



Berufungsentscheidung

Der unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung des Bw., Taxiunternehmer, Baumeister, 1120 Wien, A-Gasse, vertreten durch Dkfm. Hans Wolfgang Hefner, Wirtschaftstreuhänder, 1220 Wien, Dumreicherstraße 27, vom 19. April 2002 gegen die Bescheide des Finanzamtes für den 12., 13. und 14. Bezirk und Purkersdorf, vertreten durch HR Dr. Walter Klang, vom 15. März 2002 betreffend Umsatzsteuer und Einkommensteuer 1996 bis 1999 entschieden:

Der Berufung wird teilweise Folge gegeben.

Die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der Abgaben sind dem Ende der folgenden Entscheidungsgründe und den als Beilage angeschlossenen Berechnungsblättern zu entnehmen und bilden einen Bestandteil dieses Bescheidspruches.

Entscheidungsgründe

Der Berufungswerber (=Bw.) betreibt seit Ende 1984 das Taxigewerbe. Daneben bezog er Einkünfte als selbständiger Baumeister, aus der Vermietung eines Mietwohngrundstückes sowie Einkünfte als Gesellschaftergeschäftsführer einer GmbH.

Beim Bw. fanden lt. Aktenlage bisher 3 Außenprüfungen statt.

Während die auf Grund der Feststellungen der 1. Außenprüfung für die Jahre 1993 bis 1995 erlassenen Bescheide in Rechtskraft erwachsen, wurden gegen die auf Grund von Außenprüfungen erlassenen Bescheide für die Jahre 1996 – 1999 (und 2000 – 2002) Berufung erhoben.

Im Bericht über die **Prüfung der Jahre 1993 bis 1995**, Tz. 16, wurden Mängel der Aufzeichnungen festgestellt, die zu Umsatzhinzuschätzungen in allen Prüfungsjahren in Höhe von öS 200.000,00 bis 320.000,00 führten. Die damalige Prüferin hielt fest, dass die von den Fahrern ausgefüllten, vorgedruckten Abschreibebezzettel, welche alle Daten der Taxameter einschließlich der Einnahmen aufweisen und daher Grundaufzeichnungen darstellen, nicht vorgelegt worden seien.

Der Umsatz, den ein tageweise tätiger Fahrer gemacht habe, sei nicht erklärt worden. Aus der Höhe der aufgezeichneten Tageseinnahmen sei keine Doppelbesetzung der Taxis erkennbar gewesen, obwohl bei den Versicherungsanstalten die Stehzeitvergütung für die Doppelbesetzung beantragt und auch bezahlt wurde. Im Jahr 1993 sei eine Versicherungsprovision nicht erklärt worden. Versicherungsvergütungen seien nur unvollständig erklärt worden.

Die Höhe der Schätzung selbst begründete die Betriebsprüfung mit einem festgestellten Umsatzverkürzungsfaktor von 25% der Nettoeinnahmen.

Im Bericht über die den **Zeitraum 1996 bis 1999** umfassende Außenprüfung bemängelte die nunmehrige Prüferin das Fehlen von nachvollziehbaren Spesenverteilern, wodurch das Nachvollziehen der einzelnen Einnahmen und Ausgaben sehr erschwert worden sei. Weiters führte die Prüferin unter

„Grundaufzeichnungen/Ermittlung Tageslosung“ Folgendes aus

„Vorgangsweise bis 10/97

Es wurde mit den Fahrern in Zeiträumen von 1-3 Wochen abgerechnet; wobei der Abg.pfl. It. seinen Angaben meist selbst die Gesamtsummen der getätigten Umsätze vom Taxameter ablas und in einen Abrechnungszettel eintrug. Der km-Stand des Fahrzeuges wurde vom Tachometer abgelesen; die jeweiligen Differenzen der Stände im Abrechnungszeitraum ergaben einerseits den Gesamtumsatz, andererseits die dazu gefahrenen Kilometer. Die Fahrer hatten auch den Auftrag, die täglichen Umsätze (fern-)mündlich mitzuteilen, welche vom Abg.pfl. in eine Liste eingetragen wurden.

Weitere Grundaufzeichnungen (Abrechnungen mit den Fahrern, etc.) wurden nicht vorgelegt. (Gem. niederschriftlicher Aussage des Abg.pfl. am 15.3.2001 wurden diese vernichtet.)

Vorgangsweise ab 11/97

Ab diesem Zeitraum wurden die Taxameter mittels PC und Kabelsatz direkt ausgelesen. Diese Daten wurden in eine Umsatzliste eingetragen. Bei jedem Ablesevorgang wurden die vorherigen Daten überschrieben.

Irgendwelche Grundaufzeichnungen (die abgelesenen Daten betreffend; Abrechnungen mit den Fahrern, etc.) wurden nicht vorgelegt.“

Kalkulatorische Verprobung

Eine von der Bp. durchgeführte kalkulatorische Verprobung ergab beträchtliche Differenzen. Diese sind in der Beilage zur Niederschrift vom 11.3.2002 dargestellt.

Aus der der Niederschrift beiliegenden Berechnung ist zu ersehen, dass die Betriebsprüfung die Zahl der pro Jahr verwendeten Taxifahrzeuge mit einer jährlichen (Besetzt)Kilometerleistung von jeweils 30.000 km multiplizierte, davon einen Privatanteil von ca. 13.000 bis 17.000 km in Abzug brachte und die verbleibenden km mit einem durchschnittlichen Km-Erlös von öS 13,00 (in den Jahren 1996 und 1997 und öS 14,00 (1998 und 1999) vervielfachte. Das Ergebnis wertete die Betriebsprüfung als die kalkulatorisch ermittelten Einnahmen, aus denen sie die darin enthaltene Umsatzsteuer herausrechnete und die so ermittelten kalkulatorischen Umsätze den erklärten Umsätzen gegenüberstellte. Die sich ergebenden Differenzen bei den Einnahmen und Umsätzen rechnete die Betriebsprüfung jeweils einnahmen- und umsatzerhöhend hinzu. Die Betriebsprüfung ging davon aus, dass für die Erzielung der Mehreinnahmen entsprechende zusätzliche Treibstoff- und Lohnkosten erforderlich waren und berücksichtigte diese als zusätzliche Betriebsausgaben.

Bei der Überprüfung der Bankkonten stellte die Betriebsprüfung fest, dass in den Jahren 1996 – 1998 verschiedene betriebliche Einnahmen nicht steuerlich erfasst worden seien und listete diese Beträge (insgesamt 1996: öS rd. 70.000,00, 1997: rd. öS 43.000,00 und 1998 rd. öS 15.000,00) auf.

Die Prüferin stellte Differenzen hinsichtlich der aufgezeichneten km-Stände fest:

„Stichprobenweise Überprüfungen von Gutachten, Schadensmeldungen, etc. haben ergeben, dass die vom Abg.pfl. aufgezeichneten km-Stände, die die Grundlage für die erklärten Erlöse bilden, zum Teil nicht mit den tatsächlichen Ständen übereinstimmen, z.B.:“

Kfz	Datum	km It. Aufz.	km It. Beleg
W 0000 MW	05.06.1996	38.092 (Anf.7/96)	65.200

W 1111 TX	11.02.1997	20.985 (Ende 2/97)	49.084
-----------	------------	--------------------	--------

Weiters haben Nachverprobungen der aufgezeichneten bzw. erhobenen km-Stände ergeben, dass die sich daraus ergebenden km-Leistungen sehr unterschiedlich sind und beträchtliche, vom Abg.pfl. nicht aufklärbaren Schwankungen ergeben (z.B. W 2222 TX durchschnittl. Jahres-km-Leistung zwischen 14.976 und 66.480; W 3333 TX zwischen 8.040 und 32.880)."

Im Zusammenhang mit nicht angemeldeten Lenkern und (fehlenden) Umsätzen an Unfallstagen führte die Prüferin aus:

„Erhebungen bei Versicherungen haben ergeben, dass fallweise die Lenker lt. Unfallbericht beim Abg.pfl. gem. seinen Aufzeichnungen (an diesem Tag bzw. überhaupt) nicht erfasst sind; beispielsweise:

19.2.99 Lenker S -- Gem. Aussage wurde "vergessen, einzutragen"

6.2.98 Lenker H -- war zu diesem Zeitpunkt beim Unternehmen des Bruders des Abg.pfl. beschäftigt gewesen

25.11.98 Lenker J -- gem. Angaben Privatfahrt

28.11.98 Lenker B E. -- - „ -

11/12.6.99 Lenker K -- keine Angaben des Abg.pfl.

21.7.99 Fahrer P -- gem. Ang. "Besorgung f. Firma"

12.9.99 Fahrer N - gem. Angaben Freund des Abg.pfl., "Auto geborgt"

20.9.99 Fahrer T -- gem. eidesstattl.Erkl.v.12.2.02 handelt es sich um einen Bekannten

5.12.99 Fahrer G - "Privatfahrt"

Gleichlautende Feststellungen für das Jahr 2000 wurden vom Abg.pfl. dahingehend beantwortet, als dass das Jahr 2000 noch nicht veranlagt wäre und daher noch keine entspr. Aufzeichnungen existierten (!).

Keine erklärten Umsätze an Tagen, an denen Unfälle geschahen:

Obige Einsichtnahmen in die Schadensakten haben ebenfalls ergeben, dass an mehreren Tagen, an denen Taxifahrzeuge verunfallten, keine Umsätze aufgezeichnet und erklärt wurden.

Vom Abg.pfl. wurde diesbezügl. ausgeführt, dass die Umsätze in den aufgezeichneten des Vor- bzw. nachfolgenden Tages enthalten wären (was jedoch mangels entsprechender Aufzeichnungen nicht nachvollziehbar ist)."

Unter Tz 18 des Berichtes führte die Betriebsprüfung unter Verweis auf die beigelegte Nachkalkulation der Einnahmen/Umsätze aus:

„Aufgrund der im Abschnitt "Allgemeine Feststellungen" dargestellten Mängel der Aufzeichnungen, insbesondere hinsichtlich der Grundaufzeichnungen, den Differenzen bei den aufgezeichneten km-Ständen (die an der Richtigkeit der Aufzeichnungen zweifeln lassen), der bei Einsichtnahme in die Schadensakten getroffenen Feststellungen, dass Lenker und Umsätze keine Aufnahme in die Aufzeichnungen gefunden haben, sowie der sich ergebenden Kalkulationsdifferenzen, die sich schon aufgrund des Aktenstudiums ergaben (siehe. Beil. 1), besteht eine Verpflichtung der Abgabenbehörde, die Besteuerungsgrundlagen im Schätzungswege zu ermitteln (§ 184 BAO)."

Es werden den Betriebsergebnissen daher nachstehende Bruttobeträge hinzugerechnet:

	1996	1997	1998	1999
EÄ lt. Bp.	1.922.044,00	1.711.157,00	3.932.305,00	5.081.045,00

Die Höhe der Hinzuschätzungen ergibt sich aus der von der Bp. durchgeföhrten Betriebseinnahmenkalkulation (Beilage), die auf einer durchschnittlichen Jahres-km-Leistung pro Kfz von 30.000 basiert, die im Hinblick auf die Verhältnisse im Unternehmen sowie die getroffenen Feststellungen (die zumindest auf 1 ½ fache Besetzung Rückschlüsse zulassen, wie bereits dargestellt, wurden Lenker (und Umsätze) nicht erfasst) realistisch erscheint bzw. nach Ansicht der Bp. die gerade noch glaubhafte und allen Einwendungen des Abg.pfl. Rechnung tragende unterste Grenze darstellt.“

Hinsichtlich der Einkünfte als selbständiger Baumeister sind dem Bericht folgende Feststellungen zu entnehmen:

„Allgemein

Es erfolgte keine chronologische bzw. zeitgemäße Erfassung der Geschäftsvorfälle (bsp. ARe vom 26.2.98, erfasst im Okt. 98)

Ausgangsrechnungen sind nicht nummeriert und ist eine Vollständigkeitsüberprüfung somit nicht möglich.

nicht erklärte RE

2 Rechnungen wurden bei den Einkünften aus VuV als Werbungskosten, nicht jedoch bei Eink. als Baumeister als BE erfasst:

1996

24.6. öS 900,00, 24.9. öS 1.680,00, Summe öS 2.580,00"

Der Bw. brachte gegen die auf Grund der Außenprüfung erlassenen Bescheide **Berufung** ein und führte Folgendes aus:

„Allgemeine Feststellungen:

I Taxiunternehmen

1) Fehler in der Gewinnermittlung

Der Behauptung „es wurden keine (nachvollziehbaren) Spesenverteiler vorgelegt“ wird von mir ausdrücklich widersprochen.

Es entsteht hierbei der Eindruck, dass überhaupt keine Spesenverteiler vorgelegt wurden, und diese erst von der Betriebsprüfung erstellt werden mussten! Vielmehr wurden monatliche Zusammenfassungen (letztes Blatt pro Monat der Belegsammlung) sowie jährliche Zusammenfassungen, vorgelegt. Aus unerklärlichen Gründen sind in den jährlichen Spesenverteilern Rechenfehler in den Jahren 1996 — 1998 aufgetreten. Diese Spesen Verteiler mussten erst nachgerechnet werden, wodurch ein eventueller Mehraufwand entstanden sein mag. Ausdrücklich hinweisen möchte ich, dass die erfolgten Rechenfehler ein Betriebsergebnis „zu meinen Ungunsten“ ergab, daher für mich nur ein Nachteil sein konnte!

2) Grundaufzeichnungen/Ermittlung Tageslosung

Unter „Vorgangsweise bis 10/97“ wird behauptet, dass nur bis einschließlich Oktober 1997 vorgedruckte Formulare (so genannte Abrechnungszettel) geführt wurden. Richtig ist, dass diese Vorgangsweise bis einschließlich Dezember 1997 erfolgt ist. Bis 10/97 waren die Abrechnungszettel bei einer handschriftlich geführten Umsatzliste pro Fahrzeug dazugeheftet. Da ab Oktober 1997 zusätzlich neun Fahrzeuge angeschafft wurden, und sich daher der Fuhrpark mehr als verdoppelt hatte, sowie die Belegsammlung zu umfangreich geworden wäre, sind diese Abrechnungszettel ab 10/97 separat in einer eigenen Sammlung erfasst worden. Auch wurden diese Abrechnungszettel der Betriebsprüfung vollständig vorgelegt, sind jedoch von der Betriebsprüfung anscheinend nicht beachtet worden. Da ich aber auf diesen

Umstand nie hingewiesen wurde, konnte ich auch keine Aufklärung leisten. Der angegebene Zeitraum, Vorgangsweise ab 11/97, ist daher auch auf 1/98 zu korrigieren. Ab diesem Zeitraum wurden die Taxameter mittels PC und Kabelsatz ausgelesen. Die ausgelesenen Losungen wurden mittels einer Verknüpfung am PC sogleich in eine entsprechende Datei Taxilosungen übertragen. Diese Datei wurde niemals überschrieben, und existiert nach wie vor, monatliche Ausdrucke hiervon sind Teil der Belegsammlung!

Aus Gründen des begrenzten Speicherplatzes wird in der „Auslesedatei“ (zirka nach einem Monat) „überschrieben“, die dazugehörigen Daten sind jedoch pro Fahrzeug in der Datei Taxilosung erfasst.

