

TE Vwgh Erkenntnis 2006/9/21 2006/15/0185

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 21.09.2006

Index

32/02 Steuern vom Einkommen und Ertrag;

32/04 Steuern vom Umsatz;

Norm

EStG 1988 §108e Abs2;

EStG 1988 §20 Abs1 Z2 litb;

EStG 1988 §8 Abs6 Z1;

UStG 1994 §12 Abs2 Z2 litb;

UStG 1994 Kleinlastkraftwagen Kleinbusse 2002/II/193 §5;

UStG 1994 Kleinlastkraftwagen Kleinbusse 2002/II/193;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Vizepräsident Dr. W. Pesendorfer und die Hofräte Dr. Sulyok, Dr. Zorn, Dr. Büsser und Dr. Mairinger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Weiss, über die Beschwerde des M in K, vertreten durch Dr. Siegfried Dillersberger, Dr. Helmut Atzl und Mag. Christian Dillersberger, Rechtsanwälte in 6330 Kufstein, Maderspergerstraße 8/I, gegen den Bescheid des unabhängigen Finanzsenates, Außenstelle Innsbruck (Senat 2), vom 30. März 2006, RV/0046-I/06, betreffend Umsatzsteuer 2004 und Investitionszuwachsprämie 2004, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführerin hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Der Beschwerdeführer erwarb im Dezember 2004 für sein Unternehmen ein Kraftfahrzeug der Marke Ssang Yong Rexton 27 XDI Premium. Er machte für dieses Fahrzeug den Vorsteuerabzug sowie Investitionszuwachsprämie 2004 geltend.

Im Zuge einer Außenprüfung gelangte der Prüfer zur Auffassung, das Fahrzeug stelle entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers keinen vorsteuerabzugsberechtigenden Kleinbus dar. Es sei vielmehr als Pkw bzw. Kombi einzustufen. Vorsteuerabzug und Investitionszuwachsprämie stünden daher nicht zu.

Das Finanzamt folgte der Auffassung des Prüfers und erließ - nach Wiederaufnahme des Verfahrens - einen geänderten Umsatzsteuerbescheid 2004, mit welchem der Vorsteuerabzug nicht anerkannt wurde. Zugleich setzte es die Investitionszuwachsprämie für 2004 mit EUR 0,- fest.

Der Beschwerdeführer berief gegen die Bescheide betreffend Umsatzsteuer sowie Festsetzung der Investitionszuwachsprämie. Nach Ansicht des Beschwerdeführers handle es sich bei dem von ihm angeschafften Fahrzeug um einen Kleinbus. Das Fahrzeug sei zwar in der vom Bundesministerium für Finanzen herausgegebenen Liste der vorsteuerabzugsberechtigenden Kraftfahrzeugen nicht erwähnt, die Nichteintragung in die Liste schließe jedoch den Vorsteuerabzug (und die Investitionszuwachsprämie) nicht aus. Rechtsgrundlage für die Beurteilung eines Fahrzeuges als Kleinbus sei § 5 der Verordnung BGBl. II Nr. 193/2002. Demnach sei unter einem Kleinbus ein Fahrzeug zu verstehen, das ein kastenwagenförmiges Äußeres sowie Beförderungsmöglichkeiten für mehr als sechs Personen (einschließlich des Fahrzeuglenkers) aufweise. In Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug werde in den Verkaufsunterlagen zweifelsfrei dokumentiert, dass es gemäß Bauart und Größe mit einer Sitzanzahl für 7 Personen ausstattbar sei.

