

TE Vwgh Erkenntnis 1985/11/26 84/14/0114

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.11.1985

Index

32/02 Steuern vom Einkommen und Ertrag;

32/04 Steuern vom Umsatz;

Norm

EStG 1972 §20a idF 1977/645 ;

UStG 1972 §12 Abs2 Z2 litc idF 1977/645;

1. EStG 1972 § 20a gültig von 31.12.1981 bis 26.11.1982 aufgehoben durch BGBl. Nr. 570/1982
2. EStG 1972 § 20a gültig von 20.12.1980 bis 30.12.1981 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 563/1980
3. EStG 1972 § 20a gültig von 01.01.1980 bis 19.12.1980 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 550/1979
4. EStG 1972 § 20a gültig von 30.12.1977 bis 31.12.1979 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 645/1977
1. UStG 1972 § 12 gültig von 27.08.1994 bis 31.12.1994 aufgehoben durch BGBl. Nr. 663/1994
2. UStG 1972 § 12 gültig von 01.12.1993 bis 26.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 818/1993
3. UStG 1972 § 12 gültig von 30.07.1988 bis 30.11.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 410/1988
4. UStG 1972 § 12 gültig von 21.12.1985 bis 29.07.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 557/1985
5. UStG 1972 § 12 gültig von 01.01.1984 bis 20.12.1985 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 222/1983
6. UStG 1972 § 12 gültig von 27.11.1982 bis 31.12.1983 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 570/1982
7. UStG 1972 § 12 gültig von 20.12.1980 bis 26.11.1982 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 563/1980
8. UStG 1972 § 12 gültig von 30.12.1977 bis 19.12.1980 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 645/1977
9. UStG 1972 § 12 gültig von 17.12.1976 bis 29.12.1977 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 666/1976
10. UStG 1972 § 12 gültig von 31.12.1975 bis 16.12.1976 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 636/1975
11. UStG 1972 § 12 gültig von 01.01.1973 bis 30.12.1975

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Reichel und die Hofräte Dr. Hnatek und Dr. Karger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Kowalski, über die Beschwerde des LB in I, vertreten durch Dr. Roland Pescoller, Rechtsanwalt in Innsbruck, Maximilianstraße 3/11, gegen den Bescheid der Finanzlandesdirektion für Tirol (Berufungssenat) vom 28. Mai 1984, Zl. 30.387-3/84, betreffend Umsatz- und Einkommensteuer für die Jahre 1979 bis 1981, zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Reichel und die Hofräte Dr. Hnatek und Dr. Karger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Kowalski, über die Beschwerde des LB in römisch eins, vertreten durch Dr. Roland Pescoller, Rechtsanwalt in Innsbruck, Maximilianstraße 3/11, gegen den Bescheid der Finanzlandesdirektion für Tirol (Berufungssenat) vom 28. Mai 1984, Zl. 30.387-3/84, betreffend Umsatz- und Einkommensteuer für die Jahre 1979 bis 1981, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 2.760,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Auf Grund der Ergebnisse einer im Reinigungsunternehmen des Beschwerdeführers durchgeführten abgabenbehördlichen Prüfung betreffend die Jahre 1979 bis 1981 erließ das Finanzamt, teilweise im wiederaufgenommenen Verfahren, Umsatz- und Einkommensteuerbescheide, wobei es sich der vom Betriebsprüfer vertretenen Rechtsansicht anschloß und ein geleastes Kraftfahrzeug der Marke Chevrolet-Suburban (in der Folge Chevrolet genannt) als Personenkraftwagen (in der Folge Pkw genannt) im Sinne des § 20 a EStG bzw. des § 12 Abs. 2 Z. 2 lit. c UStG ansah. Zur Begründung verwies das Finanzamt auf den Betriebsprüfungsbericht, in dem ausgeführt wurde, bei dem Chevrolet handle es sich nach der Verkehrsauffassung um einen Pkw. Weder die geltend gemachten Aufwendungen, noch die mit der Nutzung dieses Pkw's im Zusammenhang stehenden Vorsteuern, könnten berücksichtigt werden. Im Sinne des § 20 a EStG könnten in den Streitjahren nur Kilometergelder zum Ansatz gebracht werden. Auf Grund der Ergebnisse einer im Reinigungsunternehmen des Beschwerdeführers durchgeführten abgabenbehördlichen Prüfung betreffend die Jahre 1979 bis 1981 erließ das Finanzamt, teilweise im wiederaufgenommenen Verfahren, Umsatz- und Einkommensteuerbescheide, wobei es sich der vom Betriebsprüfer vertretenen Rechtsansicht anschloß und ein geleastes Kraftfahrzeug der Marke Chevrolet-Suburban (in der Folge Chevrolet genannt) als Personenkraftwagen (in der Folge Pkw genannt) im Sinne des Paragraph 20, a EStG bzw. des Paragraph 12, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UStG ansah. Zur Begründung verwies das Finanzamt auf den Betriebsprüfungsbericht, in dem ausgeführt wurde, bei dem Chevrolet handle es sich nach der Verkehrsauffassung um einen Pkw. Weder die geltend gemachten Aufwendungen, noch die mit der Nutzung dieses Pkw's im Zusammenhang stehenden Vorsteuern, könnten berücksichtigt werden. Im Sinne des Paragraph 20, a EStG könnten in den Streitjahren nur Kilometergelder zum Ansatz gebracht werden.

