



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung der Bw. Gastronomiebetrieb GmbH, Cafe - Bar, P., vertreten durch Dkfm. Martin Wirtschaftstreuhand- und Steuerberatungsgesellschaft mbH, Wirtschaftstreuhand & Steuerberatung, 4320 Perg, Linzer Straße 36, vom 7. Jänner 2008 gegen die Bescheide des Finanzamtes Kirchdorf Perg Steyr vom 11. Dezember 2007 betreffend Umsatzsteuer für das Jahr 2006, Festsetzung von Umsatzsteuer für den Zeitraum September 2007 sowie Festsetzung der Normverbrauchsabgabe für Juli 2006 entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

Die angefochtenen Bescheide bleiben unverändert.

Entscheidungsgründe

Das Finanzamt hat im Zuge einer Nachschau nachstehende Feststellung getroffen:

Das Kraftfahrzeug Hummer H1 sei nicht in der Liste der Pritschenwagen gemäß § 4 zweiter Gedankenstrich der Verordnung aus 2002 enthalten. Zugleich würden die Fahrzeugdaten gegen eine Einstufung als Lastkraftwagen sprechen. So verfüge das Fahrzeug nur über eine kurze Ladefläche und habe eine höchst zulässige Nutzlast von 585 kg. Derartige Fahrzeuge würden – auch wenn sie kraftfahrrechtlich als Lastkraftwagen zugelassen seien – der Normverbrauchsabgabe unterliegen und seien auch nicht vorsteuerabzugsberechtigt.

Demgemäß seien die in den Jahren 2006 und 2007 geltend gemachten Vorsteuern (2006: Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von € 5.748,70 und laufende Vorsteuern in Höhe von € 423,64; 2007: laufende Vorsteuern in Höhe von € 429,04) nicht abzugsfähig. Weiters sei Normverbrauchsabgabe auf Grund der am 7. Juli 2006 erfolgten kraftfahrrechtlichen Zulassung des Fahrzeuges für den Kalendermonat Juli 2006 in Höhe von € 4.996,02 festzusetzen (vgl. Bericht vom 11. Dezember 2007 über das Ergebnis der Nachschau gemäß § 144 BAO).

In der gegen die entsprechenden Bescheide eingebrachten Berufung hat die Berufungswerberin (Bw.) Folgendes ausgeführt:

Die Behörde begründe die Abgabenfestsetzung mit der Feststellung, dass das in Frage stehende Fahrzeug "Hummer H1" nicht in der Liste der Pritschenwagen gemäß § 7 der Verordnung aus 1996 und zugleich gemäß § 4 zweiter Gedankenstrich der Verordnung aus 2002 enthalten sei. Des Weiteren würden die Fahrzeugdaten gegen eine Einstufung als Lastkraftwagen sprechen, da das Fahrzeug nur über eine "kurze" Ladefläche verfüge und eine höchst zulässige Nutzlast von 585 kg habe. Ein derartiges Fahrzeug unterliege – auch wenn es kraftfahrrechtlich als Lastkraftwagen zugelassen sei – der Normverbrauchsabgabe und sei nicht vorsteuerabzugsberechtigt.

Dieser Ansicht werde insofern entgegengetreten, als gemäß § 4 zweiter Gedankenstrich der Verordnung, BGBl. II 2002/193 Pritschenwagen (Pick-Up-Fahrzeuge) ausdrücklich nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen anzusehen seien; demnach sei erforderlich, dass es sich hiebei um Fahrzeuge handle, welche "bereits werkseitig so konstruiert sind, dass sie ein geschlossenes Führerhaus (mit einer Sitzreihe oder mit zwei Sitzreihen) und eine sich daran anschließende, grundsätzlich offene Ladefläche aufweisen. Die Ladefläche kann auch mit einem Hardtop, einer Plane oder einer ähnlichen zum Schutz der Transportgüter bestimmten Zusatzausstattung versehen werden. Die Fahrzeuge müssen kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) einzustufen sein."

