



## Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung des Vorn.Bw. Bw, Adr.Bw., vertreten durch Attesta GmbH, 1180 Wien, Hockegasse 22, vom 11. Mai 2007 gegen die Bescheide des Finanzamtes für den 12., 13. und 14. Bezirk und Purkersdorf vom 5. April 2007 betreffend Umsatz- und Einkommensteuer für den Zeitraum 2003 bis 2005 entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

Die angefochtenen Bescheide bleiben unverändert.

### Entscheidungsgründe

Der Berufungswerber (Bw.) ist Taxieinzelunternehmer für Mietwagenverkehr und sonstige Personenbeförderung.

Im Rahmen einer abgabenrechtlichen Prüfung (BP) über den Zeitraum 2003 bis 2005 wurde auf Basis von gravierenden Aufzeichnungsmängel und kalkulatorischen Differenzen die Zurechnung eines Sicherheitszuschlages zu Umsatz und Gewinn vorgenommen. Die Feststellungen lauten wie folgt:

<Tz. 1 Aufzeichnungsmängel

Sachverhaltsdarstellung

*ad 1 Doppel- und Mehrfachlosungen*

<b>36</b>	<b>Beträge kommen mehrfach vor</b>
<b>Folgende gleiche Beträge sind vorhanden:</b>	

Datum	Betrag		Datum	Betrag		Datum	Betrag
Di, 13.5.2003	167,00		Mi, 25.6.2003	167,00			
Fr, 18.4.2003	138,00		Fr, 25.7.2003	138,00			
Di, 17.6.2003	129,00		Fr, 8.8.2003	129,00			
Fr, 7.2.2003	123,00		Mi, 5.3.2003	123,00			
Di, 11.3.2003	117,00		Fr, 26.9.2003	117,00			
Fr, 14.2.2003	112,00		Di, 16.12.2003	112,00			
Mi, 16.4.2003	111,00		Di, 21.10.2003	111,00			
Mi, 12.2.2003	105,00		Mi, 18.6.2003	105,00		Do, 4.9.2003	105,00
Mo, 3.3.2003	100,00		Mo, 29.9.2003	100,00			
Mo, 10.3.2003	99,00		Mo, 28.4.2003	99,00			
Fr, 23.5.2003	98,00		Do, 25.9.2003	98,00			
Di, 14.1.2003	96,50		Mo, 15.12.2003	96,50			
Fr, 6.6.2003	94,00		Di, 12.8.2003	94,00			
Mo, 12.5.2003	90,00		Mi, 21.5.2003	90,00		Di, 10.6.2003	90,00
Mi, 9.7.2003	90,00		Do, 20.11.2003	90,00			
Do, 18.9.2003	89,00		Di, 25.11.2003	89,00			
Do, 12.6.2003	88,00		Fr, 17.10.2003	88,00			
Do, 9.10.2003	87,50		Mo, 13.10.2003	87,50			
Mi, 27.8.2003	84,00		Mo, 17.11.2003	84,00			
Fr, 13.6.2003	82,00		Mi, 13.8.2003	82,00			
Di, 28.1.2003	80,00		Mi, 30.7.2003	80,00		Mo, 4.8.2003	80,00
Mo, 14.4.2003	77,00		Mo, 22.12.2003	77,00			
Fr, 25.4.2003	76,00		Mi, 31.12.2003	76,00			
Mo, 24.3.2003	75,00		Mo, 23.6.2003	75,00		Mo, 14.7.2003	75,00
Do, 5.6.2003	70,00		Fr, 31.10.2003	70,00			
Di, 6.5.2003	67,00		Mo, 11.8.2003	67,00			
Mi, 26.3.2003	65,00		Do, 2.10.2003	65,00			
Mo, 10.2.2003	64,50		Do, 11.12.2003	64,50			
Mo, 31.3.2003	61,00		Do, 27.11.2003	61,00			
Mi, 19.3.2003	59,00		Di, 29.4.2003	59,00		Fr, 11.7.2003	59,00
Mi, 19.11.2003	59,00		Mi, 26.11.2003	59,00			
Fr, 14.3.2003	56,00		Mi, 8.10.2003	56,00			
Di, 21.1.2003	55,00		Mi, 22.1.2003	55,00		Mo, 27.1.2003	55,00
Di, 11.2.2003	55,00		Do, 6.3.2003	55,00			
Do, 16.1.2003	54,00		Fr, 21.2.2003	54,00		Do, 27.3.2003	54,00
So, 17.8.2003	54,00		Fr, 28.11.2003	54,00			
Di, 15.4.2003	50,00		Do, 13.11.2003	50,00		Do, 4.12.2003	50,00
Di, 28.10.2003	47,00		Di, 2.12.2003	47,00			
Mi, 8.1.2003	40,00		Mo, 16.6.2003	40,00			
Do, 9.1.2003	36,50		Do, 16.10.2003	36,50			
<b>32</b>	<b>Beträge kommen mehrfach vor</b>						

Folgende gleiche Beträge sind vorhanden:

Datum	Betrag		Datum	Betrag		Datum	Betrag
Fr, 20.2.2004	130,00		Do, 18.3.2004	130,00		Di, 23.3.2004	130,00
Fr, 28.5.2004	130,00		Mi, 13.10.2004	130,00			
Do, 22.1.2004	128,00		Mo, 16.2.2004	128,00		Di, 24.2.2004	128,00
Mi, 21.7.2004	128,00						
Sa, 21.2.2004	116,00		Mo, 4.10.2004	116,00			
Fr, 9.1.2004	115,00		Fr, 30.1.2004	115,00		Do, 27.5.2004	115,00
Fr, 12.3.2004	112,00		Do, 16.12.2004	112,00			
Mi, 12.5.2004	108,00		Fr, 29.10.2004	108,00			
Mo, 19.7.2004	100,00		Sa, 21.8.2004	100,00			
Fr, 13.2.2004	92,90		Mo, 22.11.2004	92,90			
Fr, 23.4.2004	92,00		Mi, 27.10.2004	92,00			
Mi, 21.4.2004	89,00		Di, 18.5.2004	89,00			
Di, 31.8.2004	88,00		Do, 14.10.2004	88,00			
Mi, 18.8.2004	86,00		Mi, 22.9.2004	86,00			
Mo, 22.3.2004	84,00		Mi, 28.4.2004	84,00			
Mi, 14.1.2004	83,00		Di, 27.7.2004	83,00			
Mo, 5.4.2004	80,00		Sa, 8.5.2004	80,00		Fr, 4.6.2004	80,00
Fr, 24.9.2004	80,00		Do, 18.11.2004	80,00			
Di, 11.5.2004	78,00		Fr, 10.9.2004	78,00		Do, 4.11.2004	78,00
Mi, 11.8.2004	75,00		Fr, 15.10.2004	75,00			
Fr, 16.4.2004	70,00		Di, 20.7.2004	70,00		Di, 3.8.2004	70,00
Fr, 6.8.2004	70,00		Di, 24.8.2004	70,00		Di, 5.10.2004	70,00
Mi, 24.3.2004	68,00		Di, 31.8.2004	68,00		Mo, 27.9.2004	68,00
Mi, 9.6.2004	65,00		Do, 19.8.2004	65,00			
Do, 29.4.2004	60,00		Mo, 7.6.2004	60,00		Di, 10.8.2004	60,00
Di, 14.9.2004	60,00						
Mo, 26.4.2004	58,00		Mo, 3.5.2004	58,00			
Mi, 19.5.2004	57,00		Do, 12.8.2004	57,00		Sa, 18.9.2004	57,00
Fr, 6.2.2004	56,00		Fr, 18.6.2004	56,00			
Di, 8.6.2004	55,00		Mi, 6.10.2004	55,00		Di, 12.10.2004	55,00
Mo, 28.6.2004	51,00		Do, 25.11.2004	51,00			
Mo, 8.3.2004	50,00		Fr, 19.3.2004	50,00		Do, 2.9.2004	50,00
Fr, 5.11.2004	50,00		Fr, 3.12.2004	50,00			
Mi, 25.2.2004	49,00		Mi, 8.9.2004	49,00		Di, 28.9.2004	49,00
Fr, 14.5.2004	48,00		Mo, 17.5.2004	48,00		Mo, 16.8.2004	48,00
Mi, 22.12.2004	48,00						
Mo, 19.1.2004	47,00		Mi, 28.1.2004	47,00		Mi, 7.4.2004	47,00
Fr, 2.4.2004	35,00		Fr, 26.11.2004	35,00		Do, 2.12.2004	35,00
Di, 29.6.2004	16,00		Mo, 11.10.2004	16,00			

**40** **Beträge kommen mehrfach vor**

**Folgende gleiche Beträge sind vorhanden:**

Datum	Betrag		Datum	Betrag		Datum	Betrag
Fr, 4.2.2005	143,00		Mi, 30.3.2005	143,00			

Fr, 12.4.2005	141,00	Fr, 13.5.2005	141,00		
Mo, 14.2.2005	110,00	Di, 26.7.2005	110,00	Mo, 24.10.2005	110,00
Do, 27.1.2005	96,00	Mi, 18.5.2005	96,00		
Mi, 2.3.2005	92,00	Mi, 13.4.2005	92,00	Mo, 27.6.2005	92,00
Di, 8.3.2005	90,00	Di, 15.11.2005	90,00		
Fr, 14.1.2005	88,50	Di, 29.11.2005	88,50		
Di, 10.5.2005	86,00	Mi, 8.6.2005	86,00	Mo, 19.9.2005	86,00
Mi, 23.3.2005	83,80	Mi, 22.6.2005	83,80	Mi, 12.10.2005	83,80
Mo, 24.1.2005	80,50	Do, 9.6.2005	80,50	Mo, 21.11.2005	80,50
Mi, 6.4.2005	77,00	Mo, 22.8.2005	77,00		
Fr, 15.4.2005	75,00	Fr, 28.10.2005	75,00	Mo, 7.11.2005	75,00
Do, 15.12.2005	75,00				
Di, 6.9.2005	73,00	Fr, 23.9.2005	73,00		
Fr, 17.6.2005	71,50	Do, 20.10.2005	71,50	Di, 8.11.2005	71,50
Mi, 4.5.2005	71,00	Fr, 9.12.2005	71,00		
Mi, 15.6.2005	70,80	Mi, 14.12.2005	70,80		
Di, 18.1.2005	70,00	Mo, 14.11.2005	70,00		
Do, 14.7.2005	69,50	Mo, 5.12.2005	69,50		
Mo, 7.3.2005	69,00	Mo, 12.9.2005	69,00		
Mo, 30.5.2005	66,50	Do, 24.11.2005	66,50		
Mi, 19.1.2005	66,00	Fr, 26.8.2005	66,00	Mo, 31.10.2005	66,00
Mo, 31.10.2005	66,00	Mi, 30.11.2005	66,00		
Di, 1.3.2005	65,00	Do, 2.6.2005	65,00	Do, 23.6.2005	65,00
Mi, 13.7.2005	65,00	Mi, 10.8.2005	65,00	Mo, 26.9.2005	65,00
Do, 10.11.2005	65,00	Fr, 2.12.2005	65,00		
Fr, 18.2.2005	64,00	Di, 13.12.2005	64,00		
Do, 7.4.2005	63,50	Fr, 8.4.2005	63,50		
Mi, 12.1.2005	60,00	Sa, 2.7.2005	60,00		
Di, 5.7.2005	58,00	Mo, 10.10.2005	58,00		
Mo, 17.1.2005	57,50	Do, 17.3.2005	57,50		
Fr, 29.4.2005	56,00	Mo, 25.7.2005	56,00	Mo, 3.10.2005	56,00
Do, 21.4.2005	55,00	Mi, 9.11.2005	55,00		
Do, 3.3.2005	54,00	Fr, 1.4.2005	54,00		
Di, 9.8.2005	53,50	Mi, 14.9.2005	53,50		
Mo, 25.4.2005	53,00	Do, 30.6.2005	53,00		
Mi, 25.5.2005	51,80	Do, 11.8.2005	51,80		
Do, 30.6.2005	50,40	Fr, 26.8.2005	50,40	Fr, 30.9.2005	50,40
Di, 28.6.2005	50,00	Di, 20.9.2005	50,00		
Do, 18.8.2005	48,00	Mi, 7.9.2005	48,00		
Fr, 22.4.2005	35,00	Di, 12.7.2005	35,00	Do, 15.9.2005	35,00
Fr, 7.10.2005	35,00				
Do, 30.6.2005	33,00	Fr, 26.8.2005	33,00		
Di, 11.1.2005	30,50	Mo, 4.7.2005	30,50		
Fr, 24.6.2005	15,00	Do, 28.7.2005	15,00		