Gegen diese Bescheide erhob der Beschwerdeführer Berufung, wobei er ausführte, die einschränkenden Bestimmungen des § 20 a EStG bzw. des § 12 Abs. 2 Z. 2 lit. c UStG seien auf den Chevrolet nicht anwendbar, weil dieser nicht als Pkw oder Kombi, sondern als (Klein)Omnibus anzusehen sei. Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57, ausgeführt habe, sei ein VW-Bus als (Klein)Omnibus anzusehen. Nach diesem Erkenntnis sei für die Abgrenzung zwischen Pkw und Omnibus entscheidend, für welche Zwecke der Kraftwagen nach seiner Bauart und Ausstattung allgemein zu dienen bestimmt sei. Während ein Pkw nach seiner Bauart und Ausstattung vorwiegend privater oder auch beruflicher Nutzung durch eine beschränkte Anzahl von Personen (in der Regel bis zu sechs) zu dienen bestimmt sei, diene ein Omnibus im allgemeinen dem Transport einer größeren Zahl von Personen. Die Abgabenbehörde stelle bei der Unterscheidung zwischen einem Omnibus und einem Pkw alleine darauf ab, ob der zu beurteilende Kraftwagen ein kastenwagenartiges äußeres Erscheinungsbild gleich einem VW-Bus aufweise. Das Vorhandensein einer Kühlerhaube könne aber nicht das entscheidungswesentliche Kriterium sein. Der Chevrolet sei auf Grund seiner Beförderungskapazität von neun Personen (einschließlich Fahrer), seiner Ladefläche für zu transportierende Maschinen und dem Allradantrieb (wegen der Wintertauglichkeit) für die betriebliche Verwendung im Reinigungsunternehmen durchaus geeignet. Da die vom Verwaltungsgerichtshof im zitierten Erkenntnis für das Vorliegen eines Omnibusses geforderten Voraussetzungen - die deutliche Unterscheidung von einem Pkw, der Transport einer größeren Anzahl von Personen im Rahmen einer betrieblichen Verwendung - vorlägen, sei der Chevrolet als (Klein)Omnibus zu beurteilen. Gegen diese Bescheide erhob der Beschwerdeführer Berufung, wobei er ausführte, die einschränkenden Bestimmungen des Paragraph 20, a EStG bzw. des Paragraph 12, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UStG seien auf den Chevrolet nicht anwendbar, weil dieser nicht als Pkw oder Kombi, sondern als (Klein)Omnibus anzusehen sei. Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57, ausgeführt habe, sei ein VW-Bus als (Klein)Omnibus anzusehen. Nach diesem Erkenntnis sei für die Abgrenzung zwischen Pkw und Omnibus entscheidend, für welche Zwecke der Kraftwagen nach seiner Bauart und Ausstattung allgemein zu dienen bestimmt sei. Während ein Pkw nach seiner Bauart und Ausstattung vorwiegend privater oder auch beruflicher Nutzung durch eine beschränkte Anzahl von Personen (in der Regel bis zu sechs) zu dienen bestimmt sei, diene ein Omnibus im allgemeinen dem Transport einer größeren Zahl von Personen. Die Abgabenbehörde stelle bei der Unterscheidung zwischen einem Omnibus und einem Pkw alleine darauf ab, ob der zu