Im Erlasswege werde jeweils eine aktuelle Liste solcher Fahrzeuge veröffentlicht, wobei dort hingewiesen werde, dass diese Listen laufend aktualisiert würden. In Anmerkung zu Punkt 3 des Erlasses werde hingewiesen, dass "soweit die angeführten Pritschenwagen mit Doppelkabine erhältlich sind, sie ebenfalls die Voraussetzungen der Verordnungen erfüllen."

Das Fahrzeug sei gemäß § 34 KFG 1967 als Lastkraftwagen/N1 eingestuft worden. Die Verordnung fordere weder eine bestimmte Länge der Ladefläche noch eine höchst zulässige

Nutzlast bzw. eine Beschränkung derselben, insofern gehe das Verlangen der Behörde ins Leere.

Das Fahrzeug sei herstellerseitig für ein Gesamtgewicht von 10.300 lbs (4.672 Kilogramm) gebaut.

Ein Vergleich des Hummer H1 mit jenen unter Punkt 3 des Erlasses angeführten Fahrzeugen ergebe, dass der Hummer H1 den von jenen Fahrzeugen bekannten Kriterien mindestens gleichwertig entspreche bzw. diese sogar übertreffe. Insofern könne kein Zweifel bestehen, dass der Hummer H1 – obwohl nicht in der Liste enthalten – ebenfalls als Pritschenwagen einzustufen sei und somit gemäß § 4 der Verordnung BGBI. II 2002/193 nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen anzusehen und somit vorsteuerabzugsberechtigt sei.

Bezüglich der Normverbrauchsabgabe werde auf Punkt 2.3. des Durchführungserlasses zum Normverbrauchsabgabegesetz, AÖF 1992/156 verwiesen. Demnach unterlägen die sogenannten Kleinlastkraftwagen als Fahrzeuge der Zolltarifnummer 8704 nicht der Normverbrauchsabgabe; im Zusammenhang mit § 4 der Verordnung BGBI. II 2002/193 würden solche Fahrzeuge (Pick-Up – zweiter Gedankenstrich) als "Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn" bezeichnet werden. Somit falle dieses Fahrzeug nicht unter Kraftfahrzeuge im Sinne des NoVAG und es sei deshalb auch keine Normverbrauchsabgabe festzusetzen.

Über die Berufung wurde erwogen:

UMSATZSTEUER

Gemäß [§ 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994](#) gelten Lieferungen, sonstige Leistungen oder Einführen, die im Zusammenhang mit der Anschaffung (Herstellung), Miete oder dem Betrieb von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder Krafträder stehen, ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge, Vorführkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt sind, sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80% dem Zweck der gewerblichen Personbeförderung oder der gewerblichen Vermietung dienen, nicht als für das Unternehmen ausgeführt.

Der Bundesminister für Finanzen kann durch Verordnung die Begriffe Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen näher bestimmen. Die Verordnung kann mit Wirkung ab 15. Februar 1996 erlassen werden.

Nach § 4 zweiter Gedankenstrich der für die Streitjahre maßgebenden Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse, BGBI. II Nr. 193/2002, sind unter den im § 2 angeführten allgemeinen Voraussetzungen Pritschenwagen (Pick-Up-Fahrzeuge) nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen anzusehen.

Pritschenwagen (Pick-Up-Fahrzeuge) sind Fahrzeuge, die bereits werkseitig (§ 3 Abs. 2) so konstruiert sind, dass sie ein geschlossenes Führerhaus (mit einer Sitzreihe oder mit zwei Sitzreihen) und eine sich daran anschließende, grundsätzlich offene Ladefläche aufweisen. Die Ladefläche kann auch mit einem Hardtop, einer Plane oder einer ähnlichen zum Schutz der Transportgüter bestimmten Zusatzausstattung versehen werden. Die Fahrzeuge müssen kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) einzustufen sein.

