



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung der C.AG&CoOHG, vom 23. Dezember 2010 gegen die Bescheide des Finanzamtes Salzburg-Stadt vom 13. bzw.14. Juli 2010 betreffend Kraftfahrzeugsteuer 1-12/2009 und 1-6/2010 und Normverbrauchsabgabe 2/2009 bis 6/2010 entschieden:

Der Berufung wird Folge gegeben.

Die angefochtenen Bescheide werden aufgehoben.

Entscheidungsgründe

Die Bw ist ein deutsches Unternehmen mit Sitz in O., Deutschland. Im Zuge einer Anfrage der Bw an das Finanzamt Salzburg-Stadt vom 25.3.2010 hinsichtlich der Verwendung und Anmeldung von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen in Österreich wurde bei der Bw **eine Außenprüfung gem. § 150 Bundesabgabenordnung** (BAO) durchgeführt (Umsatzsteuersonderprüfung 2/2009-3/2009, Normverbrauchsabgabe 2/2009-6/2010).

Folgender Sachverhalt wurde seitens der Behörde ermittelt:

Die Bw hat in Österreich weder Sitz noch Betriebsstätte. Sie beschäftigt 4 Außendienstmitarbeiter, die alle ihren Wohnsitz in Österreich haben und ihre Tätigkeit für die Bw weitaus überwiegend im Bundesgebiet der Republik Österreich ausüben. Zur Ausübung und Unterstützung ihrer Tätigkeit in Österreich werden den Außendienstmitarbeitern von der

Bw Dienstwagen zur Verfügung gestellt. Die Dienstnehmer sind berechtigt die Fahrzeuge auch privat zu nutzen. Die Bw setzte dafür einen Sachbezug an. Laut Zulassungsdatenbank verfügen die Mitarbeiter selber über keine privaten PKWs. Bei den Dienstwagen handelt es sich sowohl um eigene Fahrzeuge der Bw als auch um Leasingfahrzeuge der Bw.

Alle Dienstwagen der Dienstnehmer mit folgenden behördliche Kennzeichen,

X,,

Y,, Z,,

W,

sind in Deutschland auf die Bw zugelassen.

In Auswertung der Ermittlungsergebnisse ging die Behörde I. Instanz davon aus, dass sich der dauernde Standort der streitgegenständlichen Fahrzeuge im Inland befand.

Mit den Bescheiden vom 13. bzw. 14. 7. 2010 wurde gem. § 1 Z 3 NoVAG 1991 die Verpflichtung zur Entrichtung der NOVA und gem. § 1 Abs. 1 Z 3 iVm § 5 Abs. 1 Z 2 lit a KfzStG die Verpflichtung zur Entrichtung von Kraftfahrzeugsteuer festgestellt und die Abgaben der Bw vorgeschrieben (Bescheid über die Festsetzung der Kfz-Steuer 1-12/2009 vom 13.7.2010, Bescheid über die Festsetzung der Kfz-Steuer 1-6/2010 vom 14.7.2010, Bescheide über die Festsetzung der NOVA vom 14.7.2010 betreffend die Kfz mit den Kennzeichen FO, AA, BF, VP, WP bzw. VF)

Dagegen wurde seitens der Bw fristgerecht **das Rechtsmittel der Berufung** ergriffen und ausgeführt, dass den in Österreich beschäftigten Dienstnehmern keine Abschlussvollmacht, sondern nur eine Repräsentanzfunktion zukäme. Den Dienstnehmern würde in Österreich keine feste Geschäftseinrichtung zur Verfügung gestellt. Demnach begründete die Bw weder für lohn- einkommen- noch umsatzsteuerliche Zwecke eine Betriebsstätte in Österreich. Die Dienstnehmer würden die Dienstwagen überwiegend in Österreich nutzen. Mindestens ein Mal pro Quartal führen die Dienstnehmer mit den Dienstwagen jedoch nachweislich zu Besprechungen nach Deutschland.

Die Dienstwagen wären von den Mitarbeitern weitaus überwiegend für betriebliche Fahrten zu nutzen. Sie wären aber auch berechtigt in einem untergeordneten Ausmaß die Dienstwagen für Privatfahrten zu verwenden. Der Anteil der Privatfahrten betrüge rund 10%.