In der mündlichen Berufungsverhandlung vor dem Berufungssenat wurde erörtert, dass das streitgegenständliche Fahrzeug (laut Typenschein) für fünf Sitzplätze typisiert sei. Der Vertreter des Beschwerdeführers brachte allerdings vor, dass die Möglichkeit bestehe, im Fahrzeug eine weitere Sitzreihe einzubauen, sodass sieben Personen befördert werden könnten. Der Vorsitzende des Berufungssenates wandte ein, dass es bei dem konkreten Fahrzeugmodell einen "Sieben-Sitzer" gebe, aber auch einen "Fünf-Sitzer". Streitgegenständlich sei das letztgenannte Fahrzeug. Der Vertreter des Beschwerdeführers führte weiters aus, im Fahrzeug des Beschwerdeführers sei eine Vorrichtung vorhanden, anhand welcher eine weitere Sitzbank eingebaut werden könnte. Es seien Verankerungen vorhanden. Der Beschwerdeführer habe einen "Fünf-Sitzer" gekauft, er habe diesen nicht umgebaut. Es bestünde aber die Möglichkeit eines Umbaus auf sieben Sitze. Der Vorsitzende des Berufungssenates verwies im Weiteren darauf, dass das größere Modell der betreffenden Fahrzeugmarke, der RODIUS, wesentlich eher als kastenförmig einzustufen sei als das streitgegenständliche Modell.

Mit dem angefochtenen Bescheid wies die belangte Behörde die Berufung als unbegründet ab. Strittig sei, ob das Fahrzeug der Marke Ssang Yong Rexton ein Pkw bzw. Kombi sei. Unter den technischen Daten des Herstellerprospektes sei die Fahrzeuglänge mit 4720 mm, die Breite mit 1990 mm und die Höhe mit 1830 mm angegeben. Die Bodenfreiheit betrage 200 mm. Das Eigengewicht des Fahrzeuges betrage laut Typenschein 2045 kg, das höchstzulässige Gesamtgewicht 2550 kg. Die maximal zulässige Anhängerlast sei mit 3,5 t (gebremst) angegeben. Das Fahrzeug sei wahlweise mit permanentem oder manuell zuschaltbarem Antrieb lieferbar. Der Böschungswinkel vorne betrage 28,5, hinten 25 %. Die maximale Steigfähigkeit sei mit 48 Grad angegeben. Das Auto sei optional als "Sieben-Sitzer" erhältlich. Bei einer solchen Variante sei hinter der Rücksitzbank eine dritte Sitzbank, die zwei Personen Platz biete, eingebaut. Das Nachrüsten der fünf-sitzigen Ausführung auf sieben Sitze sei laut Auskunft des Generalimporteurs für Österreich sowie eines Händlers in Innsbruck mangels weiterer Befestigungsmöglichkeiten für Zusatzsitze und Sicherheitsgurten nicht möglich; dieser Umstand sei dem Beschwerdeführer am 20. März 2006 zur Kenntnis gebracht worden.

Hinsichtlich des äußeren Erscheinungsbildes des Fahrzeuges könne sich die belangte Behörde der Ansicht des Berufungswerbers, das Fahrzeug weise ein kastenwagenförmiges Äußeres auf, nicht anschließen. Das Fahrzeug ähnele mit seiner deutlich abgesetzten, langen Motorhaube vielmehr einem Pkw als einem Kastenwagen. Beim Betrachter entstehe eher der Eindruck, dass bei der Formgebung (lange abgesetzte Motorhaube, flache Windschutzscheibe, gerundete Front- und Heckpartie statt kantiger Formen) Ähnlichkeiten mit einem Kastenwagen gezielt vermieden worden seien. Auch die Abmessungen des Fahrzeuges (Länge, Breite) entsprächen durchaus jenen von Mittelklasse-Pkw.

Nach Ansicht der belangten Behörde sei das Fahrzeug ein typischer Vertreter der als "Sport Utility Vehicle (SUV)" bezeichneten Fahrzeuge. Diese Zuordnung nehme auch der Hersteller vor, wenn er das Fahrzeug im Verkaufsprospekt als "die perfekte Mischung aus sportlicher Limousine und Luxus-SUV" beschreibe.