Nach § 2 der zitierten Verordnung können als Kleinlastkraftwagen nur solche Fahrzeuge angesehen werden, die sich sowohl nach dem äußerem Erscheinungsbild als auch von der Ausstattung her erheblich von einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug unterscheiden. Das Fahrzeug muss so gebaut sein, dass einen Umbau in einen Personen- oder Kombinationskraftwagen mit äußerst großem technischen und finanziellen Aufwand verbunden und somit wirtschaftlich sinnlos wäre.

Unter Bedachtnahme auf die vorhin dargelegte Rechtslage konnte der Berufung aus nachstehenden Erwägungen kein Erfolg beschieden sein:

Beim streitgegenständlichen Fahrzeug handelt es sich um einen Hummer H1 Turbo Diesel, Modell Open Top, Baujahr 1997, das eine Gesamtlänge von 4686 mm und einen Radstand von 3310 mm aufweist, wobei die Länge der offenen Ladefläche 1200 mm beträgt. Das höchst zulässige Gesamtgewicht beträgt 3.480 kg, die höchst zulässige Nutzlast beträgt 585 kg. Das Fahrzeug ist mit 4 Türen ausgestattet und für die Beförderung von 4 Personen in 2 Sitzreihen zugelassen [vgl. Purchase Invoice (Eingangsrechnung) vom 17. Februar 2006 und Einzelgenehmigungsbescheid des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Verkehrstechnik vom 5. Juli 2006].

Die Bw. übersieht mit ihren Berufungsausführungen, wonach gemäß § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBI. II Nr. 193/2002 Pritschenwagen (Pick-Up-Fahrzeuge) ausdrücklich nicht als Personen- oder Kombinationskraftwagen anzusehen seien, dass diese Einstufung nach dem ersten Satz dieser Bestimmung nur "unter den im § 2 angeführten allgemeinen Voraussetzungen" Platz greift.

Aber gerade nach den im § 2 normierten allgemeinen Voraussetzungen des äußeren Erscheinungsbildes und der Ausstattung entspricht das strittige Fahrzeug wohl eher einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug als einem Lastkraftwagen.

"Der Hummer H1 weist über eine Geländegängigkeit auf, die kein anderes Fahrzeug erreicht. So sind weder 559 mm hohe Felsen ein Problem für ihn, noch eine Fahrt durch 762 mm tiefes

Wasser oder die Bewältigung einer 60-prozentigen Steigung" [vgl. www.auto.at – Test Drive 26.09.2006 (Archiv)].

Die hohe Bodenfreiheit, kurze Karosserieüberhänge, Rahmenbauweise, Allradantrieb, stark untersetztes Getriebe, Differentialsperre, verschränkungsfähiges Fahrwerk, grobes Reifenprofil und robuste Technik sind typische technische Bau- und Ausstattungsmerkmale für Geländefahrzeuge.

"Die ursprünglich militärische Nutzung, die Größe des Fahrzeugs und auch die Bewerbung des Fahrzeugs als Beförderungsmittel für freiheitsliebende "echte" Männer lässt das gegenständliche Fahrzeug auch nach der allgemeinen Verkehrsauffassung nicht als für den Lastentransport konzipiert erscheinen.

Insgesamt steht nach der Herstellerkonzeption ursprünglich die Beförderung von Soldaten im unwegsamen Gelände im Vordergrund. Die Beförderungsmöglichkeit von Ausrüstungsgegenständen steht der hauptsächlichen Konzeption zur Personenbeförderung nicht entgegen. Nachdem die Nachfrage nach einer zivilen Variante unter anderem aufgrund der Nutzung dieser Fahrzeuge durch den früheren Bodybuilder, Filmhelden und späteren Gouverneur von Kalifornien sowie der Bewerbung dieser Fahrzeuge als Beförderungsmittel, das einem neben der Fortbewegungsmöglichkeit auch ein Gefühl der Überlegenheit und Freiheit vermitteln kann, zur Produktion ziviler Modelle führte, kann auch hier nicht erkannt werden, dass nach der Herstellerkonzeption die Lastenbeförderung eine wesentliche Rolle spielte" (vgl. UFS 15.3.2010, RV/0942-L/07 betr. einen Hummer H1 mit 4 Türen und Hard Top).