beurteilende Kraftwagen ein kastenwagenartiges äußeres Erscheinungsbild gleich einem VW-Bus aufweise. Das Vorhandensein einer Kühlerhaube könne aber nicht das entscheidungswesentliche Kriterium sein. Der Chevrolet sei auf Grund seiner Beförderungskapazität von neun Personen (einschließlich Fahrer), seiner Ladefläche für zu transportierende Maschinen und dem Allradantrieb (wegen der Wintertauglichkeit) für die betriebliche Verwendung im Reinigungsunternehmen durchaus geeignet. Da die vom Verwaltungsgerichtshof im zitierten Erkenntnis für das Vorliegen eines Omnibusses geforderten Voraussetzungen - die deutliche Unterscheidung von einem Pkw, der Transport einer größeren Anzahl von Personen im Rahmen einer betrieblichen Verwendung - vorlägen, sei der Chevrolet als (Klein)Omnibus zu beurteilen.

Das Finanzamt wies die Berufung mittels Berufungsvorentscheidung mit der Begründung ab, Kraftwagen der Serie Chevrolet-Suburban wiesen kein kastenwagenartiges Äußeres auf und könnten daher unabhängig von der zu befördernden Personenanzahl nicht als (Klein)Omnibus gewertet werden. Diese Berufungsvorentscheidung gehört auf Grund eines gemäß § 276 Abs. 1 BAO gestellten Antrages nicht mehr dem Rechtsbestand an. Das Finanzamt wies die Berufung mittels Berufungsvorentscheidung mit der Begründung ab, Kraftwagen der Serie Chevrolet-Suburban wiesen kein kastenwagenartiges Äußeres auf und könnten daher unabhängig von der zu befördernden Personenanzahl nicht als (Klein)Omnibus gewertet werden. Diese Berufungsvorentscheidung gehört auf Grund eines gemäß Paragraph 276, Absatz eins, BAO gestellten Antrages nicht mehr dem Rechtsbestand an.

Die belangte Behörde wies die Berufung des Beschwerdeführers nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung sodann mit Bescheid vom 28. Mai 1984 als unbegründet ab, wobei sie zur Begründung unter Hinweis auf die Bestimmungen des § 20 a EStG und des § 12 Abs. 2 Z. 2 lit. c UStG sowie auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 12. Juli 1957, Zl. 768/56, und vom 27. Juni 1958, Zl. 215/55 (richtig wohl vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57), ausführte, für die Abgrenzung der Fahrzeugarten Pkw und Kombi einerseits und Omnibus andererseits komme es auf die wirtschaftliche Zweckbestimmung des Kraftwagens an, wobei nicht der Verwendungszweck im Einzelfall, sondern jener dem das Fahrzeug nach seiner Bauart und Ausstattung von vornherein und allgemein zu dienen bestimmt sei, entscheide. Dabei sei der Kategorisierung eines Kraftwagens nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes kein entscheidendes Gewicht beizumessen. Sowohl Pkw's als auch Omnibusse dienen dem Transport von Personen. Nichtsdestoweniger unterschieden sich diese beiden Kraftwagenkategorien schon von ihrem Aussehen und von ihrem Verwendungszweck - ein Omnibus diene im allgemeinen dem Transport einer größeren Zahl von Personen im Rahmen einer beruflichen Verwendung - her. Wie sich aus dem Firmenprospekt ergebe, handle es sich bei dem Chevrolet um einen großen Pkw bzw. Kombi, wie er typischerweise in den Vereinigten Staaten von Amerika hergestellt werde. Er besitze eine hohe Bodenfreiheit, was ihn in Verbindung mit seiner technischen Einrichtung (Allradantrieb) zum Einsatz in schlechtem Gelände besonders geeignet mache bzw. ihm eine hohe Wintertauglichkeit verleihe. Der Chevrolet gleiche somit schon äußerlich den üblichen Typen von Geländefahrzeugen, die der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung (Verwaltungsgerichtshof vom 9. November 1982, Zlen. 82/14/0276, 0284, - betreffend einen Jeep Cherokee S - vom 4. Oktober 1983, Zlen. 83/14/0114, 0117, 0118, - betreffend einen Toyota-Landcruiser) als Pkw's oder Kombi angesehen habe. Der Chevrolet diene im allgemeinen nicht der Personenbeförderung in der für einen Omnibus typischen Art und Weise. Dies werde durch das Firmenprospekt bestätigt, in dem dieser Kraftwagen als ideales Freizeitfahrzeug angeboten werde. Der Chevrolet sei daher nicht als Omnibus, sondern als Pkw bzw. Kombi anzusehen. Daran vermöge auch die Möglichkeit, einschließlich des Fahrers neun Personen zu befördern, nichts zu ändern, da es zur Abgrenzung zwischen Omnibus einerseits und Pkw bzw. Kombi andererseits nicht allein auf die Anzahl der zu befördernden Personen ankomme. Die belangte Behörde wies die Berufung des Beschwerdeführers nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung sodann mit Bescheid vom 28. Mai 1984 als unbegründet ab, wobei sie zur Begründung unter Hinweis auf die Bestimmungen des Paragraph 20, a EStG und des Paragraph 12, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UStG sowie auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 12. Juli 1957, Zl. 768/56, und vom 27. Juni 1958, Zl. 215/55 (richtig wohl vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57), ausführte, für die Abgrenzung der Fahrzeugarten Pkw und Kombi einerseits und Omnibus andererseits komme es auf die wirtschaftliche Zweckbestimmung des Kraftwagens an, wobei nicht der Verwendungszweck im Einzelfall, sondern jener dem das Fahrzeug nach seiner Bauart und Ausstattung von vornherein und allgemein zu dienen bestimmt sei, entscheide. Dabei sei der Kategorisierung eines Kraftwagens nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes kein entscheidendes Gewicht beizumessen. Sowohl Pkw's als auch Omnibusse dienen dem Transport von Personen. Nichtsdestoweniger unterschieden sich diese beiden Kraftwagenkategorien schon von ihrem Aussehen und von ihrem Verwendungszweck - ein Omnibus diene im allgemeinen dem Transport