Die oben ersichtliche Darstellung zeigt, dass es laut Lösungsaufzeichnungen des Abgabepflichtigen im Prüfungszeitraum 2003-2005 vielfach zu Doppel- und Mehrfachlosungen gekommen ist. Abgesehen davon handelt es sich (wie in der Darstellung erkennbar) mehrfach um gerundete, manchmal um ungerundete Lösungen. Nach Meinung der BP ist es unwahrscheinlich, dass derart häufig auftretende Doppel- und Mehrfachlosungen bei einem Taxiunternehmen vorkommen, da es eine Vielfalt an möglichen Strecken zu befahren gilt. Darüber hinaus lässt sich keine betriebliche Struktur erkennen, die identische Lösungen in diesem Ausmaß zulassen. Daher ist dieser eben begründete Umstand als starkes Indiz gegen die Ordnungsmäßigkeit der Aufzeichnungen zu werten.

## *Tz. 2 Treibstoffverbrauch / Treibstoffintervallverprobung*

Der Abgabepflichtige gibt in seinen Grundaufzeichnungen an, dass die beiden im Prüfungszeitraum betrieblich genutzten Fahrzeuge folgenden durchschnittlichen Treibstoffverbrauch:

Mercedes-Benz E220 D210 E220 Diesel	2003,2004	10,4l/100 km und 10,7 l/100km
VW 7 M Sharan	2005	9,7l/100km

Diese Werte wurden aufgrund der in den Aufzeichnungen vorhandenen Treibstoffrechnungen (Jahrestank) und der angegebenen gefahrenen Kilometer ermittelt.

Nach Überprüfung der technischen Daten beim Erzeuger konnten folgende Daten für vergleichbare Kraftfahrzeuge ermittelt werden:

*VW 7M Sharan Modell m*

Treibstoffverbrauch lt. technischer Daten Autohaus I. AG

Kraftstoffart: Diesel

innerorts 9,3-9,7

außerorts 6,1-6,5

kombiniert 7,3-7,7

Daher ergibt sich ein durchschnittlicher Treibstoffverbrauch von 8,1 l/100 km.

*Treibstoffverbrauch Modelle lt. technischer Daten Mercedes Benz Österreich*

Kraftstoff: Diesel

innerorts: 8,7(9,1)

außerorts 5,0(5,4)

kombiniert 6,3(6,7)

Daher ergibt sich ein durchschnittlicher Treibstoffverbrauch von 7,3 l/100km.

Es wird daher von einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von 8 l/100 km pro Jahr ausgegangen. Mit diesem Wert und den vorgelegten und ausgabewirksam erfassten Treibstoffrechnungen wurde eine Treibstoffintervallverprobung durchgeführt. Anhand der Intervallverprobung sieht man, dass mit der angegebenen Treibstoffmenge zu wenig gefahrene Kilometer errechnet werden. Daraus lässt sich die Schlussfolgerung ableiten, dass zu wenig Kilometerumsätze angesetzt wurden. Beiliegend werden die Treibstoffintervallverprobungsberechnungen pro Jahr angezeigt.

Kennzeichen:	<b>Jahr 2003</b>					FG - Nr.:	
Marke / Type:						Zulassung:	
						*)	
						<b>Treibstoffverbrauch in Liter je 100 Km:</b>	<b>8,0</b>

\*) TT.MM.JJ

*)	lt. Tankbeleg				betriebl. erzielte	Km - Ertrag	Km - Stand	Km -
<b>Leistung</b>								
Datum	Betrag	Liter	private Km	Km - Leistung	Losungen	(lt. Bp.)	(lt. Aufzeichng.)	(lt. Abgabepfl.)
03. Feb 03	202,82	289,81					205.820	
03. Mär 03	223,60	304,85	175	3.636	3.892	1,07	211.689	5.869
01. Apr 03	195,00	260,77	175	3.085	1.774	0,58	214.272	2.583
02. Mai 03	169,11	251,35	175	2.967	2.075	0,70	216.886	2.614
02. Jun 03	185,00	289,55	175	3.444	1.865	0,54	219.833	2.947
01. Jul 03	146,67	213,46	175	2.493	1.759	0,71	222.108	2.275
01. Aug 03	136,00	207,12	175	2.414	1.066	0,44	224.130	2.022
01. Sep 03	210,90	296,51	175	3.531	2.052	0,58	228.149	4.019
01. Okt 03	279,70	400,83	175	4.835	2.739	0,57	232.128	3.979

05. Nov 03	283,61	406,01	175	4.900	3.108	0,63	237.109	4.981
01. Dez 03	148,41	244,44	175	2.881	1.281	0,44	239.164	2.055
05. Jan 04	234,13	347,18	175	4.165	2.792	0,67	242.726	3.562

Kennzeichen:	<b>Jahr 2004</b>					FG - Nr.:	
Marke / Type:						Zulassung:	
						*)	
						<b>Treibstoffverbrauch in Liter je 100 Km:</b>	<b>8,0</b>

\*) TT.MM.JJ

*)	lt. Tankbeleg				betriebl. erzielte	Km - Ertrag	Km - Stand	Km -
<b>Leistung</b>								
Datum	Betrag	Liter	private Km	Km - Leistung	Losungen	(lt. Bp.)	(lt. Aufzeichng.)	(lt. Abgabepfl.)
02. Feb 04	245,62	397,86					246.448	
01. Mär 04	140,80	250,81	103	3.032	1.822	0,60	249.530	3.082
02. Apr 04	258,60	354,90	103	4.333	2.617	0,60	252.819	3.289
03. Mai 04	213,29	279,27	103	3.388	2.327	0,69	255.925	3.106
01. Jun 04	241,62	308,18	103	3.749	2.441	0,65	259.362	3.437
05. Jul 04	174,00	236,20	103	2.850	2.028	0,71	262.604	3.242
02. Aug 04	183,46	224,00	103	2.697	1.345	0,50	265.547	2.943
01. Sep 04	273,00	342,17	103	4.174	2.228	0,53	269.692	4.145
01. Okt 04	194,00	240,97	103	2.909	2.488	0,86	272.975	3.283

Kennzeichen:	<b>Jahr 2005</b>					FG - Nr.:	
Marke / Type:						Zulassung:	
						*)	
Treibstoffverbrauch in Liter je 100 Km:							<b>8,0</b>
*) TT.MM.JJ							
*)	lt. Tankbeleg				betriebliche	erzielte	Km - Ertrag
Leistung							Km - Stand
Datum	Betrag	Liter	private Km	Km - Leistung	Lösungen	(lt. Bp.)	(lt. Aufzeichng.)
01. Feb 05	236,50	293,30					5.060
02. Mär 05	271,00	338,55	85	<b>4.147</b>	1.713	<b>0,41</b>	7.690
01. Apr 05	405,51	475,23	85	<b>5.855</b>	2.597	<b>0,44</b>	11.804
02. Mai 05	254,00	284,14	85	<b>3.467</b>	2.021	<b>0,58</b>	15.156
01. Jun 05	278,51	321,38	85	<b>3.932</b>	1.860	<b>0,47</b>	17.610
01. Jul 05	296,46	333,39	85	<b>4.082</b>	1.868	<b>0,46</b>	20.737
01. Aug 05	292,02	311,26	85	<b>3.806</b>	1.329	<b>0,35</b>	23.798
01. Sep 05	228,00	233,37	85	<b>2.832</b>	1.376	<b>0,49</b>	25.862
03. Okt 05	280,50	282,13	85	<b>3.442</b>	2.495	<b>0,72</b>	29.001
02. Nov 05	296,50	373,16	85	<b>4.580</b>	3.078	<b>0,67</b>	32.453
01. Dez 05	324,00	332,02	85	<b>4.065</b>	1.818	<b>0,45</b>	35.723
							3.270

## Tz. 2 Aufzeichnungsmängel / Materielle Mängel

### Fehlende Lösungen

Hr. Bw zeichnet seine Fahrten auf Jahreskalendern auf. Im Jahr 2003 sind an bestimmten Tagen Eintragungen zu erkennen, die sich nicht in Tageslösungen niederschlagen. Die Kalenderaufzeichnungen werden dem Bericht als Beilage angefügt. (Anhang 1-8)

Folgende Daten weisen Eintragungen auf, die sich nicht in Lösungen niederschlagen, die aber durchaus aufgrund der Anmerkungen (z.B. "Airport", usw.) als Taxifuhre zu qualifizieren sind.

1. März, 2. März, 13. April, 26. April, 25. Mai, 22. Juni, 26. Juli, 16. August, 30. August, 6. September, 13. September, 21. September, 28. September, 21. November, 23. November, 21. Dezember, 26. Dezember.

## Tz. 3 Schätzung gem. §184 BAO

### Kalkulatorische Differenzen

Aufgrund der Aufzeichnungen des Abgabepflichtigen lässt sich der prozentuelle Anteil an Stadt- und Überlandfahrten nachvollziehen. Anhand dieser und des Tarifs wurde ein durchschnittlicher Kilometerertrag ermittelt, der sich wie folgt ermittelt.