"Auch zu werbewirksamen Aktionen bei Geschäftseröffnungen, Messen oder Ausstellungen, als "Ersatz" für die romantische Hochzeitskutsche, als Kulisse für Foto-Shootings oder VIP-Shuttle-Service ist der Hummer heute ein heiß begehrter PR-Gag, der höchste Aufmerksamkeit garantiert.

Damit gibt er seinem Besitzer das erhabene Gefühl grenzenloser Freiheit, Überlegenheit und die Kraft vollkommen neue Welten im wahrsten Sinn des Wortes zu "erfahren".

Wahrscheinlich gibt es kaum einen Mann, der nicht schon einmal davon geträumt hätte, einen Hummer zu fahren, geschweige denn zu besitzen" (vgl. www.hummerverleih.de).

"Groß, muskulös und absolut männlich – so kommt der Hummer daher. Eines der Aushängeschilder der Autowelt Amerikas. Amerikaner lieben alles Große und Teure. So nennen selbst viele Prominente aus Sport, Musik und Film/TV einen Hummer ihr Eigen. Fährt sich der Hummer auf der Straße fast wie ein herkömmlicher SUV, zeigt er erst im Gelände

sein ganzes Potenzial. Mit einem Hummer off road zu gehen, ist ein Erlebnis für sich. Der röhrende Motor, das urige Getriebe und der hohe Radstand lassen ein Gefühl von Freiheit und Abenteuerlust aufkommen. So eine Hummer H1 Offroad Fahrt ist vor allem ein passendes Geschenk für diejenigen, die auf Fahrspaß und große Autos stehen. Hummer H1 offroad fahren ist ganz klar ein atemberaubendes Erlebnis, von dem man noch seinen Kindern und Enkelkindern erzählen möchte" (vgl. www.erlebnis-geschenke.eu).

Aus diesen beispielhaften Schilderungen wird nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates wohl offensichtlich, dass es sich beim gegenständlichen Kraftfahrzeug um ein "Fun-Car" handelt, das dem "echten Mann" ein besonderes Image verleiht, wobei das Fahrvergnügen und das erregte Aufsehen im Straßenverkehr im Vordergrund steht, während die Möglichkeit auf der relativ kleinen Ladefläche (Länge: 1200 mm und Breite: 1300 mm) auch Lasten zu befördern völlig in den Hintergrund tritt. Überdies verleiht auch das äußere Erscheinungsbild (4-türiges, durch ein Faltverdeck abgedecktes Führerhaus mit Personenbeförderungsmöglichkeit von 4 Personen einschließlich Fahrer) dem Fahrzeug den Charakter eines typischen Personenkraftwagens, zumal die kurze, offene Ladefläche die Lastentransportmöglichkeit in den Hintergrund rückt.

Darüber hinaus ist nach § 4 zweiter Gedankenstrich der VO BGBI. II Nr. 193/2002 für die Qualifikation eines Pritschenwagens als Kleinlastkraftwagen im weiteren Sinn neben der kraftfahrrechtlichen die zolltarifarische Einstufung als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) zwingend erforderlich.

Nach den Erläuterungen zum Harmonisierten System wird die Einreichung bestimmter Kraftfahrzeuge in die Position 8704 (Lastkraftwagen) durch besondere Merkmale bestimmt, die darauf hinweisen, dass die Fahrzeuge ihrer Beschaffenheit nach eher zur Güter- denn zur Personenbeförderung bestimmt sind (Position 8703). Diese Merkmale sind besonders bei der Einreichung von Kraftfahrzeugen hilfreich, die im Allgemeinen ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 5 Tonnen aufweisen und entweder über einen gesonderten, umschlossenen Rückraum oder eine offene hintere Plattform verfügen, die üblicherweise zur Güterbeförderung genutzt wird. In diese Gruppe fallen die so genannten "Mehrzweck" Fahrzeuge (zB Van-artige Fahrzeuge, gewisse Freizeit("Sports Utility")fahrzeuge, bestimmte Pick-ups).