einer größeren Zahl von Personen im Rahmen einer beruflichen Verwendung - her. Wie sich aus dem Firmenprospekt ergebe, handle es sich bei dem Chevrolet um einen großen Pkw bzw. Kombi, wie er typischerweise in den Vereinigten Staaten von Amerika hergestellt werde. Er besitze eine hohe Bodenfreiheit, was ihn in Verbindung mit seiner technischen Einrichtung (Allradantrieb) zum Einsatz in schlechtem Gelände besonders geeignet mache bzw. ihm eine hohe Wintertauglichkeit verleihe. Der Chevrolet gleiche somit schon äußerlich den üblichen Typen von Geländefahrzeugen, die der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung (Verwaltungsgerichtshof vom 9. November 1982, Zlen. 82/14/0276, 0284, - betreffend einen Jeep Cherokee S - vom 4. Oktober 1983, Zlen. 83/14/0114, 0117, 0118, - betreffend einen Toyota-Landcruiser) als Pkw's oder Kombi angesehen habe. Der Chevrolet diene im allgemeinen nicht der Personenbeförderung in der für einen Omnibus typischen Art und Weise. Dies werde durch das Firmenprospekt bestätigt, in dem dieser Kraftwagen als ideales Freizeitfahrzeug angeboten werde. Der Chevrolet sei daher nicht als Omnibus, sondern als Pkw bzw. Kombi anzusehen. Daran vermöge auch die Möglichkeit, einschließlich des Fahrers neun Personen zu befördern, nichts zu ändern, da es zur Abgrenzung zwischen Omnibus einerseits und Pkw bzw. Kombi andererseits nicht allein auf die Anzahl der zu befördernden Personen ankomme.

