Urteil vom 09. November 2017, III R 20/16

Bewertung der privaten Nutzung eines betrieblichen Fahrzeugs - Schätzung des Bruttolistenpreises bei einem Importfahrzeug

ECLI:DE:BFH:2017:U.091117.IIIR20.16.0

BFH III. Senat

EStG § 6 Abs 1 Nr 1 S 3, EStG § 6 Abs 1 Nr 4 S 1, EStG § 6 Abs 1 Nr 4 S 2, EStG § 6 Abs 1 Nr 4 S 3, AO § 162 Abs 1 S 1, FGO § 96 Abs 1 S 1, FGO § 118 Abs 2, EStG VZ 2013

vorgehend Niedersächsisches Finanzgericht , 15. November 2016, Az: 9 K 264/15

Leitsätze

1. Ist die private Nutzung eines betrieblichen Fahrzeugs nach der 1 %-Regelung zu bewerten, ist der inländische Bruttolistenpreis zu schätzen, wenn das Fahrzeug ein Importfahrzeug ist und weder ein inländischer Bruttolistenpreis vorhanden ist noch eine Vergleichbarkeit mit einem bau- und typengleichen inländischen Fahrzeug besteht.

2. Der inländische Bruttolistenpreis ist jedenfalls dann nicht zu hoch geschätzt, wenn die Schätzung sich an den typischen Bruttoabgabepreisen orientiert, die Importfahrzeughändler, welche das betreffende Fahrzeug selbst importieren, von ihren Endkunden verlangen.

Tenor

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Niedersächsischen Finanzgerichts vom 16. November 2016 9 K 264/15 wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens hat der Kläger zu tragen.

Tatbestand

I.

1 Der Kläger und Revisionskläger (Kläger) erzielte im Streitjahr u.a. Einkünfte aus Gewerbebetrieb. Im Betriebsvermögen des Klägers befand sich ein Kraftfahrzeug der Marke Ford Mustang Shelby GT 500 Coupé. Der Kläger erwarb das Fahrzeug mit Vertrag vom 12. Juli 2013 zu einem Bruttopreis von 78.900 € von der Autohaus GmbH. Das Fahrzeug war am 2. Juli 2013 erstmals zugelassen worden. Es verfügt über folgende Sonderausstattungen:

- SVT Performance Package
- SVT Track Pack
- Electronics Package
- Recaro Leder Sportsitze
- Europa Navigation in Deutsch
- Shaker Pro Audio-System

2 Die Autohaus GmbH hatte ihrerseits das Fahrzeug mit Rechnung vom 29. Juni 2013 zum Bruttopreis von 75.999 € von dem Importeur erworben. Das Fahrzeug war zulassungsfertig und mit 24 Monaten Garantie, von USA auf Europa umgestelltem Navigationssystem sowie Hohlraum- und Unterbodenschutz ausgestattet.

3 Die private Nutzung des Fahrzeugs ermittelte der Kläger mittels der 1 %-Regelung. Als Bemessungsgrundlage zog er mangels inländischen Listenpreises den amerikanischen Listenpreis in Höhe von umgerechnet 53.977 € (Tageswechselkurs vom 30. Juni 2013) heran. Hieraus ergab sich ein Bruttoentnahmewert von 3.725,57 € sowie eine außerbilanzielle Hinzurechnung für die Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte in Höhe von 420,12 €.

4 Im Rahmen einer für das Streitjahr durchgeführten Außenprüfung kam der Prüfer zu dem Ergebnis, dass als Bemessungsgrundlage die tatsächlichen Anschaffungskosten des Fahrzeugs in Höhe von 78.900 € heranzuziehen seien. Hieraus ergab sich ein Entnahmewert in Höhe von 5.453,57 €. Dem folgte der Beklagte und Revisionsbeklagte (das Finanzamt --FA--) mit Bescheid vom 6. Mai 2015. Im Einspruchsverfahren wurde die Festsetzung mit Bescheid vom 5. August 2015 aus anderen Gründen geändert. Im Übrigen wies das FA den Einspruch mit Einspruchsentscheidung vom 11. September 2015 als unbegründet zurück.

5 Die Klage hatte teilweise Erfolg (Entscheidungen der Finanzgerichte --EFG-- 2017, 122). Das Finanzgericht (FG) änderte die Festsetzung dahingehend, dass die Einkommensteuer unter Ansatz eines geschätzten inländischen Bruttolistenpreises des Fahrzeugs in Höhe von 75.999 € zu berechnen sei.

6 Mit der dagegen gerichteten Revision rügt der Kläger eine sich aus der unzutreffenden Auslegung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 des Einkommensteuergesetzes (EStG) ergebende Verletzung materiellen Rechts sowie einen Verstoß gegen Verfahrensvorschriften.

