



## Berufungsentscheidung

Der unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung der Berufungswerberin, vertreten durch Steuerberatung, vom 12. Mai 2005 gegen den Bescheid des Finanzamtes ABC vom 14. März 2005 betreffend Festsetzung von Umsatzsteuer für 12/2004 entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

Der angefochtene Bescheid bleibt unverändert.

### Entscheidungsgründe

Die Berufungswerberin ist unternehmerisch im Bereich der Werbung tätig. Für einen im Dezember 2004 angeschafften Porsche Cayenne wurde ein Vorsteuerabzug für die Anschaffungskosten bzw. den laufenden Betrieb geltend gemacht, im Zuge einer durchgeführten Außenprüfung jedoch nicht gewährt.

Das Fahrzeug sei nach einem Umbau zwar als LKW zugelassen worden, falle aber grundsätzlich unter die Kategorie Kombinationskraftwagen im Sinne des § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 und sei damit vom Vorsteuerabzug ausgeschlossen. Als vorsteuerabzugsberechtigte Kleinlastkraftwagen könnten solche Fahrzeuge nur eingestuft werden, wenn sie sämtliche in der Verordnung des BMF BGBl. II Nr. 193/2002 angeführten Voraussetzungen erfüllten. Da das genannte Fahrzeug durch den nachträglichen Einbau ein Trenngitter hinter der zweiten Sitzreihe und Schutzgitter vor den seitlichen Laderaumfenstern aufweise, werde das Fahrzeug zwar kraftfahrrechtlich als LKW eingestuft, ein Vorsteuerabzug sei jedoch nicht gegeben.

Dagegen richtete sich die Berufung der Berufungswerberin. Unter Hinweis auf § 12 Abs. 2 Z 2 lit b UStG 1994 wurde ausgeführt, dass das Fahrzeug im unternehmerischen Bereich der Berufungswerberin verwendet werde. Die genannte Ausnahmebestimmung sei daher nicht erfüllt.

Nach der Verordnung des BMF zu § 12 Abs. 2 Z 2 lit b UStG 1994 über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse vom 17. Mai 2002, BGBl. II Nr. 193/2002 (im Folgenden: VO) könnten Fahrzeuge, die vom Aufbau der Karosserie her auch als Personen- oder Kombinationskraftwagen gefertigt würden, bei Erfüllen von bestimmten Voraussetzungen als Kleinlastkraftwagen – und somit als vorsteuerabzugsberechtigt – eingestuft werden (§ 3 iVm § 1 der VO).

Im konkreten Fall seien für das Fahrzeug folgende Erfordernisse erfüllt:

Das Fahrzeug verfüge über eine Heckklappe.

Hinter der zweiten Sitzreihe sei ein mit der Bodenplatte bzw. Karosserie fest und nicht leicht trennbar verbundenes (verschweißtes oder vernietetes) Trenngitter angebracht.

Der Laderaum sei seitlich mit der Karosserie fest verbunden. Die seitlichen Laderaumfenster wiesen ein Schutzgitter auf.

Das Kraftfahrzeug sei kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als LKW unter der Nummer 8704 eingestuft.

Da wesentliche in der genannten Verordnung angeführte Erfordernisse erfüllt seien, müsse der Vorsteuerabzug zustehen.

Mit Information des BMF vom 24.1.2005, ergänzt vom 22.2.2005, werde hinsichtlich des "Porsche Cayenne" ausdrücklich festgehalten, dass dieser nur dann zum Vorsteuerabzug berechtige, wenn *sämtliche* in der VO BGBl. II Nr. 193/2002 angeführten Voraussetzungen erfüllt seien.

Die Aussage dieser Information sei nach Ansicht der Bw. nicht zutreffend, da ausschließlich die Rechtslage zum Zeitpunkt der Anschaffung des Fahrzeuges also zum 7.12.2004 entscheidend sei. Darüber hinaus könnten aus "Informationen" des BMF keine über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Rechte und Pflichten abgeleitet werden.