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wären bis zum 31.5.2010 keine Aufzeichnungen über diese untergeordnete Privatnutzung geführt worden sein. Daher wäre auch der Sachbezug mit 1,5% angesetzt worden. Um nunmehr vom Ansatz des halben Sachbezuges Gebrauch machen zu können, würde seit 1.6.2010 von allen Dienstnehmern ein Fahrtenbuch geführt. Aus den Fahrtenbüchern wäre ersichtlich, dass die Dienstwagen jedenfalls nur untergeordnet für Privatfahrten verwendet werden würden. Da das Ausmaß der Privatnutzung vor dem 1.6.2010 jenem nach dem 1.6.2010 entspräche, wäre jedenfalls auch für diesen

Zeitraum von einer nur untergeordneten Privatnutzung auszugehen.

Die Dienstnehmer hätten fast an jedem Werktag eine Dienstreise anzutreten. Den Dienstnehmern wäre eine örtliche Region zugeteilt, In dieser Region hätte der jeweilige Dienstnehmer die Kunden der Bw aufzusuchen und dort bestimmte, von der Bw vorgegebene Aufgaben zu erfüllen. Der Entscheidungsspielraum der Dienstnehmer würde sich lediglich auf die Reihenfolge der Kundenbesuche beschränken.

Weiters ständen den Dienstnehmern neben dem Dienstfahrzeug sehr wohl ein privates Fahrzeug zur Verrichtung von Privatfahrten zur Verfügung (auf Ehepartner zugelassen).

Die Kosten der Dienstwagen würden ausschließlich von der Bw getragen werden.

Da die Fahrzeuge nachweislich zu Besprechungen nach Deutschland führen, wären die Fahrzeuge in Deutschland anzumelden, NOVA und KfzSt würden nicht anfallen.

Der Bw wies weiters darauf hin, dass diese Rechtsauffassung durch den Fachbereich des Finanzamtes Salzburg-Stadt bestätigt worden wäre (siehe Auskunftserteilung des FA Salzburg Stadt vom 26.4.2010).

In der **Stellungnahme der Betriebsprüfung vom 11.2.2011** zur Berufung führte diese aus, dass im Rahmen der Schlussbesprechung vom 13.7.2010 trotz Aufforderung keine Fahrtenbücher vorgelegt worden wären. Auch der Begründung zur Berufung wären keine derartigen Aufzeichnungen beigelegt worden.

Der Argumentation der Bw, die untergeordnete Privatnutzung der Dienstwagen ließe sich aus den Reisekostenabrechnungen der Dienstnehmer ableiten, müsste entgegengehalten werden, dass eine Überprüfung anderes ergeben hätte. In den Reisekostenabrechnungen würden die Kilometerleistungen nicht lückenlos ausgewiesen sein.

Zusammenfassend könne gesagt werden, dass der Bw der Gegenbeweis, dass die Bw selbst und nicht die Dienstnehmer der Bw über die Dienstwagen verfügen könnten, nicht erbracht worden wäre.

Die Stellungnahme der Betriebsprüfung wurde dem steuerlichen Vertreter der Bw am 18.5.2010 übermittelt und die Bw aufgefordert dazu Stellung zu nehmen und darzutun, wer die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Dienstfahrzeuge hat (zB wie sind die Vorgaben der Bw an ihre Mitarbeiter hinsichtlich Region, Kunden, Terminregelung etc, Bekanntgabe der auf die Ehegatten der Mitarbeiter zugelassenen PKWs, Rechnungsbelege als Nachweis für die Kostentragung ...).

In Beantwortung des Aufforderungsscheiben des UFS zu den Ausführungen der Betriebsprüfung Stellung zu nehmen, erklärte die Bw folgendes (e-Mail vom 27.5.2011):

Den Dienstnehmern würde von der Bw eine örtliche Region zugeteilt, in welcher der jeweilige Dienstnehmer die Kunden der Bw aufzusuchen und dort bestimmte, von der Bw vorgegebene Aufgaben zu erfüllen hätte. Da von dem jeweiligen Dienstnehmer auch Kunden zu besuchen wären, die sich in unmittelbarer Umgebung befänden, würden für derartige Kundenbesuche keine Reisekostenabrechnungen erstellt werden. An diesen Tagen würde die Dienstwagen trotzdem betrieblich benutzt werden. Andererseits ergäben sich die Lücken aus der tatsächlichen Privatnutzung der Dienstwagen, die aber untergeordnet anzusehen wäre. Festzuhalten wäre auch, dass neben den Dienstwagen den Dienstnehmern auch private Fahrzeuge zur Verfügung stehen würden (Fahrzeuge, angemeldet auf die Ehegattinnen). Hinsichtlich der betrieblichen Fahrten würden die Vorgaben von der Bw gemacht. Weiters würden die Kosten der Dienstwagen ausschließlich von der Bw, damit von Deutschland aus, getragen. Damit wäre der dauernde Standort der KFZ in Deutschland.