Diese Berufungsentscheidung wird mit der vorliegenden Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhaltes bekämpft, wobei sich der Beschwerdeführer nach seinem gesamten Vorbringen in dem Recht, die Bestimmungen des § 20 a EStG und des § 12 Abs. 2 Z. 2 lit. c UStG hinsichtlich des geleasteten Chevrolets nicht anzuwenden, verletzt erachtet. Er vertritt wie im bisherigen Verwaltungsverfahren die Ansicht, als Omnibus sei ein Kraftwagen anzusehen, der im allgemeinen dem Transport einer größeren Anzahl von Personen (in der Regel mehr als sechs) diene. Der Chevrolet weise sämtliche im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57, geforderten Merkmale für einen Omnibus auf. Daß der Chevrolet im Firmenprospekt als ideales Freizeitfahrzeug dargestellt werde, möge in den Vereinigten Staaten von Amerika einen größeren Kundenkreis ansprechen, könne aber in dieser Form nicht einfach auf Verhältnisse, wie sie in alpinen Gegenden Tirols gegeben seien, übertragen werden. Die von der belangten Behörde zitierten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes betreffend einen Jeep Cherokee S sowie einen Toyota-Landcruiser seien im vorliegenden Fall rechtlich irrelevant. In diesen Erkenntnissen sei es um die Abgrenzung zwischen Lkw und Pkw bzw. Kombi und nicht zwischen Omnibus und Pkw bzw. Kombi gegangen. Diese Berufungsentscheidung wird mit der vorliegenden Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhaltes bekämpft, wobei sich der Beschwerdeführer nach seinem gesamten Vorbringen in dem Recht, die Bestimmungen des Paragraph 20, a EStG und des Paragraph 12, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UStG hinsichtlich des geleasteten Chevrolets nicht anzuwenden, verletzt erachtet. Er vertritt wie im bisherigen Verwaltungsverfahren die Ansicht, als Omnibus sei ein Kraftwagen anzusehen, der im allgemeinen dem Transport einer größeren Anzahl von Personen (in der Regel mehr als sechs) diene. Der Chevrolet weise sämtliche im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57, geforderten Merkmale für einen Omnibus auf. Daß der Chevrolet im Firmenprospekt als ideales Freizeitfahrzeug dargestellt werde, möge in den Vereinigten Staaten von Amerika einen größeren Kundenkreis ansprechen, könne aber in dieser Form nicht einfach auf Verhältnisse, wie sie in alpinen Gegenden Tirols gegeben seien, übertragen werden. Die von der belangten Behörde zitierten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes betreffend einen Jeep Cherokee S sowie einen Toyota-Landcruiser seien im vorliegenden Fall rechtlich irrelevant. In diesen Erkenntnissen sei es um die Abgrenzung zwischen Lkw und Pkw bzw. Kombi und nicht zwischen Omnibus und Pkw bzw. Kombi gegangen.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift, in der sie im Einklang mit dem Beschwerdevorbringen ausführt, die Abgrenzung zwischen einem Omnibus einerseits und einem Pkw bzw. Kombi andererseits sei nach den in den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes vom 12. Juli 1957, Zl. 768/56, und vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57, aufgestellten Beurteilungskriterien vorzunehmen. Dies führe jedoch zu dem Ergebnis, daß der Chevrolet nicht der Personenbeförderung nach der für einen Omnibus typischen Art und Weise diene. Auch äußerlich ähnele der Chevrolet den Kraftwagen Jeep Cherokee S und Toyota-Landcruiser, die vom Verwaltungsgerichtshof ebenfalls als PKW bzw. Kombi angesehen worden seien. Obwohl diese beiden Kraftwagen eine geringere Personenbeförderungskapazität als der Chevrolet hätten, sei der im angefochtenen Bescheid gezogene Schluß unbedenklich, weil die Personenbeförderungskapazität des Chevrolet - wie sich aus dem Firmenprospekt und aus den Ausführungen des Beschwerdeführers in der mündlichen Verhandlung ergebe - sehr leicht und rasch von neun auf sechs bzw. auf drei Personen reduziert werden könne, um so mehr Ladefläche zur Verfügung zu haben. Die Kraftwagen Jeep Cherokee S und Toyota-Landcruiser seien sowohl in ihrer Gesamtkonzeption als auch im äußeren Erscheinungsbild durchaus mit dem Chevrolet vergleichbar. Der Chevrolet würde auch im gewöhnlichen