Der Verwaltungsgerichtshof anerkenne in ständiger Rechtsprechung Fahrzeuge, die schon äußerlich den üblichen Typen von Geländefahrzeugen entsprächen, nicht als Kleinbus. Dabei stelle der Verwaltungsgerichtshof nicht auf den Verwendungszweck im Einzelnen ab, sondern auf den Zweck, dem das Fahrzeug nach seiner typischen Beschaffenheit

und Bauart von vorne herein, das heißt nach der werkseitigen Konstruktion zu dienen bestimmt sei. Im Zweifel sei auf den optischen Eindruck und die Verkehrsauffassung abzustellen (Hinweis auf das hg. Erkenntnis vom 20. Jänner 1988, 87/13/0022).

Ergänzend sei erwähnt, dass das gegenständliche Fahrzeug in der vom Bundesministerium für Finanzen veröffentlichten "Liste gemäß § 5 der Verordnung aus 2002", in welcher unter Bedachtnahme auf die Entscheidung des EuGH vom 8. Jänner 2002, C 409/99, vorsteuerabzugsberechtigende Kleinbusse aufgelistet seien, nicht aufscheine. Auch die Preisliste des Herstellers enthalte den Hinweis, dass ein Vorsteuerabzug für diesen Fahrzeugtyp nicht zulässig sei. Festzuhalten sei weiters, dass vergleichbare Fahrzeuge anderer Autohersteller von der Verwaltungspraxis ebenfalls nicht als Kleinbusse eingestuft würden.

Gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 stehe daher der Vorsteuerabzug für dieses Fahrzeug nicht zu.

Gemäß § 108e Abs. 2 EStG 1988 zählten Personen- und Kombinationskraftwagen nicht zu den prämienbegünstigten Wirtschaftsgütern. Für das streitgegenständliche könne daher auch keine Investitionszuwachsprämie in Anspruch genommen werden.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde erwogen:

1. Vorsteuerabzug:

Gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 besteht für Lieferungen und sonstige Leistungen, die im Zusammenhang mit der Anschaffung, der Miete oder dem Betrieb von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder Krafträdern stehen, kein Vorsteuerabzug. Eine Ausnahme gilt lediglich für Fahrschulkraftfahrzeuge, Vorführkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt sind, sowie für Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80 % dem Zweck der gewerblichen Personenbeförderung oder der gewerblichen Vermietung dienen.

Von den unter § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 fallenden Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen sind u.a. Kleinbusse zu unterscheiden. Nach § 1 der Verordnung BGBl. II Nr. 193/2002 fallen Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse nicht unter die Begriffe "Personenkraftwagen" und Kombinationskraftwagen. Der Begriff des Kleinbusses wird im § 5 der Verordnung wie folgt definiert (hinsichtlich des gemeinschaftsrechtlichen Hintergrundes dieser Regelung, soweit sie Umsatzsteuer betrifft, siehe das hg. Erkenntnis vom heutigen Tag, Zl. 2004/15/0074, 0114):

"Unter einem Kleinbus ist ein Fahrzeug zu verstehen, das ein kastenwagenförmiges Äußeres sowie Beförderungsmöglichkeiten für mehr als sechs Personen (einschließlich des Fahrzeuglenkers) aufweist. Bei der Beurteilung bei der Personenbeförderungskapazität ist nicht auf die tatsächlich vorhandene Zahl der Sitzplätze, sondern auf die auf Grund der Bauart und Größe des Fahrzeuges maximal zulässige Personenbeförderungsmöglichkeit abzustellen. Es ist auch unmaßgebend, ob ein nach diesen Kriterien als Kleinbus anerkanntes Fahrzeug Zwecken des Personentransportes oder des Lastentransportes oder kombiniert eingesetzt wird."

Wie der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 25. Februar 2003, 99/14/0336, zu Recht erkannt hat, erfüllen Fahrzeuge mit einer deutlich abgesetzten Motorhaube das Kriterium des "kastenförmigen Äußeren" nicht. Fahrzeuge, die schon äußerlich den üblichen Typen von Geländefahrzeugen entsprechen, könnten nicht als Kleinbusse eingestuft werden.