Zu diesen Merkmalen zählen ua. das Vorhandensein von Schiebe-, Ausschwing- oder nach oben klappbaren Türen ohne Fenster an den Seitenteilen und das Fehlen von Komfortmerkmalen und Ausstattungen im Güterladebereich, die dem Passagierbereich des Fahrzeugs zugerechnet werden können.

Das strittige Fahrzeug Hummer H1 Turbo Diesel des Modells "Open Top", Baujahr 1997, mit einem geschlossenen, mit Faltverdeck abgedeckten 4-türigen Führerhaus und einer offenen Ladefläche weist lt. aktenkundigem Einzelgenehmigungsbescheid vom 5. Juli 2006 eine höchst zulässige Nutzlast von 585 kg auf und ist mit 4 Sitzplätzen in 2 Reihen ausgestattet. Die Bauartgeschwindigkeit beträgt 158 km/h.

Aus dem Foto im Einzelgenehmigungsbescheid ist ersichtlich, dass auch die hinteren Türen und auch der rückwärtige Teil des Führerhauses für einen Personenkraftwagen typische Sichtfenster aufweisen. Auch die lt. Rechnung der Lieferfirma vom 17. Februar 2006 vorhandene Sonderausstattung "Leather" ist ein Ausstattungsmerkmal, das nicht für Lastkraftwagen, sondern für Personenkraftwagen typisch ist.

Auch das Führerhaus mit seinen zwei Sitzreihen ist raummäßig wesentlich größer als der Ladebereich in der offenen, vom Finanzamt auf Grund der Länge von 1,20 m wohl zutreffend als "kurz" bezeichneten Pritsche, zumal der Radstand des Fahrzeuges 3,31 m beträgt.

Ausgehend von der höchst zulässigen Nutzlast von 585 kg verbleibt bei Beförderung von vier Personen mit einem durchschnittlichen Gewicht von 75 kg für die Güterbeförderung nur mehr ein Gewicht von 285 kg. Auch dieses Gewichtsverhältnis (Personengewicht: 300 kg und Gütergewicht: 285 kg) ist nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates wohl jedenfalls auch ein Merkmal dafür, dass das strittige Fahrzeug hauptsächlich zur Beförderung von Personen gebaut ist. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass das in der Berufung genannte "herstellerseitige Gesamtgewicht von 4.672 kg" nicht dem strittigen Fahrzeugmodell "Hummer H1 Turbo Diesel, Open Top", Baujahr 1997 entspricht, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht lt. aktenkundigem Einzelgenehmigungsbescheid vom 5. Juli 2006 lediglich 3.480 kg beträgt.

Des Weiteren spricht für die Beurteilung als Kraftfahrzeug, das nach der Beschaffenheit hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, neben den vorhin genannten Merkmalen wohl auch die Bauartgeschwindigkeit von 158 km/h.

Überdies würden sich auch nach der Verkehrsauffassung die eingangs geschilderten Emotionen, die das in Rede stehende Fahrzeug unter "echten Männern" weckt, nicht mit einer Qualifikation als "Lastkraftwagen" in Einklang bringen lassen, da Assoziationen mit der Arbeitswelt wohl nicht im Sinne der Nutzer eines dem Image und Fahrvergnügen dienenden "Fun-Cars" sein würden. Auch das vom Führerhaus abnehmbare Faltverdeck ist ein Ausstattungsmerkmal, das eine für Personenkraftwagen typische, als Cabrio bezeichnete Karosseriebauform, auszeichnet.

Es war daher wie im Spruch ersichtlich zu entscheiden.

NORMVERBRAUCHSABGABE

Gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 unterliegt die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, ausgenommen von Vorführkraftfahrzeugen, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach Z 1 oder 2 eingetreten ist oder nach Eintreten der Steuerpflicht eine Vergütung nach § 12 Abs. 1 erfolgt ist, der Normverbrauchsabgabe.