Weitere Aufzeichnungen wie Fahrerabrechnungen und dergleichen konnten nicht vorgelegt werden, weil aufgrund des geänderten Abrechnungssystems keine weiteren Daten existieren. Dies wurde anscheinend von der Betriebsprüfung durcheinander gebracht, auch habe ich mehrmals angeboten diesen Ablesevorgang bei einem Taxi vorzuführen, um schon während der Betriebsprüfung Verständigungsprobleme auszuräumen. Diese Vorführung wurde zuerst vereinbart, aber später ohne Begründung wieder verworfen.

Betreffend „niederschriftliche Aussage des Abgabepflichtigen am 15.03.2001, dass Grundaufzeichnungen mit den Fahrern vernichtet wurden“, möchte ich bemerken: Diese Aussage wurde von mir nie getätig, ein entsprechender Widerruf ist am 19.03.2001 in einer Niederschrift erfolgt.(siehe Beilage 1)

3) kalkulatorische Verprobung

Zur Beilage Aktenstudium — Kennzahlenermittlung möchte ich bemerken:

Diese Vorgangsweise, nämlich über den erklärten jährlichen Treibstoffverbrauch des gesamten Fuhrparks, Rückschlüsse über den jährlichen Gesamtumsatz zu ziehen, kann nur als grobe Näherung angesehen werden. Die dieser Berechnung zugrunde liegenden Faktoren beinhalten große Unsicherheiten (z. Bsp.: Treibstoffverbrauch, branchenüblicher Kilometerertrag) und werden noch dazu miteinander multipliziert! Der Treibstoffaufwand (brutto) beinhaltet auch Ölwechsel, Wagenwäschen, Frostschutz etc. Diese Aufwände wurden in der Berechnung nicht in Abzug gebracht und betragen mindestens 10% der gen. Ziffern! In Anbetracht dieser rechnerischen „Unsicherheiten“ erachte ich eine Abweichung von ca. 10% als nicht erheblich.

Der Ertragskilometer ist folgend definiert: Umsatz /: gefahrene Kilometer.

Ich frage mich daher warum man eine so komplizierte und unsichere Methode zur Umsatzermittlung anwendet, wobei es aus der gen. Definition logisch wäre die gefahrene Kilometerleistung anderweitig und schlüssig zu ermitteln?

4) Diverses

4.2. Differenzen hinsichtlich der aufgezeichneten km-Stände

Bemerkung: Ein Fahrzeug wird durch seine Fahrgestellnummer identifiziert, und nicht durch sein Kennzeichen.

Im Juni/Juli 1996 ist mein defektes Fahrzeug W 0000 MW, Ford Sierra 1,9TD wegen Motorschadens an einen Autohändler verkauft worden. Ab Juli/August 1996 wurde ein Ford Mondeo 1,8 CLX Fg.Nr. XY als Ersatz für den aus d. Fuhrpark ausgeschiedenen Ford Sierra, mit dem Kennzeichen W 0000 MW zugelassen. Die abweichenden Km-Stände erklären sich also dadurch, dass ein Fahrzeugwechsel stattgefunden hatte, und daher selbstverständlich verschiedene Tachometerstände bestanden, und auch meine Aufzeichnungen korrekt sind. Dies wäre durch eine Anfrage beim Verkehrsamt zu beweisen!

Im 2.Fall W 1111 TX ist der Km-Stand mit 49.084 falsch. Es handelt sich hier offenbar um einen Übertragungsfehler der Werkstatt.

Bemerkung zu - Nachverprobungen der aufgezeichneten bzw. erhobenen km-Stände:

Bei der gen. Nachverprobung wurden km-Stände in einem kurzen Zeitraum, teilweise weniger als 1 Monat, herangezogen und sodann ein Durchschnittswert der gefahrenen km pro Tag errechnet. Dieser Tagesdurchschnitt wurde dann auf ein Jahr hochgerechnet. Der gewählte Berechnungsvorgang ist sinngemäß falsch, weil:

- 1) der Zeitraum der festgestellten km-Stände zu kurz gewählt wurde
- 2) diese Stichprobe mit dem entsprechenden Multiplikator (365 Tage) hochgerechnet wurde.

Zielführender wäre es km-Stände am Anfang und Ende eines Jahres heranzuziehen, um die genannten Unsicherheiten zu vermeiden (z.Bspl. die km-Stände der jährlich erfolgten § 57 Überprüfungen etc.).

Eine gleichmäßige Auslastung wie bei einer Maschine kann beim Taxibetrieb nicht erwartet werden, dazumal man es mit dem Faktor „Mensch“ zu tun hat (die Fahrer haben Urlaubsanspruch, werden krank; das Fahrzeug ist reparaturbedingt nicht einsatzfähig, das

Fahrzeug wird Tag u. Nacht betrieben, etc.). Schwankungen der Fahrzeugauslastung stellen also den Normalfall dar.

Im gen. Beispiel W 2222 TX wurde im Jahr 2000 bedingt durch eine Auslandsfahrt innerhalb 26 Tage eine km-Leistung von 4.730 km erzielt. Durch die gewählte Hochrechnung ergab sich eine geschätzte Jahreskilometerleistung von 66.480km!? Im gen. Beispiel W 3333 TX wurde weiters im Jahr 2000 wegen geringer Auslastung innerhalb 87 Tage eine km-Leistung von „nur“ 1.905km erzielt.

4.3. nicht angemeldete Lenker

Bei den gen. Beispielen handelt es sich großteils nicht um Dienstnehmer. Entsprechend privat gefahrene Kilometer wurden in einem Fahrtenbuch aufgezeichnet und versteuert. Diese Unterlagen standen der Betriebsprüfung zur Verfügung. Selbstverständlich existieren für das Jahr 2000 entsprechende Aufzeichnungen über Privatfahrten, konnten jedoch anlässlich einer Besprechung nicht in geordneter Form vorgelegt werden.

4.4. Keine erklärten Umsätze an Tagen, an denen Unfälle geschahen.

Die angesprochenen Schadensakten betreffen hauptsächlich Schäden aus dem Jahr 2000. In der Praxis wird der getätigte Umsatz zu dem Tag an dem die Schicht beginnt hinzugerechnet. Im Falle eines Datumssprunges kommt es daher öfters zu dieser Vorgangsweise. Eine genaue Abgrenzung der getätigten Umsätze wäre nur mittels EDV möglich.

Bemerkung zur Gewinnermittlung

2) Erlöshinzuschätzung gem. § 184 BAO

Anlässlich Garantiereparaturen, § 57 Überprüfungen, Besichtigung durch Versicherungen usgl. werden regelmäßig Km-Stände von Dritte aufgezeichnet. Erhebungen bei Werkstätten und aus meinen Unterlagen haben ergeben, dass die erfolgte Erlöshinzuschätzung verfehlt und keinesfalls realistisch erscheint. Anbei finden Sie in Beilage 2 einen Auszug von Km-Ständen sowie eine Kalkulation für eine Jahreskilometerleistung, wobei eine realistische km-Leistung basierend auf Fakten von 22.000 km bis 23.000 km pro Jahr und Fahrzeug bewiesen wäre. Anmerken möchte ich, dass manche Werkstätten (z. Bsp. Fa. W) den abgelesenen Km-Stand erst mit Abrechnungsdatum des Auftrages einsetzen, und es dadurch zu Abweichungen zu meinen Aufzeichnungen (Km-Stand bei Reparatur-Übergabe) kommen kann.

Weiters finden Sie in Beilage 3 eine Berechnung des Ertragskilometers gem. Taxitarif sowie in Beilage 4 eine Berechnung für Pauschalfahrten außerhalb der amtl. Tarifs. Demnach ergibt

sich für die Jahre 1996,1997 ein Ertragskm von öS 12,19 sowie für 1998, 1999 ein Ertragskm von öS 12,91. Diese Zahlen sind um mind. 10% wegen anteilige Pauschalfahrten (siehe Beilage 4) zu reduzieren.

Beilage 5 beinhaltet eine Aufstellung über die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge, wobei reparaturbedingte Ausfälle berücksichtigt wurden.

Demnach standen

1996 10 Fahrzeuge, 1997 11,05 Fahrzeuge, 1998 18,81 Fahrzeuge, 1999 26,59 Fahrzeuge zur Verfügung.

Im Anhang zur Beilage 5 sind div. Blätter aus dem Fahrzeugplaner ausgedruckt. Darin ist die Fahrzeugauslastung angeführt. Die mit AUS bezeichneten Zellen beinhalten eine Schicht an dem das Fahrzeug bedingt durch einen techn. Ausfall nicht zur Verfügung stand.

ZUSAMMENFASSUNG

Aufgrund der aufgezählten Argumente beantrage ich daher wegen Vollständigkeit der Grundaufzeichnungen (Abrechnungszettel) sowie nur geringfügigen Ungereimtheiten von einer Erlöshinzuschätzung für die Jahre 1996 und 1997 abzusehen. Für 1998 und 1999 beantrage ich die Abänderung der erfolgten Erlöshinzuschätzung dahingehend, dass Ertragskilometer, Anzahl der Fahrzeuge sowie Jahres-km-Leistung gemäß nachfolgender Aufstellung abgeändert werden:“

	1998	1999
Anzahl Fahrzeuge lt. Beilage 5	18,81	26,59
Jahres-km-Leistung lt. Beilage 2	22.500	22.500
Abzügl. private km	14.529	12.895
Kilometerertrag lt. Beilage 3 u. 4	11,62	11,62
Einnahmen lt. BP	4.749.048	6.802.116
Einnahmen lt. Erkl.	4.159.289	6.532.026
Erlöshinzuschätzung gem. § 184 BAO	589.759	270.090

Das Finanzamt holte eine **Stellungnahme der Betriebsprüfung** zu den in der Berufung (1996 - 1999) vorgebrachten Einwendungen ein:

„Wie dem Bp-Bericht vom 18.3.2002 (insbesondere Tz 14) zu entnehmen ist, wurden aufgrund der festgestellten schweren formellen und materiellen Mängel der Aufzeichnungen zu Gewinn und Umsatz Hinzuschätzungen vorgenommen, deren Höhe aus einer von der Bp. durchgeführten kalkulatorischen Verprobung (Beilage zum Bp-Bericht) resultiert.

Zu den Vorbringen der im Betreff genannten Berufung wird nun im Einzelnen eingegangen wie folgt:

1) Fehler in der Gewinnermittlung (siehe auch Tz 14 I Pkt. 1) des Bp-Berichtes)

Die Tatsache, dass keine nachvollziehbaren (und nicht: überhaupt keine) Spesenverteilervereinbarungen vorgelegt wurden und die Betriebsergebnisse nur unter großem Aufwand nachvollziehbar waren, kann nicht geleugnet werden, zumal sich die Überleitung der monatl.

Ausgabensummen, die nicht nach Ausgabenkategorien gegliedert waren, zu den Jahressummen als überaus mühsam herausstellte.

Zu wessen Ungunsten auch immer sich die Rechenfehler auswirkten; Tatsache ist, dass vom Abg.pfl. unrichtige Betriebsergebnisse in die Abgabenerklärungen aufgenommen wurden, was nach Ansicht der Bp. wohl einen eklatanten Mangel darstellt und gegen eine Bereitschaft des Abg.pfl. spricht, der im § 119 BAO verankerten steuerlichen Offenlegungs- und Wahrheitspflicht nachzukommen.

2) Grundaufzeichnungen/Ermittlung der Tageslösung (Tz 14 I Pkt. 2) des Bp-Berichtes)

Die Abrechnungszettel 11 und 12/97 wurden entgegen den Behauptungen in der Berufung der Bp. niemals vorgelegt (siehe auch Arb.b.S 111 ff)

Zur niederschriftlichen Aussage des Abg.pfl. vom 15.3.01, dass die Abrechnungen mit den Fahrern vernichtet wurden, wird nochmals darauf hingewiesen, dass diese Aussage auch so getätigt und die Niederschrift, von der eine Kopie ausgehändigt wurde, vom Abg.pfl. unterschrieben wurde (Arb.b.S 340). Diese Aussage wurde vom Abg.pfl. am 19.3. 01 widerrufen, es konnte durch ihn allerdings nicht aufgeklärt werden, wie dann die Lösungsermittlung erfolgt wäre (Arb.b.S 336 ff). Seitens der Bp. darf jedenfalls darauf hingewiesen werden, dass nach den Erfahrungen des täglichen Lebens die Erstaussage die Vermutung für sich hat, dass sie der Wahrheit am nächsten kommt (vgl. bspw. VwGH 86/16/0080 v.4.9.96).

Zu den Behauptungen in der Berufung, die ab Ende 97/Anfang 98 geführte Datei, die die mittels PC und Kabelsatz ausgelesenen Lösungen enthält, wäre niemals überschrieben worden und existiere nach wie vor, darf einerseits auf die im Verlauf des Prüfungsverfahrens getätigten

schriftliche Aussage des Abg.pfl. (übernommen am 2.5.02; Arb.b.S 318 ff): "Diese Daten werden sogleich in eine Umsatzliste eingetragen. Bei jedem Ablesevorgang werden die vorherigen Daten überschrieben", andererseits den Umstand, dass die Datei der Bp. niemals vorgelegt wurde, verwiesen werden.

3) kalkulatorische Verprobung (Beilage zur Niederschrift)

Die Beilage zur Niederschrift "Aktenstudium - Kennzahlenermittlung" stellt, wie der Abg.pfl. richtig bemerkt, lediglich eine grobe Verprobungsmethode und in diesem Fall, zusätzlich zu den festgestellten formellen und materiellen Mängel der Aufzeichnungen, ein weiteres Indiz dar, dass gegen die Richtigkeit der erklärten Besteuerungsgrundlagen spricht.

Es ist aus der Sicht der Bp. daher nicht nachvollziehbar, was mit den Ausführungen in der Berufung bezweckt werden soll, zumal sich ja die Höhe der Hinzuschätzungen völlig anders errechnet (siehe unten und Beil. zum Bp-Bericht) und wird daher mangels Relevanz auch nicht näher darauf eingegangen.

4) Diverses

4.2. Differenzen hinsichtlich der aufgezeichneten km-Stände

W 0000 MW: Das Vorbringen hinsichtlich des Fahrzeugwechsels wurde bereits im Prüfungsverfahren (wie auch in der Berufung) durch nichts bewiesen bzw. glaubhaft gemacht.

W 1111 TX: Auch hier wird die Behauptung, es handle sich um einen Übertragungsfehler der Werkstatt, nicht glaubhaft gemacht.

Die in der Berufung getätigten Bemerkung, dass der Zeitraum der festgestellten km-Stände zu kurz gewählt worden wäre, und es bei der Ermittlung der durchschnittlichen km-Leistung (Arb.b. S 277 ff) zielführender gewesen wäre, km-Stände am Anfang und Ende eines Jahres heranzuziehen, kann so nicht nachvollzogen werden, zumal beispielsweise bei dem im Bp-Bericht zit. Wagen W 2222 TX km-Stände von nachstehenden Daten herangezogen wurden: 1.9.1997, 31.12.1997, 30.6.1998, 31.12. 1998, 31.12.1999, 26.1.2000 und 27.3.2000 (Arb.b. S 280). Die nunmehr in der Berufung behauptete Auslandsfahrt und dadurch bedingte außergewöhnlich hohe km-Leistung ist ebenso wenig (aufgrund der mangelhaften Aufzeichnungen) nachvollziehbar wie die oben zit. Behauptungen hinsichtlich der Fahrzeuge W 0000 MW und W 1111 TX.