Die Kundenbesuche der österreichischen Dienstnehmer würde über das interne SKM (Systematische Kunden Management)- System geplant werden. In diesem System wären alle österreichischen Kunden der Bw gelistet und den jeweiligen Gebieten (Österreich West, Österreich Süd, Österreich Nord/Ost) und darüber hinaus den einzelnen Dienstnehmern zugeordnet. Von der Geschäftsordnung würde vorgegeben werden, wie oft ein bestimmter Kunde pro Jahr von den Dienstnehmern besucht werden sollte zB XY Filiale 6 Mal /Jahr). Die Dienstnehmer würden sich über die Auswertung „Soll- Ist Vergleich“ eine vom SKM System vorgegebene Kunden Besuchsplanung festlegen. Nach Durchführung des jeweiligen Kundenbesuches würden sie den Kundenbesuch in das SKM System eintragen, sodass dieser vom System bei der nächsten Auswertung berücksichtigt werden würde. Bei Nichterfüllung des Besuchsplanes würden dem Dienstnehmer arbeitsrechtliche Konsequenzen drohen (e-Mail vom 6.7.2011).

Über Aufforderung des UFS (Telefonate vom 13.7., 25.7.2011) übermittelte die Bw nachstehende Unterlagen, Rechnungen und Verträge:

Fahrtenbücher U.K.

Wochenplanung U.K.

Tankstellenabrechnungen

Rechnungen über Reparaturen, Service, Reifenwechsel etc.

Leasingverträge

Auflistung Soll-Besuche und Ist-Besuche

Dienstvertrag K

Über die Berufung wurde erwogen:

1. Im vorliegenden Fall steht auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens folgender Sachverhalt fest:

Die Bw ist ein deutsches Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland. Die Bw hat keinen Sitz und keine Zweigniederlassung in Österreich.

Im Streitzeitraum beschäftigte sie in Österreich Dienstnehmer, die ihren Hauptwohnsitz in Österreich hatten.

Zur Unterstützung ihrer Tätigkeit in Österreich wurden ihnen von der Bw Dienstwagen zur Verfügung gestellt (X, ,

Y, , Z, ,

W).

Die Dienstwagen waren in Deutschland auf die Bw zugelassen.

Die Dienstnehmer nutzten die Dienstwagen überwiegend in Österreich, ein Mal pro Quartal fuhren sie mit diesen Dienstwagen zu Besprechungen nach Deutschland. Die Dienstnehmer waren berechtigt die Dienstwagen auf für Privatfahrten zu nutzen. Die Dienstnehmer waren berechtigt ihre Dienstwagen auch in angemessenem Ausmaß zu privaten Zwecken zu nutzen, wobei sich die Bw eine Einschränkung der privaten Nutzung bei stark steigenden Kosten vorbehielt (zB siehe Punkt III.3. des Dienstvertrages K).

Für die Dienstwagen wurde seitens der Bw ein Sachbezug angesetzt.

Laut Zulassungsdatenbank ist auf den jeweiligen Dienstnehmer kein privates Fahrzeug zugelassen. Auf die Ehepartnerinnen der Dienstnehmer, die im selben Haushalt lebten, sind private Kraftfahrzeuge zugelassen.

Über Aufforderung des Unabhängigen Finanzsenates wurden zum Nachweis dafür, wer die Verfügungsgewalt über die Fahrzeuge hat, Leasingverträge, Rechnungen über die Wartungskosten, Reparaturen, Reifenwechsel und Reifenersatz, Tankfüllungen sowie Unterlagen bezüglich der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung beigebracht. Die Auswertung dieser Unterlagen ergab, dass ausschließlich die Bw die Kosten für den Betrieb der Fahrzeuge trug.

