

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch die Richterin R in der Beschwerdesache des Bf., gegen den Bescheid des FA Kufstein Schwaz vom 13.07.2010 über die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe 12/2009 zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der angefochtene Bescheid wird abgeändert.

Die Normverbrauchsabgabe wird festgesetzt mit **862,07 Euro**.

Eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

Aktenkundig ist folgender Sachverhalt:

Für den Beschwerdeführer (Bf.) wurde am 10.12.2009 ein aus Italien eingebrachter „Jeep Wrangler“ mit dem amtlichen Kennzeichen 1 erstmalig zum Verkehr im Inland zugelassen.

Das Fahrzeug war mittels Einzelgenehmigungsbescheid des Amtes der Y Landesregierung als Lastkraftwagen im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG) typisiert worden.

Der Bf. meint daher, dass es sich beim angesprochenen Fahrzeug um einen **Lastkraftwagen** handle und demnach dessen Zulassung keine Normverbrauchsabgabepflicht auslöse.

Das Finanzamt vertritt demgegenüber die Auffassung, dass das Kraftfahrzeug als **Personenkraftwagen** einzustufen sei und demzufolge die obige Zulassung gemäß § 1 Abs. 1 Z. 1 des Normverbrauchsabgabengesetzes (NoVAG) der Normverbrauchsabgabe unterliege.

Dafür, dass es sich beim Fahrzeug um einen Lastkraftwagen handle, sprächen – so der Bf. – die nachstehenden Umstände:

a.) Das Fahrzeug sei bereits in Italien als Lastkraftwagen zugelassen bzw. angemeldet gewesen. Zudem ergebe sich – weil das Fahrzeug aus Italien stamme – keine „zollrechtliche Voraussetzung“.

b.) Auch die Y Landesregierung habe das Fahrzeug als Lastkraftwagen typisiert.

c.) Das Fahrzeug sei „hauptsächlich zur Beförderung von Gütern“ geeignet. Es wären nämlich nur zwei Sitzplätze vorhanden, woraus sich bei einer Gesamtnutzlast von 350 kg ein rechnerisches Übergewicht der Warenbeförderungs- zur Personenbeförderungskapazität ergebe.

d.) Die Pritsche wäre mit 1259 mm länger als 50% des Radstandes von 2373 mm.

Das Finanzamt wies die Beschwerde (vormals Berufung) mit Berufungsvorentscheidung ab und begründete seinen Standpunkt wie folgt:

„ Neben den Grundtatbeständen des § 1 Z 1 und 2 NoVAG in der im Zulassungszeitpunkt geltenden Fassung (BGBl I 0024/2007) unterliegen gemäß § 1 Z 3 erster Satz NoVAG die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, ausgenommen von Vorführkraftfahrzeugen, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach Z 1 eingetreten ist oder nach Eintreten der Steuerpflicht eine Vergütung nach § 12 Abs. 1 oder § 12a erfolgt ist, der NoVA.

Unter § 1 Z 3 NoVAG fällt somit vor allem der so genannte Eigenimport von neuen und gebrauchten Kraftfahrzeugen (vgl. Quantschnigg, Steuerliche Änderungen 1992, ÖStZ. Nr. 23/241 I).

Abgabenschuldner ist nach § 4 Z 2 NoVAG im Falle der erstmaligen Zulassung (§ 1 Z 3) derjenige, für den das Kraftfahrzeug zugelassen wird.

Als Kraftfahrzeuge gelten neben Krafträdern (§ 2 Z 1) nach § 2 Z 2 NoVAG Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen (Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur).

*Die genannten **gesetzlichen Bestimmungen stellen somit auf die zolltarifarische Einstufung der Fahrzeuge ab**, für die nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union die Kombinierte Nomenklatur maßgeblich ist (Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987).*

Dabei kommt den Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur wesentliche Bedeutung zu, da sie, wiewohl keine normative Kraft besitzend, nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. etwa VwGH vom 14.5.1992, 91/16/0026) ein wichtiges Hilfsmittel für die Auslegung der einzelnen Tarifpositionen darstellen. Auch der EuGH weist in seinem Urteil vom 6.12.2007 1 C-486/06 "Van Landeghem", Randnr. 25 darauf hin, dass die von der Weltzollorganisation ausgearbeiteten Erläuterungen erheblich zur Auslegung der einzelnen Tarifpositionen beitragen/ ohne jedoch rechtsverbindlich zu sein.