4.3. Nicht angemeldete Lenker

Erhebungen haben ergeben, dass fallweise Lenker lt. Unfallberichten im geprüften Unternehmen (am Unfalltag oder überhaupt nicht) erfasst sind, was naturgemäß ein weiteres Indiz in Richtung (durch nicht erfasste Fahrer getätigten) nicht in die Besteuerungsgrundlagen eingeflossenen Umsätze darstellt.

Bei der Behauptung, es handle sich "großteils nicht um Dienstnehmer", handelt es sich nach Ansicht der Bp. um eine reine Schutzbehauptung, ein Zusammenhang mit den privat gefahrenen Kilometern war aus den vorgel. Aufzeichnungen nicht nachvollziehbar.

4.4. Keine erklärten Umsätze an Tagen, an denen Unfälle geschahen

An mehreren Tagen, an denen Taxifahrzeuge verunfallten, wurden keine Umsätze erklärt. Das Vorbringen des Abg.pfl., die Umsätze wären in jenen des vorangehenden bzw. nachfolgenden Tages enthalten, kann mangels entsprechender Aufzeichnungen nicht nachvollzogen werden (und erscheint aus der Sicht der Bp. auch wenig glaubhaft).

Gewinnermittlung/Erlöshinzuschätzung gem. § 184 BAO

Aufgrund der festgestellten eklatanten formellen und materiellen Mängel der Aufzeichnungen (Tz 14 des Bp-Berichtes sowie obige Ausführungen) und der sich daraus ergebenden Verpflichtung der Abg.beh., die Besteuerungsgrundlagen im Schätzungswege zu ermitteln, wurden den Betriebsergebnissen im Prüfungszeitraum die in Tz 18) des Bp-Berichtes sowie der Beilage zum Bericht dargestellten Beträge hinzugerechnet, wobei von nachstehenden Faktoren ausgegangen wurde:

1) Anzahl der Kfz: wurde aufgrund der Aufzeichnungen des Abg.pfl. ermittelt; die nunmehr der Berufung als Beilage 5) beigelegte Aufstellung über technische Ausfälle stand zum einen während des Prüfungsverfahrens nicht zur Verfügung und entbehrt zum anderen mangels Vorhandenseins entsprechender nachvollziehbarer Aufzeichnungen und Unterlagen jeder Glaubwürdigkeit, sodass bei der Berechnung der Hinzuschätzung von der Anzahl Kfz lt. Beilage zum Bp-Bericht ausgegangen werden muss.

2) Km-Leistung/Kfz:

Hier wurde seitens der Bp. von einer durchschnittlichen Jahres-km-Leistung von 30.000 ausgegangen, die im Hinblick auf die getroffenen Feststellungen (die auf eine zumindest 1 ½ fache Besetzung Rückschlüsse zulassen, zumal Lenker und Umsätze erwiesenermaßen nicht erfasst wurden) die gerade noch glaubhafte und allen Einwendungen des Abg.pfl. Rechnung tragende unterste Grenze darstellte.

In der Berufung wird nunmehr behauptet, auch diese Jahres-km-Leistung wäre nicht realistisch und wurde in der Beilage 2) eine offensichtlich vom Abg.pfl. gefertigte Tabelle mit (offensichtlich) km-Ständen 10 Autos betreffend vorgelegt, aus der sich eine durchschnittliche Jahres-km-Leistung von 22.000 - 23.000 ergäbe.

Dem ist zum einen entgegenzuhalten, dass sich schon aufgrund der Aufzeichnungen des Abg.pfl durchschnittliche km/Monat i.H.v. beispielsweise für Nov 1997 2.542/Kfz (Arb.b. S 109; Gesamtkm Nov 97: 43.214/17 Kfz), d. s. im Jahr 30.504 km (!) ergeben, zum anderen der der Berufung beigelegte "Auszug km-Stände" weder nachvollziehbar ist noch irgendwelche schlüssigen Beweismittel beigebracht wurden,

Der Abg.pfl. hat im Zeitraum 1996 bis 1999 seinen Fuhrpark von durchschnittlich 10,92 auf 28,08 Kfz aufgestockt, diesen somit nahezu verdreifacht (!); diese Vorgangsweise wäre bei einem wie behauptet derartig schlechten Geschäftsgang mit exorbitant niedrigen km-Leistungen wohl mangels Rentabilität nicht gewählt worden bzw. hätte den wirtschaftlichen Untergang des Unternehmens nach sich gezogen. Eine Km-Leistung in der in der Berufung behaupteten Höhe widerspricht sämtlichen Erfahrungen des täglichen Lebens (vgl. beispielsweise VwGH v. 23.5.90, 89/13/0280, in dem bei einem einschichtig (!) geführten Betrieb eine Jahreskilometerleistung von 59.000 (!) pro Fahrzeug bestätigt wurde).

Zusammenfassend ist somit in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass es sich bei den angesetzten 30.000 km/Fahrzeug/Jahr nur um die niedrigste, denkmögliche Jahres-km-Leistung handeln und eine Änderung - nach unten - wohl keinesfalls in Betracht kommen kann.

3) km-Ertrag:

Bei der Berechnung der Hinzuschätzungs beträge wurde von branchenüblichen durchschnittlichen km-Erträgen i.H.v. btto. 13 ATS (1996 und 1997), sowie 14 ATS (1998 und 1999) ausgegangen. (Bei der Ermittlung dieser Werte wird vom Wiener Taxitarif sowie von branchenüblichen Streckenlängen ausgegangen, die von der Wiener Taxiinnung bestätigt wurden, für Zeiträume vor 1998 wurde der durchschnittl. km-Ertrag mit öS 12- 15, ab 1998 mit öS 13- 16; der Anteil der Leerfahrten wurde mit 40% berücksichtigt, der gerade noch tolerierbar und glaubwürdig erscheint.)

Die in der Berufung vorgebrachten Behauptungen, die km-Erträge 1996 und 1997 betrugen öS 12,19 (anstatt 13), 1998 und 1999 S 12,91 (anstatt 14) gehen offensichtlich, soweit die Beilage 3) überhaupt nachvollzogen werden kann, von einem völlig unrealistischen Anteil an Leerfahrten in Höhe von 46,48 %, sowie einer Gewichtung 2/3tel Tagtarif; 1/3tel Nacht- und

Feiertagstarif aus. Keine der beiden Behauptungen (Anteil Leerfahrten, Gewichtung der Tarife) wurde in irgend einer Weise begründet oder durch taugliche Beweismittel zumindest glaubhaft gemacht, sodass nach Ansicht der Bp. nach wie vor von den branchenüblichen km-Erträgen, wie oben sowie in der Beilage zum Bp-Bericht dargestellt, ausgegangen werden muss.

Zusammenfassend wird somit festgehalten, dass der im Betreff genannten Berufung nach Ansicht der Bp. keinerlei Vorbringen zu entnehmen sind, die eine Revidierung der getroffenen Entscheidung und eine Verminderung der Hinzuschätzungen i.S.d. § 184 BAO rechtfertigen könnten.“

Vom Bw. langte eine **Gegenäußerung** zur Stellungnahme der Betriebsprüfung ein:

„Zu 1) Fehler in der Gewinnermittlung

Im Gegensatz zu den Ausführungen der Betriebsprüfung wurden sowohl Spesenverteiler vorgelegt. Siehe hierzu die Beilagen 1A,1B,1C,1D.

Aus den Beilagen ist beispielweise der Jänner angeführt und man sieht hierbei genau die Entwicklung der Einnahmen u. Ausgaben von der Monatszusammenfassung bis hin zur Jahreszusammenfassung, die dann Grundlage für die Beilage 1/1 zur Einkommensteuererklärung war. Auch wurden die Ausgaben in Ausgabenkategorien zusammengefasst. Ausgaben, die keiner Kategorie zuzuordnen waren, wurden unter „sonstige Ausgaben“ gebucht. Diese Vorgangsweise wird von mir seit der Gründung meines Unternehmens im Jahre 1984 so praktiziert. Bei keiner der vergangenen Betriebsprüfungen wurde diese Abrechnungsart beanstandet.

Meinerseits bestand zu jeder Zeit der Betriebsprüfung Kooperationsbereitschaft, jede Anfrage der Betriebsprüfung wurde nach Vereinbarung einer Frist aufgeklärt. (z.B. Beantwortung von handschriftlich verfassten Fragelisten).

Den Vorwurf, dass die Betriebsergebnisse nur unter großem Aufwand nachvollziehbar waren, habe ich erst aus dem Bp-Bericht erfahren. Davor wurden keine dahingehenden Vorwürfe an mich gerichtet.

Die Bereitschaft zur Offenlegungs- und Wahrheitsfindung bestand meinerseits zu jedem Zeitpunkt der Bp. Gegen Fehler bei der Handhabung von EDV ist keiner gefeit und ich meine man kann mir dies nicht in diesem Sinn zur Last legen.

Zu 2) Grundaufzeichnungen/Ermittlung der Tageslösung

Zu den Vorwürfen kann ich nur meine bereits mitgeteilten Ausführungen wiederholen:

Bis Dezember 1997 wurden vorgedruckte Formulare, so genannte Abrechnungszettel geführt.

Ab 1.Jänner 1998 wurden die im Taxameter gespeicherten Daten mittels EDV ausgelesen.

Sind während der Bp Anfragen aufgetreten, so sind diese in eine von der Bp handschriftlich verfasste Frageliste aufgenommen worden, die von mir innerhalb einer beiderseitig vereinbarten Frist beantwortet und belegt wurde. Niemals wurde ich weder mündlich noch schriftlich dahingehend aufgefordert fehlende Abrechnungszettel nachzubringen, auch existiert darüber keine Niederschrift, welche diesen Widerspruch aufklären könnte.

Zur angeblichen niederschriftlichen Aussage vom 15.3.2001 möchte ich mitteilen: Diese Niederschrift ist als Frage und Aufforderungsliste ausgeführt. Eingangs werde ich vordringlich zur Vorlage von den angeführten Unterlagen (7 Posten) aufgefordert. In der letzten handschriftlich verfassten Zeile steht der Termin zur Vorlage sämtlicher Unterlagen. Dazwischen nach den 7 Fragen steht aus dem Zusammenhang gerissen die Feststellung:

„Grundaufzeichnungen (tägl.)/Taxi - Abrechnungen mit den Fahrern wurden vernichtet.“ Feststellen möchte ich, dass dieser Absatz sinnwidrig, in diese Liste aufgenommen wurde, ich diese Aussage nie gemacht habe und beim nächsten Zusammentreffen mit der Bp. am 19.3.2001 dies in Form einer Niederschrift bereits mitgeteilt habe.

Bezüglich der Aussage, „dass die Erstaussage der Wahrheit am nächsten kommt“, erkläre ich das es keine Erstaussage gab, diese Erfahrung des täglichen Lebens daher nicht angewandt werden kann.

Meine Aussage gegenüber der Bp, dass „bei jedem Ablesevorgang die vorherigen Daten überschrieben werden etc.“ wurde völlig falsch interpretiert.

Vielmehr richtig ist, dass der im Fahrzeug eingebaute Taxameter bauartgemäß einen Speicherchip besitzt der zirka ein Monat Daten aufzeichnet. Diese Daten werden von mir ausgelesen. Aufgrund des begrenzten Speicherplatzes des „Taxameterchips“ werden die darüber hinaus anfallenden Daten über die vorherigen Daten überschrieben. Daher ist es meinerseits notwendig, um einen Datenverlust zu vermeiden, dass zirka alle drei Wochen ausgelesen wird. Die ausgelesenen Daten werden von mir sogleich beim Auslesevorgang in eine Umsatzdatei, die Bestandteil der Buchhaltung ist, übertragen. Diese Umsatzdatei ist monatlich in der Belegsammlung eingeordnet, und wurde selbstverständlich vorgelegt.

Zu 3) kalkulatorische Verprobung

Diese Vorgangsweise stellt keine wissenschaftliche Methode dar, und wird von mir grundsätzlich abgelehnt.

Weiters verweise ich auf die Beilagen 1A,1B,1C,1D, wobei unter Ausgaben, die Position Treibstoff ,Öl und Autowäsche angeführt ist. Die Kosten für Öl und Autowäschen hätte man nicht in diese „Überlegungen“ aufnehmen dürfen.

Die Richtigkeit der erklärten Besteuerungsgrundlagen können durch derart vage Methoden nicht in Frage gestellt werden, dafür bedarf es eindeutiger Beweise.

Zu 4.2 Differenzen hinsichtlich der aufgezeichneten km-Stände

Betr.:W 0000 MW:

Im Juni 1996 wurde der Mietwagen Ford Sierra W 0000 MW erheblich beschädigt und war nur mehr bedingt fahrtüchtig, weshalb am 8.8.1996 ein Fahrzeugwechsel bei gleich bleibendem Kennzeichen W 0000 TX stattfand. Das nunmehrige Fahrzeug war ein Ford Mondeo. Dies erklärt auch den „km-Sprung“ in meinen Aufzeichnungen von Juli 1996 auf August 1996.

Mietwagen Ford Sierra, W 0000 MW, Fg.Nr. YZ siehe Versicherungspolizze v. 10.5.1996

Beilage 5A

Schadenmeldung an Versicherung v. 13.6.1996 Beilage 5B

Ankauf Leasingfahrzeug km-Stand: 44.202 Beilage 5C

Verkauf Ford Sierra beschädigt Beilage 5D

Mietwagen Ford Mondeo, W 0000 MW.Fg.Nr. XY

Reparaturrechnung v. 13.6.1996 km-Stand: 65.000 Beilage 5E

Auszüge der Generali Versicherung, siehe Beilage 5F/2 pol. Kennz.: W 0000 MW, Fg.Nr.:

XY., zugelassen ab 8.8.1996

Betr.:W 1111 TX:

Hierbei handelt es sich offenbar um einen Übertragungsfehler der gen. Werkstatt.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf die beiden schwarzen Ordner, die extern erhobene Daten und km-Stände samt Berechnungen beinhalten.

305 bewiesene km-Stände auf deren Feststellung und Aufzeichnung ich keinen Einfluss hatte, stehen einem offenbar falsch aufgezeichneten km-Stand gegenüber!

Zum Vorwurf von schwankenden Km-Ständen verweise ich auf das bereits erfolgte Vorbringen und möchte noch ergänzen, dass niemand Jahre im Nachhinein solche Gegebenheiten aufklären kann. Eine diesbezügliche Vorschrift zur Führung eines „Tagebuches“ existiert nicht.

Zu 4.3 nicht angemeldete Lenker

Bezüglich der erwähnten Fahrzeuglenker handelt es sich um Privatpersonen, welche die entsprechenden Fahrzeuge privat nutzten. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die eidesstättigen Erklärungen der betreffenden Personen. Überdies wurde für diese Privatnutzung im Rahmen der Steuererklärung ein namhafter Betrag zum Ansatz gebracht. Siehe hierzu die Beilagen 2A, 2B, 2C, 2D.