	01.01.2002 bis 02.10.2003				
	ab 03.10.2003				
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
Grundtaxe (inkl. 1.-Teilstrecke nach Tarif)	2,00	2,10	2,50	2,60	
1. Kilometer	0,90	1,10	0,90	1,10	
2. - 4. Kilometer	1,09	1,31	1,09	1,31	
5. + weitere Kilometer	0,87	1,02	0,87	1,02	
Zuschlag Standplatztelefon + Mobiltelefon	1,00	1,00	1,00	1,00	
Zuschlag F u n k	2,00	2,00	2,00	2,00	
Zuschlag - mehr als 4 Personen			1,00	1,00	
Zuschlag Gepäck					
Wartezeit / 35,8sec	0,20	0,20	0,20	0,20	

### Berechnung einer durchschnittlichen Taxifahrt

Durchschnittliche Taxifahrt lt. Taxi-Innung	45	Kilometer			
Anteil der Funkfahrten lt. Taxi-Innung					
Anteil der Standplatz-/Mobiltelefonfahrten	90%				
Anteil der Leerfahrten	40%				
Grundtaxe	2,00	2,10	2,50	2,60	
1. Kilometer	0,90	1,10	0,90	1,10	
Weitere Kilometer lt. Angabe (2. - 4. Kilometer)	3	3,27	3,93	3,27	3,93
Weitere Kilometer lt. Angabe (5. + weitere Kilometer)	41	35,67	41,82	35,67	
Anzahl der Wartezeiten / Kilometer	2	18,00	18,00	18,00	18,00
Funkzuschlag					
Telefonzuschlag	0,90	0,90	0,90	0,90	
Personenzuschlag (mehr als 4 Personen)	10%		0,10	0,10	
Gepäckzuschlag	10%				
Durchschnittlicher Erlös	60,74	67,85	61,34	68,45	
Abzug für Leerfahrten	-24,30	-27,14	-24,54	-27,38	
Durchschnittlicher kalkulatorischer Erlös	36,44	40,71	36,80	41,07	



Anteil der Tagfahrten	100%	36,44	36,80		
Anteil der Nachtfahrten					
Durchschnittlicher Gesamterlös		36,44	36,80		
Kilometerertrag		0,81	0,82		

Für die Überlandfahrten wird eine durchschnittliche Taxifahrt von 45 Kilometer bei einem Anteil Standplatz/Mobiltelefon von 90% und einem Leerfahrtenanteil von 40% angenommen. Dies ergibt einen durchschnittlichen Kilometerertrag von brutto € 0,82.

Für die Stadtfahrten wird folgender Wert abgeleitet:

	01.01.2002 bis 02.10.2003				
	ab 03.10.2003				
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
Grundtaxe (inkl. 1.-Teilstrecke nach Tarif)	2,00	2,10	2,50	2,60	
1. Kilometer	0,90	1,10	0,90	1,10	
2. - 4. Kilometer	1,09	1,31	1,09	1,31	
5. + weitere Kilometer	0,87	1,02	0,87	1,02	
Zuschlag Standplatztelefon + Mobiltelefon	1,00	1,00	1,00	1,00	
Zuschlag Funk	2,00	2,00	2,00	2,00	
Zuschlag - mehr als 4 Personen			1,00	1,00	
Zuschlag Gepäck					
Wartezeit / 35,8sec	0,20	0,20	0,20	0,20	

### Berechnung einer durchschnittlichen Taxifahrt

Durchschnittliche Taxifahrt lt. Taxi-Innung	5	Kilometer		
Anteil der Funkfahrten lt. Taxi-Innung				
Anteil der Standplatz-/Mobiltelefonfahrten	90%			
Anteil der Leerfahrten	40%			

Grundtaxe		2,00	2,10	2,50	2,60	
1. Kilometer		0,90	1,10	0,90	1,10	
Weitere Kilometer lt. Angabe (2. - 4. Kilometer)	3	3,27	3,93	3,27	3,93	
Weitere Kilometer lt. Angabe (5. + weitere Kilometer)	1	0,87	1,02	0,87		
Anzahl der Wartezeiten / Kilometer	2	2,00	2,00	2,00	2,00	
Funkzuschlag						
Telefonzuschlag		0,90	0,90	0,90	0,90	
Personenzuschlag (mehr als 4 Personen)	10%			0,10	0,10	
Gepäckzuschlag	10%					
Durchschnittlicher Erlös		9,94	11,05	10,54	11,65	
Abzug für Leerfahrten		-3,98	-4,42	-4,22	-4,66	
Durchschnittlicher kalkulatorischer Erlös		5,96	6,63	6,32	6,99	
Anteil der Tagfahrten	100%	5,96		6,32		
Anteil der Nachtfahrten						
Durchschnittlicher Gesamterlös		5,96		6,32		
<b>Kilometerertrag</b>		<b>1,19</b>		<b>1,26</b>		

Diese Berechnung ergibt einen kalkulatorischen Durchschnittswert für Stadtfahrten von € 1,26. Die beiden Werte (0,82 Cent für Überlandfahrten, € 1,26 für Stadtfahrten) werden nun zu einem kalkulatorischen Durchschnittswert im Verhältnis der Stadt- und Überlandfahrten zusammengefasst und mit den angegebenen gefahrenen Kilometern hochgerechnet.

Dass es sich hierbei um angemessene Kilometererträge handelt, beweist auch die Kilometertabelle, die wie folgt aussieht:

### Kilometertabelle (hin-u.retour)

Kilometer	Preis pro Kilometer Van & Minibus	Preis pro Kilometer
	Limousine	
0-50	€ 1,45	€ 2,32
51-100	€ 0,99	€ 1,58
101-150	€ 0,96	€ 1,54
151-200	€ 0,91	€ 1,46
201-250	€ 0,88	€ 1,41
251-300	€ 0,84	€ 1,34
301-350	€ 0,80	€ 1,28
351-400	€ 0,77	€ 1,23
401-450	€ 0,72	€ 1,15
451-500	€ 0,68	€ 1,09
ab 501	€ 0,65	€ 1,04
12 Stunden inkl. 500km	€ 350,-	€ 550,-

inkludiert in obiger Tabelle sind Hin-und Rückfahrt

Wartezeit: erste Stunde gratis, jede weitere begonnene Viertelstunde € 5,-,

Bei Übernachtung des Chauffeurs vor Ort € 80,-/pro Nacht  
ab 10 Stunden Wartezeit - individuelle Arrang

Es handelt es sich hierbei um eine Darstellung, die der Homepage [www.rosenov.at](http://www.rosenov.at) entnommen ist. Auch der kalkulatorisch angenommene Kilometerertrag von € 1,2 lässt sich anhand einer online Fahrpreisabfrage zum Beispiel bei [www.taxi60160.at](http://www.taxi60160.at) nachvollziehen. Um die Leerfahrten auch einzukalkulieren, müsste man noch angenommene 40% abziehen, um den kalkulatorischen Kilometerertrag nachzuvollziehen.

Der durchschnittlich angenommene Kilometerertrag ergibt sich auch unter Berücksichtigung der prozentuellen Angabe von Stadt- und Überlandfahrten aufgrund der Aufzeichnungen des Abgabepflichtigen (2003 60% Stadt, 2004 45% Stadt und 2005 45% Stadt).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Hinzurechnungsbeträge lt. Niederschrift vom 15.03.2007 aufgrund von rechnerischen Unrichtigkeiten vom Ergebnis der Kalkulation bzw. von der Bescheidbegründung abweichen.

Auf die Kilometerleistung für die Personenbeförderung wird folgendermaßen geschlossen:

Wenn man davon ausgeht, dass die mit 20%iger Umsatzsteuer zu steuernden Botenfahrten (ordnungsmäßige Rechnungen liegen vor) aus der Kalkulation für Taxifahren auszunehmen sind, wird die Ermittlung der 10%igen Umsätze lt. Bp wie folgt dargestellt:

<b>Kalkulatorische Darstellung</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Gesamtkilometerleistung lt. Vlg	37045	41277	36865
Privat	-2096	-1235	-1023
Botenfahrten geschätzt	-5000	-5400	-4800
Kilometerleistung Personenbef.geschätzt	29949	34.642,00	31042
geschätzter Kilometerertrag	1,00	1,00	1,00
10 %iger Umsatz lt. Bp	29.949,00	34.642,00	31.042,00
10 %iger Umsatz bisher	-19.493,00	-21.656,00	-21.779,00
Differenz inkl. 10 % Ust	10.456,00	12.984,00	9.263,00
<b>Sicherheitszuschlag gerundet</b>	<b>10.400,00</b>	<b>12.900,00</b>	<b>9.200,00</b>
Umsatzzinzurechnung netto	9.454,55	11.727,27	8.363,64
Vorschreibung 10 % Umsatzsteuer	945,45	1.172,73	836,36

#### Steuerliche Auswirkungen

<u>Zeitraum</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
	<u>Euro</u>	<u>Euro</u>	<u>Euro</u>
<u>Umsatzsteuer:</u>			
[000] Steuerbarer Umsatz	9.454,54	11.727,27	8.363,64
[029] 10% Ermäßigter Steuersatz	9.454,54	11.727,27	8.363,64
<u>Einkommensteuer:</u>			
[330] Einkünfte aus Gewerbebetrieb	9.454,54	11.727,27	8.363,64

In der fristgerechten Berufung wurde wie folgt eingewendet:

„Tz. 1 Aufzeichnungsmängel:

ad 1 Doppel-und Mehrfachlosungen:

Die BP beanstandet, dass aus den Losungsaufzeichnungen des Abgabepflichtigen ersichtlich ist, dass in den einzelnen Jahren gleiche Tageslosungen doppelt oder mehrfach vorkommen. Eine Aufstellung dieser Doppel-und Mehrfachlosungen ist im Prüfbericht enthalten. Die BP hält darüber hinaus fest, dass es sich dabei mehrfach um gerundete, manchmal um ungerundete Losungen handelt und stellt daher im Prüfbericht folgendes fest:

"Nach Meinung der BP ist es unwahrscheinlich, dass derart häufig auftretende Doppel- und Mehrfachlosungen bei einem Taxiunternehmen vorkommen, da es eine Vielfalt an möglichen Strecken zu befahren gilt. Darüber hinaus lässt sich keine betriebliche Struktur erkennen, die identische Losungen in diesem Ausmaß zulassen. Daher ist dieser eben begründete Umstand als starkes Indiz gegen die Ordnungsmäßigkeit der Aufzeichnungen zu werten."