2. Gesetzliche Bestimmungen:

Nach § 1 Z 3 Normverbrauchsabgabengesetz 1991 (NoVAG) unterliegt die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach § 1 Z 1 oder 2 NoVAG eingetreten ist oder nach Eintreten der Steuerpflicht eine Vergütung nach § 12 oder § 12a NoVAG erfolgt ist, der Normverbrauchsabgabe. Als erstmalige Zulassung gilt auch die Zulassung eines Fahrzeuges, das bereits im Inland zugelassen war, aber nicht der

Normverbrauchsabgabe unterlag oder befreit war sowie die Verwendung eines Fahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) zuzulassen wäre, ausgenommen es wird ein Nachweis über die Entrichtung der Normverbrauchsabgabe erbracht.

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 (KfzStG) unterliegen der Kfz-Steuer Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland ohne kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet werden (widerrechtliche Verwendung).

Sowohl das Normverbrauchsabgabengesetz als auch das Kraftfahrzeugsteuergesetz knüpfen in den oben angeführten Bestimmungen die Steuerpflicht somit nicht nur an eine inländische Zulassung sondern auch an die Verpflichtung zur Zulassung nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967.

Kfz dürfen nach § 36 KFG nur dann auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind.

Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen, die von Personen mit dem Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland in das Bundesgebiet eingebracht und in diesem verwendet werden, sind bis zum Gegenbeweis als Fahrzeug mit dauerndem Standort im Inland anzusehen.

Nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes ist ein Fahrzeug an jenem Ort anzumelden, an dem der dauernde Standort des Fahrzeuges liegt.

§ 40 Abs. 1 KFG bestimmt als dauernden Standort eines Fahrzeuges den Hauptwohnsitz einer natürlichen Person, bei Fahrzeugen von Unternehmungen den Ort, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt.

Zur Beurteilung der Verwendung von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen im Inland ist zunächst der VIII Abschnitt des KFG über den internationalen Kraftverkehr anzuwenden. Darin finden sich generell Regelungen über die Zulässigkeit der Verwendung von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen im Bundesgebiet, wenn diese keinen dauernden Standort im Inland haben (§79 KFG). Ebenso wird geregelt, wie vorzugehen ist, wenn ein solches Fahrzeug von einer Person mit inländischen Hauptwohnsitz oder Sitz im Bundesgebiet verwendet wird (§ 82 Abs. 8 KFG):

Nach § 79 KFG ist das Verwenden von Kraftfahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen, die keinen dauernden Standort im Bundesgebiet haben,... nur zulässig, wenn die Fahrzeuge vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden und die Vorschriften der §§ 62,82 und 86 eingehalten wurden.

Gemäß § 82 Abs. 8 KFG sind Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit dem Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland in das Bundesgebiet eingebracht oder in diesem

verwendet werden, bis zum Gegenbeweis als Fahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen. Die Verwendung solcher Fahrzeuge ohne Zulassung gemäß § 37 KFG ist nur während eines Monats ab der Einbringung in das Bundesgebiet zulässig.

Aus der dargestellten Rechtslage ergibt sich, dass die Verwendung eines nicht im Inland zugelassenen Fahrzeuges dann der NoVA unterliegt, wenn es nach dem KFG 1967 zum Verkehr zuzulassen wäre. Dies betrifft vor allem die Verwendung von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen, wenn aufgrund kraftfahrrechtlicher Bestimmung die Zulassung im Inland zu beantragen wäre, dies aber unterlassen wird.

Zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug mit ausländischen Kennzeichen im Inland zuzulassen ist, richtet sich danach, ob es über einen dauernden Standort im Inland oder Ausland verfügt. (vgl. § 79 Abs. 1 und § 82 Abs. 8 KFG 1967). Bei der Bestimmung des Standortes (vgl. § 40 KFG 1967) kommt es darauf an, von wem das Fahrzeug im Inland verwendet wird.

Wird das Fahrzeug durch eine natürliche Person mit Hauptwohnsitz im Inland verwendet, so ist nach § 82 Abs. 8 KFG zu beurteilen.

Diese Standortvermutung ist nicht nur auf von Privatpersonen verwendete Fahrzeuge, sondern auch von Unternehmungen verwendete Fahrzeuge anzuwenden. § 82 Abs. 8 erster Satz KFG, als lex specialis zu § 40 Abs. 1 leg c, normiert damit hinsichtlich des dauernden Standortes eines Fahrzeuges den Grundsatz „ als dauernder Standort eines Fahrzeuges gilt der Hauptwohnsitz einer natürlichen Person, bei Fahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt (VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276).