Für die Abgrenzung zwischen NoVA-pflichtigem PKW und nicht NoVA-pflichtigem LKW ist somit ausschließlich die zolltarifarische Einordnung im Zeitpunkt der Zulassung entscheidend.

Abgesehen von der Gebundenheit der Finanzämter an die Einordnung nach der Verordnung über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastwagen oder Kleinbusse (BGBl. 134/1993), spielen sonstige Kriterien, wie **die laut lit. a und lit. b des Bw. ins Treffen geführte kraftfahrrechtliche Typisierung sowie Zulassung keine Rolle**. Aus der kraftfahrrechtlichen Zulassung als LKW kann daher keineswegs geschlossen werden, dass ein Fahrzeug auch nach der Kombinierten Nomenklatur als LKW einzustufen ist (vgl. Sarnthein, Sport Utility Vehicles, SWK 6/2005, S 265).

Weiters ist zur Zulassung eines Fahrzeuges eine Freigabe in der Genehmigungsdatenbank seitens der Finanzverwaltung überhaupt nur notwendig, wenn das Fahrzeug als "NoVA-pflichtiges" KFZ in die Datenbank durch die Typisierungsstelle des Landes Tirol gestellt worden ist. Dieser Vorgang der Typisierungsstelle vermag keinesfalls präjudiziell eine etwaige NoVA-Pflicht zu beurteilen. In allen anderen Fällen - wie auch hier - ist keine Freischaltung und somit eventuell rechtliche Würdigung eines NoVA-relevanten Sachverhaltes vorgesehen, weshalb die **unter lit. b erwähnte Annahme** des Vorliegens eines NoVA-freien Tatbestandes als verfehlt zurückzuweisen ist.

Unter die Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur fallen Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung (ausgenommen solche der Position 8702) bestimmt sind, einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen.

Zu dieser Position gehören nach den Erläuterungen zum Harmonisierten System insbesondere:

1. Personenkraftwagen (z.B. Tourenwagen, Taxis, Sportwagen und Rennwagen).
2. Spezialfahrzeuge zur Personenbeförderung wie Krankenwagen, Gefangenewagen und Leichenwagen.
3. Campingkraftwagen (sog. Wohnmobile, Motorcaravans usw.), die zum Befördern von Personen dienen und speziell zum Wohnen eingerichtet sind (mit Schlaf- und Kochgelegenheit, Toilette usw.).
4. Spezialfahrzeuge zum Fahren auf Schnee (z.B. Motorschlitten).
5. Spezialfahrzeuge zur Personenbeförderung auf Golfplätzen und ähnliche Fahrzeuge.
6. Vierradkraftfahrzeuge mit Röhrenchassis, mit Kraftwagenlenkvorrichtung (z.B. ein Lenksystem nach dem Ackermann- Prinzip).

Als "Kombinationskraftwagen" im Sinne dieser Position gelten Fahrzeuge mit maximal neun Sitzplätzen (einschließlich Fahrersitz), deren Innenraum ohne Umbau sowohl für die Beförderung von Personen als auch von Gütern verwendet werden kann.

Die Einreihung bestimmter Kraftfahrzeuge in diese Position wird durch besondere Merkmale bestimmt, die darauf hinweisen, dass die Fahrzeuge ihrer Beschaffenheit nach eher hauptsächlich zur Personen- als zur Güterbeförderung (Position 8704) bestimmt sind.

Diese Merkmale sind besonders bei der Einreihung von Kraftfahrzeugen hilfreich, die im Allgemeinen ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 5 Tonnen aufweisen und über einen einzigen umschlossenen Innenraum verfügen, der einen Bereich für den Fahrer und die Passagiere und einen anderen Bereich umfasst, der wiederum sowohl für die Personen- als auch die Güterbeförderung verwendet werden kann. In diese Gruppe fallen die so genannten Mehrzweckfahrzeuge" (z.B. Van-artige Fahrzeuge, Freizeit- ("Sport Utility") Fahrzeuge, bestimmte Pick-ups).