Vorweg möchten wir feststellen, dass die Frage der Doppel-und Mehrfachlosung von der BP schon in der Besprechung vom 1. März 2007 aufgeworfen und dort von Herrn S. auch schon beantwortet, im Prüfbericht jedoch gänzlich außer Acht gelassen wurde. Wir dürfen daher hier diese Frage und somit letztlich die betriebliche Struktur des Taxibetriebes S. nochmals erläutern:

Die Doppel-und Mehrfachlosungen resultieren daraus, dass Herr Bw nicht ein Taxiunternehmen im klassischen Sinn mit diversen Fahrten und Kunden vom Taxistandplatz oder über eine Funkzentrale betreibt, sondern größtenteils Stammkunden, Firmenkunden (Fa. M., L., E., H.) fährt. Diese werden unter anderem mit dem Taxi ins Büro oder nach Hause gefahren, bzw. werden häufig zu einem Pauschalpreis die gleiche Strecke gefahren. Es handelt sich dabei insbesondere um Fahrten nach St., K. und den N..

Weiters werden von Herrn Bw viele Flughafenfahrten, ebenfalls zu einem Pauschalpreis durchgeführt. Es ist daher nicht außergewöhnlich, dass es aufgrund dieser Kundenstruktur und des daraus resultierenden Fahrverhaltens (öfter die gleiche Fahrtstrecke) zu Doppel-und Mehrfachlosungen kommt (siehe hierzu Beispiel einer Mehrfachlosung in Anlage 1).

Zum Ausmaß dieser Doppel-und Mehrfachlosungen möchten wir anmerken, dass es sich bei den beanstandeten Losungen überwiegend um zweimal pro Jahr vorkommende identische Tageslosungen (Doppellosung) handelt, die in geringer Zahl angefallenen Mehrfachlosungen kommen jährlich drei bis viermal vor, lediglich der Betrag von € 65,- wurde im Jahr 2005 sechsmal erzielt. Aufgrund dessen ist die Feststellung der BP, dass "derart häufig auftretende Doppel- und Mehrfachlosungen unwahrscheinlich sind" nicht zutreffend und verkennen darüber hinaus die betriebliche Struktur sowie die Preisgestaltung unseres Klienten.

Zu den beanstandeten gerundeten Beträgen dürfen wir folgendes festhalten: Die gerundeten Beträge entstehen durch die Zuzählung des Trinkgeldes, welches dem Umsatz zugerechnet und daher auch angeführt werden muss. Da Kunden in der Regel auf einen runden Betrag aufrunden, entstehen sehr häufig auch runde Tageslosungen. Zur Dokumentation legen wir nochmals in der Anlage 1 Lösungsaufzeichnungen einiger Tage vor.

Aufgrund der obigen Erläuterungen zur betrieblichen Struktur, zum Fahrverhalten sowie der Preisgestaltung des Taxiunternehmens Bw, welches sich vom klassischen Taxiunternehmen wesentlich unterscheidet, sind Doppel- und Mehrfachlosungen nicht außergewöhnlich, sie sind vielmehr Ausfluss des betrieblichen Fahrverhaltens; keinesfalls jedoch ein Indiz gegen die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung.

#### ad 2 Treibstoffverbrauch/Treibstoffintervallverprobung

Im Prüfungszeitraum 2003-2004 wurde von Herrn Bw das Fahrzeug Mercedes E, im Jahr 2005 das Fahrzeug VW Sharan B gefahren. Für die beiden Fahrzeuge beträgt der durchschnittliche Treibstoffverbrauch:

Mercedes E : 10,4/ 100km und 10,7/ 100km

VW Sharan B : 9,27/100 km

Die BP hat beim Erzeuger die technischen Daten überprüft und im Prüfbericht angeführt. Hieraus wurde von der BP folgender durchschnittlicher Treibstoffverbrauch errechnet:

Mercedes Modell e: 7,3l/100km

VW 7M Sharan Modell m: 8,1l/100km

Hierzu ist folgendes anzumerken:

Mercedes

Die BP hat zur Ermittlung des Treibstoffverbrauches im Prüfbericht das falsche Fahrzeug (Mercedes e) herangezogen. Diese Motoren, die einen geringeren Treibstoffverbrauch aufweisen, waren im Jahr 1998 noch nicht erhältlich, sodass die diesbezüglichen Ausführungen der BP unzutreffend sind. Den Typenschein des tatsächlich gefahrenen KFZ lege ich bei (Anlage 2).

Aufgrund des Alters des Fahrzeuges war es nicht mehr möglich, Unterlagen des Erzeugers zu diesem Modell zu beschaffen. Die Frage des Treibstoffverbrauchs dieses Fahrzeuges wurde jedoch schon in der Besprechung am 1. März 2007 mit der BP erhoben. Dabei wurde von Herrn S. erläutert, dass im Jahr 2003 die Einspritzanlage altersbedingt ausgetauscht werden musste und das Fahrzeug seit diesem Zeitpunkt Startschwierigkeiten hatte. Die Firma W.

versuchte dieses Problem mit einer Erhöhung des Dieselflusses zu beheben, die diesbezügliche Reparaturrechnung liegt vor. Der Fehler wurde jedoch erst 2004 gefunden, die defekte Stromaufnahme des Starters war die Ursache der Startschwierigkeit, auch hierfür liegt ein Bericht vor. Tatsächlich wurde jedoch durch die Maßnahme der Erhöhung des Dieselauflasses der Treibstoffverbrauch erhöht.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt bereits mehr als 200.000 Km Fahrleistung aufwies und infolgedessen ebenfalls einen höheren Treibstoffverbrauch hatte.

Weiters muss, wie bereits oben erwähnt, beachtet werden, dass das verwendete Fahrzeugmodell an sich einen höheren Treibstoffverbrauch als das von der BP herangezogene neuere Fahrzeugmodell aufweist. Auch befand sich in diesem Fahrzeug eine Klimaautomatik, die ständig in Betrieb war, auch dadurch wird der Treibstoffverbrauch erhöht.

VW Sharan

Auch hier wurde von der BP das falsche Modell zur Ermittlung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs herangezogen.

Es wird nicht das Fahrzeug VW m., sondern das Modell VW Sharan B verwendet.

Die technischen Daten des Fahrzeuges liegen dieser Berufung bei (Anlage 3), der Verbrauch liegt über dem von der BP herangezogenen Wert. Darüber hinaus gibt der Hersteller in diesem technischen Bericht an, dass die angeführten Verbrauchswerte auf Basis des Fahrzeugleergewichts ermittelt werden. Zusätzliche Ausstattungen und die Beladung führen zu höheren Verbrauchswerten. Ebenso ist der Verbrauch abhängig von Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen, Umwelteinflüssen und Fahrzeugzustand. Beim Verbrauch des verwendeten Fahrzeuges ist daher zu berücksichtigen, dass das Fahrzeug mit einer Standheizung und zwei Klimaanlage ausgestattet ist. Es handelt sich bei den Klimaanlage um Klimaautomatikmodelle die ständig im Einsatz sind. Zusätzlich befindet sich im Fahrzeug eine zweite Batterie, die ebenfalls das Fahrzeuggewicht und somit den Treibstoffverbrauch erhöht. Weiters wird der Verbrauch auch durch den Betrieb der Taxileuchte erhöht.

Aus den obigen Ausführungen geht somit klar hervor, dass von der BP zur Untermauerung angeblich gefahrener Mehrkilometer falsche Treibstoffverbrauchsdaten herangezogen wurden. Weiters wurde in keiner Weise von der BP gewürdigt, dass der durchschnittliche Treibstoffverbrauch durch die eingebauten Klimaanlage, die Standheizung, zusätzliches Gewicht durch Personenbeförderung etc. erhöht wird. Der ermittelte Treibstoffverbrauch und die hieraus ermittelte Kilometerleistung sind daher unrichtig.

Die aus der Buchhaltung ermittelten Werte entsprechen den Tatsachen und wurden überdies in der Besprechung vom 1. März 2007 sowie nochmals in der Schlussbesprechung ausgiebig erläutert.

Wir beantragen daher die Berücksichtigung des Treibstoffverbrauchs und der Kilometerleistung laut Buchhaltung.

#### Tz 2 Aufzeichnungsmängel/Materielle Mängel

Die BP bemängelt das in den Kalendern, in denen Herr Bw seine Fahrten aufzeichnet, im Jahr 2003 zu bestimmten Daten Eintragungen gemacht wurden, die sich nicht in der Tageslosung niederschlagen, die aber seitens der BP als Taxifuhre zu qualifizieren seien.

Es handelt sich dabei um Eintragungen zu folgenden Tagen: 1. März, 2. März, 13. April, 26. April, 25. Mai, 22. Juni, 26. Juli, 16. August, 30. August, 6. September, 13. September, 21. September, 28. September, 21. November, 23. November, 21. Dezember, 26. Dezember.

Auch dieser Punkt wurde in der Besprechung vom 1. März 2007 schon besprochen. Die Eintragung zu jedem von der BP angesprochenen Datum wurde von Herrn Bw erläutert (z.B. Fahrt nach Graz zum Begräbnis der Großmutter von Frau Bw) und von Herrn ADir. X. auch sofort in der Besprechung durch Ermittlung der Tageskilometer überprüft.

Da jedoch die Erklärungen im Bericht der BP nicht berücksichtigt wurden, dürfen wir diesen Punkt nochmals erläutern:

Herr Bw hat im Jahr 2003 im Kalender neben den Tageslosungen auch noch gesondert Termine eingetragen. Bei diesen Aufzeichnungen handelt es sich nicht um Losungsaufzeichnungen sondern vielmehr um Terminreservierungen sowohl betrieblicher als auch privater Natur. Diese Notizen umfassen daher den gesamten Tagesverlauf von Herrn Bw und dienten dazu, Terminkollisionen zu vermeiden.

Wir haben daher im Folgenden eine Aufstellung samt Erläuterung zu sämtlichen in Frage gestellten Terminen erstellt:

Für den Monat März 2003 haben wir zusätzlich das Terminblatt beigelegt. Zu den gekennzeichneten (Privat-) Eintragungen haben wir, in Anlage 4 und 5 noch Nachweise beigelegt (Laboruntersuchungstermin SV gew. Wirtschaft, Arzthonorar Dr. B.).

Datum:	Text:	Erläuterung:
1.3.2003	XM.	Handwerker im Burgenland bei Oma Cousine Besuch Dr. XLB.
2.3.2003	XL.	Cousine Besuch Dr. XLB.