Zu 4.4 keine erklärten Umsätze an Tagen, an denen Unfälle geschahen

Um eine genaue Abgrenzung der Tageslösung festzustellen, wäre es notwendig um 0 Uhr die Abrechnung zu machen. Da dies realitätsfremd ist sowie nicht zugemutet werden kann, wird in der täglichen Praxis die Lösungsabrechnung des Unfalltages dem Tag des Dienstbeginns hinzugerechnet. Fährt ein Lenker beispielsweise über Mitternacht hinaus, so findet nicht nur ein Datumssprung statt, sondern die getätigten Lösungen in den Morgenstunden werden datumsgemäß dem Vortag hinzugerechnet. Mir ist nicht erklärlich warum dies nicht, wie behauptet, plausibel erscheint.

Zu Gewinnermittlung/Erlöshinzuschätzung gem. § 184 BAO

In der Anlage befinden sich zwei Aktenordner mit folgendem Inhalt:

Durch Erhebungen bei Reparaturwerkstätten, Versicherungen, Sachverständigengutachten sowie durch eigene Erhebungen der Finanz, wurden abgelesene km-Stände zum jeweiligen Stichtag aus den beigelegten Akten Nr. 1 bis Nr. 305 bewiesen. Durch Differenzbildung kann die zurückgelegte Strecke in km im angegebenen Zeitraum festgestellt werden. Diese Daten wurden wie in den Berechnungen pro Fahrzeug angeführt, auf eine Jahreskilometerleistung im Mittel (d.h. ohne Berücksichtigung einer Streuung der Stichproben), hochgerechnet. Zusammenfassend sind in Beilage 3A alle erfassten Fahrzeuge mit der ermittelten Jahreskilometerleistung im Mittel angeführt und daraus resultierend eine Jahres km-Leistung über alle Fahrzeuge von 24.042 berechnet.

Diese Berechnungen beruhen auf Fakten, die extern ermittelt wurden, und mir teilweise bis vor kurzem noch selbst unbekannt waren. Alle genannten Daten decken sich mit den Aufzeichnungen meiner Buchhaltung.

Die von der Bp behaupteten fehlenden Beweise wurden hiermit erbracht. Die Bp stützt sich in Ihrem Vorbringen auf vage Indizien, Annahmen sowie Schätzungen. Im Gegenzug dazu beruhen meine Annahmen auf Fakten.

Wenn mir vorgehalten wird, dass eine branchenübliche Jahres km-Leistung bei Einfachbesetzung zumindest 30.000 km beträgt, verweise ich nochmals auf die vorhandenen Beweise und die Feststellung, dass jeder Betrieb für sich separat beurteilt werden muss. Hinzufügen möchte ich noch, dass das Taxigewerbe nicht meine einzige Einkunftsquelle darstellt, und als zweites Standbein betrachtet werden muss.

Zum Vorwurf, dass eine Aufstockung des Fuhrparks bei einem so schlechten Geschäftsgang zum Niedergang des Unternehmens geführt hätte, teile ich mit, dass in den Jahren 1995, 1996 auf die Auftragsvermittlung mittels Datenfunktechnik umgerüstet wurde und auf eine positive Entwicklung gehofft werden konnte. Diese Erwartung wurde jedoch nicht erfüllt. Siehe auch Beilage 3C Seite 52 Der Datenfunk.

Diese Tatsache kann man mir nicht zum Vorwurf machen, da ich sicherlich hiermit in der Wirtschaft nicht alleine dastehe.

Zu 3) km-Ertrag:

Der Begriff des „branchenüblichen durchschnittlichen km-Ertrags“ ist eine Annahme der Finanz und existiert in der Praxis überhaupt nicht.

Wie bereits erwähnt muss jedes Unternehmen und dessen Struktur gesondert bewertet werden. In Beilage 3 habe ich versucht aus dem damalig gültigen Taxitarif einen theoretisch möglichen Ertragskilometer abzuleiten. Diese Werte stellen einen Idealfall dar. Die Gewichtung von Nacht- zu Tagtarifbestand auf einer Annahme, dass in der Nacht der Kundenbedarf geringer ist als tagsüber und folglich weniger Taxis benötigt werden.

Die Praxis zeigte jedoch, dass im Jahresschnitt und über den gesamten Fuhrpark gerechnet ein Ertragskilometer von um die öS 10,00 in meinem Unternehmen realistisch war. (Siehe hiezu meine Aufzeichnungen der Jahre 1996 und 1997).

Die von der Bp schon mehrmals aufgestellte Behauptung, dass die angenommenen Ertragskilometer von der Wiener Taxiinnung bestätigt wurden, wird durch das gefertigte Schreiben der Taxiinnung (Beilage 3B) widerlegt.

Bezüglich der von der Bp behaupteten meinerseits unrealistischen Annahme der Leerfahrten von 46,48%, wird durch die Universitätsstudie des C Br belegt. (siehe Beilage 3C) im Anhang.

Da diese Universitätsstudie die einzige verfügbare wissenschaftliche Arbeit für das Wiener Taxigewerbe darstellt und insbesondere kurze Zeit vor dem Prüfungszeitraum 1996 bis 1999 erstellt wurde, möchte ich etwas näher auf die in der Studie enthaltenen Darstellungen eingehen:

In der Beilage 3C übermittel ich die Diplomarbeit, Wirtschaftsuniversität Wien 1995 des C Br in ungekürzter Form. Siehe Seite 4:

Im Gelegenheitsverkehr erfolgt ein Fahrzeugeinsatz nur dann, wenn zuvor eine Einigung mit einem Nachfrager über eine durchzuführende Beförderung erzielt worden ist. Dadurch führt der Fahrzeugeinsatz als Verkehrsleistung immer zu einer Marktleistung, wobei allerdings durch die nicht voll ausgenutzte Kapazität ungenutzte Betriebsmittelleistungen entstehen können. Leerleistungen in Form von leer bewegten Fahrzeugen treten nur auf, wenn Fahrzeuge zur Durchführung von Leistungserstellungsprozessen an anderen als ihren aktuellen Aufenthaltsorten benötigt werden oder ihre betriebsnotwendigen Rückführungen in Depots erfolgen. Das Risiko besteht beim Taxiverkehr darin, keine Nachfrage vorzufinden und daher seine Produktionskapazitäten ungenutzt bereitzuhalten.

Die Deregulierungsbewegung im Taxigewerbe führte zur Änderung von Rahmenbedingungen welche die Besetzt- und Leerkilometerstruktur entscheidend beeinflusst hat. Durch den Anstieg der Taxianzahl und im Gegensatz dazu hat es bei der Anzahl der Taxistandplätze nur geringfügige Änderungen gegeben ist es zu einem Anstieg des Leerkilometeranteils am Gesamtkilometeraufkommen gekommen. Siehe Seite 5:

Die Taxilenker sind daher gezwungen, zusätzliche Leerkilometer auf sich zu nehmen, um auf einen anderen Standplatz ordnungsgemäß Aufstellung zu nehmen. Siehe Seite 45:

Es wird auf die Entwicklung der Anzahl der Standplätze und Anfahrmöglichkeiten; eingegangen. Es bestand eine Anzahl von 1549 Auffahrmöglichkeiten, die ganzjährig von 0 bis 24 Uhr zur Verfügung standen.

Siehe Seite 47:

Siehe Tabelle Abb. 9

Es wuchs die Anzahl der Taxis von 3471 auf 4320, was einer Steigerung von fast 25% entspricht. Dieser Umstand äußert sich nun darin, dass Standplätze sehr oft komplett besetzt sind und die Taxilenker dazu gezwungen sind, mehrere Standplätze anzufahren, bis sie endlich ordnungsgemäß Aufstellung nehmen können. Siehe Seite 49: Tabelle Standplatzverteilung, siehe Seite 52: Der Datenfunk

Drei der fünf Wiener Taxifunkzentralen führten den Datenfunk ein, um so eine Verbesserung ihres Bedienungssystems zu erreichen. Eine verbesserte Bedienungsqualität für den Fahrgast bedeutet nicht nur geringere Wartezeiten auf ein Taxi, sondern darüber hinaus auch eine beschleunigte und bequeme Abwicklung des Bestellverfahrens. Für den Unternehmer sollte eine höhere Wirtschaftlichkeit durch die Erschließung neuer Märkte und durch einen rationelleren Fahrzeugeinsatz erreicht werden, siehe Seite 57:

Die kilometerabhängigen Kosten

Bestimmte Kosten entstehen nur, wenn das Taxikraftfahrzeug fährt, d.h. deren Höhe hängt von der Kilometerleistung während eines Zeitabschnittes ab. Dazu gehören die Treibstoff-, die Öl-, die Reparatur- und die Bereifungskosten.

Die kilometerabhängigen Kosten lassen keine Rückschlüsse zu, ob ein Fahrzeug besetzt oder unbesetzt ist, siehe Seite 64:

Streckenmaße

Gesamtkilometer sind alle in einem bestimmten Zeitraum gefahrenen Kilometer, Besetzkilometer sind jene Kilometer innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, die ein Fahrzeug mit Personen zurücklegt. Leerkilometer entstehen durch Fahrten ohne zahlende Personen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Zu diesen Leerfahrten zählen einerseits Fahrten von den Depots zum ersten Standplatz und die Rückführung der Fahrzeuge in die Depots. Andererseits treten Leerkilometer auf, wenn die Taxifahrzeuge vom Zielort des Fahrgastes zum nächsten Standplatz geführt werden. In diesem Fall können vermehrt Leerkilometer auftreten, wenn nämlich die angefahrenen Standplätze besetzt sind und folglich andere Standplätze angefahren werden müssen, um ordnungsgemäß Aufstellung nehmen zu können, siehe Seite 66:

Freiwillige Betriebsstillstandszeiten, weitere Einschränkungen durch Reparaturzeiten. siehe Seite 67: Die empirische Erhebung:

56 Taxiunternehmer wurden im Zeitraum 13.2.1995 bis 19.2.1995 repräsentativ erfasst.

Mittels Mitschriften und Eintrag in eine Tabelle wurden das Verhältnis Leer- und Gesamtkilometer ermittelt, siehe Seite 70:

Die Ausführungen lassen Rückschlüsse auf Besetzt- und Leerkilometerstruktur zu, siehe Seite 71:

Tabelle Besetzkilometer in Prozent, siehe Seite 82:

Ob der Besetzt- bzw. Leerkilometeranteil größer oder kleiner ausfällt, hängt sicherlich nicht vom jeweiligen Taxi bzw. Unternehmer ab, sondern vielmehr von einer Reihe externer Einflussfaktoren, die eher zufällig auftreten. Es ist sehr entscheidend, wohin die Fahrt führt, ob sie in der Nähe eines Standplatzes endet oder nicht, ob die Standplätze besetzt sind oder nicht, und ähnliches mehr, siehe Seite 84:

Die Fahrauslastung, siehe Tabelle

Die Fahrauslastung liegt wie aus der Tabelle ersichtlich zwischen 52 und 55 Prozent und ist somit äußerst gering. Dies bedeutet, dass nur etwas mehr als die Hälfte der gefahrenen Strecke an eine zahlende Kundschaft abgesetzt wird. Der verbleibende Teil der gefahrenen Kilometer wird ohne Kunden, sprich leer, zur Relokation am Taximarkt zurückgelegt, womit die Kosten dieses relativ großen Streckenanteils durch die Einnahmen aus der Fahrauslastung gedeckt werden müssen, siehe Seite 91:

Zusammenfassung

Die Kilometerstruktur am Wiener Taximarkt setzt sich zum Zeitpunkt der Erhebung im Februar 1995 aus 53,52% Besetzkilometer und 46,48% Leerkilometer zusammen, womit fast schon ein Verhältnis von 1 : 1 zwischen Besetzt- und Leerkilometer erreicht wird.

Anmerkung:

In den Jahren nach dieser Erhebung wurden immer mehr Pauschalfahrten, z.B. Flughafenfahrten, Zonenfahrten, Apothekenfahrten von den vermittelnden Funkzentralen aufgezwungen. Beispielsweise werden ca. 95% der Flughafenfahrten pauschal vergeben.

In Beilage 4 sind Berechnungen, die einen Ertragskilometer zwischen 6,22 bis 6,76 ergeben.

Derartig schlechte Ertragskilometer vermindern den Leerkilometeranteil zusätzlich, sodass das Verhältnis von Besetzt- zu Leerkilometer zumindest bei 1:1 liegen muss und bei weiterer

Ausartung dieser Pauschalvereinbarungen es zu einem Überhang der Leerkilometer kommen wird.

Zusammenfassung

Für die Jahre 1996 und 1997 wurden alle im Taxigewerbe üblichen Belege und Unterlagen vollständig beigebracht.

Für die Jahre 1998 und 1999 wurde wegen der Fülle von Daten der Abrechnungsmodus auf EDV umgestellt.

Eine Vielzahl von extern erhobenen Daten bestätigen die Buchhaltungsunterlagen.

Außer einigen geringfügigen Versäumnissen, die durch den enormen administrativen Aufwand bedingt, entstanden sind kann mir nichts vorgeworfen werden. Ich beantrage daher von einer Erlöshinzuschätzung abzusehen.

Anlagen:

Diese Beantwortung besteht aus 6 Seiten Text

Als Beilagen 2 Aktenordner samt Berechnungen und Akte Nr. 1 bis Nr. 305

Beilage 1 A Beilage zur Einkommensteuererklärung 1999

Beilage 1B detto 1998

Beilage 1C detto 1997

Beilage 1D detto 1996

Beilage 2 A Eidesstättige Erklärung Martin G

Beilage 2B detto Robert T

Beilage 2C detto Eduard Ba

Beilage 2 D detto Peter L

Beilage 3 A Zusammenfassung der Jahreskilometerleistungen

Beilage 3B Bestätigung der Wiener Taxiinnung

Beilage 3C Diplomarbeit des C Br , 96 Seiten

Beilage 3 Berechnungen Ertragskilometer

Beilage 4 Berechnungen Ertragskilometer Flughafen

Beilage 5 A

Beilage 5B

Beilage 5C

Beilage 5D

Beilage 5E

Beilage 5F/1

Beilage 5F/2

Beilage 5F/3"

Im Arbeitsbogen Bl. 110 bis 112 fanden sich 2 „Fahrerabrechnungen“ lautend auf den Fahrer St sowie eine handschriftlich verfasste Auflistung seiner Umsätze im Monat Juni 1997. In diesen „Fahrerabrechnungen“ scheinen aber **nicht** die **täglichen Umsätze** und die Km-Leistung auf – die Spalten Leer-Km, Schaltungen, Zuschläge und Gesamtbetrag wurden nicht ausgefüllt – sondern stellen diese die ca. 2-wöchigen Zusammenfassungen der Umsätze dar. Vom Fahrer unterschrieben wurden die beiden Aufstellungen ebenfalls nicht. Bei Gegenüberstellung der Gesamtkilometerleistung im Juni 1997 mit den erzielten Gesamterlösen ergibt sich – noch ohne Berücksichtigung von Leerkilometern – ein Kilometerertrag in Höhe von öS 13,14 (öS 25.071 : 1908 km). Bei Ansatz eines – vom Bw. als zu niedrig bezeichneten - Leerkilometeranteiles von 40% errechnet sich ein Km-Ertrag von öS 21,90 (13,14 : 60%), bei einem Leerkilometeranteil von 48% 13,14: 52%) ergibt sich ein Km-Ertrag von öS 25,27.