Folgende Merkmale können einer Einreihung in dieser Position als charakteristische Beschaffenheitshinweise dienen (vgl. Baldasty /Fasching/Praschak, Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur, Tarifnummer 8703; EuGH 6.12.2007, C-486/06 "Van Landeghem"):

a) Das Vorhandensein dauerhaft eingebauter Sitze mit Sicherheitsausrüstung (z.B. Sicherheitsgurte oder Verankerungspunkte zum Einbau von Sicherheitsgurten) für jede Person oder das Vorhandensein von ständigen Verankerungspunkten und Vorrichtungen zum Einbau von Sitzen und Sicherheitsausrüstung im Rückraum hinter dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere; solche Sitze können eingebaut, umklappbar, aus Verankerungspunkten herausnehmbar oder zusammenklappbar sein.

b) Das Vorhandensein von hinteren Fenstern an den zwei Seitenteilen.

c) Das Vorhandensein von Schiebe-, Ausschwing- oder nach oben klappbaren Türen, mit Fenstern, an den Seitenteilen oder im Rückteil.

d) das Fehlen einer untrennbar verbundenen Trennwand oder Abgrenzung zwischen dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere und dem Rückraum, der sowohl für die Personen- als auch die Güterbeförderung verwendet werden kann.

e) Das Vorhandensein von Komfortmerkmalen und Vorrichtungen und Ausstattungen im gesamten Fahrzeuginnenraum, die dem Passagierbereich zugerechnet werden können (z.B. Bodenteppiche, Belüftung, Innenbeleuchtung, Aschenbecher).

Demgegenüber wird nach den Erläuterungen zum Harmonisierten System die Einreihung bestimmter Kraftfahrzeuge unter die Zolldtarifnummer: 8704 "Lastkraftwagen" durch besondere Merkmale bestimmt, die darauf hinweisen, dass die Fahrzeuge ihrer Beschaffenheit nach eher zur Güter- als zur Personenbeförderung bestimmt sind. Derartige Merkmale sind (vgl. Baldasty/Fasching/Praschak, aaO, Tarifnummer 8704):

a) Das Vorhandensein von Sitzbänken ohne Sicherheitsausrüstung (z.B. Sicherheitsgurte oder Verankerungspunkte und Vorrichtungen zum Einbau von Sicherheitsgurten) oder Fahrkomforteinrichtungen im Rückraum hinter dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere; diese Sitze sind üblicherweise um- oder zusammenklappbar, um die

volle Nutzung des Rückbodens (Van-artige Fahrzeuge) oder einer gesonderten Plattform (Pick-ups) für die Güterbeförderung zu ermöglichen.

b) Das Vorhandensein einer gesonderten Kabine für den Fahrer oder die Passagiere und einer gesonderten offenen Plattform mit Seitenwänden und herunterklappbarer Heckklappe (Pick-ups).

c) Das Fehlen von hinteren Fenstern an den beiden Seitenteilen; Vorhandensein von Schiebe-, Ausschwing- oder nach oben klappbaren Türen, ohne Fenster, an den Seitenteilen oder im Rückteil zur Güterbe- und -entladung (bei Van-artigen Fahrzeugen).

d) das Vorhandensein einer untrennbar verbundenen Trennwand oder Abgrenzung zwischen dem Bereich des Fahrers und der Frontpassagiere und dem hinteren Bereich.

e) Das Fehlen von Komfortmerkmalen und Vorrichtungen und Ausstattungen im Güterladebereich, die dem Passagierbereich des Fahrzeuges zugerechnet werden können (z.B. Bodenteppiche, Belüftung, Innenbeleuchtung, Aschenbecher).