13.4.2003	P.	Umsatz € 95,- enthalten in Umsatz vom 11.4.
26.4.2003	XI.	Auftrag an Kollegen weitergegeben
25.5.2003	XL.	Besuch bei Cousine Dr. XLB.
25.5.2003	Dr. XMR.	Auftrag an Kollegen weitergegeben
22.6.2003	xS.	Bekannte von Herrn BW, mit Privat PKW zum Flughafen gebracht (XSB.)
26.7.2003	xS.	Bekannte von Herrn BW, mit Privat PKW zum Flughafen gebracht (XSB.)
16.8.2003	P.	15. u. 16. nicht in Wn. Aufträge weitergegeben
6.9.2003	XB.	Schwägerin mit Privat PKW (XBB.)
13.9.2003	XB.	Schwägerin mit Privat PKW (XBB.)
13.9.2003	XO.	Besuch bei Bekannten (OS.uG.
21.9.2003	P.	20. und 21. nicht in Wn., Fahrauftrag abgesagt
21.11.2003	G.	Begräbnis Oma von Gattin, Mutter von Schwiegervater
23.11.2003	XMR.	Bezahlt bereits am 17.11.2003
21.12.2003	XLr.	Bekannte von Herrn BW , Weihnachtsbesuch abgesagt und auf 26.12. verschoben (siehe unten)
26.12.2003	XKk.	Tante Sigrid u. Onkel Willi XKk. Weihnachtsbesuch
26.12.2003	XLr.	Weihnachtsbesuch

Im Einzelnen handelt es sich bei den angeführten Tagen ohne Umsatz um

a) Privattermine:

(Besuche, Begräbnis, Fahrt mit Schwägerin und Bekannten zum Flughafen. Diese Fahrten werden jedoch mit dem Privatfahrzeug durchgeführt. Zur Fahrt nach G. haben wir zum Nachweis eine Bestätigung der G Bestattung beigelegt (Anlage 6).

b) Nicht durchgeführte Fahrten:



Die Schwiegereltern von Herrn Bw besitzen ein Haus im BundeslandX, aus diesem Grund verbringen Herr Bw und seine Familie die Wochenenden sehr häufig im BundeslandX. Vorgemerkte Termine werden in solchen Fällen nicht von ihm durchgeführt, sondern an Kollegen weitergegeben. Sofern es sich um Lieferscheinkunden handelt, übernimmt Herr Bw die Kosten für die Fahrt, zahlt diese an den durchführenden Kollegen und verrechnet diese Kosten dann in der Monatsabrechnung an den "Lieferscheinkunden" weiter. Dies ist aus den Lieferscheinen stets ersichtlich.

Bar zahlende Kunden zahlen direkt an das die Fahrt durchführende Taxiunternehmen und scheinen daher nach Weitergabe des Auftrages nicht mehr auf. Natürlich kommt es auch immer wieder zu Stornierungen seitens der Kundschaft.

#### c) Flughafenfahrten:

Ein wesentlicher Punkt ist auch, dass speziell bei Flughafenfahrten die Kunden bei der Hinfahrt die Rückfahrt gleich mitbezahlen. Am Tag der Zahlung scheint somit bereits Hin- und Rückfahrt als Barumsatz auf, am Tag der Rückfahrt ist jedoch aus diesem Grund für diese Fahrt keine Losung in den Aufzeichnungen zu finden (Bsp: Dr. XMR. bezahlt bereits am 17.11.03 für die Rückfahrt am 23.11.03).

Die in Frage gestellten Daten konnten daher lückenlos aufgeklärt werden, der Vorwurf, dass Losungen nicht angegeben wurden, ist daher nicht aufrecht zu halten.

#### Tz 3 Schätzung gem. § 184 BAO:

Von der BP wurden in der Folge für Stadt-und Überlandfahrten Kilometererträge kalkuliert und auf Basis dieser und unter Schätzung der Kilometerleistung für Personenbeförderung eine Umsatzzuschätzung gem. §184 BAO vorgenommen.

#### § 184 BAO lautet wie folgt:

"Soweit die Abgabenbehörde die Grundlagen für die Abgabenerhebung nicht ermitteln oder berechnen kann, hat sie diese zu schätzen. Dabei sind alle Umstände zu berücksichtigen, die für die Schätzung von Bedeutung sind.

Zu schätzen ist insbesondere dann, wenn der Abgabenschlichtige über seine Angaben keine ausreichenden Aufklärungen zu geben vermag oder weitere Auskunft über Umstände verweigert, die für die Ermittlung der Grundlagen (Abs. 1) wesentlich sind.

Zu schätzen ist ferner, wenn der Abgabenschlichtige Bücher oder Aufzeichnungen, die er nach den Abgabenvorschriften zu führen hat, nicht vorlegt oder wenn die Bücher oder

Aufzeichnungen sachlich unrichtig sind oder solche Mängel aufweisen, die geeignet sind, die sachliche Richtigkeit der Bücher oder Aufzeichnungen in Zweifel zu ziehen".

Die Bücher wurden von Herrn Bw ordnungsgemäß geführt und vorgelegt, aufgrund der oben angeführten Erläuterung ist der Vorwurf dass die Bücher nicht ordnungsmäßig geführt wurden nicht zutreffend. Der Vorwurf, dass die Aufzeichnungen mangelhaft sind, ist, wie die obigen Ausführungen beweisen, ebenfalls nicht zutreffend. Sämtliche Fragen, die von der BP an den Steuerpflichtigen herangetragen wurden, konnten von ihm beantwortet bzw. geklärt werden, fanden jedoch keinerlei Eingang in eine entsprechende Würdigung der Beweise. Sämtliche getroffenen Annahmen der BP, die zu einer Schätzungsbefugnis führen könnten, beruhen auf einer unzutreffenden Einschätzung des Sachverhalts, der Heranziehung von unzulänglichen Vergleichsdaten / Beweismitteln und letztlich einer gänzlichen Außerachtlassung des Parteiengehörs. Die Bücher wurden nicht nur formell sondern auch sachlich richtig geführt. Es besteht daher im vorliegenden Fall keine Schätzungsbefugnis.

Abgesehen von oben angeführten Gründen, die eine Schätzung der Bemessungsgrundlage im vorliegenden Fall nicht zulassen, dürfen wir nachfolgende Fehler der BP bei der Kalkulation des durchschnittlichen Kilometerertrages richtig stellen:

1) Für Überland-und Flughafenfahrten gilt gesetzlich die freie Preisvereinbarung. Es ist daher für diese Fahrten grundsätzlich nicht möglich, einen durchschnittlichen Kilometerertrag zu ermitteln.

(Siehe auch Anlage 7, Schreiben von Dr. A., Fachgruppengeschäftsführer der Fachgruppe für das Beförderungsgewerbe für PKW bei der Bundeswirtschaftskammer).

2) In der Kalkulation der BP wird ein Zuschlag für den Transport von mehr als 4 Personen berücksichtigt. Sowohl der Mercedes als auch der VW Sharan sind für 5 Personen (inklusive Fahrer) zugelassene Fahrzeuge. Ein Personenzuschlag kann deshalb nicht angewendet werden, da nur 4 Personen transportiert werden dürfen.

3) Herr Bw besitzt keinen Telefonschlüssel, kann daher diese Art von Taxifahrten nicht durchführen, in der Kalkulation wurde jedoch ein Telefonzuschlag berücksichtigt.

4) Herr Bw hat sein Unternehmen so aufgebaut, dass er überwiegend Stammkunden chauffiert. Taxifahrten im herkömmlichen Sinn, bei denen der Fahrer nach Ende der Fahrt den nächsten Taxistandplatz anfährt und dort auf die nächste Fahrt wartet, sind bei Herrn Bw äußerst selten, da diese Art von Taxifahrten zeitlich nicht kalkulierbar sind und reservierten "Terminfahrten" daher entgegenstehen. Dies führt jedoch zwangsläufig dazu, dass das Ausmaß der Leerfahrten nicht mit branchenüblichen Satz kalkuliert werden kann sondern im

vorliegenden Fall höher liegt. In der Kalkulation wurde jedoch auf diesen Umstand nicht eingegangen sondern mit einem Leerfahrtenanteil von 40% gerechnet.

Es dürfte jedoch auch bei "klassischen Taxiunternehmen" nicht mehr mit einem Leerfahrtenanteil von 40% kalkuliert werden, da sich die Anzahl der Leerfahrten ständig erhöht. Im Jahr 1995 wurde an der Wirtschaftsuniversität eine Diplomarbeit mit dem Thema "Das Taxi in Wien-Empirische Erfassung der Besetzt-und Leerkilometer" von BC eingereicht. Hieraus geht hervor, dass bereits im Erhebungszeitpunkt 1995 die Kilometerstruktur sich wie folgt zusammensetzt: 53,52% Besetzkilometer zu 46,48% Leerkilometer (Anlage 8).

5) Die BP weist im Bericht darauf hin, dass der kalkulatorisch angenommene Kilometerertrag von € 1,2 anhand einer Online-Abfrage bei Taxi 60160 (Taxifunk) verifiziert werden kann. Wir möchten jedoch hierzu anmerken, dass aus dieser Online-Abfrage der durchschnittliche Kilometerertrag dieses Unternehmens im Jahr 2007 ermittelt werden kann, der Prüfungszeitraum umfasst jedoch die Jahre 2003-2005. Darüber hinaus kann ein den Taxifunkzuschlag enthaltener Kilometerertrag nicht für ein Unternehmen, welches als "Nicht-Taxifunkunternehmen" geführt wird, herangezogen werden.

6) Weiters untermauert die BP den von ihr angesetzten kalkulatorischen Kilometerertrag mittels Kilometertabelle, die, wie die BP festhält, der Homepage des Taxiunternehmens R. entnommen ist. In dieser Tabelle von Seite 13 des Prüfberichtes sind die Preise pro Kilometer gestaffelt nach Streckenlänge (Hin-und Rückfahrt) angegeben. Diese Kilometerpreise sind jedoch wie nachfolgend angeführtes Beispiel ergibt, nicht richtig:

Eine Fahrt mit R. von Wien nach Krems/Donau kostet mit BusVan (welcher dem VW Sharan von Herrn Bw entspricht) € 74,-. Die Strecke Wien-Krems beträgt ca. 78 km, mit Retourfahrt (Leerfahrt) daher 156 km. Hieraus errechnet sich ein Kilometerpreis von € 0,47. Die Preistabelle R. liegt der Berufung als Anlage 9 bei.

Laut Kilometertabelle des Prüfberichts ergibt sich für eine Streckenlänge zwischen 150 und 200 Kilometer jedoch ein Kilometerpreis von € 0,91.

Dies bedeutet, dass die BP bei Ihrer Untermauerung des Kilometersatzes von einem nahezu doppelt so hohen Kilometerpreis ausgeht, der in keiner Weise belegt ist. Wie die in der Kilometertabelle des Prüfberichtes angeführten Kilometersätze ermittelt wurden, ist vollkommen unklar.

7) Zuletzt sei noch folgendes Beispiel zur Kalkulation der BP angeführt: Die BP hat in ihrer Kalkulation für Überlandfahrten/Flughafenfahrten einen durchschnittlichen Kilometerertrag von € 0,82 festgesetzt. Eine Flughafenfahrt beträgt ca. 60 Kilometer. Würde man dieser

Kalkulation folgen, müsste für eine Flughafenfahrt ein Fahrpreis von rund € 49 verrechnet werden. Tatsächlich wurden von Herrn Bw für Flughafenfahrten im Prüfungszeitraum zwischen € 24 und € 27 verrechnet. (Dies entspricht noch immer den in 2007 von R. und Taxi 60160 verrechneten Preisen). Anzumerken ist, dass bei einem Fahrpreis von € 49 wohl kaum jemand mit Taxi Bw zum Flughafen gefahren wäre.