Vor dem Hintergrund des der belangten Behörde vorliegenden und im Verwaltungsakt befindlichen (sowie auch mit der Beschwerde vorgelegten) Prospektmaterials begegnet die Feststellung der belangten Behörde, das streitgegenständliche Fahrzeug weise kein kastenwagenförmiges Äußeres auf, keinen Bedenken des Gerichtshofes. Auch die Beschwerde enthält keine konkreten Einwendungen gegen diese Feststellung. Damit erweist sich aber das Schicksal der Beschwerde als entschieden. Bei Fehlen eines kastenwagenförmigen Äußeren sind die Voraussetzungen eines Kleinbusses im Sinn des § 5 der Verordnung BGBl. II Nr. 193/2003 nicht erfüllt.

Auf das Beschwerdevorbringen, welches sich auf die Frage konzentriert, ob die belangte Behörde zu Recht ausschließen konnte, dass das streitgegenständliche Fahrzeug Beförderungsmöglichkeiten für mehr als sechs Personen aufweist, war daher nicht mehr einzugehen.

2. Investitionszuwachsprämie:

§ 108e Abs. 1 und 2 EStG 1988 lautet:

"(1) Für den Investitionszuwachs bei prämierten Wirtschaftsgütern kann eine Investitionszuwachsprämie von 10% geltend gemacht werden. Voraussetzung ist, dass die Aufwendungen für die Anschaffung oder Herstellung im Wege der Absetzung für Abnutzung (§§ 7 und 8) abgesetzt werden.

(2) Prämierte Wirtschaftsgüter sind ungebrauchte körperliche Wirtschaftsgüter des abnutzbaren Anlagevermögens.

Nicht zu den prämierten Wirtschaftsgütern zählen:

-

Gebäude.

-

Geringwertige Wirtschaftsgüter, die gemäß § 13 abgesetzt werden.

-

Personen- und Kombinationskraftwagen, ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80% der gewerblichen Personenbeförderung dienen.

-

Wirtschaftsgüter, die nicht in einer inländischen Betriebsstätte verwendet werden, die der Erzielung von Einkünften im Sinne des § 2 Abs. 3 Z 1 bis 3 dient. Dabei gelten Wirtschaftsgüter, die auf Grund einer entgeltlichen Überlassung überwiegend im Ausland eingesetzt werden, nicht als in einer inländischen Betriebsstätte verwendet."

Die Verordnung BGBl. II Nr. 193/2002 ist zu § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 und zu § 8 Abs. 6 Z 1 sowie § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b EStG 1988 ergangen. Aus dem Gesetzeszusammenhang und dem Zweck der Bestimmung des § 108e EStG 1988 ist kein Grund ersichtlich, den in Abs. 2 dieser Bestimmung im Zusammenhang mit den prämierten Wirtschaftsgütern verwendeten Begriff der Personen- und Kombinationskraftwagen, ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80 % der gewerblichen Personenbeförderung dienen, einen anderen Inhalt beizumessen als den "Personenkraftwagen und

Kombinationskraftwagen, ... ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge

sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80 % der gewerblichen Personenbeförderung dienen" im Sinn des § 8 Abs. 6 Z 1 EStG 1988 oder den "Personen- und Kombinationskraftwagen" im Sinne des § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b EStG 1988.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bereits unter 1. zum Ergebnis gelangt, dass der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden kann, wenn sie das streitgegenständliche Fahrzeug nicht als Kleinbus im Sinne des § 5 der Verordnung BGBl. II Nr. 193/2002 anerkannt hat. Der Beschwerdeführer ist sohin auch nicht dadurch in seinen Rechten verletzt worden, dass die belangte Behörde das Fahrzeug als Personen- bzw. Kombinationskraftfahrzeug im Sinne des § 108e Abs. 2 EStG qualifiziert und deshalb die entsprechende Investitionszuwachsprämie nicht anerkannt hat.

Die Beschwerde erweist sich sohin als unbegründet und war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. II Nr. 333/2003.

Wien, am 21. September 2006

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VwGH:2006:2006150185.X00

Im RIS seit

17.11.2006

Zuletzt aktualisiert am

27.12.2017

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2024 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at