

## **IM NAMEN DER REPUBLIK**

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter Dr. Ansgar Unterberger in der Beschwerdesache Bf, Adresse, vertreten durch Schietz-Maureder Steuerberatungs GmbH, Veldner Straße 29, 4120 Neufelden, gegen den Bescheid des FA Freistadt Rohrbach Urfahr vom 5.12.2012 (StNr. xx/xxx), betreffend Kraftfahrzeugsteuer 1-12/2011 zu Recht erkannt:

Die Beschwerde gegen den Bescheid über die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für den Zeitraum 1-12/2011 wird als unbegründet abgewiesen.

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

## **Entscheidungsgründe**

### **Bisheriger Verfahrensverlauf**

Eine Abfrage vom 14.8.2012 hinsichtlich Bf (in der Folge: Beschwerdeführer: Bf) als Zulassungsbesitzer beim Zentralregister des BMI ergab, dass auf dessen Namen unter anderem ein Anhänger mit dem Kennzeichen AA-123 angemeldet war.

Nach schriftlicher Aufforderung zur Stellungnahme vom 10.8.2012, warum dieses Fahrzeug nicht in der Kraftfahrzeugsteuererklärung angegeben worden sei, begründete der Bf dies damit, dass der betreffende Anhänger ein Einachs-Nachläufer iSd § 2 Abs. 1 Z 14 KfzStG 1992 sei.

Mit Schreiben vom 12.11.2012 wurde dem Bf die Absicht des zuständigen Finanzamtes mitgeteilt, den betreffenden Anhänger der Kraftfahrzeugsteuer unterwerfen zu wollen. Mit gleichem Schreiben erging auch die Bitte, Unterlagen für eine eventuelle Steuerbefreiung vorzulegen. Der Bf erwiderte am 27.11.2012 darauf, dass es sich beim Fahrzeug um einen Einachsanhänger, gefedert mit Drehsattel und Steckungen (einen Nachläufer) handle,

welcher seiner Meinung nach dezidiert von der KFZ-Steuer befreit sei. Diesem Schreiben legte er den Typenschein des betreffenden Anhängers bei.

Am 5.12.2012 erging der Festsetzungsbescheid über die KFZ-Steuer für den Zeitraum 1-12/2011 hinsichtlich des Anhängers mit dem Kennzeichen AA-123 idHv EUR 180,00 im Wesentlichen mit folgender Begründung. Der betreffende Anhänger habe ein höchst zulässiges Gesamtgewicht von über 3,5 t, gelte daher als Kraftfahrzeug im Sinne des KfzStG 1992 und sei daher der KFZ-Steuer zu unterwerfen. Als Bemessungsgrundlage sei das höchst zulässige Gesamtgewicht des Anhängers von 8 Tonnen heranzuziehen. Darüber hinaus wurden die rechtlichen Voraussetzungen einer Steuerbefreiung für im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr (Straße/Schiene) verwendete Kraftfahrzeuge dargelegt.

Gegen diesen Bescheid erhob der Bf am 17.12.2012 Berufung (seit 1.1.2014 als Beschwerde zu behandeln) und begründete dies damit, dass der beschwerdegegenständliche Anhänger ein Nachläufer sei. Gemäß § 2 Abs. 1 Z 26a KFG 1967 sei ein Nachläufer kein Anhänger gemäß § 2 Abs. 1 Z 12 KFG 1967. Somit entfalle mangels Vorliegens eines Anhängers im Sinne des KFG 1967 auch die Steuerpflicht für diesen.

Die am 20.12.2012 erfolgte abweisende Berufungsvorentscheidung wurde im Wesentlichen mit den fehlenden Voraussetzungen hinsichtlich des § 2 Abs. 1 Z 14 KfzStG 1992 (Vor- und Nachlaufverkehr) begründet.

Auf Verlangen des Bf wurde die Berufung am 11.02.2013 dem UFS (seit 1.1.2014 liegt die Zuständigkeit beim Bundesfinanzgericht) vorgelegt.

### **Über die Beschwerde wurde erwogen:**

Aus dem vorliegenden Akteninhalt ergibt sich folgender unstrittiger Sachverhalt. Beim beschwerdegegenständlichen Anhänger handelt es sich laut vorgelegtem Typenschein um einen Einachsanhänger, gefedert, mit Drehsattel, Steckungen und einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von 8000 kg der Fa. Schwarzmüller. Dieser war im beschwerdegegenständlichen Zeitraum auf den Bf zugelassen (Kfz-Zentralregister des BMI).

### **A) Qualifikation des Nachläufers als Anhänger**

Gemäß § 1 Abs 1 Z 1 KfzStG 1992 unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge,

1. deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt;
2. die kraftfahrrechtlich als Zugmaschine oder Motorkarren genehmigt sind;
3. wenn und solange für diese eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auf die § 6 Abs. 3 Versicherungssteuergesetz 1953 anzuwenden ist, nicht besteht.