Zusammenfassend sei gesagt, dass die von der BP durchgeführte Kalkulation auch nicht annäherungsweise auf das Taxiunternehmen Bw anzuwenden ist, da von völlig anderen Ausgangsbedingungen und einer falschen Betriebsstruktur ausgegangen wird. Die erhobenen und in die Kalkulation eingeflossenen Parameter entsprechen nicht den Tatsachen. Die in den mehrstündigen Besprechungen vom 1.3.2007 und 15.3.2007 von Herrn Bw erteilten Auskünfte und Erläuterungen wurden weder sachlich gewürdigt noch im Prüfungsbericht festgehalten. Die besprochenen Punkte wurden im Bericht und damit letztlich auch in den Bescheiden nicht beachtet oder auch entgegen der gegebenen Auskunft verwertet ( z.B. Ansatz eines Telefonzuschlags seitens der BP) obwohl Herr Bw keinen Schlüssel für Taxistandplatz innehat, Anschuldigung der fehlenden Losung obwohl das Begräbnis der Großmutter in G. von der BP ausdrücklich angesprochen und die Auskunft von Herrn Bw auch nachkontrolliert wurde). Dem Prinzip des Parteiengehörs wurde daher letztlich nicht Folge geleistet."

Die BP nahm zur Berufung wie folgt Stellung:

<Aufzeichnungsmängel

Ad 1) Doppel-und Mehrfachlosungen

Gerundete Doppel-und Mehrfachlosungen bleiben auch nach der Beantwortung des Vorhalteverfahrens ein starkes Indiz gegen die Ordnungsmäßigkeit der Aufzeichnungen.

Hr. Bw legt aus seinen Kalendermitschriften (vom 23. März 05, 22. Juni 05, 12. Oktober 05) drei idente Losungen vor und begründet diese Mehrfachlosung mit seiner Kundenstruktur und des daraus resultierenden Fahrverhaltens. Auf der Kalendermitschrift vom 23. März 2005 (Anlage 1 der Berufung) steht allerdings handschriftlich von Hrn. Bw folgendes geschrieben:

"Botenfahrt jeden Mittwoch Labor Dr. Kn. 16,80"

Aufgrund eines Vorhalteverfahrens wurde u. a. eine Exceltabelle beigelegt, die die Losungen nach Stadtfahrten, Flughafenfahrten, Landfahrten und Botenfahrten trennen sollen und so den Nachweis der Ordnungsmäßigkeit erbringen sollen. Wenn man jetzt die Aussage von Hrn. Bw nachvollzieht, fehlen Erlöse für Botenfahrten an folgenden Tagen des Jahres 2005:

12.01.2005, 19.01.2005,

26.01.2005,

16.02.2005, 23.02.2005,

02.03.2005, 09.03.2005,  
16.03.2005, 30.03.2005,  
06.04.2005, 20.04.2005,  
27.04.2005, 04.05.2005,  
11.05.2005, 08.06.2005,  
15.06.2005, 29.06.2005,  
06.07.2005, 10.08.2005,  
24.08.2005, 07.09.2005,  
14.09.2005, 21.09.2005,  
12.10.2005, 19.10.2005,  
09.11.2005, 16.11.2005,  
30.11.2005, 07.12.2005,  
21.12.2005

Bei allen diesen angeführten Tagen handelt es sich um einen Mittwoch, der keine aufgezeichnete Botenfahrt beinhaltet. Daher sind die von Hrn. Bw geführten Aufzeichnungen hinsichtlich der dargestellten Umsätze massiv mangelhaft und berechtigen die Behörde gem. § 184 BAO zur Schätzung.

#### Ad 2 Treibstoffverbrauch/Treibstoffintervallverprobung

Die vom Abgabepflichtigen angegebene Kilometerleistung ist Grundlage für die Schätzung gem. § 184 BAO. Die Treibstoffintervallverprobung zeigt nur ein Schwanken hinsichtlich der gefahrenen Kilometerleistung und der Kilometerleistung aufgrund eines angenommenen Treibstoffverbrauchs aufgrund von Erfahrungswerten bzw. aufgrund von Leistungshinweisen des Herstellers. Beim VW Sharan sagt der Hersteller, dass der Verbrauch innerorts zwischen 9,3 und 9,7 l liegt, ausserorts allerdings 6,1 bis 6,5 l. Kombiniert liegt der Verbrauch bei 7,3 bis 7,7 l. Was den Mercedes Benz betrifft, wurde vom Abgabepflichtigen keine Daten des Herstellers vorgelegt, die glaubhaft den höheren Treibstoffverbrauch begründen. Ob die Maßnahme der Erhöhung des Dieselauflasses den Treibstoffverbrauch erhöht, kann nur ein Sachverständiger beurteilen. Die diesbezügliche Reparaturrechnung wurde im Zuge des Berufungsverfahrens nicht vorgelegt. Es wurden für die Treibstoffintervallverprobung Durchschnittswerte herangezogen, die nach Meinung der BP nach Abwägung mit den Herstellerdaten und auf Grund von Erfahrungswerten (Dieselverbrauch Überland bei allen Fahrzeugtypen niedriger und meist unter 8 l/100km) am ehesten anzunehmen sind. Abgesehen davon stellt die Treibstoffintervallverprobung nur ein Indiz für die nicht ordnungsgemäße Treibstoffverrechnung dar, die dann natürlich auch die angegebene Kilometerleistung und Erlöse in Frage stellen. Der Treibstoffverbrauch und die Kilometerleistung bleiben ohnedies unverändert.

#### Ad 3 Aufzeichnungsmängel/Materielle Mängel

Zu diesem Punkt der Bescheidbegründung wurde ein Fragenvorhalt an den Abgabepflichtigen gerichtet, indem er sämtliche weitergegebenen Fahren belegmäßig nachweisen und darüber

Auskunft geben sollte, wie diese Geschäftsvorfälle in der Einnahmen/Ausgabenrechnung erfasst wurden.

Hr. Bw erläutert in Frage gestellte Termine, die keine Losungseintragungen enthalten, u.a. damit, es wären Privattermine darunter. Darüber hinaus wären Losungen nicht zeitlich chronologisch eingetragen worden (eine Fuhre am 13.4.03 wäre schon am 11.4.03 erfasst worden). Andere Termine wurden an Kollegen weitergegeben. Die angeblich weitergegebenen Fuhren vom 26.4.2003, 25.5.2003 und 16.8.2003 wurden belegmäßig nicht beigelegt bzw. konnten dem nachgebrachten Belegmaterial nicht entnommen werden. Der Bezug der nachgereichten Taxirechnungen des Taxiunternehmers Stohl zu den Lieferscheinen bzw. der Erfassung in der Einnahmen/Ausgabenrechnung konnte nicht hergestellt werden. Es wurde nicht darüber Auskunft gegeben, wie die Geschäftsvorgänge dem Zufluss/Abflussprinzip entsprochen wurden. Abgesehen davon wurden weder Terminreservierungen noch weitergegebene Aufträge im Terminkalender gesondert ausgewiesen. Erst im Zuge der BP wurde die Begründung, Eintragungen wären privat veranlasst oder Aufträge wären weitergegeben worden, vorgebracht.

Abgesehen davon kann eine Terminaufzeichnung, in der Privat- und Betriebsvorgänge vermischt werden nicht als Grundaufzeichnung im Sinne der BAO angesehen werden, da diesbezüglich keine Trennung nachvollziehbar ist und auch keine zeitliche und chronologische Abfolge hinsichtlich des Zuflusses von Losungen erkennbar ist.

Die Aufzeichnungen weisen daher nach wie vor so schwerwiegende Mängel auf, dass ein falsches Ergebnis zu vermuten ist.

Schätzung gem. § 184 BAO

Lt. Berufung wird ein Leerfahrtanteil von rund 52% bzw. 47% auf Basis der Ergebnisse einer Diplomarbeit für den Zeitraum 1995 eingewendet, jedoch ohne die Ermittlung der jeweiligen Prozentsätze darzulegen. Dazu ist auszuführen, dass die Ermittlung der Leerfahrten lt. Diplomarbeit auf Basis von Tages- und Nachtfahrten erfolgte, der Bw. jedoch nur Tagesfahrten ausführte. Da erfahrungsgemäß die Leerfahrten am Abend höher als während des Tages sind, ist die Schätzung von 40% nach Meinung der BP als richtig zu beurteilen (Berufungsentscheidung UFS RV/3223-W/02 vom 20.12.2004). Aufgrund eines Einwandes des Bw. wurde bei der Kalkulation sowohl der Telefonzuschlag als auch der Personenzuschlag entfernt. Das Ergebnis der Schätzung und damit die Hinzurechnung der Umsätze ändert sich allerdings nicht, da der Durchschnittskilometerertrag nach wie vor bei € 1,- liegt (1,14 für Stadtfahrten, 0,81 für Überlandfahrten). Als Beilage werden die Berechnungen der Stellungnahme angeschlossen.

Zur Untermauerung der Kalkulation wird folgendes dargestellt:

Kalkulationswert € 0,81 für Flughafen- u. Überlandfahrten

Nach Ansicht des Abgabepflichtigen beträgt eine Flughafenfahrt (Hin und retour) 60 km. Bei der Hinfahrt wird bei Bestellung € 27,- verrechnet, das entspricht in etwa € 0,90/km. Hr. Bw wird sich am Flughafen auf den Taxistandplatz gegenüber der Ankunftshalle stellen und für die Rückfahrt den Taxameter einschalten (der ohnedies lt. eigener Auskunft immer eingeschaltet ist), sodass für die Rückfahrt ca. € 49,- berechnet wird: € 49,- + € 27,- = € 76,- und ergibt für 60 km = € 1,27 (Hin- und Rückfahrt). Sollte er aber im geschätzten Ausmaß von

40% leer (aufgrund von anderen Terminen o.ä.) retourfahren, verbleibt noch immer ein durchschnittlicher Kilometerertrag von 81 Cent, der in die Kalkulation eingearbeitet wird.