Sprachgebrauch nicht als Omnibus, sondern stets als PKW bzw. Kombi bezeichnet werden.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die durch das zweite Abgabenänderungsgesetz 1977 eingeführten Bestimmungen des § 20 a EStG und des § 12 Abs. 2 Z. 2 lit. c UStG in der für die Streitjahre geltenden Fassung sehen Einschränkungen betreffend die steuerliche Berücksichtigung der Aufwendungen für Pkw's, Kombis und Krafträder sowie betreffend den Vorsteuerabzug vor. Diese Bestimmungen enthalten keine Definition, was als Pkw oder Kombi anzusehen ist; insbesondere enthalten sie keine Abgrenzungsmerkmale gegenüber dem Begriff Omnibus, auf welche sie ihrem Wortlaut nach nicht anzuwenden sind. Wie der Verwaltungsgerichtshof nicht nur in jüngerer Zeit zu den hier strittigen Bestimmungen des zweiten Abgabenänderungsgesetzes 1977 betreffend Abgrenzungsmerkmale für Pkw's und Kombis ausgeführt hat, ist diese Frage nicht nach der Einreihung des Kraftwagens anlässlich der Zulassung durch die Kraftfahrbehörde, sondern nur danach zu beurteilen, welchem Zweck der Kraftwagen nach seiner Bauart und Ausstattung allgemein zu dienen bestimmt ist. Hinsichtlich der Abgrenzung Pkw zu Omnibus hat der Verwaltungsgerichtshof im bereits mehrfach zitierten Erkenntnis vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57, folgendes ausgeführt: Die durch das zweite Abgabenänderungsgesetz 1977 eingeführten Bestimmungen des Paragraph 20, a EStG und des Paragraph 12, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UStG in der für die Streitjahre geltenden Fassung sehen Einschränkungen betreffend die steuerliche Berücksichtigung der Aufwendungen für Pkw's, Kombis und Krafträder sowie betreffend den Vorsteuerabzug vor. Diese Bestimmungen enthalten keine Definition, was als Pkw oder Kombi anzusehen ist; insbesondere enthalten sie keine Abgrenzungsmerkmale gegenüber dem Begriff Omnibus, auf welche sie ihrem Wortlaut nach nicht anzuwenden sind. Wie der Verwaltungsgerichtshof nicht nur in jüngerer Zeit zu den hier strittigen Bestimmungen des zweiten Abgabenänderungsgesetzes 1977 betreffend Abgrenzungsmerkmale für Pkw's und Kombis ausgeführt hat, ist diese Frage nicht nach der Einreihung des Kraftwagens anlässlich der Zulassung durch die Kraftfahrbehörde, sondern nur danach zu beurteilen, welchem Zweck der Kraftwagen nach seiner Bauart und Ausstattung allgemein zu dienen bestimmt ist. Hinsichtlich der Abgrenzung Pkw zu Omnibus hat der Verwaltungsgerichtshof im bereits mehrfach zitierten Erkenntnis vom 20. Juni 1958, Zl. 1019/57, folgendes ausgeführt:

"Während der Pkw nach seiner Bauart und Ausstattung vorwiegend privater oder auch beruflicher Nutzung durch eine beschränkte Zahl von Personen (in der Regel bis zu sechs) zu dienen bestimmt ist, dient der Omnibus nach den angeführten Merkmalen im allgemeinen dem Transport einer größeren Zahl von Personen im Rahmen einer beruflichen Verwendung. Der VW-Bus gleicht schon äußerlich mehr einem Omnibus als einer der üblichen Typen eines Pkw's. Unzweifelhaft dient er aber im allgemeinen dem Zwecke der Personenbeförderung nach der für einen Omnibus typischen Art und Weise. Es wird daher im gewöhnlichen Sprachgebrauch unter einem Pkw regelmäßig ein VW-Bus nicht verstanden." Im Sinne der Ausführungen in diesem Erkenntnis kann bei dem Chevrolet keine Rede davon sein, daß dieser schon äußerlich mehr einem Omnibus als einer der üblichen Typen eines Pkw's ähnelt. Dabei spielt es auch keine Rolle, daß mit dem Chevrolet neun Personen (einschließlich Fahrer) befördert werden können. Denn im obzitierten Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof nur ausgeführt, daß in einem Personenkraftwagen, "in der Regel bis zu sechs" Personen befördert werden. In der Regel bedeutet jedoch nicht, daß dann, wenn mehr als sechs Personen befördert werden können, ein Kraftwagen stets und in allen Fällen als Omnibus anzusehen ist. Es gibt auch Kraftwagen, die zweifellos als Pkw anzusehen sind, mehr als zwei Sitzreihen aufweisen und daher auch für sieben bis neun Personen (einschließlich Fahrer) zugelassen sind, so z. B. Peugeot 505, Citroen CX, Mitsubishi Space Waggon, Honda Civic u. a.