An den Bw. erging folgender **Vorhalt**, dem verschiedene Unterlagen beigeschlossen waren:

„Im Rahmen Ihrer Berufung nahmen Sie im Zusammenhang mit der Schätzung der Betriebsprüfung auf eine Diplomarbeit aus dem Jahr 1995 („Das Taxi in Wien“, Br) Bezug. Auf Grund der Erhebungsergebnisse des Diplomanden hielten Sie einen Leerkilometeranteil von 30 bis 40% als zu niedrig angesetzt.

Im Hinblick darauf, dass dem Unabhängige Finanzsenat (=UFS) die Anzahl der der Erhebung des Diplomanden zugrunde liegenden Fragebögen wie auch der Zeitraum (bloß eine Woche im Februar 1995) als unzureichend erschienen, um verlässlich auf die Ergebnisse aller ca. 4.300 im gesamten Jahr 1995 in Wien eingesetzten Taxis schließen zu können, zog der UFS einen fachkundigen Systembetriebsprüfer, HR Mag. R von der Großbetriebsprüfungsstelle I, Systembetriebsprüfung, bei.

Darin bestätigt der Amtssachverständige die Bedenken gegen die von Ihnen aus der Diplomarbeit abgeleiteten Schlüsse, insbesondere die Aussagen über einen Leerkilometeranteil von rd. 50%.

Unter Bedachtnahme auf die von der Prüferin angesetzten Gesamtkilometer von 30.000 pro Jahr und Fahrzeug bei zumindest teilweiser Doppelbesetzung (lt. niederschriftlich festgehaltener Aussage von Angestellten der Versicherungsanstalt), hält der UFS eine weitere Herabsetzung der Km-Leistung pro Fahrzeug im Rahmen der Nachkalkulation für nicht gerechtfertigt.

Auch unter Bedachtnahme auf die Inanspruchnahme von „Taxifunk“ in allen Prüfungsjahren erscheint ein höherer Leerkilometeranteil als 40% als unglaubwürdig.

Aus dem beiden (in Kopie) aktenkundigen Abrechnungszetteln betr. die gefahrenen Gesamtkilometer und ausgewiesenen Gesamtumsätze in der Zeit vom 3. bis 14. und vom 17. bis 28. Juni 1997 des Fahrers St (Arb.Bg. Bl. 111) ergeben sich durchschnittliche Km-Erträge von öS 12,89 und 13,44. Diese beiden Werten entsprechen daher in etwa dem von der Betriebsprüfung angesetzten Km-Ertrag von öS 13,00 für 1996 und 1997 und nicht dem von Ihnen im Schreiben vom 29.09.2003 genannten Km-Ertrag von öS 10,00.“

Der Bw. folgende **Äußerung** dazu ab::

„Bezüglich Ihrem Schreiben v. 30. September 2009 und den darin enthaltenen Bedenken gegenüber meiner Berufung vom 19. April 2002 gegen die Bescheide vom 15. März 2002 betreffend Umsatzsteuer und Einkommensteuer für den Zeitraum 1996 bis 1999, möchte ich nachfolgend mitteilen: In Ihren Feststellungen wurden wesentliche Argumente meiner seinerzeitigen Berufung, insbesondere bewiesene km-Stände der Fahrzeuge sowie deren Hochrechnung auf eine Jahres Km-Leistung weiters die von mir dargelegten Berechnungen und Rückschlüsse für den in meinem Betrieb erwirtschafteten Ertragskilometer außer acht gelassen.

Auffällig ist, dass in Ihren Ausführungen nur Argumente gegen mich angeführt wurden, Argumente die zu meinem Vorteil dienen bleiben unerwähnt und wurden nicht bewertet. Unter anderem wird mir erstmals mitgeteilt, dass ein so genannter fachkundiger Systembetriebsprüfer vom Finanzamt I zur Bewertung meiner Beweise hinzugezogen wurde.

Es ist nicht Aufgabe einer Gerichtsbarkeit Gegenbeweise zu suchen, sondern es sollten die bereits vorgelegten Beweise beider Seiten objektiv gewürdigt werden. Die Hinzuziehung des mir unbekannten Finanzamtes in I sowie die Preisgabe von Beweisen an fremde Personen widerspricht herrschendem Recht und ich fordere daher ein unabhängiges, unparteiisches Verfahren. Des Weiteren wird von mir dem genannten Finanzamt in I und dessen fachkundigen Systemprüfer die Objektivität abgesprochen. Dieser fachkundige Systemprüfer hätte bereits in der 1. Instanz hinzugezogen werden müssen, sowie wurde mir niemals die

Möglichkeit geboten Einsprüche gegen die Person, den fachlichen Kenntnissen des genannten Systemprüfers zu erheben. Auch wurde eine Befragung des Systemprüfers durch meine Seite nicht ermöglicht. Die Mathematische Statistik ist nicht mein Fachgebiet und man kann nicht im Allgemeinen erwarten, dass ein Taxiunternehmer Kenntnisse aus diesem akademischen Fach beherrscht.

Es entsteht daher der Eindruck, dass man durch diese Vorgangsweise meine Seite überfordern möchte, damit keine Gegenargumente mehr möglich werden.

Aus diesem Grund beantrage ich hiermit die Gewährung einer Verfahrenshilfe, da ein entsprechender Rechtsvertreter von mir nicht finanzierbar ist.

Der genannte Systemprüfer zitiert Experten und Wirtschaftswissenschaftler. Dies stellt einen unzulässigen Vorgang dar. Ein Experte sollte seine eigenen Erkenntnisse einer Gerichtsbarkeit übermitteln, und nicht auf weitere Experten und Literatur verweisen. Die von mir vorgelegte Diplomarbeit diente nicht als Expertise für die Gesamtheit aller ca. 4300 eingesetzten Wiener Taxis, sondern diente als zufälliger Beweis der in meinem Betrieb vorherrschenden firmentypischen Strukturen sowie den Leerkilometeranteil. Die Diplomarbeit Br wurde von Niemand beauftragt, und war nie als Beweismittel für ein Finanzverfahren gedacht, es bestehen daher keine Zweifel an der Objektivität. In Ihren Ausführungen erwähnen Sie u.a. Bedenken gegen von mir aus der Diplomarbeit abgeleitete Schlüsse und teilen mit, dass eine weitere Herabsetzung der Km-Leistung pro Fahrzeug nicht gerechtfertigt sei. Des Weiteren wird ein höherer Leerkilometeranteil als 40% als unglaublich bezeichnet. Auf Grund dieser Aussagen wird ein Urteil bereits vorweggenommen und es besteht dadurch extreme Disharmonie. Die Einholung von Beweisen ist Sache der 1. Instanz und nicht Aufgabe des Unabhängigen Finanzsenats.

Bemerkungen zur Niederschrift mit Ht E:

Die Nennung dieses Zeugen wäre Sache der 1. Instanz gewesen. Gemäß meinem Recht verlange ich eine mündliche Verhandlung und Befragung des namhaft gemachten Zeugen, insbesondere zu den Themen:

Ist die gemachte Aussage vom 8. April 1997 authentisch?

War Hr. E als Auskunftsperson der Fachgruppe für das Personenbeförderungsgewerbe ermächtigt?

Auf welche Grundlagen, Aufzeichnungen und Dokumentationen beruhen die gemachten Aussagen?

Betreibt der Zeuge ein vergleichbares Unternehmen in Hinblick auf Fahrzeuganzahl, Funktaxis oder funklose Taxis, Chauffeurbetrieb, Doppelbesetzung, oder alleinfahrender Unternehmer und dergleichen?

Wie wurden der genannte Kilometererlös sowie die durchschnittliche Gesamtkilometerzahl errechnet?

Bemerkungen zur Ablichtung aus der Boulevardzeitung:

Die Nennung dieses Zeugen wäre Sache der 1. Instanz gewesen. Eine Aussage in einer Tageszeitung ist kein Beweis.

Gemäß meinem Recht verlange ich eine mündliche Verhandlung und Befragung des namhaft gemachten Zeugen, insbesondere zu den Themen: Ist die gemachte Aussage authentisch?

Begründung und Nachweis mittels nachvollziehbarer Unterlagen für den angenommenen Funkanteil von 40%, welche Untersuchungen wurden gemacht?

Für welchen Zeitraum war der Funkanteil von 40% gültig?

Bemerkungen zum Schreiben der Innung vom 19. Dezember 2003

Die Vorlage dieser Beweise wäre Sache der 1. Instanz gewesen.

Gemäß meinem Recht verlange ich eine mündliche Verhandlung und Befragung der namhaft gemachten Zeugen He F und Dr. A Ca, insbesondere zu den Themen:

Da das mir in Kopie übermittelte Schreiben unvollständig ist, z.B. fehlt der Briefkopf sowie sind handschriftliche Ergänzungen ersichtlich, begehre ich eine genaue Prüfung der Authentizität des Schreibens.

Welche Unterlagen wurden von der Finanzverwaltung vorgelegt, auf das sich dieses Schreiben bezieht?

Wurden jemals Erklärungen über einen Anteil der Funkaufträge abgegeben?

Begründung und Nachweis mittels nachvollziehbarer Unterlagen für die getätigten Aussagen, welche Untersuchungen wurden gemacht, welche Kenntnisse bestehen?

Bemerkungen zu den aktenkundigen Abrechnungszetteln des Fahrers St :

Die Nennung dieser Beweise wäre Sache der 1. Instanz gewesen. Die Existenz dieser Abrechnungszettel ist mir nicht erinnerlich, und ich bitte um Vorlage der Originale.

Dieser Vorwurf wird mir gegenüber zum ersten Mal gestellt. Ich behalte mir vor, nach Sichtung dieser Belege, das weitere Vorbringen. Da im vorliegenden Finanzverfahren gegen meine Person schwere Vorwürfe erhoben werden und bei einer Verurteilung sowie Einleitung eines Strafverfahrens Sanktionen verhängt werden, meine Freiheit bedroht wäre, sowie die weitere Existenz meines Unternehmens und der daraus resultierenden Berufsausübung als Unternehmer gefährdet ist, beantrage ich gemäß Artikel 6 der Europäischen Konvention zum Schutz der Menschenrechte eine mündliche Verhandlung, um Beweise gegen meine Person genau zu prüfen, sowie genannte Zeugen im Kreuzverhör zu befragen.

Weiters beantrage ich die Gewährung von Verfahrenshilfe.“

Im Zusammenhang mit der Ende 1997 erfolgten Umstellung auf elektronische Auslesung der Taxameterdaten durch den Bw. nahm der UFS **Einsicht in die Internetseiten** (Homepages) **dreier Herstellern von in Österreich vertriebenen Taxameter**. Aus den den Einnahmen/Ausgabenrechnungen beigeschlossenen Anlageverzeichnissen können keine Hersteller der von Bw. erworbenen Taxameter entnommen werden. Diese wurde nur mit der Bezeichnung „Funkgerät“ ausgewiesen.

Die Einsichtnahme ergab, dass durch die Ende 2009 angebotenen Geräte nicht bloß ein Mehr an betriebswirtschaftlich, sondern auch abgabenrechtlich erheblichen Informationen ermöglicht wird. Aus den im Internet verfügbaren Beschreibungen von in Österreich häufig verwendeten Taxametern der in Salzburg ansässigen Fa. HALE electronic GmbH (<http://www.hale.at/de/produkte/cey-system.html>) ist Folgendes zu entnehmen:

„Das HALE Cey-System (Cey = Chip + Key) vereinfacht die Abrechnung aller Fahrten und Schichten. Ihr Fahrer bringt Geld und Daten und Sie wissen was in Ihren Fahrzeugen läuft!

Das ideale Abrechnungssystem für Taxi- oder Mietwagenunternehmer. Diese Komplettlösung besteht aus nur wenigen Teilen, ohne teure Zusatzgeräte.

Die Mehrzahl der Taxi-Unternehmer in Deutschland, Österreich und Schweiz, wie auch Unternehmer in weiteren Ländern, organisieren bereits ihre Taxiflotte mit dem HALE Cey-System. Sämtliche dieser Unternehmer berichten von deutlichen Mehrerträgen nach der Systemeinführung.

Der Fahrer meldet seine Schicht an, indem er den Fahrer-Cey in den Cey-Contact steckt. Der Taxameter oder Wegstreckenzähler ist in Betrieb. Während der Fahrt werden vom Taxameter alle wichtigen Daten automatisch erfasst und bei Schichtende auf den eingesteckten Fahrer-Cey übertragen. Der Transfer der Schichtdaten in den PC erfolgt über den Cey-Contact am PC. Nun können die Fahrer- und Unternehmerabrechnung durchgeführt, sämtliche Daten erfasst und weiterverarbeitet werden. ...

Ihre Vorteile

Komplettlösung aus einer kompetenten Hand

Kombinierbar mit unseren besten Produkten: Taxameter Microtax®-06, Microtax®-05, Wegstreckenzähler WSZ-05, Spiegeltaxameter SPT-02, SPT-01 sowie Spiegelwegstreckenzähler SPW-01

Einfachste Bedienung ohne stundenlange Einschulung

Klare Menüführung am Taxameter

Einfachste Montage: einbauen, einschalten - fertig!

Keine teuren Zusatzgeräte erforderlich - ein Cey-Contact und Fahrer-Cey je Fahrer

Ceys sind handlich und robust, passen auf den Schlüsselbund

Jeder Fahrer identifiziert sich mit seinem Cey bei Schichtan- und -abmeldung

Blitzschnelle und gesicherte Datenübertragung aller Fahrten und Schichten vom Taxameter oder Wegstreckenzähler auf den Cey und vom Cey in den PC - keine Schichten gehen verloren!

Mit Unternehmer-Cey Zugang zu Taxameterfunktionen, die für den Fahrer gesperrt sind. Außerdem können Schichtdaten bzw. Kontrollzähler auch im Nachhinein (z.B.: bei Verlust des Fahrer-Ceys) nochmals abgerufen werden.

Vielseitige Auswertungsmöglichkeiten

übersichtliches Fahrtenprotokoll

Höchstgeschwindigkeitsaufzeichnung

Zwischenschichterfassung und Schichtübersicht

Einzel- und Summeninformation

Fahrer- und Unternehmerabrechnung, wahlweise am Bildschirm oder ausgedruckt

doppelter Datenschutz, daher gesicherte Übertragung ohne Eingabefehler

Fahrtenspeicher für mehr als 30 Schichten im Taxameter!

kompakte und robuste Ceys garantieren jahrelangen, problemlosen Einsatz ohne Abnutzungerscheinungen auch unter Extrembedingungen"

CAB-Assistant, „Die Abrechnungssoftware

Wollten Sie schon immer wissen wann Ihre Taxen wieviel einfahren?

Sind Sie es leid, dass manchmal Umsätze unter den Tisch fallen?

Denken Sie manchmal daran, die Organisation Ihrer Taxiflotte von Grund auf zu verbessern?

Wie lange wollen Sie noch auf Ihren Mehrertrag verzichten?

HALE hat die perfekte Lösung!