Gemäß § 4 Z 3 NoVAG sind im Falle der Verwendung eines Fahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrzeuggesetz zuzulassen wäre, der Zulassungsbesitzer und derjenige, der das Fahrzeug verwendet, Gesamtschuldner (§ 6 Abs.1 BAO).

Das NoVAG enthält keine Regelung darüber, wem die Verwendung des Fahrzeuges zuzurechnen ist.

Aus diesem Grund ist auf den Begriff des Halters eines Kraftfahrzeuges nach § 5 Abs. 1 Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG) zurückzugreifen, wonach als Halter die Person zu verstehen ist, die das Fahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch und die Verfügungsgewalt darüber hat.

3. Für den streitgegenständlichen Fall bedeuten die obigen Ausführungen folgendes:

Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 28.10.2009, 2008/15/0276 ausführt, ist aus der Formulierung in § 82 Abs. 8 erster Satz KFG, abzuleiten, dass die Standortvermutung nicht nur auf von Privatpersonen verwendete Fahrzeuge, sondern auch von Unternehmungen verwendete Fahrzeuge anzuwenden ist, wonach als dauernder Standort eines Fahrzeuges der Hauptwohnsitz des Antragstellers gilt, bei Fahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das **Fahrzeug hauptsächlich verfügt**"

Als Fahrzeugstandort gilt also bei Fahrzeugen von Unternehmungen jener Ort, von dem aus über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt wird, also in der Regel der Firmensitz, Sitz oder Zweigniederlassung. Liegt dieser Ort- wie im Gegenstandsfall- nicht in Österreich, so ist bei Verwendung des Fahrzeuges in Österreich nur „vorübergehender internationaler Verkehr“ gegeben.

Der diesbezügliche Gegenbeweis (für Standort der Kfz am Sitz des Unternehmens im Ausland) ist dann als erbracht anzusehen, wenn die Verfügungsgewalt über die Fahrzeuge auch bei deren Verwendung in Österreich nach wie vor im Ausland bleibt. Es ist darzulegen, dass die Tätigkeit dem ausländischen Unternehmen zweifelsfrei zuzurechnen ist und keine freie Verfügbarkeit über das Fahrzeug seitens des Dienstnehmers vorliegt.

Bei dieser Beurteilung sind objektive Gesichtspunkte maßgebend. Der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes (OGH 18.10.2000, 9ObA150/00z), auf welche der VwGH verweist, ist zu entnehmen, dass der Betrieb des Fahrzeuges auf eigene Rechnung des Halters erfolgt, wenn er den Nutzen aus der Verwendung zieht und die Kosten trägt. Der Nutzen kann dabei in der Erlangung wirtschaftlicher oder ideeller Vorteile liegen; für die Tragung der Kosten ist vor allem auf die Unterbringung, Instandhaltung, Bedienung, Versicherung, Steuer etc abzustellen. Die freie Verfügung ermöglicht es, über die Verwendung des Kraftfahrzeuges zu entscheiden; der Halter muss tatsächlich in der Lage sein, die Verfügung über das Fahrzeug auszuüben.

Zum Beweise dafür, dass die Bw die Halterin der verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge im Sinne der obigen Ausführungen ist, wurden dem UFS nachstehende Unterlagen vorgelegt:
Fahrtenbücher U.K.

Wochenplanung U.K.

Tankstellenabrechnungen

Rechnungen über Reparaturen, Service, Reifenwechsel etc.

Leasingverträge

Auflistung Soll-Besuche und Ist-Besuche

Dienstvertrag K

Aus der Auswertung der vorgelegenen Unterlagen, Rechnungen und Verträge ergibt sich für den UFS, dass nur die Bw und nicht die (österreichischen) Dienstnehmer über die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge frei verfügen konnte. Die Bw stellte die Firmenfahrzeuge den österreichischen Dienstnehmern für betriebliche Fahrten zur Verfügung gestellt, sodass diese zur Fahrzeugnutzung im Namen und auf Rechnung der Bw berechtigt waren.