Durch einen geringfügigen Umbau im Innenraum samt dem Einfügen eines Trenngitters hinter der ersten bzw. zweiten Sitzreihe und weiterer Schutzgitter vor den hinteren seitlichen Fenstern im Inneren des Gepäckraumes, kann infolge eines nunmehr auch gewichtsmäßigen Überwiegens der Lastenbeförderung die kraftfahrrechtliche notwendige Zulassung als LKW gegeben sein.

Diese kraftfahrrechtliche Zulassung ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass der gegenständliche Kombinationskraftwagen aufgrund seines unverändert gebliebenen äußeren Erscheinungsbildes und der verbliebenen vorgenannten zusätzlichen charakteristischen Beschaffenheitsmerkmale für eine Einreihung als PKW, weiterhin in die Position 8703 - PKW der KN einzureihen ist. Daraus folgt aber auch die nach wie vor bestehende Normverbrauchsabgabepflicht.

Diese Voraussetzungen gelten auch für alle Gelände- und Kombinationskraftfahrzeuge, Sport Utility, Freizeitfahrzeuge, Off-Road-Fahrzeuge, Pseudo Pick-up-Fahrzeuge und dergleichen.

Fahrzeuge der oben angeführten Art mit ein oder auch zwei Sitzreihen und einem dahinter liegenden Laderaum können nur ausnahmsweise als Lastkraftwagen der Position 8704 (diese Fahrzeugkategorie unterliegt nicht der NoVA) eingestuft werden, wenn

- eine mit der **Karosserie und der Bodenplatte untrennbar verbundene Trennwand** (die lediglich eine verglaste Sichtluke aufweisen darf) zwischen dem Fahrgastraum und dem Laderaum vorhanden ist. Es müssen somit zwei klimatisch getrennte Bereiche vorliegen;

- **der Laderaum seitlich verblecht ist und**

- in Bezug auf die **Nutzlast ein gewichtsmäßiges Überwiegen der Lastenbeförderung** gegenüber der Personenbeförderung vorliegt (siehe hiezu Sarnthein, Sport Utility Vehicles, SWK 6/2005, S 265 ff.).

Wie aus dem vorliegenden Einzelgenehmigungsbescheid des Amtes der Landesregierung vom 03. Dezember 2009 samt dem darin enthaltenen Lichtbild hervorgeht, ist der Passagier und der Ladeteil des Fahrzeuges NICHT von einem einheitlichen Blechaufbau (vorne oben verplant; hinten oben und seitlich verplant; "Stoffverdeck") umschlossen und hat das typische Aussehen eines "Geländewagens" bzw. eines "Sport Utility".

Das Fahrzeug ist 2-türig, hat eine Sitzreihe mit zwei Sitzen und die vorderen Seitenfenster (auch die im Bereich des Laderaumes) sind verglast (durchsichtig). Im Bereich des hinteren Laderaumes besteht keine Verblechung bzw. ist der Laderaum lediglich mit einer Plane umschlossen, in der sich seitliche Kunststoffverglasungen befinden. Ob überhaupt eine Trennung zwischen vorderem Fahrgastraum und hinterem Laderaum vorhanden ist, darf bezweifelt werden bzw. ist anhand des vorliegenden Fotos eher zu verneinen.

Schon allein aus den oben aufgezeigten Merkmalen, wie nicht verblechter Laderaum und nicht derartig vom Fahrgastraum abgeschiedener Laderaum, dass zwei klimatisch getrennte Bereiche vorliegen, kann der Subsumierung unter die Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur und daraus resultierende NoVA-Festsetzung nicht entgegen getreten werden.

Dazu kommt, dass genau das grundsätzlich gleiche Fahrzeug auch in einer **"Variante CARGO"** aufgrund der Verordnung BGBl. II Nr. 193/2002 unter Bedachtnahme auf die Entscheidung des EuGH vom 8. Jänner 2002, RS C-409/99, ab dem Jahr 2002 als vorsteuerabzugsberechtigte Kleinlastkraftwagen anerkannt wurde.

