

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch die Richterin Dr. Gabriele Krafft in der Beschwerdesache MV als Masseverwalter für Verein, Adresse, über die Beschwerde vom 15.3.2010, gegen die Bescheide der belangten Behörde FA Neunkirchen Wr. Neustadt vom 25.2.2010, betreffend Haftung für Lohnsteuer gemäß § 82 EStG, Dienstgeberbeitrag und Zuschlag zum Dienstgeberbeitrag jeweils für die Jahre 2003 bis 2007 zu Recht erkannt:

Der Beschwerde wird gemäß § 279 BAO Folge gegeben. Die angefochtenen Bescheide werden aufgehoben.

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

Entscheidungsgründe

Der mittlerweile in Insolvenz beündliche Verein Verein (in der Folge Verein) bot Ausbildung zum Erwerb der Privatpilotenlizenz (PPL) zu einem Fixpreis an. Die Theorie- und Praxiausbildung wurde von Vereinsmitgliedern die auch die Fluglehrerlizenz hatten durchgeführt.

Der Verein wurde für die Jahre 2003 bis 2007 einer gemeinsamen Prüfung aller Lohnabgaben unterzogen und im Ergebnis folgende Abgaben und Beträge im Schätzungswege gem § 184 BAO bescheidmäßig vorgeschrieben:

Jahr	L	DB	DZ	Summe
2003	€ 14.535,10	€ 1.865,69	€ 174,58	€ 16.575,37
2004	€ 10.247,68	€ 1.321,84	€ 126,53	€ 11.696,05
2005	€ 7.477,51	€ 1.863,42	€ 173,91	€ 9.514,84
2006	€ 12.557,51	€ 2.448,19	€ 228,50	€ 15.234,20
2007	€ 15.492,32	€ 2.082,07	€ 194,33	€ 17.768,72
Gesamt	€ 60.310,12	€ 9.581,21	€ 897,85	€ 70.789,18

Begründend führte das FA aus, dass vom geprüften Verein trotz entsprechender Außerordnungen und diverser wiederholter Bemühungen seitens Lohnkonten für die Jahre

2003 bis 2007 vorgelegt worden seien, aber keine weiteren Unterlagen wie Kassabücher, Belegsammlung, Werkverträge, Verzeichnisse von Flugschülern oder -lehrern. Mangels Vorlage von Unterlagen sei daher eine Schätzung gemäß § 184 BAO vorzunehmen.

Der Verein habe zudem mitgeteilt, dass die Flugschüler die Stunden und die Bezahlung direkt mit den Lehrern vereinbaren würden. Zu prüfen sei daher gewesen, ob tatsächlich ein Werkvertrag oder vielmehr Dienstverhältnisse bestanden hätten.

Aus dem Internet sei ersichtlich, dass der Verein das Ausbildungspakt zur PPL um einen Fixpreis (im Mai 2009 um 5.900,00 €) angeboten habe. Darin seien neben 45 Flugstunden auch sämtliche Theoretischen Ausbildungskosten abgedeckt, nicht jedoch die Prüfungskosten, das Lehrmaterial und die flugärztliche Untersuchung.

Vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seien die Betriebsberichte des Vereins in Kopie übermittelt worden, in welchen der Verein berichte, dass die dort namentlich genannten Personen im Rahmen der genehmigten Lehrpläne der Austro Control den theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hätten.

In der Folge wird wörtlich ausgeführt:

Gemäß § 47 Abs 2 EStG 1988 liegt ein Dienstverhältnis vor, wenn die Tätigkeit die Kriterien der Weisungsgebundenheit gegenüber dem Arbeitgeber und der Eingliederung in den geschäftlichen Organismus des Arbeitgebers erfüllt.