In seiner ausführlichen, abweisenden Berufungsvorentscheidung wies das Finanzamt die Berufung als unbegründet ab im Wesentlichen mit der Begründung, dass trotz der kraftfahrrechtlichen Zulassung als LKW (bedingt durch einen geringfügigen Umbau im Wageninneren und nunmehrigem gewichtsmäßigen Überwiegen der Lastenbeförderung) sich nichts an der Tatsache ändere, dass der berufungsgegenständliche Kombinationskraftwagen aufgrund seines unverändert gebliebenen äußeren Erscheinungsbildes und der verbliebenen charakteristischen Beschaffenheitsmerkmale für eine Einreihung als PKW, dieser weiterhin in die Position 8703 – PKW der Kombinierten Nomenklatur (KN) einzureihen sei.

Diese Voraussetzungen gälten auch für alle übrigen Gelände- und Kombinationskraftfahrzeuge, "Sport Utility Vehicles", Freizeitfahrzeuge, Off-Road-Fahrzeuge, Pseudo Pick-up-Fahrzeuge und dergleichen wie beispielsweise BMW X3, Landrover, Volvo XC 90, VW Tuareg etc.

In der (in der Berufungsvorentscheidung detailliert zitierten) VO BGBl. II Nr. 193/2002 sei genau geregelt unter welchen Voraussetzungen vorgenannte Kombinationskraftwagen als vorsteuerabzugsberechtigte Kleinlastkraftwagen anerkannt werden könnten. Es hätten bereits werkseitig die vorliegenden Mindestanforderungen der §§ 2 und 3 der VO erfüllt sein müssen.

Der berufungsgegenständliche Porsche Cayenne sei seiner Beschaffenheit nach und aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes vorwiegend zur Personenbeförderung bestimmt und damit grundsätzlich in die Position 8703 – PKW der Kombinierten Nomenklatur einzureihen. Das Fahrzeug unterscheide sich auch nach dem Umbau in der Ausstattung keinesfalls erheblich von einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug und der (Rück)Umbau in einen Kombinationskraftwagen wäre keinesfalls wie gesetzlich gefordert mit großem technischen und schon gar nicht wirtschaftlichen Aufwand verbunden. Die Voraussetzungen des § 2 der VO (äußeres Erscheinungsbild, Ausstattung sowie Umbauaufwand) seien damit nicht erfüllt. Zu § 3 der VO werde festgestellt: nicht erfüllt sei Punkt 2 des § 3 der VO: Das Fahrzeug sei auch noch nach dem Umbau mit zwei anstatt der geforderten einen Sitzreihe ausgestattet. Ebenso könne das in Punkt 3 geforderte, mit der Karosserie fest und nicht leicht trennbar verbundene Trenngitter oder eine gleichartige Trennwand hinter dieser Sitzreihe nicht erkannt werden. Laut vorgelegtem Foto des "Laderaumes" sei ersichtlich, dass die seitlichen Fenster dieses Laderaumes nicht verbleicht seien, sondern lediglich unter Belassung sowohl der Glasscheibe als auch der Fensterdichtungen von einem Schutzgitter (betreffend den Lichteinfall ins Wageninnere kaum wahrnehmbar) abgedeckt würden.

Aufgrund der Ausführungen zu den Punkten 2 bis 4 des § 3 der VO werde nicht nochmals auf das Vorbringen eingegangen, die Information des BMF vom 24.1.2005 sei nicht zutreffend, da ausschließlich die Rechtslage zum Zeitpunkt der Anschaffung des Fahrzeuges zähle.

Ohne weiteres Vorbringen wurde der Antrag auf Entscheidung über die Berufung durch die Abgabenbehörde zweiter Instanz gestellt und die Berufung dem UFS vorgelegt.

### ***Über die Berufung wurde erwogen:***

Lieferungen und sonstige Leistungen, die im Zusammenhang mit der Anschaffung, Miete oder dem Betrieb von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder Krafträdern stehen (ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge, Vorführkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt sind, sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80% dem Zweck der gewerblichen Personenbeförderung oder der

gewerblichen Vermietung dienen) berechtigten gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 nicht zum Vorsteuerabzug, auch wenn das Fahrzeug für das Unternehmen angeschafft und betrieblich genutzt wird. Die genannte Gesetzesbestimmung wurde unverändert aus der bis zum Beitritt Österreichs zur EU geltenden Bestimmung des § 12 Abs. 2 Z 2 lit. c UStG 1972 übernommen.