7 Der Kläger beantragt,
das angefochtene Urteil aufzuheben und den Bescheid vom 6. Mai 2015 in Gestalt der Einspruchsentscheidung vom 11. September 2015 dahingehend abzuändern, dass die Einkommensteuer auf den Betrag herabgesetzt wird, der sich ergibt, wenn für die Bemessung der privaten Nutzung des betrieblichen Kraftfahrzeugs Ford Mustang Shelby GT 500 Coupé ein Listenpreis von 53.977 € angesetzt wird.

8 Das FA beantragt,
die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

II.

9 Die Revision ist unbegründet und daher zurückzuweisen (§ 126 Abs. 2 der Finanzgerichtsordnung --FGO--). Das FG hat zu Recht entschieden, dass bei der nach der 1 %-Regelung bewerteten Nutzungsentnahme als Bruttolistenpreis kein geringerer Wert als 75.999 € anzusetzen ist. Auch die Verfahrensrüge greift nicht durch.

10 1. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG ist die private Nutzung eines Kraftfahrzeugs, das zu mehr als 50 % betrieblich genutzt wird, für jeden Kalendermonat mit 1 % des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer anzusetzen.

11 a) aa) Die Vorschrift ist durch das Jahressteuergesetz 1996 vom 11. Oktober 1995 (BGBl I 1995, 1250) in das EStG eingefügt worden (zum Gesetzgebungsverfahren s. im Einzelnen Urteil des Bundesfinanzhofs --BFH-- vom 1. März 2001 IV R 27/00, BFHE 195, 200, BStBl II 2001, 403, unter II.1.c). Sie bezweckt die vereinfachte Bewertung der privaten Nutzung betrieblicher Kraftfahrzeuge (vgl. die amtliche Gesetzesbegründung in BTDrucks 13/1686, S. 8) und enthält deshalb mit der darin statuierten 1 %-Methode eine grundsätzlich zwingende, grob typisierende und pauschalierende Bewertungsregelung (BFH-Urteile vom 13. Oktober 2010 VI R 12/09, BFHE 231, 540, BStBl II 2011, 361, Rz 11; vom 7. November 2006 VI R 19/05, BFHE 215, 256, BStBl II 2007, 116, unter II.2.a, und vom 13. Februar 2003 X R 23/01, BFHE 201, 499, BStBl II 2003, 472, unter II.1.a).

12 bb) § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG stellt eine spezialgesetzliche Regel für die Bewertung einer Nutzungsentnahme dar, die mit der privaten Nutzung eines zu mehr als 50 % betrieblich genutzten Kraftfahrzeugs einhergeht.

13 Auch außerhalb des Anwendungsbereichs des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG erfolgt die Bewertung von Nutzungsentnahmen nicht nach der allgemeinen Regel des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 EStG. Vielmehr hat der BFH aus

dem Wortlaut des Einleitungssatzes zu § 6 Abs. 1 EStG und aus der Teilwertdefinition in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Satz 3 EStG gefolgert, dass diese Vorschrift nur für bilanzierungsfähige Wirtschaftsgüter gilt (BFH-Urteile vom 26. April 2006 X R 35/05, BFHE 214, 61, BStBl II 2007, 445, Rz 11, m.w.N., und vom 26. Januar 1994 X R 1/92, BFHE 173, 356, BStBl II 1994, 353). § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 EStG regelt daher lediglich die Bewertung der Sachentnahmen und trifft für die Bewertung der Nutzungsentnahmen keine Aussage (vgl. BFH-Beschluss vom 23. Januar 2001 VIII R 48/98, BFHE 194, 383, BStBl II 2001, 395, Rz 14, m.w.N.). Die insoweit für die Bewertung von Nutzungsentnahmen bestehende Gesetzeslücke hat der BFH in der Weise geschlossen, dass der durch diese verursachte Aufwand und damit die tatsächlichen Selbstkosten als entnommen angesetzt werden (z.B. Beschluss des Großen Senats des BFH vom 26. Oktober 1987 GrS 2/86, BFHE 151, 523, 534, BStBl II 1988, 348, unter C.I.1.b bb, m.w.N.; BFH-Urteil vom 20. November 2012 VIII R 31/09, BFH/NV 2013, 527, Rz 22).