Konkrete Merkmale für das Vorliegen einer Nichtselbstständigen Tätigkeit sind:
personliche Arbeitspflicht

Unterwerfung unter eine betriebliche Ordnungsvorschrift

Gebundenheit an persönliche Weisungen

Kontrollunterworfenheit

disziplinarische Verantwortlichkeit

Dauerschuldverhältnis

Nicht alle Bestimmungsmerkmale müssen zudem gemeinsam vorliegen bzw. sie können in unterschiedlichen starker Ausprägung bestehen. Siehe VwGH v. 31.03.2005

2000/15/0127, VwGH v. 17.12.2002 99/08/0008

Im vorliegenden Fall überwiegen die Merkmale die für ein Dienstverhältnis sprechen aus folgenden Gründen:

1. Wesentliche Betriebsmitteln werden von der Flugschule zur Verfügung gestellt (Flugzeuge, Landepiste, Räume für theoretischen Unterricht, Büro etc.)

2. Die Ausbildung hat nach einem Lehrplan von Austro Control zu erfolgen

3. Eine freie Vertretungsmöglichkeit ist auch dadurch ausgeschlossen, dass auf Grund dieser Vorgabe eine Vertretung bestenfalls innerhalb des jeweiligen Pools an Fluglehrern möglich ist.

4. Die Ausbildungsziele sind laufend zu überprüfen und somit auch der Fluglehrer

5. Die Fluglehrer sind schon allein durch die oben angeführten gesetzlichen Normen in den

Organismus der Flugschule eingegliedert

6. Arbeitsort ist vorgegeben (Flughafen Ost in Ort)

7. Die Fluglehrer sind nach außen hin nicht in Erscheinung getreten (siehe internetauftritt des Vereines bzgl. FIXPREIS inkl. Fluglehrerstunden)

Bemerkt wird noch, dass der VwGH v. 22.12.2009 2006/08/0317 das Vorliegen eines Dienstverhältnis bei Fluglehrer gem § 4 Abs 2 ASVG bestätigt.

Für die Schätzung wurden die in den Betriebsberichten angegebene Flugzeit der Flugschüler mit Fluglehrer herangezogen. Im Internet wurde bei drei Flugschulen der Preis für eine Fluglehrerstunde erhoben und es wird von 45,-- € pro Stund bzw. 0,75€ pro Minute ausgegangen.

piloten.at 45 Stunden Fluglehrer (ca. € 45 / h)

45 Flugstunden Flugzeug (ca. € 108 / h)

Schule1.at Euro 187,20/Stunde inkl. Fluglehrer an Katana DA 20

Schule2.at Flugminute Katana DA 20 € 2,20 plus Zuschlag Lehrergebühr bei Motorflüge € 0,70 pro Minute

Da in den Betriebsberichten nur die Namen der Fluglehrer und Flugschüler angegeben sind konnte eine Erhebung bei dem betroffenen Personenkreis nicht durchgeführt werden.

Sollte die Bezahlung vom Flugschüler tatsächlich direkt an den Fluglehrer erfolgt sein, so liegt hier ein verkürzter Zahlungsweg vor und gilt als zugeflossen.

Daten aus den vorliegenden Betriebsberichten(Auskunftserteilung v. BMVIT): Verein 01411300

2003 2004 2005 2006 2007

Gesamtzahl der Schiller 49 ? 28 ? 61

Gesamtflugzeiten der 935 Stunden 52 Minuten ? 461 Stunden 23 Minuten 774 Stunden 50 Minuten ?

eingesetzten Flugzeuge

umgerechnet auf Minuten 56.152 ? 27.683 46.490

Flugzeiten der Schüler 834 Stunden 13 Minuten ?

433 Stunden 31 Minuten ? 898 Stunden 11 Minuten

mit Fluglehrer

umgerechnet auf Minuten 50.053 26.011 53.891

das sind von der

Gesamtflugzeit in % 89,14 93,96

Schätzung der "Flugzeiten der Schüler mit Fluglehrer" ülr 2004 und 2006 auf Grund o.a.