Wie nun der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung ausgeführt hat (vgl. Erkenntnis vom 4. Juni 1985, Zl. 85/14/0073 und die darin angeführte Vorjudikatur), kommt es für die Abgrenzung der Fahrzeugarten Kombi und Lkw entscheidend auf die wirtschaftliche Zweckbestimmung des Kraftwagens, und zwar nicht auf den Verwendungszweck im Einzelfall, sondern auf den Zweck an, dem das Fahrzeug nach seiner typischen Beschaffenheit und Bauart von vornherein und allgemein zu dienen bestimmt ist. Dabei hat die Kategorisierung eines Kraftwagens nach dem Kraftfahrgesetz kein entscheidendes Gewicht. Die Einstufung eines Kraftwagens durch die hierfür zuständige Behörde nach diesem Gesetz mag ein Indiz für die Zuordnung eines Kraftwagens zu der einen oder anderen Fahrzeugkategorie auch für den Abgabenbereich sein. Eine bindende Vorfragenentscheidung stellt sie jedoch nicht dar. Wie nun der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung ausgeführt hat (vergleiche , Erkenntnis vom 4. Juni 1985, Zl. 85/14/0073 und die darin angeführte Vorjudikatur), kommt es für die Abgrenzung der Fahrzeugarten Kombi und Lkw entscheidend auf die wirtschaftliche Zweckbestimmung des Kraftwagens, und zwar nicht auf den

Verwendungszweck im Einzelfall, sondern auf den Zweck an, dem das Fahrzeug nach seiner typischen Beschaffenheit und Bauart von vornherein und allgemein zu dienen bestimmt ist. Dabei hat die Kategorisierung eines Kraftwagens nach dem Kraftfahrgesetz kein entscheidendes Gewicht. Die Einstufung eines Kraftwagens durch die hierfür zuständige Behörde nach diesem Gesetz mag ein Indiz für die Zuordnung eines Kraftwagens zu der einen oder anderen Fahrzeugkategorie auch für den Abgabebereich sein. Eine bindende Vorfragenentscheidung stellt sie jedoch nicht dar.

Diese Ausführungen gelten auch für die Abgrenzung Pkw bzw. Kombi zum (Klein)Omnibus. Wenn auch, wie dargetan, der Kategorisierung eines Kraftwagens nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften kein entscheidendes Gewicht zukommt, so ist doch auf die Tatsache hinzuweisen, daß nach § 2 Z. 7 Kraftfahrgesetz 1967 BGBl. Nr. 267/67, ein Omnibus ein Kraftwagen ist, der nach seiner Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweist. Ein Pkw ist hingegen gemäß Z. 5 der zitierten Bestimmung ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. Nach Z. 6 der zitierten Bestimmung ist ein Kombi ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern verwendet zu werden und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. Der streitgegenständliche Chevrolet weist insgesamt neun Plätze (einschließlich Fahrer) zur Beförderung von Personen auf und ist somit auch nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften nicht als Omnibus anzusehen. Diese Ausführungen gelten auch für die Abgrenzung Pkw bzw. Kombi zum (Klein)Omnibus. Wenn auch, wie dargetan, der Kategorisierung eines Kraftwagens nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften kein entscheidendes Gewicht zukommt, so ist doch auf die Tatsache hinzuweisen, daß nach Paragraph 2, Ziffer 7, Kraftfahrgesetz 1967 BGBl. Nr. 267/67, ein Omnibus ein Kraftwagen ist, der nach seiner Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweist. Ein Pkw ist hingegen gemäß Ziffer 5, der zitierten Bestimmung ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. Nach Ziffer 6, der zitierten Bestimmung ist ein Kombi ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern verwendet zu werden und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. Der streitgegenständliche Chevrolet weist insgesamt neun Plätze (einschließlich Fahrer) zur Beförderung von Personen auf und ist somit auch nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften nicht als Omnibus anzusehen.