14 Entsprechend ist auch bei der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs die Nutzungsentnahme nur dann nach allgemeinen Regeln mit dem darauf entfallenden Aufwand zu bewerten, wenn die Voraussetzungen des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG nicht vorliegen. Dies kann der Fall sein, wenn der Steuerpflichtige von dem in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 EStG vorgesehenen Wahlrecht Gebrauch macht und die für das Kraftfahrzeug insgesamt entstehenden Aufwendungen durch Belege und das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachweist (BFH-Urteil vom 3. Februar 2010 IV R 45/07, BFHE 228, 312, BStBl II 2010, 689, Rz 18, m.w.N.) oder die betriebliche Nutzung des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 50 % beträgt (BFH-Urteil in BFH/NV 2013, 527, Rz 19 f.).

15 b) § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG stellt zur Bewertung der privaten Nutzungsentnahme nicht auf die tatsächlichen Anschaffungskosten des Kraftfahrzeugs, sondern auf den Listenpreis ab. Der Ansatz des Listenpreises statt der Anschaffungskosten entspricht dem Erfordernis, die Entnahme des Steuerpflichtigen für die private Lebensführung nach dem Nutzungsvorteil zu bemessen, der dem Steuerpflichtigen zukommt (Senatsurteil vom 24. Februar 2000 III R 59/98, BFHE 191, 286, BStBl II 2000, 273, unter II.4.b cc). Die Anwendung der 1 %-Regelung bezweckt, den beim Steuerpflichtigen entstandenen Vorteil der Nutzung eines betriebsbereiten Kraftfahrzeugs zu bewerten. Dieser Vorteil umfasst mithin nicht nur das Zurverfügungstellen des Fahrzeugs selbst, sondern auch die Übernahme sämtlicher damit verbundener Kosten wie Steuern, Versicherungsprämien, Reparatur– und Wartungskosten sowie insbesondere der Treibstoffkosten; das alles sind Aufwendungen, die sich weder im Bruttolistenneupreis noch in den tatsächlichen Neuanschaffungskosten mit einem festen Prozentsatz unmittelbar abbilden. Die vom Gesetzgeber zu Grunde gelegte Bemessungsgrundlage des Bruttolistenneupreises bezweckt also nicht, die tatsächlichen Neuanschaffungskosten des Fahrzeugs und erst recht nicht dessen gegenwärtigen Wert im Zeitpunkt der Überlassung möglichst realitätsgerecht abzubilden. Der Bruttolistenneupreis erweist sich vielmehr als generalisierende Bemessungsgrundlage, die aus typisierten Neuanschaffungskosten den Nutzungsvorteil insgesamt zu gewinnen sucht, der indessen ungleich mehr umfasst als die Überlassung des genutzten Fahrzeugs selbst. Denn der tatsächliche geldwerte Vorteil entspricht dem Betrag, der vom Steuerpflichtigen für eine vergleichbare Nutzung aufgewandt werden müsste und den er durch die Nutzung des betrieblichen Fahrzeugs erspart (BFH-Urteil vom 13. Dezember 2012 VI R 51/11, BFHE 240, 69, BStBl II 2013, 385, Rz 17). Grundlage dieser Bewertung des Nutzungsvorteils sind statistische Erhebungen, in welche die durchschnittlichen Gesamtkosten aller auch privat genutzten betrieblichen Fahrzeuge eingegangen sind (BFH-Urteil vom 15. Mai 2002 VI R 132/00, BFHE 199, 230, BStBl II 2003, 311, unter II.2.a).

16 c) Unter dem inländischen Listenpreis im Zeitpunkt der Erstzulassung ist die an diesem Stichtag maßgebliche Preisempfehlung des Herstellers zu verstehen, die für den Endverkauf des tatsächlich genutzten Fahrzeugmodells auf dem inländischen Neuwagenmarkt gilt (BFH-Urteil vom 16. Februar 2005 VI R 37/04, BFHE 209, 221, BStBl II 2005, 563, unter II.2.a). Auch die Aufpreise für werkseitig zusätzlich eingebaute Ausstattungen sind mit den Werten anzusetzen, die sich aus der Preisliste des Herstellers ergeben. Sie erhöhen den Listenpreis des Fahrzeugs entsprechend. Mit der Anknüpfung an die Preisempfehlung des Automobilherstellers hat der Gesetzgeber eine stark vereinfachende, typisierende und damit für alle gleichen Fahrzeuge einheitliche Grundlage für die Bewertung der Nutzungsvorteile geschaffen (BFH-Urteil in BFHE 209, 221, BStBl II 2005, 563, unter II.2.a). Deshalb bleiben individuelle Besonderheiten hinsichtlich der Art und der Nutzung des Dienstwagens grundsätzlich ebenso unberücksichtigt wie nachträgliche Änderungen des Fahrzeugwertes. Dementsprechend erhöht etwa der nachträgliche Einbau von Zusatzausstattungen nicht die Bemessungsgrundlage der 1 %-Regelung (BFH-Urteil in BFHE 240, 69, BStBl II 2013, 385, Rz 12, m.w.N.).