Daten:

2003 2004 2005 2006 2007

Gesamtzahl der Schiller 49 ? 28 ? 61

Gesamtflugzeiten der 935 Stunden 52 Minuten ? 461 Stunden 23 Minuten 774 Stunden 50 Minuten ?

eingesetzten Flugzeuge

umgerechnet auf Minuten 56.152 ? 27.683 46.490

Flugzeiten der Schüler 834 Stunden 13 Minuten 633 Stunden 52 Minuten 433 Stunden 31 Minuten

728 Stunden 02 Minuten 898 Stunden 11 Minuten

mit Fluglehrer

umgerechnet auf Minuten 50.053 38.032 26.011 43.682 53.891

das sind von der

Gesamtflugzeit in % 89,14 93,96 93,96

Durchschnitt für 2004

aus 2003 plus 2005

Durchschnitt für 2006

wie Prozentanteil 2005

[...]

Die Fluglehrer kassieren weder im eigenen Namen, noch in unserem Namen irgendwelche Lehr— oder Ausbildungsgelder von anderen Mitgliedern oder Flugschülern. Diesbezüglich wird auch ausdrücklich die Aussage des Prüfers bestritten, wonach Herr Obmann gemeint hatte, dass die Bezahlungen an Fluglehrern direkt erfolge oder direkt erfolgen könne. Diese Annahme ist sogar widersprüchlich, da die Pilotenscheinausbildung zum Fixpreis erfolgt.

Bereits im Internet (link) unter dem Link „Die Pilotenausbildung“ auf Seite 2 der Broschüre weisen wir darauf hin, dass die gesamte Ausbildung ehrenamtlich erfolgt. Daraus ergibt sich klar, dass die Flugschüler nicht uns einen Fixpreis für die Ausbildung zahlen würden und danach noch separat an die Fluglehrer die einzelnen Stunden.

Es wird daher ausdrücklich bestritten, dass die Fluglehrer irgendeine Vergütung für die Flugstunden bei der Pilotenausbildung erhalten.

Auch ein verkürzter Zahlungsweg ist nicht anzunehmen, da es schlichtweg keine Zahlungen zwischen Flugschüler und Fluglehrern gegeben hat.

Wie gesagt, wäre es widersinnig einen Fixpreis zu vereinbaren, wenn die Flugschüler dann ohnehin weitere Zahlungen an die Lehrer leisten müssten. In diesem Fall würden wir wohl einen derart hohen Ausbildungspreis erzielen, dass wir für jeden Flugschüler uninteressant wären.

Lediglich Kosten für Leistungen, die wir nicht selber erbringen können wie z.B. ärztliche Untersuchungen, Prüfgebühren, Lehrmaterial und Luftfahrtscheine der Austro Control müssen zusätzlich vom Flugschüler bezahlt werden, dass es ist aber von vornherein klar vereinbart.

Praktisch läuft der Flugbetrieb so ab, dass die Fluglehrer in ihrer Freizeit mit Flugschülern nach freier Vereinbarung und Zeiteinteilung den Flugunterricht durchführen.

Wir als Verein nehmen hier überhaupt keinen Einfluss darauf, welcher Flugschüler mit welchem Fluglehrer zu welchen Zeiten Flugstunden nimmt.

Auch ist in keinster Weise geregelt, dass ein bestimmter Fluglehrer mit einem bestimmten Schüler fliegen muss oder, ob der Lehrer sich bei Verhinderung vertreten lassen muss oder kann.

Basis für uns, für die Lehrer und für die Schüler sind die geltenden gesetzlichen Bestimmungen, dabei kommt es aber überhaupt nicht darauf an, dass die Flugschüler zu bestimmten Zeiten mit bestimmten Lehrern fliegen müssen.

Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei Flugschülern und Fluglehrern um Vereinsmitglieder und werden von uns nur Strukturen Ausbildungsmöglichkeiten und Ausbildungsmittel zur Verfügung gestellt.

wir mieten für die Ausbildung Flugzeuge an, verfügen aber weder über eigene Flugplätze, Räume für Theorieunterricht, etc. Je nach Bedarf organisieren wir für unsere Mitglieder entweder Räumlichkeiten oder Fluggeräte.

Wesentlich ist, dass die Fluglehrer Flugzeuge zur Ausbildung, Flugplätze und Räumlichkeiten zur Theorieausbildung nach eigener zeitlicher Einteilung und dem Luftfahrtrecht entsprechend ausgewählt. Dies naturgemäß in Absprache mit den Flugschülern, aber ohne Einwirkung sondern ggf. mit Unterstützung unsererseits.

Warum es Zeichen für ein Dienstverhältnis sein soll, dass die Flugausbildung nach dem Lehrplan der Austro Control zu erfolgen bleibt nicht nachvollziehbar.....

Aufgrund der komplexen Abläufe im Flugsport und der nicht zu unterschätzenden Risiken sind eben einheitliche Regeln für die Flugausbildung zu beachten. Überwacht wird dies eben von der Austro Control als zuständige Behörde. Es liegt jedoch im Verantwortungsbereich der einzelnen Fluglehrer selbst, für die Gültigkeit ihrer Lizenz zu sorgen, die Bestimmungen einzuhalten und die Ausbildung korrekt durchzuführen. Wir als Verein haben darauf grundsätzlich keinen direkten Einfluss, die Vereinsmitglieder haben sich eben an die Statuten zu halten aber in Einhaltung der Gesetze keine Weisungen von uns zu empfangen.

Wenn sich ein Fluglehrer mit einem Flugschüler Unterrichtsstunden ausmacht, so haben wir überhaupt keinen Einfluss darauf, ob tatsächlich dieser Fluglehrer die Flugstunde hält, ein anderer Fluglehrer einspringt oder Vereinbarungen in einer anderen Art abgeändert werden.

Die Flugausbildung wird von von Fluglehrer abgehalten, die Vereinsmitglieder sind, was statutengemäß ausschließt, dass vereinsfremde Fluglehrer Flugstunden geben.

Dies hat aber vereinsrechtliche und versicherungsrechtliche Gründe.....

...

Dies macht gerade das Wesen eines Vereins aus, dass sich eine Gruppe von Menschen findet, mit denselben Interessen und innerhalb dieses Vereins Infrastrukturen aufbauen und Ressourcen bilden.

Die Ausbildungsziele werden nicht von uns überprüft, sondern von der zuständigen Behörde, der Austro Control. Die Fluglehrer sind allein durch ihre Vereinsmitgliedschaft eben in der Vereinsstruktur integriert.

Falsch ist die Annahme des Prüfers, dass dies aufgrund der zitierten gesetzlichen Normen eine Eingliederung in den Organismus der Flugschule darstellt.

Die Fluglehrer werden von der Behörde ernannt und müssen, um ihre Ausbildungsberechtigung behalten zu können, selbst Fortbildungen und eine gewisse Anzahl von Flugstunden nachweisen.

Um Fluglehrer zu sein ist es daher nicht wesentlich, in irgendeiner organisatorischen Struktur eingegliedert zu sein, sondern schlicht die gesetzlichen Bestimmungen gegenüber der Austro Control einzuhalten und Nachweise zu erbringen.

Hier liegt auch der wesentliche Grund, warum die Fluglehrer ehrenamtlich bei uns tätig sind.

Durch die Ausbildung von Vereinsmitgliedern werden vermehrt Flugstunden absolviert und ist es daher den Fluglehrern möglich, die nachzuweisenden Flugstunden für die Verlängerung ihrer Fluglehrerlizenz auch tatsächlich zu fliegen. Hinzu kommt, dass die Fluglehrer auch ihrem Hobby nachgehen. Völlig falsch ist die Einschätzung des Prüfers, dass der Arbeitsort für die Fluglehrer vorgegeben wäre.