Auszug Liste der Verordnung:

Jeep Wrangler Cargo (2 Seitentüren)

Jeep Wrangler Cargo Unlimited (4 Seitentüren)

Diese Variante des in Rede stehenden Fahrzeuges weist genau jene verlangten Merkmale auf, die grundsätzlich eine Einreihung unter die Position 8704 (LKW) erlauben würden. Jene Variante liegt aber bei dem hier abzuhandelnden Fahrzeug zweifelsfrei nicht vor, so dass der Umkehrschluss nur zulässig sein kann, jenen Typus des JEEP Wrangler, der hier zu beurteilen ist, unter die Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur einzureihen.

Aber auch die übrigen Merkmale sprechen weitaus überwiegend für eine Subsumierung unter die Position 8703. So ist der Ladebereich derart klein, was erkennen lässt, dass das Fahrzeug nach der Konzeption des Herstellers nicht für die Güterbeförderung konzipiert worden ist. Ein Fahrzeug ist nicht vorwiegend für die Lastenbeförderung bestimmt, wenn die insgesamt zur Verfügung stehende Nutzlast (Fahrer, Passagier, Lasten) bei einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von nur 1950 kg (somit weit unter 5 Tonnen) lediglich 350 kg beträgt. Bei 2 Personen mit einem durchschnittlichen Gewicht von 70 kg ergibt sich für die Güterbeförderung nur mehr ein Gewicht von 210 kg, das entspricht einer Zuladung von nur rd. 11,0% des zulässigen Gesamtgewichtes. Daraus ist klar ersichtlich, dass nach der Konzeption des Fahrzeuges der Güterbeförderung eine untergeordnete Bedeutung

*beigemessen wird. Bei diesen für LKW untypischen Zuladungskapazitäten vermag auch der vom Bw. **unter lit. c** erhobene Hinweis nichts zu ändern, welcher ein Übergewicht der Warenbeförderung zur*

Personenbeförderung rein rechnerisch darzustellen versucht.

*Ein Heranziehen der Pritschenlänge **unter lit. d** der Berufungsschrift, sprich der Verweis auf die steuerliche Behandlung von Pritschenwagen, geht hier ins Leere, weil ein Pritschenwagen nach einhelliger Auffassung hier wohl überhaupt nicht vorliegt.*

Resümee:

Es ergibt sich daher, dass das gegenständliche Fahrzeug trotz seiner kraftfahrrechtlichen Typisierung als LKW im Hinblick auf seine objektive Beschaffenheit, dem allgemeinen Erscheinungsbild und der Gesamtheit der Merkmale zweifelsfrei in Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur einzureihen ist, und damit ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 Z 2 NoVAG darstellt, das der NoVA zu unterwerfen ist."

Im Vorlageantrag wiederholte der Bf. sein bereits oben unter den Punkten a.) bis d.) angesprochene Vorbringen und führte ergänzend aus, dass das Fahrzeug (als Lastkraftwagen) zwar angemeldet, aber gleichzeitig wieder abgemeldet worden sei. Die Kennzeichen seien nie übernommen und das Fahrzeug in Österreich nie in Betrieb genommen worden. Vielmehr sei das Fahrzeug sofort wieder nach Italien verkauft und dort angemeldet worden.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

Wie bereits das Finanzamt dargelegt hat, sind die von der Normverbrauchsabgabe betroffenen Fahrzeuge durch die gemeinschaftsrechtliche zolltarifarische Einstufung, den Positionen der kombinierten Nomenklatur umschrieben (siehe § 2 Z 2 NoVAG: Als Kraftfahrzeuge gelten: .. Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge, einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen - Position 8703 der kombinierten Nomenklatur).

Ob in Bezug auf ein Fahrzeug „zollrechtliche Voraussetzung“ (gemeint wohl: Zollhängigkeit infolge eines Importes aus einem Drittland) verwirklicht worden sind, ist demgegenüber irrelevant.

Ebenso wenig streitentscheidend ist die kraftfahrrechtliche Typisierung, weil die Kraftfahrzugsbehörde ausschließlich das österreichische Kraftfahrzeuggesetz (KFG 1967) anwendet und die zolltarifarische Einordnung nicht berücksichtigt.