Fahrzeuge, die vom Aufbau der Karosserie her auch als Personen- oder Kombinationskraftwagen gefertigt werden, können nach § 3 Abs. 1 der Verordnung des BM für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse, BGBl. II Nr. 193/2002, **nur bei Vorliegen folgender Mindestanforderungen** als Kleinlastkraftwagen eingestuft werden:

1. Das Fahrzeug muss eine Heckklappe oder Hecktüre(n) aufweisen.
2. Das Fahrzeug darf mit nur *einer* Sitzreihe für Fahrer und Beifahrer ausgestattet sein.
3. Hinter der Sitzreihe muss ein Trenngitter oder eine Trennwand oder eine Kombination beider Vorrichtungen angebracht sein. Das Trenngitter (die Trennwand) muss mit der Bodenplatte (Originalbodenplatte oder Bodenplattenverlängerung, siehe Punkt 6) und mit der Karosserie fest und nicht leicht trennbar verbunden werden. Diese Verbindung wird insbesondere durch Verschweißen oder Vernieten oder einer Kombination beider Maßnahmen herzustellen sein.
4. Der Laderaum muss seitlich verblecht sein; er darf somit keine seitlichen Fenster aufweisen. Die Verblechung muss mit der Karosserie so fest verbunden sein, dass deren Entfernung nur unter Beschädigung der Karosserie möglich wäre. Diese Verbindung wird insbesondere durch Verschweißen oder Verkleben mit einem Kleber, dessen Wirkung einer Verschweißung gleichkommt (zB. Kleber auf Polyurethanbasis) herzustellen sein. Die Verblechung muss in Wagenfarbe lackiert sein. Ein bloßes Einsetzen von Blechtafeln in die für die Fenster vorgesehenen Führungen unter Belassung der Fensterdichtungen ist nicht ausreichend.
5. Halterungen für hintere Sitze und Sitzgurte müssen entfernt und entsprechende Ausnehmungen unbenutzbar (zB. durch Verschweißen oder Ausbohren der Gewinde) gemacht worden sein.
6. ....
7. ....
8. Das Fahrzeug muss kraftfahrrechtlich und zolltarifarisch als Lastkraftwagen (Kraftfahrzeug für die Warenbeförderung) einzustufen sein.

## 9. ....

Da nach dem Wortlaut der VO ein Kraftfahrzeug für die steuerliche Einstufung als Kleinlastkraftwagen **sämtliche** in der vorhin zitierten Verordnung normierten Mindestanforderungen erfüllen muss und das streitgegenständliche Kraftfahrzeug laut aktenkundigem Zulassungsschein und vorliegenden Fotos fünf Sitzplätze in *zwei* Sitzreihen aufweist, ist die Voraussetzung des § 3 Abs. 1 Z 2 der VO nicht erfüllt, weshalb sich jede weitere Prüfung der übrigen zwingenden Voraussetzungen (wie die nicht vorhandene seitliche Verblechung des Laderaumes) bereits erübrigt. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass die Bw. mit ihren Berufungsausführungen, wonach "das gegenständliche Fahrzeug wesentliche der angeführten Anforderungen der zitierten Verordnung erfüllt", selbst einräumt, dass jedenfalls nicht alle Voraussetzungen erfüllt sind.

Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, ist hier begründend auf die ausführlichen und zutreffenden Ausführungen in der Berufungsvorentscheidung des Finanzamtes vom 29. Juni 2005 zu verweisen.

Insbesondere ist dem Berufungsvorbringen, wonach die diesbezüglichen Informationen des BMF hinsichtlich des Porsche Cayenne unzutreffend und keine über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Rechte und Pflichten daraus ableitbar wären, entgegenzuhalten, dass die Versagung des Vorsteuerabzuges sich aus der auf Gesetz beruhenden VO ergibt und nicht aus den „Informationen“ des BMF, deren Inhalt im Übrigen auf den Wortlaut der VO zurückzuführen sind.