Statutengemäß erstreckt sich unser Tätigkeitsbereich über ganz Österreich. Darüber hinaus ist es wie oben bereits ausgeführt, Sache der Fluglehrer und Flugschüler auf welchem Flugplatz und zu welchen Zeiten der Flugunterricht stattfindet.

.....

Hier ist auch ein ganz klarer Widerspruch zu der zitierten Entscheidung des VwGH vom 22.12.2009 2006/08/0317 gegeben.

Dort wurde festgestellt, dass sehr wohl die Fluglehrer mit den Flugschülern über das Büro der Flugschule abgerechnet haben, Kurspläne verbindlich bestanden haben, und eigenes Gerät der Flugschule verwendet worden ist.

Wesentlich ist, dass die angemieteten Betriebsmittel (Flugzeug) von den Vereinsmitgliedern nicht nur für die Schulungszwecke sondern überwiegend für Privatflüge (ohne Fluglehrer) genutzt werden können.

Das Flugzeug kann daher nie zum wesentlichen Betriebsmittel des Fluglehrers werden.

Die Vereinsflugzeuge sind daher in erster Linie NICHT zur betrieblichen Verwendung bestimmt.

Die zitierte Entscheidung kann aber in unserem Fall überhaupt nicht herangezogen werden, da der Sachverhalt erhebliche Unterschiede aufweist.

Tatsache ist, dass sich der Prüfer ohne viele Nachforschungen zur Schätzung entschlossen hat.

Auch hinsichtlich der vom Prüfer zitierten Gesetzesstellen ist klar zustellen, dass diese auf uns nicht anzuwenden und aus dem Zusammenhang gerissen sind. Die genannten Positionen des „head of trainig“, „Chef flying instructor“, etc. sind nur für sogenannte flight trainig organisations (FTO) verpflichtend. Wir sind keine FTO und trifft uns daher auch diese gesetzliche Verpflichtung nicht.

Im Zuge der Novelle des Luftfahrtgesetzes und neuer Verordnungen zur Jahresmitte 2006 wurde auch mit Steuerberater Dkfm. Bollenberger besprochen, ob die Gründung einer FTO für uns wirtschaftlich Sinn ergebe. Da wir aber die dafür geforderte Personalkapazität nicht

erfüllen hatten können und auch unsere Ausbildungsphilosophie eine andere ist, haben wir keine FTO gegründet.

Wir sind gegenüber der Austro Control als Aufsichtsbehörde verpflichtet, einen für den Schulungsbetrieb verantwortlichen als Kontaktperson zu nennen, welche in weitere Folge einmal jährlich einen Betriebsbericht an die Behörde zu übermitteln hat.

Allein aus diesem Betriebsbericht, bzw. der Verpflichtung zur Erstellung dieses Betriebsberichts, werden nicht die Kriterien erfüllt, welche die Annahme einer unselbstständigen Tätigkeit rechtfertigen würden.

3. Zusammenfassung:

Einmal mehr wird daher klargestellt, dass die Fluglehrer uns gegenüber überhaupt zu keiner persönlichen Arbeitsleistung verpflichtet sind. Sie sind Vereinsmitglieder und solange sie dies bleiben wollen, müssen sie den Mitgliedsbeitrag bezahlen und die Statuten befolgen.

Weder sind Arbeitszeiten einzuhalten, noch ist überhaupt eine Dienstleistung geschuldet. Im übrigen verfügen wir auch über keine betrieblich organisierte Unternehmensstruktur, wo die Fluglehrer eingegliedert werden.

Gerade hier schlägt auch der Vergleich des Prüfers mit Unternehmen, wie der Firma Schule1 oder dem Flugplatz Schule2, fehl.