Zufolge § 2 Z 2 leg. cit. gelten als Kraftfahrzeuge Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen (Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur).

"Die Formulierung dieses Tatbestandsmerkmals des § 2 Z 2 NoVAG entspricht wortgleich formuliert der Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur – KN (Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif, ABIEG Nr. L 256, in der für den Beschwerdefall maßgeblichen Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1810/2004 vom 7. September 2004, ABIEU Nr. L 327). Demgegenüber fallen unter die KN-Position 8704 Lastkraftwagen.

Im Interesse der Rechtssicherheit und der leichten Nachprüfbarkeit liegt das entscheidende Kriterium für die zollrechtliche Tarifierung von Waren allgemein in deren objektiven Merkmalen und Eigenschaften, wie sie im Wortlaut der Positionen der Kombinierten Nomenklatur und der Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln festgelegt sind. Auch kann der Verwendungszweck der Ware ein objektives Tarifierungskriterium sein, sofern er der Ware innewohnt, was sich anhand ihrer objektiven Merkmale und Eigenschaften beurteilen lässt (vgl. das Urteil des EuGH vom 6. Dezember 2007, C-486/06, *BVBA Van Landeghem*, Rn 23, 24). Nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH tragen die zur Kombinierten Nomenklatur von der Kommission und zum Harmonisierten System von der Weltzollorganisation ausgearbeiteten Erläuterungen erheblich zur Auslegung der einzelnen Tarifpositionen bei, ohne jedoch rechtsverbindlich zu sein (vgl. nochmals das Urteil des EuGH *BVBA Van Landeghem*, Rn 25, siehe etwa auch das hg Erkenntnis vom 25. November 2003, 2002/17/0301).

Die Erläuterungen zum Harmonisierten System zur Position 8703 lauten:

"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 "Mehrzweck"fahrzeuge (zB Van-artige Fahrzeuge, Freizeit("Sports Utility")fahrzeuge, bestimmte Pick-ups). Unter anderem können folgende Merkmale für eine Einreihung in diese Position als charakteristische Beschaffenheitshinweise dienen:

- das Vorhandensein von Schiebe-, Ausschwing- oder nach oben klappbaren Türen mit Fenstern an den Seitenteilen oder im Rückteil;
- das Vorhandensein von Komfortmerkmalen und Vorrichtungen und Ausstattungen im gesamten Fahrzeuginnenraum, die dem Passagierbereich zugerechnet werden können (zB Bodenteppiche, Belüftung, Innenbeleuchtung, Aschenbecher).

Nach dem Wortlaut der Position 8703 – "hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrwagen einschließlich Kombinationskraftwagen" – ist der Verwendungszweck der genannten Fahrzeuge für ihre Tarifierung entscheidend. Aus dem Gebrauch der Wörter "zu (dem Zweck) ... gebaut", folgt, dass es auf den dem Fahrzeug innewohnenden Verwendungszweck entscheidend ankommt. Dieser Verwendungszweck wird durch das allgemeine Entscheidungsbild des Fahrzeugs und durch die Gesamtheit seiner Merkmale, die ihm seinen wesentlichen Charakter verleihen, bestimmt" (vgl. VwGH 28.10.2009, [2008/15/0229](#)).

Unter Bedachtnahme auf die vorhin dargelegte Rechtslage konnte der Berufung aus nachstehenden Erwägungen kein Erfolg beschieden sein:

Zur Qualifikation des strittigen Fahrzeugs als Personenkraftwagen im Sinne der Zolltarifposition 8703 wird – um Wiederholungen zu vermeiden – auf die obigen Ausführungen zur Umsatzsteuer, die in § 4 zweiter Gedankenstrich der für die Streitjahre maßgebenden Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse, BGBl. II Nr. 193/2002 ebenfalls ua. an die zwingende zolltarifarische Einstufung als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung) anknüpft, verwiesen.

Es war daher wie im Spruch ersichtlich zu entscheiden.

Graz, am 22. Juni 2011