Auch aus gemeinschaftsrechtlichen Gesichtspunkten ist die Versagung des Vorsteuerabzuges unbedenklich.

Der EuGH hat mit Urteil vom 8. Jänner 2002, "Metropol Treuhand WirtschaftstreuhandgmbH und Michael Stadler", C-409/99, CELEX-Nr. 61999J0409, - auf Grund eines Vorabentscheidungsersuchens des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes - ausgeführt:

Die Regelung eines Mitgliedstaates, die nach dem Inkrafttreten der Sechsten Mehrwertsteuerrichtlinie 77/388/EWG, (CELEX-Nr. 31977L0388), im Folgenden Richtlinie (für Österreich ist die Richtlinie zum Zeitpunkt des Beitrittes zur EU am 1. Jänner 1995 in Kraft getreten), die bestehenden Vorsteuerauschlussstatbestände erweitere und sich damit vom Ziel der Richtlinie entferne, verstoße gegen deren Art. 17 Abs. 2 und stelle keine nach Art. 17 Abs. 6 Unterabs. 2 zulässige Ausnahme dar. Art. 17 Abs. 6 der Richtlinie enthalte eine „Stand-still“-Klausel, die die Beibehaltung der innerstaatlichen Ausschlussstatbestände vom Vorsteuerabzugsrecht vorsehe, die vor dem Inkrafttreten der Richtlinie in Geltung gestanden seien. Mit dieser Bestimmung sollten die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, bis zum Erlass der gemeinschaftsrechtlichen Regelung der Tatbestände des Ausschlusses vom Vorsteuerabzugsrecht

durch den Rat alle Regelungen des innerstaatlichen Rechts über den Ausschluss des Vorsteuerabzugs beizubehalten, die ihre Behörden zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie tatsächlich angewandt hätten. Angesichts dieses besonderen Zweckes umfasst der Begriff innerstaatliche Rechtsvorschriften im Sinne von Art. 17 Abs. 6 Unterabs. 2 der Sechsten Richtlinie nicht nur Rechtsetzungsakte im eigentlichen Sinne, sondern auch die Verwaltungsakte und Verwaltungspraktiken der Behörden des betroffenen Mitgliedstaates (Rz 49).

Der EuGH betont im genannten Urteil, es sei einem Mitgliedstaat nach Art. 17 Abs. 6 Unterabs. 2 der Richtlinie verwehrt, die Ausgaben für bestimmte Kraftfahrzeuge nach dem Inkrafttreten der Richtlinie vom Recht auf Vorsteuerabzug auszuschließen, wenn zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie für solche Ausgaben das Recht auf Vorsteuerabzug nach ständiger, auf einem Ministerialerlass beruhender Praxis der Verwaltungsbehörden dieses Mitgliedstaates gewährt worden sei.

Auch der Verwaltungsgerichtshof anerkennt in ständiger Rechtsprechung Fahrzeuge, die schon äußerlich den üblichen Typen von Geländefahrzeugen (bzw. "Stationswagen") entsprechen, nicht als Kleinbusse, sondern ordnet diese den gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 nicht zum Vorsteuerabzug berechtigten Personen- bzw. Kombinationskraftwagen zu (vgl. VwGH 25.2.2003, 99/14/0336 betreffend die Anschaffung und den Betrieb eines Kraftfahrzeuges der Marke Opel Monterey, LTD, und das dort für viele zitierte Erkenntnis VwGH 12.12.1995, 92/14/0031).