Nach Z 3 leg.cit. unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet werden (widerrechtliche Verwendung).

Auf Grund der im § 1 Abs 2 erster Satz KfzStG 1992 enthaltenen Fiktion ("Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gelten als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes") werden auch Anhänger mit einem höchstens zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen in den Anwendungsbereich des Kraftfahrsteuergesetzes einbezogen.

Zur Konkretisierung der Tatbestandselemente des oben angeführten § 1 Abs 1 Z 1 und 3 KfzStG 1992 sind die Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG) heranzuziehen:

§ 1 KFG 1967 umschreibt den Anwendungsbereich des Bundesgesetzes. Demnach sind die in diesem Gesetz enthaltenen Bestimmungen, sofern im Absatz 2 nichts anderes festgesetzt ist, auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs 1 der Straßenverkehrsordnung 1960) verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden.

Gemäß § 2 Abs. 1 KFG 1967 gelten im Sinne dieses Bundesgesetzes als

**1. Kraftfahrzeug** ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird;

**2. Anhänger** ein nicht unter Z 1 fallendes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit Kraftfahrzeugen auf Straßen gezogen zu werden, oder mit einem Kraftfahrzeug auf Straßen gezogen wird; als leichter Anhänger gilt ein Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 750 kg;

.....

**12. Sattelanhänger** ein Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, so mit einem Sattelzugfahrzeug (Z. 11) gezogen zu werden, dass er dieses mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche seines Gesamtgewichtes belastet;

.....

**26a. Nachläufer** ein nicht unter Z 12 fallender Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen zu werden;

.....

**§ 4 Abs. 1 Z 4 teilt Anhänger ein in :**

4.1. Anhängewagen,

4.2. Einachsanhänger,

4.3. Sattelanhänger,

4.4. Zentralachsanhänger,

4.5. Starrdeichselanhänger

.....

Der Bf begründet die Nichtbezahlung der Kraftfahrzeugsteuer für den beschwerdegegenständlichen „Anhängen“ allein damit, dass es sich bei diesem um einen Nachläufer im Sinne des § 2 Abs 1 Z 26a KFG 1967 handle und somit kein Anhänger im Sinne der Ziffer 12 sei. Daraus folge wiederum dessen fehlende Qualifikation als (KFZ-steuerfähiger) Anhänger im Sinne des KFG 1967 und in weiterer Folge als Anhänger im Sinn des § 1 Abs. 2 Z 1 KfzStG 1992. Das zuständige Finanzamt sprach hingegen nie von einem Nachläufer sondern immer von einem Einachsanhänger.

Ein Nachläufer wird per Gesetz (Z 26a) als Anhänger definiert, welcher nicht unter Z 12 fällt [...], also kein Sattelanhänger ist. Dahingehend hat der Beschwerdeführer durchaus Recht. Darauf, dass es sich bei einem Nachläufer sich per se um keinen Anhänger handeln soll, kann aus dem Wortlaut der Z 26a aber nicht geschlossen werden. In den Ziffern 12 (Sattelanhänger) bzw. Z 26a (Nachläufer) werden lediglich zwei verschiedene Anhängertypen definiert.

Auch an anderen Stellen geht das KFG 1967 davon aus, dass es sich bei einem Nachläufer um einen Anhänger handelt. So lautet § 13 Abs. 4 KFG 1967: *Anhänger außer Nachläufer und Sattelanhänger müssen mit einer Anhängerdeichsel ausgerüstet sein, die das sichere Anhängen an das Zugfahrzeug ermöglicht.*

§ 2 Abs. 1 Z 39 lit. b sublit cc KFG 1967 besagt: *wenn der letzte Anhänger ein Nachläufer (Z. 26a) ist und [...].*

Nicht zuletzt hat der VwGH in seiner Entscheidung vom 24.2.1992, VwGH 91/15/0104 ausgesprochen: **Die Beförderung des auf einem Nachläufer (§ 2 Z 26a KFG)**

**befindlichen Gutes findet** - ein Nachläufer wird selbst dann, wenn neben dem Ladegut keine weitere technische Verbindung zum Zugfahrzeug besteht, im Ergebnis durch die Kraft des Zugfahrzeuges gezogen - **durch einen von einem Kraftfahrzeug gezogenen Anhänger statt.**

§ 4 Abs. 1 Z 4 KFG 1967 teilt Anhänger schließlich nach anderen technischen Merkmalen (Achsenzahl, Art der Deichsel usw) ein. Der beschwerdegegenständliche Anhänger ist laut Typenschein ein Einachsanhänger. Je nach technischer Bauweise können Anhänger sowohl Nachläufer als auch Einachsanhänger sein. Laut AV vom 8.2.2013 ergaben die Nachforschungen des FA, dass zum Zeitpunkt der Erstzulassung derartige Anhänger tatsächlich von der Fa. Schwarzmüller verkauft wurden. Zwischen der Behauptung des Bf es handle sich um einen Nachläufer und der tatsächlichen Behandlung des beschwerdegegenständlichen Anhängers vom FA als Einachsanhänger muss also kein Widerspruch bestehen. Im gegenständlichen Fall kann diese Frage aber

dahingestellt bleiben, da es sich beim beschwerdegegenständlichen Nachläufer respektive Einachsanhänger in jedem Fall um einen Anhänger im Sinne des KFG 1967 handelt.