Fehlerfreie Übertragung

einfache, fehlerfreie Bedienung

sichere Datenübertragung auch bei Wackelkontakt

akustische Warnmeldung bei vorzeitigem Abbruch

auch ohne Schichtanmeldung werden Zwischenschicht-Fahrten registriert

redundante Datenhaltung - keine Schichten gehen verloren

bei Verlust eines Fahrer-Ceys können die Daten mit dem Unternehmer-Cey ausgelesen werden

detaillierte Fahrtdata sind getrennt von kumulierten Schichtdata lösbar

die Schichtanmeldungen können am Fahrer-Cey von 1-15 Schichten begrenzt werden

Übersichtliche Abrechnung am PC

Exakte Umsatzübersicht

umfangreiche Auswertungsmöglichkeiten der Schichtinformationen

detaillierte Umsatzübersicht

nach Fahrern

nach Fahrzeugen

über den gesamten Betrieb für einen selektierten Zeitraum

schnelle Selektion einer Schicht zur weiteren Auswertung

Einfache Fahrer-Abrechnung

der Fahrer bringt Geld und Daten

Fahrerselbstabrechnung möglich

mit einem Blick Umsatz, Besetzt-Auslastung (Total-km zu Leer-km) und Umsatz pro km

zusätzliche Eingabefelder für Tankbelege, etc.

beliebiger Abrechnungsrythmus möglich (1 bis 15 Schichten)

nur die Schichtdata - keine Absolut-Kontrollzähler - werden übertragen

Auf einen Blick

schnelle Übersicht über Unregelmäßigkeiten

detaillierte Fahrtdata

Quittungskontrolle

alle wichtigen Informationen auf einen Blick

präzise Angaben über Beginn- und Endzeit, Fahrpreis, Geschwindigkeit

diskrete Information über Leer-km, Besetzt-km

Daten, die Sie brauchen

keine Umsätze fallen unter den Tisch"

Anmerkung: Auf dem auf der Homepage dieses Unternehmens angezeigten

Bildschirmausdruck sind die Besetzt- und Leerkilometer samt Prozentsatzangabe, die Boten-

und Pauschalfahrten, die Anzahl der Fahrten pro Stunde, der Kilometerertrag, Fehlfahrten, der Taxameterumsatz sowie der abgegebene Betrag übersichtlich dargestellt.

Ein ähnliches, technisch sehr anspruchsvolles Angebot von Taxametern mit Fernübertragung usw. bieten auch die Firmen Digitax (<http://www.tthandel.de/downloads.php>) und Kienzle Argo Taxi International (<http://www.kati.de/taxameter1150.html>) an.

Über die Berufung wurde erwogen:

1. Allgemeine bzw. verfahrensrechtlich relevante Vorbringen

Strittig sind sowohl die Schätzungsberichtigung als auch der Schätzungsvorgang, die angesetzten Parameter und das Schätzungsergebnis bei einem (ab Ende 1997 erheblich expandierenden) Taxiunternehmen (bis zu 27 Taxifahrzeuge) im Zeitraum 1996 bis 1999. Ein Teil der Taxis wurde im Prüfungszeitraum geleast.

1.1. Antrag auf Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung

In der Vorhaltsbeantwortung vom 29.11.2009 beantragte der Bw. erstmals die Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung.

Der Bw. übersieht, dass ein rechtswirksamer Antrag gem. § 284 Abs.1 Z 1 BAO nur in der Berufung, in der Beitrittserklärung oder im Vorlageantrag gestellt werden kann. Anträge, die erst in einem die Berufung ergänzenden Schreiben gestellt werden, begründen keinen Anspruch auf mündliche Verhandlung (Ritz, BAO-Kommentar³, Tz 2 zu § 284 sowie die an dieser Stelle angeführten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes).

Im Hinblick darauf, dass dem Bw. sowohl im Prüfungsverfahren, wie aus dem aktenkundigen Schriftverkehr ersichtlich ist, als auch im anschließenden Berufungsverfahren reichlich Möglichkeit zur Verfügung stand, seine Einwendungen vorzutragen und unter Beweis zu stellen, sieht der gem. § 270 Abs. 3 BAO zuständige Referent keinen Grund für eine Anberaumung einer mündlichen Berufungsverhandlung von Amts wegen.

Schließlich bietet auch Artikel 6 der Menschenrechtskonvention (MRK) kein Recht auf Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung im gegenständlichen Fall.

Artikel 6 Abs. 1 MRK vermittelt nämlich nur dann Anspruch auf eine öffentliche Verhandlung wenn über zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen oder über die Stichhaltigkeit der gegen eine Person erhobenen strafrechtlichen Anklage zu entscheiden ist. Abgabensachen bzw. Berufungsverfahren hinsichtlich Abgabensachen fallen jedoch nach der nunmehr ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht unter die sogenannten „civil rights“ (zivilrechtliche Ansprüche) und können daher ebenso wenig ein Recht auf

Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung wie auf die Beigabe eines Verteidigers vermitteln (vgl. Verwaltungsgerichtshof v. 12.11.1997, 97/16/0390, v. 18.10.1999, 98/17/0257, v. 22.11.1999, 99/17/0174, v. 19.03.2001, 2000/17/0194 und v. 19.09.2001, 2001/16/0171).

1.2. Vorwurf einer unsachlichen Vorgangsweise durch den UFS

Auf S. 1 des Schreibens v. 29.11.2009 unterstellt der Bw. dem UFS mehr oder weniger deutlich eine unsachliche Vorgangsweise, weil nur die gegen ihn sprechenden Argumente gewürdigt würden.

Weiters seien vom UFS zu Unrecht „Gegenbeweise gesucht“ worden. Ferner widerspreche die Bekanntgabe von Beweisen an fremde Personen „herrschendem Recht“. Der vom UFS herangezogene Systemprüfer sei nicht objektiv, er habe keine Möglichkeit gegen die Person des Systemprüfers und gegen dessen fachliche Kenntnisse Einspruch erheben können und sei ihm auch eine Befragung des Systemprüfers nicht ermöglicht worden. Zudem sei die mathematische Statistik nicht sein Fachgebiet.

Es entstehe für ihn der Eindruck, dass ihm durch diese Vorgangweise Gegenargumente unmöglich gemacht werden sollen. Aus diesem Grund beantrage er Verfahrenshilfe, da er sich einen entsprechenden Rechtsvertreter nicht finanzieren könne.

Der Bw. übersieht bei diesem schwerwiegenden Vorwürfen die Tatsache, dass ihm im Rahmen des Berufungsverfahrens alle jene Sachverhaltselemente vorgehalten werden müssen, durch die er in seinen Rechten verletzt bzw. beeinträchtigt werden kann. Sachverhaltselemente, die für die Berufungsentscheidung ohne Bedeutung sind, oder die der UFS zu Gunsten des Bw. zu würdigen beabsichtigt, vermisst der Bw. daher zu Unrecht im Rahmen des Berufungsverfahrens.

Zu Unrecht unterstellt der Bw. dem UFS, nach Gegenbeweisen gesucht zu haben: Er selbst war es schließlich, der sich im Berufungsverfahren auf die von ihm als wissenschaftlich bezeichnete Diplomarbeit Br berufen hat. Da dem Finanzamt aber ebenso wie dem UFS fundierte Kenntnisse der Statistik fehlten, war es erforderlich, einen Sachverständigen beizuziehen.

In gleicher Weise werden von den Straf- und Zivilgerichten Sachverständige bei Bedarf beigezogen. Einen Nachweis bzw. auch nur eine Behauptung, in welchem Recht der Bw. durch die Übermittlung der Diplomarbeit an den Systemprüfer zwecks Beurteilung verletzt sein will, bleibt der Bw. schuldig.

Der Bw. ist weiters auf die Bestimmungen des § 279 BAO zu verweisen, wonach im Berufungsverfahren die Abgabenbehörden 2. Instanz (=UFS) die Obliegenheiten und Befugnisse haben, die den Abgabenbehörden 1. Instanz auferlegt und eingeräumt sind. Gem. Abs. 2 der genannten Bestimmung können die Abgabenbehörden 2. Instanz notwenige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens auch durch Abgabenbehörden 1. Instanz (= Finanz- und Zollämter) vornehmen lassen.

Im Gegensatz zum zivilgerichtlichen Verfahren sieht die BAO somit vor, dass erforderliche Ergänzungen des Sachverhaltes entweder durch den UFS oder in seinem Auftrag, durch Abgabenbehörden 1. Instanz, erfolgen können.

Der UFS war daher zur Heranziehung von Abgabenbehörden 1. Instanz sehr wohl berechtigt.

Unverständlich erscheint dem UFS auch der Vorwurf des Bw., er werde durch die Aussagen des Amtssachverständigen überfordert und es sollten ihm dadurch Gegenargumente unmöglich gemacht werden: Schließlich war es er selbst, der sich auf eine seiner Meinung nach wissenschaftliche Diplomarbeit als Beweismittel stützte. Eine Nichtbefassung mit seinem Beweismittel hätte zu einem möglicherweise erheblichen Verfahrensmangel geführt.

Zu Unrecht wendet sich der Bw. gegen die Zitierung von statistischen Standardwerken durch den Systemprüfer. Eben durch die Zitierung dieser für jedermann zugänglichen Standardwerke wurde auch für einen der Wissenschaft der Statistik nicht Kundigen der Nachweis geliefert, dass die in der Diplomarbeit herangezogenen Methoden der bloß beschreibenden Statistik **keine wissenschaftlich fundierten Schlüsse** auf andere Taxibetriebe und **somit auch nicht für den Betrieb des Bw.** erlauben.

Warum die in Berufungen von Taxiunternehmen immer wieder zur Geltendmachung eines 50%igen Leerkilometeranteiles herangezogene Diplomarbeit Br beim Bw. nunmehr als „zufälliger Beweis“ der in seinem Betrieb vorherrschenden firmenotypischen Strukturen sowie den Leerkilometeranteil“ dienen soll, obwohl die Diplomarbeit auch nach Auffassung des Bw. nicht für die Gesamtheit aller 1995 eingesetzten rd. 4.300 Taxifahrzeuge herangezogen werden kann, ist für den UFS schllichtweg unverständlich.

Im Zusammenhang mit der beantragten **Verfahrenshilfe im Berufungsverfahren** ist der Bw. auf die Bestimmung des § 313 BAO zu verweisen, wonach die Parteien die ihnen entstandenen Kosten selbst zu tragen haben. Eine vom Bw. beantragte Verfahrenshilfe in Form einer **Vertreterbestellung** ist im Abgabenrecht gesetzlich nicht vorgesehen. Lediglich im § 113 BAO wird festgelegt, dass **nicht vertretenen Parteien** über Verlangen die zur Vornahme ihrer Verfahrenshandlungen nötigen Anleitungen zu geben sind.

Den Einwendungen („Bemerkungen“) des Bw. zur **Niederschrift E** ist Folgendes zu entgegnen:

Hinsichtlich der beantragten mündlichen Verhandlung wird auf Pkt. 1.1 verwiesen.

Eine Einvernahme des Zeugen wäre selbst bei Durchführung einer mündlichen Verhandlung auf Grund des mittlerweile erfolgten Ablebens des ehemaligen Innungsfunktionärs nicht möglich. Angesichts des Umstandes, dass es sich bei der Niederschrift um eine öffentliche Urkunde handelt, die nicht nur die Unterschrift des Innungsfunktionärs, sondern auch die Unterschriften von 2 Senatsmitgliedern der früheren Finanzlandesdirektion für Wien, Niederösterreich und Burgenland trägt, erscheint die Frage nach der Authentizität nahezu als mutwillig.

Ebenso unverständlich erscheinen dem UFS die Infragestellung, ob der verstorbene Innungsfunktionär als Auskunftsperson der Innung ermächtigt war bzw. auf welchen Grundlagen seine Auskünfte beruhten, ob er selbst ein vergleichbares Unternehmen betrieb bzw. wie der genannte Kilometererlös sowie die durchschnittliche Gesamtkilometeranzahl ermittelt worden sei.

Es steht fest, dass der Innungsfunktionär jedenfalls schon auf Grund seiner Tätigkeit über ein umfassendes Branchenwissen verfügte und als Branchenunkundiger erst recht nicht mit der Funktion in der Innung betraut worden wäre. Einzelheiten über eine seinerzeitige unternehmerische Tätigkeit von I.. E fallen zudem unter das gem. § 48a BAO geschützte Abgabengeheimnis.

Den Einwendungen zum dem Bw. in Kopie übersandten **Artikel im Kr aus dem Jahr 1997** ist Folgendes zu entgegnen:

Im Zusammenhang mit der Behauptung, die Zeitungsaussage stelle keinen Beweis dar, ist der Bw. auf § 166 BAO zu verweisen:

Gem. § 166 BAO kommt im Abgabenverfahren als Beweismittel alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes geeignet und nach Lage des einzelnen Falles zweckdienlich ist (Grundsatz der Unbeschränktheit und Gleichwertigkeit der Beweismittel, vgl. Ritz, BAO-Kommentar³, Tz 2 zu § 166).

Für den Innungsfunktionär F gilt im Wesentlichen das bereits für I.. E Gesagte: Er gab im Zusammenhang mit der Ende 1997 erfolgten Tarifänderung der genannten Tageszeitung Kr als Vertreter der Innung ein Interview. Ohne Zweifel bezogen sich seine Aussagen betr. Funkanteil auf die Verhältnisse im Jahr des Interviews, nämlich 1997. Nach Kenntnis des UFS

wurde nie eine Richtigstellung der in diesem Zeitungsartikel wiedergegebenen Aussagen begehrte, sodass für den UFS kein Grund bestand bzw. besteht, deren Richtigkeit anzuzweifeln.

Zum **Schreiben der Innung vom 19.12.2003**, welches bereits dem UFS in einem anderen Berufungsverfahren in teilweise anonymisierter Form vorgelegt wurde, ist Folgendes zu entgegnen:

In diesem Antwortschreiben, welches auch die Unterschrift des Innungsvertreters Md F aufweist, bezieht sich die um Auskunft ersuchte Innung auf die Diplomarbeit Br zur Begründung eines rd. 50%igen Leerkilometeranteiles und stellt die im Krinterview getätigten Aussagen wiederum in Abrede.

Allein der Umstand, dass der UFS dem Bw. auch dieses **für seinen Standpunkt sprechende Beweismittel** zur Stellungnahme vorhielt, erweist den Vorwurf der Parteilichkeit als haltlos und nahezu mutwillig.

Die gestellten Anträge auf Zeugeneinvernahmen der beiden Innungsvertreter, die das Schreiben unterzeichneten, erwiesen sich als untauglich zur Sachverhaltsfeststellung, da gegen die Authentizität des Schreibens kein begründeter Zweifel vorgebracht wurde und das Schreiben vom Leerkilometeranteil abgesehen, keinerlei konkrete Angaben macht, die unter Beweis zu stellen gewesen wären.

Als schlichtweg unverständlich erweist sich schließlich auch die Forderung, ihm das Original des Abrechnungszettels des Fahrers St welches sich ja – mangels Beschlagnahme – ohnehin in seinem Besitz befindet, vorzulegen.

Aus der gesamten Eingabe vom 29.11.2009 ergibt sich **somit kein einziges Vorbringen das der Klärung des Sachverhaltes dienen könnte**. Vielmehr haben die zahlreichen Anträge in dieser Eingabe nach Überzeugung des UFS lediglich eine Verschleppung des Berufungsverfahrens zum Ziel und können zur Klärung des Sachverhaltes erkennbar nichts betragen, weswegen auf sie gem. § 183 Abs. 3 BAO nicht einzugehen war.