Wir bieten für unsere Mitglieder zur Förderung und Verbreitung des Flugsportes, die Möglichkeit der Flugausbildung an. Werden Flugschüler ausgebildet, so wird damit ausschließlich der Vereinszweck erfüllt.

Dies in der Form, dass Fluglehrer, welche Vereinsmitglieder sind, Flugschüler die ebenfalls Vereinsmitglieder sind, ausbilden. Die Tätigkeit des Vereins beschränkt sich dabei auf die Anmietung von Flugzeugen und Begleitung der Flugschüler auf ihrem Weg zum Pilotenschein.....

Daher wird noch einmal wiederholt, dass die Fluglehrer EHRENAMTLICH tätig sind und überhaupt nie Geld für die Flugstunden von unseren Flugschülern oder von uns direkt Bezahlung erhalten haben.

Das Risiko der Flugausbildung teilt sich dementsprechend einerseits während des Flugbetriebes auf den Fluglehrer und im Rahmen der vom Verein übernommenen Verpflichtungen auf die Vereinsmitglieder bzw. auf den Vorstand auf.

Ein wirtschaftliches Risiko im unternehmerischen Sinn gibt es auf dieser Basis jedoch weder für die Fluglehrer, noch für uns. Einzig der Schulungsleiter hat aus statistischen Gründen Daten über die Flugschüler zu sammeln. Aber auch er ist kein Dienstnehmer, sondern übt seine Position ebenfalls ehrenamtlich im Verein aus.

Es ist schlicht nicht beabsichtigt, Gewinne aus der Flugausbildung zu erzielen.

Zum Beweis dieser Ausführungen wurden in der Beschwerde eine Reihe von Zeugen (Schulungsleiter bzw. Fluglehrer) genannt.

Im Rahmen des Rechtsmittelverfahrens wurden fünf Fluglehrer zeugenschaftlich vernommen. Alle vernommenen Fluglehrer **erklärten übereinstimmend**, dass sie **keine Entlohnung** für ihre Unterrichtstätigkeit (sowohl Theorie- als auch

Praxiseinheiten) erhalten hätten. Die übrigen namhaft gemachten Zeugen wurden nicht einvernommen

In der Beschwerdeentscheidung vom 4.8.2010 qualifizierte das FA die Zeugenaussagen sämtlicher Zeugen wegen allenfalls möglicher Abgabennachforderungen als unglaubwürdig und blieb bei dem Ansatz von 45 € Lehrervergütung je erteilter Flugstunde. Aus zwei Zeugenaussagen leitet das FA ab, dass eine Entlohnung üblich gewesen sei.

Herr Z1 sagte auf die Frage was Flugschüler für die Ausbildung bezahlen mussten: "4.900, Bei mir was es jedoch anders, da ich zu Herrn Obmann sagte, dass ich nichts als Fluglehrer verlange. Der Schüler hat sich somit 20 bis 25 € pro Stunde erspart. Ich flog ca 30 Stunden mit einem Schüler, etwa 10 Stunden flogen andere Piloten mit dem Schüler."

Z2 antwortete auf die Frage was er den Flugschülern verrechnen würde "Nichts. Andere Fluglehrer haben mit der Flugschule abgerechnet, wenn überhaupt. Aber Herr Obmann hätte sicher nicht mehr als 25 €-30 € bezahlt."

Die übrigen Zeugen erklären ebenfalls kein Entgelt erhalten zu haben. Aus den Aussagen Z1 und Z2 lässt sich nach Ansicht des BFG - im Gegensatz zu den Ausführungen des FA - keine Üblichkeit einer Entlohnung ableiten. Z2 verweist durch die Wendung ... "wenn überhaupt" darauf, dass es anscheinend nicht üblich war eine Bezahlung zu erhalten. Die Aussage von Z1 ist ebenfalls völlig unkonkret im Bezug auf eine Entlohnung und passt diese auch nicht zum gegebenen Pauschalangebot. Pauschalangebote zeichnen sich dadurch aus, dass es eben nicht zu einer Verrechnung von Einzelleistungen kommt und daher auch die Frage eine (Nicht-)Entlohnung auf den Pauschalpreis keinen Einfluss haben kann bzw. zu einer Verteuerung oder Ersparnis beim Leistungsempfänger führt.