#### Kalkulationswert Stadtfahrten

Der Kalkulationswert von € 1,14 entspricht dem Taxitarif gemäß der beiliegenden Berechnung. Daraus ergibt sich dann der Durchschnittswert von € 1,- / der der Kalkulation zu Grunde liegt. Das Ergebnis der BP wurde ausreichend begründet. Diesbezüglich wird auf den § 167 Abs. 2 verwiesen, der zum Ausdruck bringt, dass die Abgabenbehörde unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Abgabenverfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen hat, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht. Es wurde bei der Kalkulation sehr wohl auf die mögliche Struktur des Betriebes eingegangen und ein Durchschnittswert für die Kalkulation ermittelt.>

Ergänzend wurde vom Bw. des Weiteren folgende Schriftstücke übermittelt und eingewendet:

„Verlauf einer Fremdarbeit

e-mail Dr. C. -Airport bzw. Überlandfahrten

Berechnung einer Überlandfahrt

Brief der Wirtschaftskammer Wien wg. Standplatz Flughafen Schwechat

Brief der NÖ. Wirtschaftskammer wg. Standplatz Flughafen Schwechat

Preisliste der Fa. Y.

e-mail Fa. VW Österreich

Kopie Öamtc Herr M. Z.

e-mail Fa. L

Datenblatt Fa. Porsche O.

div. Mercedes Rep. Rechnungen (Garantie und Kulanz nicht ersichtlich)

Offener Brief an Hr. Prüfer

Ad Aufzeichnungsmängel)

Betreff Fuhre am 13.4.2003

Fr. P. hat bei einer Fuhre am 11.4.2003 Ihre Fahrt für den 13.4.2003 nach S. (Kuranstalt) im Voraus bezahlt: Da das Rechnungsdatum zählt, wurde der Umsatz auch am Freitag den 11.4.2003 verbucht.

Die weitergegebenen Fuhren, die nicht über meine Buchhaltung liefen (Kunde bezahlte bar im Taxi welches selbst durch Kunde organisiert wurde) sind kein Aufzeichnungsgrund.

Anfragen an die Kunden könnten nachgereicht werden.

Alle über mich verrechneten Fahrten habe ich Ihnen ausgehändigt, bzw. wurden auch bei Ihrer Überprüfung in meiner Buchhaltung vorgefunden.

Fallbeispiel vom 16.4.2005

Bestellung Fa. L für Samstag 16.4.2005 Abholung Flughafen (Hr. Bl.)

Da ich nicht in Wn. war, gab ich diesen Auftrag an die Fa. Oh. weiter.

Firma Oh. übernimmt den Auftrag und stellt mir die Rechnung (Beleg Taxirechnung Eintragung Kassabuch unter der Belegnummer 111). Am Lieferschein der Firma L scheinen folgend Daten auf: Datum, Uhrzeit, von nach, Name des Fahrgastes, Bestätigung (Autokennzeichen der Fremdfirma) Netto Betrag. Als Anlage nochmals die Monatsrechnung.

Betrifft: Private Terminaufzeichnungen) Da ich keine fixen Arbeitszeiten habe, integriert sich mein Berufsleben voll mit meinen Privaten. Da alle Fahrten einzeln aufgezeichnet wurden, ist mein Terminübersicht nicht als Grundaufzeichnung anzusehen.

Einen Durchschnittskilometerertrag kann es nicht geben, da für Überlandfahrten lt. Wiener Taxiinnung die Freie Preisgestaltung gilt.

Bei Ihrer Kalkulation wurden auch 53 Minuten Wartezeit eingerechnet. Ich lege nochmals die Berechnung des Wiener Taxitarifes von 3.10.2003 vor, mit der Berechnung von 5 Km inkl. Grundtaxe in der Höhe von

€ 7,54 abzüglich 40% Leerfahrt (€ 3.02) € 4,52 : 5 Km € 0,90 pro Km Stadt

Zu Ihrer Berechnung der Flughafenfahrten liegt die Stellungnahme der Wiener, sowie der 'Niederösterreichischen Handelskammer bei.

Anbei auch eine Preisliste der Firma Y. über Flughafentransfer von € 25.- (für Vielfahrer wie das Minist. noch billiger)

Betreffend des Treibstoffverbrauches lege ich bei:

Anfrage an VW Österreich

Anfrage an Fa. L Fuhrparkanalyse

ÖAMTC Zeitschrift v. 12/2007

Hr. M Z. (Anschrift liegt bei) steht Ihnen gerne mit allen Technischen Fragen zur Verfügung.

Verbrauch Standheizung z.B. 0.8 Liter Diesel pro Std.

Klimaanlage z.B. 2.0 Liter Diesel pro Std.

Anbei einige Rechnungen von Mercedes



Die Probleme begannen mit dem Tausch der Einspritzpumpe und zogen sich bis zum Tausch des Starters. Rückfragen Hr. Rw. Fa. Kw."

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

Gemäß § 184 Abs. 1 BAO hat die Abgabenbehörde die Grundlagen für die Abgabenerhebung zu schätzen, soweit sie diese nicht ermitteln oder berechnen kann. Dabei sind alle Umstände zu berücksichtigen, die für die Schätzung von Bedeutung sind. Zu schätzen ist insbesondere, wenn der Abgabepflichtige über seinen Angaben keine ausreichenden Aufklärungen zu geben vermag oder weitere Auskunft über Umstände verweigert, die für die Ermittlung der Grundlagen wesentlich sind (Abs. 2). Gemäß § 184 Abs. 3 BAO hat die Abgabenbehörde die Besteuerungsgrundlagen zu schätzen, wenn die Bücher und Aufzeichnungen sachlich unrichtig sind oder formelle Mängel aufweisen, die geeignet sind, die sachliche Richtigkeit der Bücher und Aufzeichnungen in Zweifel zu ziehen.

Zu schätzen ist lt. ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) jedenfalls, wenn der Abgabepflichtige Bücher oder Aufzeichnungen, die er nach den Abgabevorschriften zu führen hat, nicht führt oder nicht vorlegt oder sogar vernichtet hat. Hat die Behörde diesen Nachweis der qualifizierten Mangelhaftigkeit erbracht, ist die Schätzungsbefugnis die Folge, die nicht erst wieder in ihrer Berechtigung nachzuweisen ist. Die solcherart dem Grunde nach gerechtfertigte Schätzung ist in ihrer Begründetheit, im beschrittenen Weg, in ihrer Schlüssigkeit und Denkfolgerichtigkeit plausibel zu machen. D.h. die Behörde hat aufzuzeigen, von welchen Ermittlungsergebnissen tatsächlicher Art sie ausgegangen ist und auf welche Weise (Schätzungsmethode) sie zu den Schätzungsergebnissen gekommen ist (vgl. Stoll, BAO-Komm., S 1927f).

Ziel der Schätzung ist es, die Besteuerungsgrundlagen festzustellen, die die größte Wahrscheinlichkeit für sich haben (VwGH 22.6.83, 83/13/0051). Die Wahl der Schätzungsmethode steht dabei der Behörde im Allgemeinen frei, doch muss das Verfahren einwandfrei abgeführt und die zum Schätzungsergebnis führenden Gedankengänge schlüssig und folgerichtig sein. Ob eine Kombination von Schätzungsmethoden (kalkulatorische Schätzung, Schätzung nach dem Vermögenszuwachs, etc.) angewendet wird, hängt von den Gegebenheiten im Einzelfall ab und wird von dem Ziel jeder Schätzung bestimmt, den tatsächlichen Verhältnissen so nahe wie möglich zu kommen. Die Schätzungsberechtigung als auch das Schätzungsergebnis sind zu begründen.

Nach ständiger Rechtsprechung hat weiters die Behörde unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Verfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht (freie Beweiswürdigung gem. § 167 Abs. 2 BAO).

Im vorliegenden Fall bekämpft der Bw. die Hinzuschätzung eines Sicherheitszuschlages durch Kalkulation dem Grunde und der Höhe nach. Der Bw. wendet ein, dass die gerundeten Beträge sich auf Grund von Stammkunden, Firmen- und Pauschalpreise sowie Trinkgelder ergeben hätten.

Die Ermittlung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauches wäre unrichtigerweise von einem durchschnittlichen Verbrauch von 8 l per 100 km statt 10,7l und 9,27 l per 100 km ausgegangen worden. Die BP hätte falsche Fahrzeugmodelle (Mercedes e statt Mercedes E und Sharan m. statt Sharan B) zum Vergleich herangezogen und musste weiters auf Grund des Alters eines Kfz die Einspritzpumpe ausgetauscht werden (Rechnung vom 21.1.2003). Zu berücksichtigen sei auch das Vorliegen von Klimaanlage und Automatik, welche ständig im Einsatz einen höheren Verbrauch ergeben würden.

Die Aufzeichnungen auf dem Kalender seien privater und betrieblicher Natur und würden lediglich Terminreservierungen und nicht Lösungsaufzeichnungen darstellen. Der Bw. legte zur Erläuterung eine Aufstellung der in Frage gestellten Termine im Zeitraum März bis Dezember 2003 vor. Dabei hätte es auch private Termine wie Besuche, Begräbnis, Fahrten mit Bekannten gehandelt. Weiters wären Termine an den Wochenenden an Kollegen weitergegeben und auch weiterverrechnet worden. Auch gäbe es Stornierungen durch Kunden. Die Flughafenfahrten würden in der Regel bereits für die Hin- und Rückfahrt bezahlt.

Weiters wären die Aufzeichnungen ordnungsgemäß geführt und die Einwendungen des Bw. entgegen dem Prinzip des Parteienghörs nicht berücksichtigt worden. Folgende Fehler der BP seien richtig zu stellen: 1) Für Überland- und Flughafenfahrten gilt die freie Preisvereinbarung. 2) Die Kalkulation berücksichtige einen Zuschlag für 5 Personen, es könnten jedoch nur 4 Personen transportiert werden. 3) Der Bw. hätte keinen Telefonschlüssel, daher sei kein Telefonzuschlag zu berücksichtigen. 4) Es würden überwiegend Stammkunden chauffiert, daher würden höhere Leerfahrten anfallen. 5) Der Km-Ertrag der BP von € 1,2 betreffe das Jahr 2007, strittig seien jedoch die Jahre 2003 bis 2005. 6) Die Km-Tabelle der BP wäre von der Homepage des Taxiunternehmens R. entnommen worden. 7) Der durchschnittliche Km-Ertrag der Flughafenfahrten würde sich auf nur € 0,82 bzw. Zahlungen von € 24,- oder € 27,- belaufen.

ad Zulässigkeit der Schätzung)

Zur Schätzungsbefugnis ist auszuführen, dass der Bw. einen Fragenvorhalt betreffend den belegmäßigen Nachweis sämtlich weitergegebener Führen, wie diese Geschäftsvorfälle in der Einnahmen/Ausgabenrechnung erfasst wurden, dahin gehend beantwortete, dass die in Frage gestellten Termine, welche keine Losungseintragungen enthalten, u.a. Privattermine dargestellt hätten. Des Weiteren wären Losungen zeitlich nicht chronologisch eingetragen worden (z.B. eine Fuhre am 13.4.03 wäre schon am 11.4.03 erfasst worden) oder an Kollegen weitergegeben worden.