Im übrigen geht aus dem den Verwaltungsakten beige-schlossenen Firmenprospekt eindeutig hervor, daß es sich bei dem Chevrolet um einen sogenannten "Stationswagen" handelt, wie er typischerweise in den Vereinigten Staaten von Amerika hergestellt wird und der das Merkmal hoher Bodenfreiheit besitzt, was ihn in Verbindung mit seinen technischen Einrichtungen (Allradantrieb) zum Einsatz bei winterlichen Fahrverhältnissen im alpinen Gelände sicherlich geeignet macht. Im Firmenprospekt wird in anschaulicher und beeindruckender Weise dargestellt, daß der Chevrolet ein ideales Freizeitfahrzeug darstellt. Am Meeresstrand wird einmal ein Wohnwagen, einmal ein großes Motorboot gezogen, in einer felsigen Gegend fährt eine (offenbar Jagd) Gesellschaft durch das Gelände und schließlich fährt eine Großfamilie bestehend aus Großeltern, Eltern und fünf Kindern mit viel Gepäck in den Urlaub. Eine mögliche betriebliche Verwendung des Chevrolets wird trotz der Tatsache, daß durch Entfernung der zweiten und dritten Sitzreihe Güter befördert werden können, im Firmenprospekt nicht aufgezeigt.

Der Chevrolet gleicht somit schon äußerlich den üblichen Typen von Geländefahrzeugen, die der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung (siehe Erkenntnis vom 9. November 1982, Zlen. 82/14/0276, 0284, - betreffend einen Jeep Cherokee S - vom 4. Oktober 1983, Zlen. 83/14/0114, 0117, 0118, - betreffend einen Toyota-Landcruiser mit sieben Sitzplätzen vom 4. Mai 1982, Zlen, 82/14/0005, 0013, 0014, - betreffend einen Chevrolet Malibu und ein Oldsmobile Cutlass Cruiser - vom 26. Juni 1984, Zl. 84/14/0003, - betreffend einen Landrover LR 88 in Hardtopausführung (geschlossener Aufbau) - und vom 22. Jänner 1985, Zl. 84/14/0066, - betreffend einen Range-Rover) den Pkw's bzw. Kombis zugeordnet hat.

Die belangte Behörde konnte daher auf Grund der maßgeblichen Verkehrsauffassung in wirtschaftlicher Sicht in unbedenklicher Weise zu dem Schluß gelangen, daß der Chevrolet das typische Bild eines Kombi aufweist. Sie ist somit zu dem zutreffenden Ergebnis gelangt, daß im Beschwerde-fall die einschränkenden Bestimmungen des § 20 a EStG

und des § 12 Abs. 2 Z. 2 lit. c UStG anzuwenden sind. Die belangte Behörde konnte daher auf Grund der maßgeblichen Verkehrsauffassung in wirtschaftlicher Sicht in unbedenklicher Weise zu dem Schluß gelangen, daß der Chevrolet das typische Bild eines Kombi aufweist. Sie ist somit zu dem zutreffenden Ergebnis gelangt, daß im Beschwerdefall die einschränkenden Bestimmungen des Paragraph 20, a EStG und des Paragraph 12, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UStG anzuwenden sind.

Da sohin der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Bescheid in seinen Rechten nicht verletzt wurde, war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. Diese Entscheidung konnte gemäß § 12 Abs. 1 Z. 2 VwGG im Dreiersenat erfolgen. Da sohin der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Bescheid in seinen Rechten nicht verletzt wurde, war die Beschwerde gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen. Diese Entscheidung konnte gemäß Paragraph 12, Absatz eins, Ziffer 2, VwGG im Dreiersenat erfolgen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung des Bundeskanzlers vom 30. Mai 1985, insbesondere deren Art. III Abs. 2. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung des Bundeskanzlers vom 30. Mai 1985, insbesondere deren Artikel römisch drei, Absatz 2,

Hinsichtlich der zitierten, nicht veröffentlichten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes wird an Art. 14 Abs. 4 seiner Geschäftsordnung, BGBl. Nr. 45/1965, erinnert. Hinsichtlich der zitierten, nicht veröffentlichten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes wird an Artikel 14, Absatz 4, seiner Geschäftsordnung, Bundesgesetzblatt Nr. 45 aus 1965,, erinnert.

Wien, am 26. November 1985

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1985:1984140114.X00

Im RIS seit

26.11.1985

Zuletzt aktualisiert am

12.12.2018

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at