Dieser Judikatur wurde von der Verwaltungspraxis stets gefolgt, auch zum 1. Jänner 1995, sodass sie auch unter Beachtung des EuGH-Urteils vom 8. Jänner 2002 unverändert gilt. Dies gilt auch dann, wenn es sich um sehr große Fahrzeuge mit Beförderungsmöglichkeiten für sieben oder neun Personen handelt (vgl. Scheiner/Kolacny/Caganeck, Kommentar zur Mehrwertsteuer, UStG 1994, Band IV, § 12, Anm. 320/21 bis 320/24; Caganeck, Aktuelle Liste der Kleinlastkraftwagen mit Erläuterungen sowie Anmerkungen zu den Begriffen "Kleinbus" und "Bestattungsfahrzeug" in ÖStZ 1989, 105ff; Caganeck, Aktuelle Liste der Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse mit Anmerkungen in ÖStZ 1991, 154ff und Caganeck, Geländefahrzeuge und dergleichen mit zwei Sitzreihen - kein Vorsteuerabzug und keine NoVA-Befreiung in ÖStZ 2005, 79).

Unter Bedachtnahme auf die vorhin dargelegte Rechtslage konnte dem Berufungsbegehren hinsichtlich des gegenständlichen Kraftfahrzeuges der Marke Porsche Cayenne auch aus nachstehenden Erwägungen kein Erfolg beschieden sein:

Unter Berücksichtigung der Verkehrsauffassung in der Autobranche bestehen für den UFS wohl keine Zweifel, dass das strittige Fahrzeug dem Marktsegment der "SUV-Cars" (Sport Utility Vehicles), "Off-Road Fahrzeuge" oder "Geländefahrzeuge" zuzuordnen ist. Auf der

Homepage "www.porsche.at" wird die "Offroad-Performance" des Cayenne auszugsweise wie folgt beschrieben:

"Können Sie im Cayenne der Versuchung widerstehen, alle Serpentine Europas testen zu wollen? Dann hätten wir einen Vorschlag für Sie: eine Fahrt im Gelände. Im extrem unwegsamen Gelände, wohlgemerkt.

Schalten Sie in den Low Range-Modus. Das Porsche Traction Management (PTM) und das PSM stellen nun mehrere Systeme automatisch auf optimierten Geländeeinsatz um. Auf Geländeuntersetzung mit dem Reduktionsgetriebe, auf ein traktionsorientiertes Geländeprogramm mit Gelände-ABS und -ABD sowie auf eine Bodenfreiheit von 243 mm. Sperren Sie die Längssperre des Vierradantriebs zu 100%. Jetzt stehen Ihnen alle Eigenschaften eines reinrassigen Porsche auch für Ihren Ausflug in die Wildnis zur Verfügung: exzellente Traktion und hervorragendes Handling. Fahrstabil und sicher.

Durch die erhöhte Bodenfreiheit und die besondere Konstruktion des Bugteils bewältigt der Cayenne im Sondergeländeniveau Böschungswinkel bis zu 320 vorn und etwa 270 hinten. Der Rampenwinkel beträgt 240. Eine starke Steigung hochzuklettern ist danach nur noch Formsache.

Felsbrocken auf dem Weg, tiefe Furchen, Schlamm - der Vierradantrieb und die zugeschalteten Systeme zeigen ihr volles Potential.

Eine Besonderheit: die Wassertiefe. 500 mm Wassertiefe sind eine leichte Übung. Ein besonderes Dichtigkeitskonzept sowie ein hochgelegter Ansaugschnorchel, eine hochgelegte Getriebeentlüftung und der voll gekapselte 'trockene Schweller' machen es möglich".

Mit dieser Darstellung der Fahrzeugtechnik wird die Geländetauglichkeit des streitgegenständlichen Fahrzeuges durch den Autohersteller so eindrucksvoll dargetan, dass nähere Hinweise auf die unzähligen Testberichte in den diversen Autozeitschriften, die alle die absolute Geländetauglichkeit bescheinigen ("Der Porsche Cayenne ist ein waschechter Offroader", "Der Einstieg in das Geländewagensegment hat sich für den Sportwagenhersteller Porsche gelohnt. Der Offroader aus Stuttgart-Zuffenhausen beeindruckte - wie nicht anders zu erwarten - in allen Geländelagen"), jedenfalls entbehrlich sind.

Da, wie eingangs ausgeführt wurde, Geländefahrzeuge nach der herrschenden Verwaltungspraxis in Entsprechung der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes auch bereits vor dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union - im zeitlichen Geltungsbereich des UStG 1972 - nicht als Kleinbusse oder Kleinlastkraftwagen, sondern als Personen- bzw.