Hinzu tritt, dass beide Zeugen im Falle einer allfälligen gegebenen Entlohnung - welche beide Zeugen nicht bestätigen können - von ca 25 € ausgehen. Dieser Betrag steht in krassem Gegensatz zu dem vom FA angenommenen Stundenlohn. Der Vollständigkeit halber sei hinzugefügt, dass die als Vergleichsbetriebe herangezogenen Unternehmen gewinnorientierte Flugschulen sind und daher mit einem Vereinsbetrieb nicht vergleichbar sind.

Nach Ansicht der erkennenden Richterinnen sind die Ausführungen der Beschwerde, welche darlegen, dass die Flugstunden in Rahmen des Vereinsbetriebes unentgeltlich erteilt wurden glaubwürdig. Wie die Beschwerde - seitens des FA unbestritten bleibend - darstellt wurde die Lehrtätigkeit ausschließlich von Vereinsmitgliedern ausgeübt. Es ist zudem gerichtsbekannt und darf auch sonst vorausgesetzt werden, dass für die Erhaltung der PPL jährlich eine bestimmte Anzahl von Flugstunden nachzuweisen ist. Die kostenlose Erteilung von Flugstunden erfolgt daher insofern im Interesse der Lehrenden, als sie dadurch Flugstunden nachweisen können, welche sie nicht durch Anmietung eines Fluggerätes selbst finanzieren müssen. Es erscheint zudem nachvollziehbar, dass der Verein genau aus diesem Grund - nämlich keine erforderliche Entlohnung der Lehrenden - die Ausbildung für die PPL als derart günstiges Pauschalangebot anbieten konnte.

Es wäre dem FA unbenommen gewesen im Rahmen des Beschwerdeverfahrens weitere Ermittlungsschritte zu setzen (Erfragen der Namen und Adressen der Flugschüler bei den Fluglehrern und deren Befragung, Einvernahme weiterer Fluglehrer) und die Glaubwürdigkeit der vorgelegten **einheitlichen Aussagen der fünf befragten Zeugen** zu erschüttern. Der bloße Verweis in der Beschwerdevorentscheidung auf die Sorge vor allenfalls drohenden Abgabennachzahlungen erscheint nicht geeignet, die Richtigkeit der inhaltlich deckungsgleichen Aussagen vor dem gegebenen Hintergrund (ehrenamtliche Tätigkeit von Vereinsmitgliedern) und den schlüssigen Beschwerdevorbringen zu erschüttern.

Mangels erkennbarer Entgeltlichkeit der erbrachten Leistungen erübrigen sich rechtliche Ausführungen zur Frage des Vorliegens von Dienst- oder Werkverträgen.

Die Ausführungen des FA zum erforderlichen Personal einer Flugschule gehen überdies - wie die Beschwerde schlüssig darstellt - ins Leere, da die Bf. eben aus diesem Grund keine FTO gründete und daher die diesbezüglichen Bestimmungen nicht zu beachten hatte. Im Übrigen stellen die Vorschriften zur Pilotenausbildung und deren Überwachung durch die Austro Control sachliche und keine persönlichen Weisungen dar, weshalb aus dieser Kontrollfunktion keine persönliche Weisungsgebundenheit abgeleitet werden kann.

Zulässigkeit einer Revision

Gegen ein Erkenntnis des Bundesünanzgerichtes 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. Im gegenständlichen Fall liegt ausschließlich eine Beweiswürdigungsfrage vor, weshalb eine Revision nicht zuzulassen war.

Wien, am 18. Februar 2017