Nach der zolltarifarischen Einstufung (vgl. die ausführliche diesbezügliche Begründung des Finanzamtes unter Quellennachweis, der sich das Bundesfinanzgericht vollinhaltlich anschließt) ist der „Jeep Wrangler“ als Personenkraftwagen einzustufen.

Dem Beschwerdebegehren vermag letztlich auch das Vorbringen im Vorlageantrag, wonach die Kennzeichen nie übernommen worden seien und sofort ein Rückverkauf des Fahrzeuges wieder nach Italien erfolgt sei, nicht zum Erfolg zu verhelfen. Eine derartige Sachverhaltslage hat der Verwaltungsgerichtshof nämlich bereits mit Erkenntnis VwGH, 27.01.2010, 2009/16/0095 als der Normverbrauchsabgabepflicht nicht entgegenstehend eingestuft.

Das Beschwerdebegehren erweist sich demnach nicht als begründet.

Der angefochtene Bescheid war aber dennoch zum Vorteil des Bf. abzuändern.

Mit dem Ökologisierungsgesetz 2007, BGBl. I 2008/46 wurde mit Wirksamkeit für Vorgänge nach dem 30. Juni 2008 (§ 15 Abs. 10 NoVAG) eine emissionsabhängige Nova (das Bonus-Malus-System) eingeführt.

Demnach erhöht sich die Steuerschuld für Fahrzeuge, deren CO₂ – Ausstoß – wie vorliegend - größer als 180g/km ist.

Nach dem (nach Vorlage der gegenständlichen Beschwerde ergangenen) Urteil des EuGH vom 07.04.2011, C-402/09, „Ioan Tatu“ ist es einem Mitgliedstaaten verboten, eine Steuer einzuführen, die auf Kraftfahrzeuge bei deren erstmaligen Zulassung in diesem Mitgliedstaat erhoben wird, wenn diese steuerliche Maßnahme in der Weise ausgestaltet ist, dass sie die Inbetriebnahme von in anderen Mitgliedstaaten erworbenen Gebrauchtfahrzeugen erschwert, ohne zugleich den Erwerb von Gebrauchtfahrzeugen desselben Alters mit derselben Abnutzung auf dem inländischen Markt zu erschweren.

Der Gerichtshof hat ausgeführt (Rn. 40 des Urteiles), dass die in einem Mitgliedstaat entrichtete Umweltsteuer (im Vorlagefall die rumänische Zulassungssteuer) Teil des Fahrzeugwertes wird. Wenn also ein in dem betreffenden Mitgliedstaat zugelassenes Gebrauchtfahrzeug anschließend in demselben Mitgliedstaat als Gebrauchtfahrzeug in demselben Mitgliedstaat veräußert wird, entspricht dessen Marktwert, in dem der Restwert der Zulassung enthalten ist, einem durch die Wertminderung des Fahrzeuges bestimmten Prozentsatz seines ursprünglichen Wertes. Um die Neutralität der Steuer zu gewährleisten, muss daher der Wert des eingeführten Gebrauchtfahrzeuges den Wert eines im Inland bereits zugelassenen gleichartigen Fahrzeuges zuverlässig widerspiegeln.

Im gegenständlichen Fall wurde – nach dem im Akt erliegenden Einzelgenehmigungsbescheid der Y Landesregierung - das Kraftfahrzeug erstmalig 06.06.1996 in Italien zum Verkehr zugelassen. Auch bei einer Zulassung zum Verkehr zum genannten Tag in Österreich wäre somit (weil vor dem 1. Juli 2008 erfolgt) kein NoVA Malus-Betrag angefallen.

Es war daher nach spruchgemäß zu entscheiden.

Die NoVA errechnet sich wie folgt:

NoVA laut Erstbescheid	862,07
Malus gemäß § 6a NoVAG	0,--

Zulässigkeit einer Revision

Gegen diese Entscheidung ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG eine Revision nicht zulässig, da das Erkenntnis nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis nicht von der Rechtssprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Das Erkenntnis stützt sich vielmehr auf die im Erwägungsteil dargestellte Rechtsprechung.

Klagenfurt am Wörthersee, am 21. April 2015