2. Schätzungsberechtigung

Die **Schätzungsberechtigung** wurde seitens der Betriebsprüfung auf folgende **Feststellungen** gestützt:

2.1. Keine Vorlage der **täglichen Abrechnung** mit den **Taxilenkern**, aus denen die Gesamtkilometer, Besetzt- und Leerkilometer; die Anzahl der Schaltungen und der Zuschläge (für Funk, Gepäck) sowie der vom Fahrer einbehaltene Lohnanteil zu ersehen gewesen wäre. Die für 1997 **vorgelegten Abrechnungen** für ca. jeweils **2 Wochen** weisen nur den

Umsatz und die Gesamtkilometer pro Tag auf und wurden nicht vom jeweiligen Fahrer, sondern lt. Aussage des Bw. von ihm selbst auf Grund der telefonischen Auskünfte des Fahrers an ihn erstellt. Ab Ende 1997 (sei es nun ab November, Dezember 1997 oder erst ab Jänner 1998) seien auch diese Zusammenstellungen wegen der nur mehr elektronisch vorgenommenen Ablesung (durch den Bw.) nicht mehr geführt worden.

2.2 Fehlerhafte Spesenverteiler, **unrichtige Erfassung einer Reihe von **Ein- und Ausgaben****

2.3 Auffällige Kilometerstände und daraus hochgerechnete, nach Auffassung der Betriebsprüfung **unglaubwürdige (weil entweder weit unter oder weit über den Erfahrungswerten liegende) **Jahreskilometerleistungen****

2.4 Unfälle durch **nicht angemeldete Lenker bzw. **Fehlen von Umsätzen an Unfalltagen****

2.5 Kalkulationsdifferenzen auf Grund der **Nachkalkulation** auf Basis einer durchschnittlichen Kilometerleistung vervielfacht um einen durchschnittlichen Kilometerertrag.

zu Pkt. 2.1 (fehlende Taxilenkerabrechnungen)

Fest steht, dass der Bw. die von ihm abverlangten Unterlagen über die **tägliche Abrechnung** mit seinen Fahrern **nicht vorgelegt** hat. Der Prüferin zur Verfügung gestellt wurden lt. Arbeitsbogen lediglich die vom Bw. angeblich auf Grund telefonischer Mitteilungen der Fahrer eingetragenen Umsätze ohne Berücksichtigung von Schaltungen, Zuschlägen, Leerkilometern und einbehaltenem Lohnanteil der Lenker für jeweils ca. 2 Wochen. Ab Ende 1997 (sei es nun Oktober, November oder Dezember) wurden auch diese Aufzeichnungen auf Grund der ab diesem Zeitpunkt erfolgten elektronischen Ablesung der Taxameterdaten durch den Bw. nicht mehr geführt. Die ausgelesenen Original- bzw. Grunddaten wurden aber nicht dauerhaft abgespeichert, sondern jeweils durch neu eingelesene Daten – bei Erschöpfung des Speicherinhaltes – einfach überschrieben. Lediglich die angebliche Zusammenfassung der ausgelesenen Daten wurde in Form von Tabellen aufbewahrt und der Prüferin zur Verfügung gestellt.

Es liegt für den UFS auf der Hand, dass es sich dabei nicht um die ursprünglichen Aufzeichnungen handelt und dass die zur Verfügung gestellten zusammengefassten Daten die aufbewahrungspflichtigen Grundaufzeichnungen nicht ersetzen können.

Dem Bw. kann in diesem Zusammenhang keine Gutgläubigkeit zugestanden werden, da er schon im Zuge der Außenprüfung über die Vorjahre – vergeblich - aufgefordert worden war, die Grundaufzeichnungen über die Losungserfassung vorzulegen. In Kenntnis dieser

Voraussetzung hat es der Bw. auch weiterhin unterlassen, die Abrechnungen mit seinen Fahrern aufzubewahren und so eine verlässliche Überprüfung seiner Umsätze zu ermöglichen. Von einer versehentlich erfolgten Vernichtung von aufbewahrungspflichtigen Grundaufzeichnungen kann daher keine Rede sei.

Mit der Nichtaufbewahrung der Taxilenkerabrechnungen wurde die Verpflichtung zur Schätzung durch die Finanzbehörden offenbar bewusst in Kauf genommen. Auf die diesbezügliche Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (z.B. v. 26.05.1999, 97/13/0157) wird verwiesen.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung zur **Nichtaufbewahrung von Lösungsgrundaufzeichnungen bei Taxiunternehmen** ausführt (z.B. VwGH v. 2002.1991, 90/13/0214 und v. 31.05.2006, 2002/13/0072) kann an der Schätzungsberichtigung schon aus diesem Grund kein Zweifel bestehen.

zu Pkt. 2.2 (fehlerhafter Spesenverteiler, fehlerhafte Aufzeichnungen)

Der Bw. gestand die **fehlerhafte Führung des Spesenverteilers** und die dadurch bedingte unrichtige Erfassung von Einnahmen und Betriebsausgaben zu, wies aber gleichzeitig darauf hin, dass dies überwiegend zu seinem Nachteil (= zu niedriger Ansatz der Betriebsausgaben) erfolgt sei.

Gegen die Höhe der übrigen Berichtigungen - zu seinen Gunsten - erhob der Bw. keine Einwendungen

In diesem Zusammenhang ergibt sich klar, dass sich die Aufzeichnungen des Bw. unabhängig davon, ob sich die erforderlichen Korrekturen zu Gunsten oder zu Ungunsten des Bw. auswirken, als **sachlich unrichtig** erweisen. Für diese kann die im § 163 Abs. 1 BAO festgelegte Vermutung ordnungsmäßiger Führung der Aufzeichnungen daher nicht mehr gelten; dies mit der gesetzlichen Folge, dass sie der Abgabenfestsetzung nicht mehr zu Grunde zu legen sind.

zu Pkt. 2.3 (auffällige Kilometerstände)

Die ihm im Bericht vorgehaltenen, **auffällig niedrigen oder hohen Km-Stände** versuchte er in einem Fall durch einen unfallbedingten Fahrzeugwechsel unter Beibehaltung des Kennzeichens oder durch Ablesefehler von Werkstättenangestellten usw. zu erklären.

Seitens der Betriebsprüfung wurde darauf hingewiesen, dass sich der Fahrzeugwechsel nicht aus den Unterlagen ergäbe. Eine Überprüfung anhand der entsprechenden Versicherungsvergütung wäre der Betriebsprüfung jedoch ohne erhebliche Schwierigkeiten

möglich gewesen. Der UFS geht daher im Zweifel davon aus, dass die im Bericht angeführte Differenz im Fahrzeugwechsel ihre Begründung finden kann.

Diese Feststellung kann daher nicht für die Schätzungsbefugnis herangezogen werden.

Hinsichtlich der 2. von der Prüferin aufgezeigten – durchaus erheblichen – Kilometerdifferenz (rd. 30.000 km) wurde vom Bw. dagegen nur ein vermeintlicher **Ablesefehler der Werkstatt** entgegengehalten. Für seine Behauptung blieb der Bw. jedoch **jeglichen Nachweis** schuldig, weshalb die aufgezeigte Kilometerdifferenz zu seinen Aufzeichnungen die Unrichtigkeit bzw. Unvollständigkeit zusätzlich zu den übrigen Feststellungen aufzeigt.

zu Pkt. 2.4. (fehlende Umsätze an Unfalltagen und durch nicht beschäftigte Personen)

Seitens der BP wurde im Zug der Prüfung bei **Auswertung der Schadensfälle** bei Versicherungsanstalten festgestellt, dass die in **Unfälle verwickelten Lenker** teils überhaupt **nicht als Fahrer angemeldet**, teils **erst nachträglich angemeldet** wurden sind und für diese Tage **keine Umsätze** erklärt wurden.

Der Bw. gab im Zusammenhang mit den fehlenden Umsätzen an Unfalltagen an, an diesen Tagen die jeweiligen **Taxis an Bekannte, an Kunden oder an Fahrer für Privatfahrten** zur Verfügung gestellt zu haben. Ein entsprechender Eigenverbrauch sei von ihm ohnedies erklärt worden. Er versuchte die fehlenden Umsätze auch durch **betrieblichen Besorgungen** plausibel zu machen. Außerdem wies er auf die im Prüfungszeitraum noch gegebene gesetzliche Möglichkeit, Arbeitnehmer erst nachträglich bei der Sozialversicherungsanstalt (jeweilige Gebietskrankenkasse) anzumelden

Für den Großteil dieser „Unfallfahrer“ legte der Bw. „eidesstattliche Erklärungen“, welche alle genau das gleiche Schriftbild aufweisen, vor. Danach habe es sich um Bekannte, Kunden oder auch Arbeitnehmer gehandelt, denen das jeweilige Unfallfahrzeug stets unentgeltlich überlassen worden sei.

Wohl trifft die Behauptung des Bw. zu, dass ihm nach der damaligen Rechtslage (vor der ASVG-Änderung per 1.1.2008) die nachträgliche Anmeldung von Arbeitnehmern gesetzlich ermöglicht wurde.

Angesichts der enormen Kosten der Anschaffung bzw. der Leasingkosten und des Betriebes der im Betriebsvermögen befindlichen Taxifahrzeuge, für die beispielsweise pro Tag und Fahrzeug Leasingkosten von öS 3.360,00 lt. Re. Fa. Lx vom 30.06.2000 (Arb.Bg. 103063/03 I Bl. 247) bis zu € 270,00 d.s. öS 3.715,28 lt. Re. Fa. Lx vom 30.04.2003 (Arb.Bg. 103063/03 I Bl. 275) verrechnet wurden, erweisen sich die in den „eidesstattlichen Erklärungen“

angeführten Gründe für die kostenlose Überlassung der Taxifahrzeuge nach Überzeugung des UFS als unglaubliche Schutzbehauptungen. Es widerspricht jedenfalls jeglicher wirtschaftlichen Erfahrung, Arbeitnehmern, Kunden oder Bekannten Taxifahrzeuge kostenlos zu überlassen und auf Umsätze zu verzichten.

Da erfahrungsgemäß aber nur ein Teil von nicht angemeldeten Fahrern in Unfälle verwickelt wird und dadurch erst deren Tätigkeit für die Abgabenbehörden erkennbar wird, kann allein schon aus diesem Umstand auf eine **weit höhere Fahrleistung als die erklärte geschlossen werden.**

zu Pkt. 2.5 (Kalkulationsdifferenzen)

Schließlich ergibt sich die **Schätzungsberichtigung** auch aus den **erheblichen Differenzen** auf Grund der durch die Betriebsprüfung durchgeföhrten **Nachkalkulation**, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

3. Art und Grundlagen der von der Betriebsprüfung vorgenommenen Schätzung

3.1. Durchschnittskilometerleistung pro Fahrzeug und Jahr

Seitens der Prüferin wurden der Schätzung 30.000 Gesamtkilometer pro Jahr und Fahrzeug zugrunde gelegt. Im jeweiligen Verhältnis zwischen den erklärten Umsätzen und den erklärten Treibstoff- und Lohnkosten wurden die auf die Einnahmenhinzuschätzungen entfallenden Betriebsausgaben von der Prüferin im bisher erklärten prozentuellen Verhältnis (Betriebseinnahmen/Lohn- bzw. zum Treibstoffaufwand) erhöht bzw. als zusätzliche Betriebsausgaben berücksichtigt. Diesbezüglich wird auf die Beilagen zum Betriebsprüfungsbericht verwiesen (Bilanzakt, B. 32 -34).

Wie sich aus einer von der Prüferin niederschriftlich fest gehaltenen Aussage mit der Y Versicherung AG (Arb.Bg. 103019/01, Bl. 247) ergibt, wurde vom Bw. gegenüber dieser Versicherung Doppelbesetzung geltend gemacht. Bei einer solchen sind aber zwischen 50.000 und 60.000 km /Jahr zu erwarten (vergl. z.B. Verwaltungsgerichtshof v. 27.03.2002. 98/13/0162, wo nach Auskunft der „Taxiinnung“ von einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung pro Taxi zwischen 67.500 und 81.000km ausgegangen werden könne). Der Ansatz der Betriebsprüfung von 30.000 Gesamtkilometern/Jahr erscheint daher als keineswegs überhöht.

Die Berufungsausführungen des Bw., wonach in den erklärten Treibstoffkosten mindestens 10% an Öl- und Servicekosten enthalten seien, erweisen sich auf Grund der von der Betriebsprüfung herangezogenen Kalkulationsmethode als irrelevant, da diese nicht auf dem erklärten Treibstoffeinsatz basierte.

Für diesen Ansatz der Prüferin von 30.000 km/Jahr /Taxi spricht

1. eine unaufgeklärte Km-Differenz aufgrund einer Werkstattrechnung (siehe Pkt. 5.3)
2. Erfahrungssätze lt. Judikatur (VwGH v. 27.03.2002. 98/13/0162),
3. die gegenüber dem Versicherungsunternehmen geltend gemachte und von diesen auch anerkannte Doppelbesetzung der in Unfälle verwickelten Taxis des Bw.,
4. die Aussagen in der dem Bw. vorgehaltenen Niederschrift aus 1997 des früheren Innungsfunktionärs E , wonach 30.000 km bei **Einzelschichtbetrieb** üblicherweise erzielt werden.

Während eine der im Betriebsprüfungsbericht aufgezeigten Km-Differenzen vom Bw. durch den unfallbedingten Fahrzeugwechsel plausibel gemacht wurde, wurde die zweite Kilometerdifferenz nur mit dem Hinweis auf einen unterstellten Ablesefehler der Werkstatt begründet.

Die Aufzeichnungen, aufgrund derer der Bw. zu durchschnittlich 24.000 km /Jahr /Taxi gelangte, stellen **keine Grundaufzeichnungen** dar.

Vorgelegt wurden nicht die Grundaufzeichnungen, das wären bis Ende 1997 die Fahrerabrechnungen und danach die gegen nachträgliche Manipulierung gesicherten elektronischen Erfassungsdaten gewesen, sondern nach Vernichtung der täglichen Fahrerabrechnungen bzw. Überspeicherung der danach erfassten Taxameterdaten nur die ca. 2-wöchigen Zusammenfassungen der Fahrerdaten, wie z.B. die für Juni 1997 betr. den Fahrer St, welche in Kopie im Arbeitsbogen (Arb.Bg. 103019/01, Bl. 111, 112) aufliegt, bzw. die der Prüferin in Kopie übergebenen monatlichen Zusammenfassungen der elektronischen erfassten Daten.

Da die Grunddaten nicht aufbewahrt bzw. in gegen nachträgliche Veränderung gesicherten Form nicht gespeichert bzw. gesichert wurden, können die der Betriebsprüfung zur Verfügung gestellten Zusammenfassungen nicht als Grunddaten beurteilt werden und geben keinen Beweis für deren gem. § 131 Abs. 1 BAO geforderte Vollständigkeit ab. Eine verlässliche Vollständigkeitsprüfung wurde durch die Nichtaufbewahrung der Fahrerabrechnungen bzw. durch die unterlassene Sicherung der mittels Taxameter elektronisch erfassten und vom Bw. elektronisch („per Kabel) ausgelesenen und am PC erfassten Daten bewusst ausgeschlossen.

Eine Überprüfungsfähigkeit der Daten ist daher nicht gegeben (vergl. *Huber, Die neue Prüfungstechnik in der Betriebsprüfung*, 63, Wien 2004, LexisNexis).

Die vom Bw. aus diesen Daten abgeleiteten durchschnittlichen Jahreskilometerleistungen können daher mangels verlässlicher Grundlage **Keinen Beweis gegen die Richtigkeit** der vom Innungsfunktionär der FLD genannten **Erfahrungswerte** erbringen.

