit, wenn es sich im Originalzustand befindet (EuGH 03.12.1998, Rs C-259/97). In den vom Sachverständigen BB, erstellten und anlässlich der Einfuhrabfertigung vorgelegten Unterlagen (Oldtimer-Zustandsüberprüfung und Oldtimer-Schätzungsgutachten vom 10. Juli 2000) wird bescheinigt, dass sich die wesentlichen Merkmale des Personenkraftwagens im Originalzustand befinden. Überdies wurde durch die Erteilung der Ausnahmegenehmigung im Sinne des § 34 Abs. 4 KFG 1967 indirekt der Originalzustand der Hauptbaugruppen des Fahrzeuges bestätigt. Die Produktion des verfahrensgegenständlichen Modells wurde 1976 eingestellt (Quelle: EE). Bezüglich des Kriteriums des Mindestalters hat der EuGH festgestellt, dieses Kriterium müsse in Verbindung mit der Einstellung der Produktion des Fahrzeuges gesehen werden, da ein Fahrzeug, das dreißig Jahre oder älter sei, in der Regel ein Modell sei, das nicht mehr gebaut werde, und aufgrund seiner Gebrauchsfunktion nicht mehr von Interesse sein könne. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass ein jüngeres Fahrzeug Eigenschaften aufweisen kann, die ihm geschichtlichen Wert verleihen können (EuGH 03.12.1998, Rs C-259/97). Der verfahrensgegenständliche Kraftwagen war zum Zeitpunkt der Einfuhrabfertigung jünger als dreißig Jahre. Der bereits genannten Oldtimer-Zustandsüberprüfung des Sachverständigen BB, lässt sich entnehmen, dass die bei der betreffenden Fahrzeugtype erstmals konstruierten und umgesetzten Knautschzonen an der Karosserie einen wesentlichen Schritt in Richtung Verkehrssicherheit in der Geschichte des Automobilbaus dargestellt haben. Als Knautschzonen werden diejenigen Bereiche des Automobils bezeichnet, die sich im Falle einer Kollision verformen und so Energie absorbieren. In den Anfängen des Automobils wurden die Fahrzeuge so steif konstruiert, dass bei einer Kollision mit einem Hindernis oder einem anderen Fahrzeug oft nur geringe Schäden am Auto selbst auftraten. Den Insassen erging es aber meist schlecht, da sie enormen Verzögerungen (Verzögerung ist die negative Beschleunigung. Jede Änderung einer Geschwindigkeit ist eine Beschleunigung, egal in welche Richtung. Die Verzögerung ist lediglich der Spezialfall mit einem negativen Vorzeichen) ausgesetzt waren. Seit Umsetzung der Knautschzonen werden Teile der Karosserie gezielt "weich" ausgelegt, um die Energie des Aufpralls in Verformungsenergie umzuwandeln und so zu vernichten. Die Insassen werden über einen

längeren Zeitraum verzögert, wodurch der maximale Wert der Verzögerung erheblich reduziert werden kann. Die Konstruktion von Knautschzonen dokumentiert daher einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung des Automobils und der menschlichen Errungenschaften. Den vorliegenden Unterlagen und Überlegungen stehen keine behördlichen Feststellungen oder aktenkundige Hinweise zum Nachweis dafür entgegen, dass das Kraftfahrzeug keinen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentiere.

Gemäß dem im Abgabenverfahren vorherrschenden Grundsatz der freien Beweiswürdigung (§ 167 BAO) genügt es, von mehreren Möglichkeiten jene als erwiesen anzunehmen, die gegenüber allen anderen Möglichkeiten eine überragende Wahrscheinlichkeit für sich hat und alle anderen Möglichkeiten mit Wahrscheinlichkeit ausschließt oder zumindest weniger wahrscheinlich erscheinen lässt (VwGH 25.04.1996, 95/16/0244). Unter Berücksichtigung der vorstehend angeführten Erwägungen, wird es als erwiesen erachtet, dass es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeug um ein Sammlungsstück von geschichtlichem Wert im Sinne der Position 97050000 der Kombinierten Nomenklatur handelt.

Das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug war unter Berücksichtigung der Allgemeinen Vorschrift 1 und der Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur, die ein wichtiges, wenn auch nicht rechtsverbindliches Hilfsmittel für die Auslegung der einzelnen Tarifpositionen darstellen (EuGH 10.12.1998, Rs C-328/97), in den Code 97050000 001 des ÖGebrZT einzureihen. Im vorliegenden Fall waren daher mangels Erfüllung der in Art. 220 Abs. 1 ZK normierten Tatbestandsmerkmale die Voraussetzungen für eine Abgabennachforderung nicht gegeben.

Aus den dargestellten Erwägungen war spruchgemäß zu entscheiden.

Graz, am 29. März 2005