## **B) Höhe der Steuerlast**

Anhänger mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t - der beschwerdegegenständliche Anhänger hat laut Typenschein 8 t - gelten als Kraftfahrzeuge im Sinne des KfzStG 1992. Es war daher im beschwerderelevanten Zeitraum die Steuerlast nach folgender gesetzlicher Grundlage zu berechnen.

*Gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 lit. b sublit. gg KfzStG 1992 (in der zum beschwerdezeitraum geltenden Fassung) beträgt die Steuer je Monat bei allen anderen Kraftfahrzeugen außer Motorrädern, mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen für jede angefangene Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht:*

*gg) ab 1. Jänner 2011*

*– bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 1,55 Euro, mindestens 15 Euro;*

*– bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 1,70 Euro;*

*– bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 1,90 Euro, höchstens 80 Euro, bei Anhängern höchstens 66 Euro.*

Die maßgeblichen EUR 1,55 pro Monat multipliziert mit dem höchst zulässigen Gesamtgewicht von 8t des beschwerdegegenständlichen Anhängers ergeben eine Steuerlast von EUR 12,50 pro Monat. Da aber mindestens EUR 15,00 pro Monat zu verrechnen sind, beträgt die Steuerlast für das Jahr 2011 EUR 180,00 (EUR 15,00 x 12 Monate).

Die vom zuständigen Finanzamt berechnete Steuerlast für das Jahr 2011 idHv EUR 180,-- entspricht eindeutig den gesetzlichen Grundlagen.

Es war daher über die Beschwerde gegen den Bescheid über die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer spruchgemäß zu entscheiden.

## **C) Vor- und Nachlaufverkehr**

Von der **KFZ-Steuer befreit** sind gemäß § 2 Abs. 1 Z 14 KfzStG 1992 unter anderem in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassene Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen in dem Kalendermonat, in welchem diese ausschließlich im **Vor- und Nachlaufverkehr** zum kombinierten Verkehr Straße/Schiene für die Zustellung und Abholung von Containern von mindestens 20 Fuß Länge, von auswechselbaren Aufbauten oder von bahnbeförderten Anhängern verwendet werden. Ein Vor- oder Nachlaufverkehr liegt nur dann vor, wenn von der

Be- oder Entladestelle der nächstgelegene technisch geeignete inländische Ver- oder Entladebahnhof benützt wird.

Die vom Bf in der Vorhaltsbeantwortung vom 28.8.2012 ins Spiel gebrachte und vom Finanzamt in ihren Schreiben auch behandelte Steuerbefreiung für den Vor- und Nachlaufverkehr hat mit der vom Bf behaupteten Nichtqualifikation eines Nachläufers als Anhänger in keiner Weise zu tun.

Ein sogenannter Nachlaufverkehr liegt vor, wenn die Güterbeförderung vom nächstgelegenen technisch geeigneten Entladebahnhof zum Empfänger mit Kraftfahrzeugen auf der Straße erfolgt, betrifft also die Ausgestaltung eines Transportweges und nicht des Transportfahrzeuges.

Aus den vorliegenden Akten und vor allem Eingaben des Bf ergibt sich allerdings eines eindeutig. Dem Bf ging es immer nur darum, dass es sich bei einem Nachläufer nicht um einen Anhänger im Sinne des KFG 1969 und in weiterer Folge des KfzStG 1992 handelt. Das Vorbringen der Norm, in welcher es um den Vor- und Nachlaufverkehr geht, ist wohl nur aufgrund der Ähnlichkeit der Begriffe geschehen. Ein objektiver rechtlicher Zusammenhang ist jedenfalls nicht gegeben. Eine Beurteilung des Vorliegens der Voraussetzungen kann daher unterbleiben.

### **Zulässigkeit einer Revision**

Gegen ein Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Soweit Rechtsfragen für die hier zu klärenden Fragen entscheidungserheblich sind, sind sie durch höchstgerichtliche Rechtsprechung ausreichend geklärt bzw. ergeben sich die Rechtsfolgen unmittelbar aus dem Gesetz. Eine Revision ist deshalb nicht zulässig.

Linz, am 28. Juni 2016