Kombinationskraftwagen qualifiziert worden sind [vgl. beispielsweise VwGH 12.12.1995, 92/14/0031 betr. Streitjahre 1987 und 1988 (Isuzu Trooper) und VwGH 2.4.1990, 89/15/0020 betr. Streitjahre 1984 bis 1986 (Jeep CJ 7)], erweist sich die Versagung des Vorsteuerabzuges auch unter Bedachtnahme auf das Gemeinschaftsrecht, wonach die Mitgliedstaaten nach Art.

17 Abs. 6 zweiter Unterabs. der Sechsten Richtlinie bis zum Erlass einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung der Tatbestände des Ausschlusses vom Vorsteuerabzugsrecht alle Ausschlüsse beibehalten können, die ihre Behörden zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie - für Österreich am 1. Jänner 1995 - tatsächlich angewendet haben, jedenfalls als rechtmäßig (vgl. auch UFS 21.4.2005, RV/1510-W/04 betreffend Volvo XC90 T6 Geratronic, UFS 31.3.2006, RV/0037-G/06 und vom 24.4.2006, RV/0529-G/05 zum Porsche Cayenne). Der VwGH hat seine diesbezügliche Rechtsprechung betreffend Geländefahrzeuge mittlerweile - bereits unter Berücksichtigung des EuGH Urteils vom 8.1.2002, C-409/99 – bestätigt (VwGH vom 25.2.2003, 99/14/0336).

Bereits nach der auf dem Erlass des BM für Finanzen vom 18.11.1987, AÖF 330/1987 beruhenden Praxis der Finanzbehörden wurden Geländefahrzeuge, die dem Erlass nicht entsprachen, weil sie kein kastenförmiges Aussehen und überdies keine Beförderungsmöglichkeiten für mehr als 6 Personen (einschließlich des Lenkers) aufwiesen, nicht als vorsteuerabzugsberechtigte Kleinbusse eingestuft,

Geländefahrzeuge sind auch im zeitlichen Geltungsbereich des UStG 1972 von der Verwaltungspraxis, gestützt auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, niemals als Lastkraftwagen oder Kleinlastkraftwagen, sondern stets als Personenkraftwagen bzw. als Kombinationskraftwagen qualifiziert worden. Da sich demnach in der umsatzsteuerlichen Behandlung von Geländekraftfahrzeugen *nach* dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union im Vergleich zur Vorgangsweise *vor* dem EU-Beitritt keine Änderung ergeben hat, liegt auch kein Verstoß gegen die „Stand-still“-Klausel vor.

In Entsprechung der im § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 enthaltenen Verordnungsermächtigung sind unter Bedachtnahme auf die Ausführungen des EuGH im vorhin zitierten Urteil in den §§ 2 bis 4 der Verordnung des BM für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse, BGBl. II Nr. 193/2002 die für die steuerliche Anerkennung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen maßgeblichen Kriterien *wortgleich* aus der Verordnung des BM für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen, vom 4.2.1993, BGBl. Nr. 134/1993 (welche zum Zeitpunkt des EU-Beitritts in Geltung war) übernommen worden. Damit ist sichergestellt, dass der Kreis der vorsteuerabzugsberechtigten Kleinlastkraftwagen nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union mit 1. Jänner 1995 keine Einschränkung erfährt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das berufungsgegenständliche Fahrzeug Porsche Cayenne nicht die geforderten Mindestanforderungen der VO aufweist und dass das Fahrzeug - wäre es vor oder zum EU-Beitrittszeitpunkt von Österreich, dem 1. Jänner 1995, bereits auf dem Markt gewesen - von der österreichischen Verwaltungspraxis gestützt auf die bestehen-

den Bestimmungen (nach der VO BGBl. Nr. 134/1993 nicht als Klein-LKW und nach dem Erlass AÖF 1987/330 nicht als Kleinbus) auch damals schon nicht als zum Vorsteuerabzug berechtigendes Fahrzeug eingestuft worden; dies im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des VwGH.

Es war somit spruchgemäß zu entscheiden.

Graz, am 28. September 2006