So geht aus den Unterlagen hervor, dass sämtliche Kosten des Betriebes der Fahrzeuge von der Arbeitgeberin bzw. Bw getragen wurden.

Sämtliche laufenden Kosten für Tankfüllungen (zB Bp, Rechnung vom 25.2.2010, ReNr. 0083143452), Service- und Wartungsleistungen, Reparaturen, Versicherung (zB Autohaus F.), Reifenwechsel (W.), wurden von der Bw bezahlt.

Bei den Dienstfahrzeugen handelte sich auch um Leasingfahrzeuge. Leasingnehmer war jeweils die Bw.

Hinsichtlich der betrieblichen Fahrten wurden die Vorgaben für die Dienstnehmer weitgehend von der Bw gemacht.

Die Kundenbesuche der österreichischen Dienstnehmer wurde von der Bw über das sogenannte interne SKM (Systematische Kunden Management)- System geplant. In diesem System wurden alle österreichischen Kunden der Bw gelistet und den jeweiligen Gebieten (Österreich West, Österreich Süd, Österreich Nord/Ost) und darüber hinaus den einzelnen Dienstnehmern zugeordnet. Von der Geschäftsordnung wurde vorgegeben, wie oft ein bestimmter Kunde pro Jahr von den Dienstnehmern besucht werden sollte (zB XY Filiale 6 Mal/Jahr). Die Dienstnehmer legten sich über die Auswertung „Soll- Ist Vergleich“ eine vom SKM System vorgegebene Kunden Besuchsplanung fest.

Die Privatnutzung der Firmenwagen durch die Dienstnehmer war in einem angemessenen Umfang möglich, wobei sich die Bw die Einschränkung der privaten Nutzung bei stark steigenden Kosten im PKW-Bereich vorbehielt (zB Anstellungsvertrag vom 28.4.2008, Herbert K, Punkt III). Wie den Auswertungen der Unterlagen zu entnehmen ist, bewegte sich die Privatnutzung der Dienstwagen im Durchschnitt um die 10-12% der gefahrenen Kilometerleistung, daher in einem untergeordneten Ausmaß.

Der UFS ist in seiner Gesamtbetrachtung der von ihr ermittelten Umstände zum Ergebnis gekommen, dass keine freie Verfügbarkeit durch die österreichischen Außendienstmitarbeiter hinsichtlich deren Dienstfahrzeuge vorlag.

Vielmehr ist die Bw als Halterin iSd EKHG anzusehen und ist die Verwendung dieser zuzurechnen.

Der Bw ist nach Sicht des UFS aufgrund der vorgelegten Unterlagen der im Gesetz vorgesehene mögliche Gegenbeweis nach den Bestimmungen geglückt und das

gegenständliche Verfahren hiermit entschieden.

Es besteht kein dauernder Standort der Fahrzeuge im Bundesgebiet. Vielmehr wird über die streitgegenständlichen Fahrzeuge auf Dauer hauptsächlich vom Betriebsstandort in Deutschland verfügt.

Auf die Verwendung der Fahrzeuge im Bundesgebiet sind sohin die Bestimmungen des § 79 KGF anzuwenden, wonach das Verwenden von Kraftfahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen, die keinen dauernden Standort im Bundesgebiet haben, nur zulässig ist, wenn die Fahrzeuge vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden. Die Jahresfrist des § 79 KFG beginnt bei jedem Verlassen und erneuertem Einbringen in das Bundesgebiet von neuem zu laufen.

Aus den vorgelegten Unterlagen einerseits und aus dem Vorbringen der Bw andererseits geht hervor, dass die Dienstnehmer mit ihren Dienstfahrzeugen zumindest ein Mal im Quartal für Besprechungen zum Sitz der Bw in Deutschland fahren.

Aus dem zuvor Gesagten ergibt sich aus Sicht des UFS, dass eine Zulassungsverpflichtung nach den einschlägigen Bestimmungen des KFG im gegenständlichen Verfahren nicht gegeben war.

Die Vorschreibung der NoVA sowie der Kfz-Steuer für die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge erfolgte zu Unrecht.

Der Berufung war stattzugeben, eine Bescheiderlassung hat für die oben angeführten Abgaben überhaupt zu entfallen, weswegen die Bescheide ersatzlos im Sinne des § 289 Abs. 2 BAO aufzuheben sind.

Salzburg, am 25. Jänner 2012