Der Umstand, dass die Angaben des früheren, zwischenzeitig verstorbenen Innungsfunktionärs im (Prüfungs)Jahr 1997 abgegeben wurden, spricht jedenfalls gegen die Annahme, dass die Verhältnisse im Prüfungszeitraum andere waren.

Der bereits von der Prüferin erwähnte Umstand, es sei trotz des Vorliegens von Doppelbesetzung der Taxis nur von Umsätzen pro Jahr und Fahrzeug unter Annahme von Einzelbesetzung – zugunsten des Bw. - ausgegangen worden, lässt die angenommene Jahreskilometerleistung **keineswegs überhöht** erscheinen.

3.2. Leerkilometeranteil

Auf Grund des in der Berufung getätigten Hinweises auf Ausführungen in der Diplomarbeit Br „Das Taxi in Wien“ aus dem Jahr 1995, welche dem UFS zur Verfügung gestellt wurde und die der Bw. als wissenschaftlich fundierten Nachweis für die Notwendigkeit eines hohen Leerkilometeranteiles von rd. 50% anführte, holte der UFS eine Stellungnahme eines fachkundigen Bediensteten ein und hielt den darüber verfassten „abschließenden Aktenvermerk“ dem Bw. zu Stellungnahme vor.

Im abschließenden Aktenvermerk“ über die Beurteilung der Aussagen in der Diplomarbeit über die Leerkilometeranteile hielt der Amtssachverständige fest, dass die vom Bw. als wissenschaftlich fundierten Nachweis für die Notwendigkeit eines hohen Leerkilometeranteiles von rd. 50% bezeichnete Diplomarbeit keine für andere Taxiunternehmen verwertbare Aussagen liefere, weil die in der Diplomarbeit ausdrücklich verwendeten **deskriptiven mathematischen Methoden** keinerlei Schlüsse auf die Gesamtheit der Leerkilometeranteile bei allen übrigen Taxiunternehmen im Jahr 1995 oder danach zulassen.

Dies wäre **nur** bei Verwendung der Methoden der **mathematischen Statistik** möglich gewesen. Diese wurden, wie der Diplomand selbst in seiner Arbeit anführte, jedoch nicht angewandt. Der Bw. beruft sich daher zu Unrecht auf diese in keiner Weise auf anderer Unternehmen übertragbaren Feststellungen.

Die vom Bw. in der Gegenäußerung vorgebrachte Modifizierung des Vorbringens über den von ihm beantragten Leerkilometeranteil von 50 statt 40%, wonach er in den Ausführungen der Diplomarbeit eine zufällige Bestätigung der Verhältnisse seines Betriebes sehe, vermag aus den bereits dargelegten Gründen (keine Übertragung der Verhältnisse bei den

„Fragebogenunternehmen“ auf die übrigen Wiener Taxiunternehmen) erst recht nicht zu überzeugen.

3.3. Durchschnittlicher Kilometerertrag

Die Prüferin brachte für den Prüfungszeitraum als durchschnittlichen Umsatz pro km – unter Bedachtnahme auf den jeweils gültigen Taxitarif und einen 40%igen Leerkilometeranteil für die Jahre 1996 und 1997 einen Erfahrungswert von öS 13,00 und für die restlichen beiden Prüfungsjahre einen von öS 14,00 zum Ansatz.

Hinzuweisen ist, dass für die beiden ersten Jahre, und zwar von 15.11.1995 bis 11.12.1997 noch der **Taxitarif 1982**, in der Fassung der 6. Novelle (LGBI. 35/1995) anzuwenden war. Ab dem 12.12.1997 war der neue **Taxitarif 1997** (LGBI. 48/1997) anzuwenden, wobei die Prüferin offensichtlich aus Vereinfachungsgründen und zu Gunsten des Bw. für 1997 nur den niedrigeren, bis zum 11.12.1997 gültigen Tarif heranzog.

Der Bw. begehrte in der Berufung wesentlich niedrigere km-Erlöse pro km und verwies diesbezüglich auf die Beilagen 3 und 4 (Arb.Bg. 103019/01, Bl. 497 und 500) zur Gegenäußerung. Der Bw. begehrte im Berufungsverfahren zuerst für die Jahre 1998 und 1999 einen Kilometerertrag von öS 11,62. Später gab er an, über alle Jahre (ohne Bedachtnahme auf die Ende 1997 erfolgte Tarifänderung) nur einen durchschnittlichen Kilometerertrag von öS 10,00 erzielt zu haben. Die von ihm in Beilage 3 zur Gegenäußerung vom 29.09.2003 ermittelten Kilometererträge (öS 12,19 und 12,91) seien bloß theoretischer Natur, da insbesondere die Flughafenfahrten weit überwiegend zu Pauschaltarifen durchgeführt würden. Bei solchen Fahrten würde nur ein wesentlich niedrigerer durchschnittlicher Kilometerertrag erzielt. In der Beilage 4 zur Gegenäußerung v. 29.09.2003 bezifferte er die bei solchen Pauschalfahrten erzielbaren Kilometererträge je nach Abfahrtsort zwischen öS 5,30 und 6,76, woraus sich ein arithmetisches Mittel von öS 6,21 ergibt.

Bei näherer Betrachtung der vorgelegten Berechnung des theoretischen Kilometerertrages ergibt sich, dass der Bw. von einem Anteil von per Taxifunk bestellten Fahrten von einem Drittel statt lt. Aussage des Innungsfunktionärs Frey von 40% ausgegangen ist.

Es fällt weiters auf, dass der Bw. bei seinen Berechnungen offenbar **keinerlei Zuschläge** für Standplatztelefonbestellungen, keine Gepäckzuschläge und vor allem keinerlei Zeittaxen (§ 1 Abs. 3 und § 1a Abs. 3 der Verordnung (=VO) über den Wiener Taxitarif 1982 bzw. § 3 Abs. 4 der VO über den Wiener Taxitarif 1997, angesetzt hat.

Weiters ließ der Bw. den (höheren) Nacht- Sonn- und Feiertagstarif bei seinen Berechnungen **zur Gänze unberücksichtigt**.

Die **Berechnungen des Bw.** konnten daher im Rahmen der Überprüfung der Höhe der Hinzuschätzungen **nicht herangezogen** werden, da sie bedeutende Teile des Tarifes **unberücksichtigt** ließen.

Im Rahmen einer entsprechend **adaptierten Bruttokilometerertragsberechnung durch den UFS** wurden die **fehlenden Komponenten ergänzt**; Gepäckzuschläge wurden dabei zu Gunsten des Bw. jedoch keine angesetzt. Die per 12.12.1997 erfolgte Tarifumstellung bzw. Tariferhöhung wurde aus Vereinfachungsgründen und zu Gunsten des Bw. erst ab 1998 berücksichtigt. Es wurde dabei von je einem Drittel an per Funk (bis zum Taxitarif 1997 ein Zuschlag, danach 2) und per Standplatztelefon (ein Zuschlag) und durch Anhalten (kein Zuschlag) zustande gekommenen Fahrten ausgegangen.

Die vom Bw. eingewandten **Flughafenfahrten zu Pauschalentgelten** wurden im Rahmen der Nachkalkulation durch Ansatz eines **10%igen Anteilens** an den geschätzten betrieblichen Kilometerleistungen und unter Berücksichtigung der vom Bw. errechneten niedrigeren Bruttokilometererträge – es wurde das arithmetische Mittel aus den vom Bw. in Anlage 4 zur Gegenäußerung genannten durchschnittlichen Kilometererträgen ($öS\ 6,76 + 6,56 + 5,30 + 6,22/4 = 6,21$) herangezogen – entsprechend **Rechnung getragen**.

4. Zusätzliche Betriebsausgaben

Ebenso wie durch die Betriebsprüfung wurden auch vom UFS zusätzliche Ausgaben für Treibstoff- und Lohnkosten analog berücksichtigt.

5. Nachkalkulation lt. Berufungsentscheidung (=BE)

5.1 Ermittlung von durchschnittlichen Kilometererträgen

Berichtigte Kilometerertragsberechnung für 1996 und 1997

	Tagtarif	Nacht-, Sonn- u. Feiertagstarif
Grundtaxe f. 166,7m	26,00	
Grundtaxe f. 142,9m		27,00
Streckentaxen f. 4.833,3m (4.833,3:166,7 ergibt 29 Taxen zu 2)	58,00	
Streckentaxen f. 4.857,1m (4.557,1:142,9 ergibt 34 Taxen zu 2)		68,00
Zeittaxe pro 27 Sek., geschätzt mit 1 Taxe pro km (2*5)	10,00	10,00
Zuschlag f. Funk jede 3. Fahrt (16:3)	5,33	5,33
Zuschlag f. Standplatztelefonbestellung		

jede 3. Fahrt (16:3)	5,33	5,33
Gepäckzuschläge	0,00	0,00
Summe Bruttoertrag 5 km	104,66	115,66
abzüglich 40% Leerkilometer	41,86	46,26
Bruttokilometerertrag f. 5 km	62,80	69,4
Bruttokilometerertrag f. 1 km	12,56	13,88
(12,56*2/3) (13,88*1/3)		
Gewichtung 2/3 Tag, 1/3 Nacht	8,37	4,63

Durchschnittsbruttokilometerertrag **13,00**

Durchschnittstarif auf ca. 90% der geschätzten Fahrleistung angewandt.
Pauschaltarif (Durchschnitt) auf die restlichen 10% der geschätzten Fahrleistung

Berichtigte Kilometerertragsberechnung für 1998 und 1999

	Tagtarif	Nacht-, Sonn- u. Feiertagstarif
Grundtaxe f. 153,8m	26	
Grundtaxe f. 125,0m		27
Streckentaxen f. 4.833,3m (4.846,2:166,7 ergibt 29 Taxen zu 2	58	
Streckentaxen f. 4.857,1m (4.875:125 ergibt 34 Taxen zu 2		68
Zeittaxe pro 27 Sek., geschätzt mit 1 Taxe pro km (2*5)	10	10
2 Zuschläge f. Funk (1 Drittel der Fahrten: 13:3)	8,67	8,67
1 Zuschlag für Standplatztelefonbestellung (1 Drittel der Fahrten: 13:3)	4,33	4,33
Gepäckzuschläge	0	0
Summe Bruttoertrag 5 km	107	118
abzüglich 40% Leerkilometer	42,8	47,2
Bruttokilometerertrag f. 5 km	64,2	70,8
Bruttokilometerertrag f. 1 km	12,84	14,16
Gewichtung 2/3 Tag, 1/3 Nacht	8,56	4,72

Durchschnittsbruttokilometerertrag **13,28**

Durchschnittstarif auf ca. 90% der geschätzten Fahrleistung angewandt.
Pauschaltarif (Durchschnitt) auf die restlichen 10% der geschätzten Fahrleistung

5.2 Nachkalkulation und Gewinnermittlung

Jahr	1996	1997	1998	1999
Anzahl der KFZ lt. Bw.	10	11,05	18,81	26,59
geschätzte Gesamt-km pro KFZ	30.000	30.000	30.000	30.000
Gesamtkilometerleistung aller KFZ	300.000	331.500	564.300	797.700
abzügl. private km, erklärt	17.722	13.726	14.529	12.895
ergibt betrieblich gefahrene km	282.278	317.774	549.771	784.805
davon geschätzt 90% zum Taxitarif (Kilometerertrag inkl. USt)	254.050	285.997	494.794	706.324
Einnahmen z. Taxitarif, geschätzt	13,00	13,00	13,28	13,28
3.302.650,00	3.717.961,00	6.570.864,32	9.379.982,72	
davon geschätzt 10% zu Pauschalpreisen arthm. Durchschnitt der erzielten Km-Erträge für Pauschalfahrten	28.228	31.777	54.977	78.480
Einnahmen z. Pauschaltarif, 10%	6,21	6,21	6,21	6,21
175.295,88	197.335,17	341.407,17	487.360,80	
ergibt Einnahmen lt. BE gesamt abzüglich Einnahmen lt. Erkl.	3.477.946	3.915.296	6.912.271	9.867.344
2.106.370	3.051.705	4.159.289	6.532.026	
Einnahmenzuschätzung lt. BE abzüglich darin enth. USt (10%)	1.371.575,88	863.591,17	2.752.982,49	3.335.317,52
124.688,72	78.508,29	250.271,14	303.210,68	
= Umsatzzuschätzung lt. BE	1.246.887,16	785.082,88	2.502.711,35	3.032.106,84
Umsatzzuschätzung lt. BE, rd.	1.246.887	785.083	2.502.711	3.032.107

Gewinnermittlung

Jahr	1996	1997	1998	1999
Taxiunternehmen				
Einnahmenzuschätzung lt. BE	1.371.576	863.591	2.752.982	3.335.318

zusätzliche**Treibstoffkosten:**

betr. km lt. Bp	282.278	317.774	549.771	784.805
Durchschnittsverbrauch lt. BP	10l/100 km	10l/100 km	10l/100 km	10l/100 km
Durchschnittl. Preis pro l	8,87	9,19	8,03	8,20
ergibt Treibstoffkosten lt. BE, rd.	250.381	292.034	441.466	643.540
Treibstoffaufwand, erklärt:	138.082	199.504	273.103	420.822
zusätzl. Treibstoffkost. lt. BE	112.299	92.530	168.363	222.718

zusätzliche Lohnkosten:

Bruttohinzuschätzung lt. BE, rd.	1.371.576	863.591	2.752.982	3.335.318
erkl. prozentueller Lohnanteil	46,41	36,74	42,85	36,36
zusätzl. Lohnkosten lt. BE	636.548	317.283	1.179.653	1.212.721

Einkünfteermittlung Taxi

erkl. Betriebsergebnis Taxi	-316.400	29.891	-315.529	-3.686.701
Korrekturen, unbestritten, Tz 17	34.706	-590.538	-1.381.268	
nicht erkl. Betr.Einnahmen, Tz 21	70.847	42.903	15.111	
doppelt erf. Betr.Ausgaben, Tz 22				125.000
Einnahmenzuschätzung lt. BE	1.371.576	863.591	2.752.982	3.335.318
zusätzl. Treibstoffaufwand lt. BE	-112.299	-92.530	-168.363	-222.718
zusätzl. Lohnkosten lt. BE	-636.548	-317.283	-1.179.653	-1.212.721
Betriebsergebnis Taxi It. BE	411.881	-63.967	-276.720	-1.661.823
Baumeister				
erkl. Betriebsergebnis	112.198	456.828	186.038	239.252
nichterkl. Rechnungen, Tz 23	2.580			
Betr. Ergebnis Baum. It. BE	114.778	456.828	186.038	239.251
Mietwohnhaus				
erkl. Einkünfte	65.353	-392.449	-160.269	-477.194
Selbst. Arbeit (Geschäftsführertätigkeit)				
It. Erkl.	-	-	-	526.400
Einkünfte aus selbst. Arbeit	-	-	-	526.400
Einkünfte aus Gewerbebetrieb	526.659	392.860	-90.682	-1.422.572
Einkünfte aus Vermiet. u. Verpacht.	65.353	-392.449	-160.269	-477.194
Summe der Einkünfte	592.012	412	-250.951	-1.373.366

Ingesamt war der Berufung teilweise Folge zu geben.

Beilage: 16 Berechnungsblätter (je 8 in öS und in €)

Wien, am 22. Jänner 2010