Dazu ist festzustellen, dass die laut Kalenderaufzeichnungen bemängelten angeblich weitergegebenen Führen vom 26.4.2003, 25.5.2003 und 16.8.2003 belegmäßig weder nachgewiesen noch die Weitergabe an Kollegen dem nachgebrachten Belegmaterial entnommen werden können. Ein Bezug der nachgereichten Taxirechnungen z.B. des Taxiunternehmers Oh. zu den Lieferscheinen bzw. der Erfassung in der Einnahmen-Ausgabenrechnung konnte zwar hergestellt werden. Die fehlenden Erlöse der Botenfahrten 2005 wurden jedoch zur Gänze nicht aufgeklärt. Die Angaben des Bw., dass die Einnahmen der Flughafenfahrten bereits für die Hin- und Rückfahrt verrechnet wurden bzw. diese erst später verbucht wurden, entspricht jedenfalls nicht dem Zufluss/Abflussprinzip der Einnahmen-Ausgaben-Rechnung.

Zu den Einwendungen ist weiters auszuführen, dass laut Kalenderaufzeichnungen des Bw. vom 23. März 2005, 22. Juni 2005, 12. Oktober 2005 drei idente Losungen vorliegen und diese Mehrfachlosung mit der Kundenstruktur und dem daraus resultierenden Fahrverhalten begründet wurden. Selbst wenn gerundete Doppel- und Mehrfachlosungen nur ein Indiz gegen die Ordnungsmäßigkeit der Aufzeichnungen darstellen, konnte der Bw. die handschriftlich vermerkte Angabe „Botenfahrt jeden Mittwoch Labor Dr. Kn. 16,80“ im Zuge des Berufungsverfahrens und diesbezüglich fehlenden Erlöse für Botenfahrten für das Jahr 2005 nicht entkräften. Dabei ist festzuhalten, dass an den in der Stellungnahme der BP aufgelisteten Tagen „Mittwoch“ keine Botenfahrt aufgezeichnet wurden. Die Aufzeichnungen des Bw. hinsichtlich der dargestellten Umsätze sind somit gravierend mangelhaft und berechtigen die Behörde gem. § 184 BAO zur Schätzung.

Der Bw. versuchte somit, die einzelnen Mängel zu erklären, eine vollständige Aufklärung der fehlenden Einnahmen gibt es jedoch nicht. Die Aufzeichnungen weisen somit gravierende Mängel auf, womit ein unrichtiges Ergebnis zu vermuten ist. Die Schätzung erfolgte daher dem Grunde nach jedenfalls zu Recht. Die Schätzungsbefugnis ist somit dem Grunde nach begründet.

ad Schätzungsergebnis)

Betreffend das Schätzungsergebnis ist auszuführen, dass bei einer kalkulatorischen Zuschätzung der unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse ermittelte Kilometerertragswert der Schätzung zu Grunde gelegt wird. Die kalkulatorischen Sätze, Aufschläge können aus dem Vergleich des geprüften Betriebes selbst oder externen Werten wie Branchenerfahrung gewonnen werden. Die Behörde hat jedoch in erster Linie stets den besonderen betrieblichen Bedingungen Rechnung zu tragen und ist eine den wahrscheinlichen Ergebnissen möglichst nahe kommende Schätzung anzustreben (Stoll, BAO, S 1934f).

Im vorliegenden Fall erfolgte die Schätzung auf Grund der mangelhaften Aufzeichnungen und nach Durchführung von Treibstoffintervallverprobungen unter Berücksichtigung von durchschnittlichen Fahrten in der Stadt und Überland, Leerfahrten von rund 40% und einem durchschnittlichen Kilometerertragswert von € 1,- für den gesamten Zeitraum 2003 bis 2005. Diese Treibstoffintervallverprobungen ergaben Unregelmäßigkeiten, welche vom Bw. nicht bzw. nur teilweise aufgeklärt werden konnten. Die Gesamtkilometerleistung wurde entsprechend den betrieblichen Gegebenheiten herangezogen.

Der Bw. wendete ein, dass die Berechnung der Besteuerungsgrundlagen unrichtig erfolgte, da der durchschnittliche Kilometerertrag von € 1,2 betreffend den Zeitraum 2007 herangezogen wurde. Der strittige Berufszeitraum wäre jedoch 2003 bis 2005. Die BP hätte weiters die Kalkulation auf Basis einer unrichtigen Treibstoffintervallverprobung vorgenommen. Die besonderen Umstände des Bw. betreffend die freie Preisvereinbarung für Flughafenfahrten und diesbezüglich Fahrten mit Zurückkehren als Leerfahrten, Stammkundenfahrten mit höheren Leerfahrten wären nicht berücksichtigt worden. Die Kalkulation basiere unrichtigerweise auf einen Zuschlag für 5 Personen und Telefonschlüssel.

Der Treibstoffverbrauch von 8 l je 100 km laut BP sei unrichtig, da der Verbrauch falscher Fahrzeugmodelle herangezogen worden wäre (Mercedes e statt Mercedes E und VW Sharan m statt VW Sharan B). Der Treibstoffverbrauch des Mercedes wäre auf Grund von Startschwierigkeiten erhöht gewesen, auch würde eine Klimaanlage und Automatik beider Kfz einen höheren Verbrauch ergeben.

Zu den Einwendungen des Bw., dass der durchschnittliche Treibstoffverbrauch von rund 8 l per 100 km herangezogen wurde, ist festzustellen: Es wurden diesbezüglich keine Aufzeichnungen vorgelegt. Eine Überprüfung und Nachweis des tatsächlichen Treibstoffverbrauches konnte somit nicht vorgenommen werden. Der Bw. benutzte die Taxi-Kfz Mercedes und VW Sharan mit einem durchschnittlichen Standardverbrauch von 7,3 bis 10,7 Liter bzw. 8,1 bis 9,27 Liter. Die Einwendungen betreffend erhöhten Dieserverbrauch auf Grund von Startschwierigkeiten und Klimaautomatik konnten nicht glaubhaft gemacht oder nachgewiesen werden. Die diesbezügliche Reparaturrechnung wurde im Zuge des

Berufungsverfahren jedenfalls nicht vorgelegt. Die Maßnahme der Erhöhung des Dieselzuflusses wurde nicht durch die Vorlage eines Sachverständigengutachtens bestätigt.

Es wurden für die Treibstoffintervallverprobung Durchschnittswerte herangezogen, die nach Abwägung mit den Herstellerdaten und auf Grund von Erfahrungswerten (Dieselverbrauch Überland bei allen Fahrzeugtypen niedriger und meist unter 8 l/100km) am ehesten anzunehmen sind. Die eingewendeten Daten betreffend Treibstoffverbrauch des Kfz Sharan B lauten ebenso auf 5,9 Liter bis 10 Liter und ergeben keine nennenswerte Änderung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauches. Beim VW Sharan sagt der Hersteller, dass der Verbrauch innerorts zwischen 9,3 und 9,7 l liegt, ausserorts allerdings 6,1 bis 6,5 l. Kombiniert liegt der Verbrauch bei 7,3 bis 7,7 l. Daten des Herstellers, die glaubhaft einen höheren Treibstoffverbrauch begründen, wurden nicht vorgelegt. Somit konnte der herangezogene Durchschnittsverbrauch von 8 Liter Treibstoff je 100 km nicht entkräftet werden.

Die Treibstoffintervallverprobung zeigt wie die BP in der Stellungnahme des Weiteren ausführt, das Vorliegen von Schwankungen hinsichtlich der gefahrenen Kilometerleistung und der Kilometerleistung aufgrund eines angenommenen Treibstoffverbrauchs auf Basis von Erfahrungswerten bzw. von Leistungshinweisen des Herstellers. Angemerkt wird, dass die durchgeführte Treibstoffintervallverprobung grundsätzlich ein Indiz für die nicht ordnungsgemäße Treibstoffverrechnung darstellt, die in der Folge die angegebene Kilometerleistung und Erlöse in Frage stellt. Der Treibstoffverbrauch und die Kilometerleistung blieben jedoch unverändert.

Zur Berufungseinwendung betreffend Leerfahrtenanteil von rund 47% auf Basis der Ergebnisse einer Diplomarbeit für den Zeitraum 1995 ist festzustellen, dass die Ermittlung der Leerfahrten lt. Diplomarbeit auf Basis von Tages- und Nachtfahrten erfolgte, der Bw. jedoch nur Tagesfahrten ausführte. Die Schätzung von 40% gegenüber rund 47% ist daher als nicht unrichtig bzw. nicht zu niedrig zu beurteilen. Den Ausführungen der BP folgend ist somit die Berücksichtigung eines Leerkilometeranteil von insgesamt 40 % als nicht unrichtig zu beurteilen.

Zu den Einwendungen betreffend Zuschlag für 5 Personen und Telefonschlüssel wird ausgeführt, dass von der BP eine neue Berechnung des Km-Ertrages durchgeführt wurde und keine wesentlich Veränderung des durchschnittlich ermittelten Km-Ertrages ergab. Zur freien Preisvereinbarung bezüglich der Flughafenfahrten ist festzustellen, dass der ermittelte Km-Ertrag betreffend Überlandfahrten ebenso unter Heranziehung eines Leerfahrtenanteiles von 40% erfolgte, die Retourfahrten damit berücksichtigt sind. Zur Einwendung betreffend unrichtige Heranziehung eines Km-Ertrages von € 1,2 betreffend die Jahre ab 2007, ist

festzuhalten, dass im vorliegenden Fall ein durchschnittlicher Km-Ertrag von nur € 1,- herangezogen wurde.

Auf Grund des vorliegenden Sachverhaltes ist somit die Zuschätzung zu Umsatz und Gewinn auf Basis der Aufzeichnungsmängel und fehlende Überprüfbarkeit in Hinblick auf den Treibstoffverbrauch dem Grunde nach jedenfalls berechtigt. Die Schätzung gründet sich auf Mängel der Aufzeichnungen im Zusammenhang mit den Botenfahrten und nicht erklärten Einnahmen. Die Zuschätzung durch Kalkulation für den Zeitraum 2003 bis 2005 ist nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates auf Basis der durchschnittlich ermittelten Kilometerertrag von € 1,- sowie rund 40%igen Leerfahrtenanteil als richtig zu beurteilen, mit dem Ziel der Wahrheit möglichst nahe zu kommen. Die Einwendungen des Bw. betreffend Zuschlag für 5 Personen und Telefonfunk ergaben in diesem Zusammenhang keine relevante Änderung bei der Ermittlung des durchschnittlichen Kilometerertrages.

Dazu ist weiters festzuhalten, dass es im Wesen jeder Schätzung liegt, dass die auf solche Weise ermittelten Besteuerungsgrundlagen die tatsächlich erzielten Einkünfte oder Einnahmen nur bis zu einem mehr oder weniger großen Genauigkeitsgrad erreichen können. Die der Schätzung innewohnende Unsicherheit muss aber lt. ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes derjenige, der begründeten Anlass zu Schätzung gibt, hinnehmen und zwar auch dann, wenn sie zufällig gegen ihn ausschlagen sollte.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Wien, am 11. Mai 2012