17 2. Bei Anwendung dieser Grundsätze ist die im Streitfall vom FG durchgeführte Schätzung des Bruttolistenpreises revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

18 a) aa) Gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 der Abgabenordnung (AO) hat die Finanzbehörde die Besteuerungsgrundlagen zu schätzen, soweit sie sie nicht ermitteln oder berechnen kann. Der Begriff der Besteuerungsgrundlagen umfasst alle tatsächlichen Umstände, die für die Festsetzung einer Steuer von Belang sind (Oellerich in Beermann/Gosch, AO § 162 Rz 101). Gegenstand der Schätzung kann daher insbesondere auch die Bewertung von Wirtschaftsgütern für Zwecke des Ertragsteuerrechts sein (BFH-Urteil vom 17. Juni 2005 VI R 84/04, BFHE 210, 291, BStBl II 2005, 795, Rz 11 ff. zur Schätzung des üblichen Endpreises eines Gebrauchtwagens; Oellerich in Beermann/Gosch, AO § 162 Rz 190 Stichwort: Bewertung).

19 bb) Jede Schätzung des FA ist im Klageverfahren voll nachprüfbar (BFH-Urteil vom 17. Oktober 2001 I R 103/00, BFHE 197, 68, BStBl II 2004, 171, unter III.2.b). Überdies kommt dem FG --wie sich aus der Verweisung des § 96 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz FGO auf § 162 AO ergibt-- im Klageverfahren auch eine eigene Schätzungsbefugnis zu. Hat das FG --wie im Streitfall-- eine eigene Schätzung vorgenommen, ist nur die Schätzung des FG Gegenstand des Revisionsverfahrens. Für diese Schätzung gilt, dass sie zu den tatsächlichen Feststellungen i.S. des § 118 Abs. 2 FGO gehört. Der BFH kann sie daher nur darauf überprüfen, ob sie zulässig war, ob sie verfahrensrechtlich einwandfrei zustande gekommen ist und ob das FG anerkannte Schätzungsgrundsätze, Denkgesetze und allgemeine Erfahrungssätze beachtet hat, d.h. ob das Ergebnis der Schätzung schlüssig und plausibel ist (BFH-Urteile vom 23. April 2015 V R 32/14, BFH/NV 2015, 1106, Rz 11, und in BFHE 197, 68, BStBl II 2004, 171, unter III.2.a).

20 b) aa) Die Schätzung des Bruttolistenpreises war dem Grunde nach zulässig (ebenso Schober in Herrmann/Heuer/Raupach, § 6 EStG Rz 806 für im Ausland erworbene Fahrzeuge; Werndl, in Kirchhof/Söhn/Mellinghoff, EStG, § 6 Rz E 109; Strahl in Korn, § 6 EStG Rz 405 --z.B. bei Oldtimern--; M. Prinz in Bordewin/ Brandt, § 6 EStG Rz 1/710). § 162 Abs. 1 AO lässt eine Schätzung von Besteuerungsgrundlagen auch unabhängig von den in § 162 Abs. 2 AO genannten Fällen einer Verletzung der Mitwirkungspflicht durch den Steuerpflichtigen zu. Dies kommt insbesondere dann in Betracht, wenn ein sachtypischer Beweisnotstand besteht, aufgrund dessen es dem Beweisbelasteten nicht möglich oder nicht zumutbar ist, einen zur vollen Überzeugungsbildung führenden Nachweis zu führen (Klein/Rüsken, AO, 13. Aufl., § 162 Rz 3a; Trzaskalik in Hübschmann/Hepp/ Spitaler, § 162 AO Rz 20).

21 bb) Ein solcher Beweisnotstand ergab sich im Streitfall daraus, dass nach den Feststellungen des FG für das Fahrzeug Ford Mustang Shelby GT 500 Coupé kein inländischer Listenpreis vorhanden und es auch nicht mit einem bau- und typengleichen inländischen Fahrzeug vergleichbar war.

22 cc) Zu Recht ist das FG dabei davon ausgegangen, dass nicht der ausländische Listenpreis anstelle des inländischen Listenpreises angesetzt werden kann. Denn der ausländische Listenpreis spiegelt nicht die Preisempfehlung des Herstellers wider, die für den Endverkauf des tatsächlich genutzten Fahrzeugmodells auf dem inländischen Neuwagenmarkt gilt. Er berücksichtigt insbesondere nicht die für den Endverkauf im Inland notwendigen Kosten für die Bereitstellung des Fahrzeugs auf dem deutschen Markt (z.B. Importkosten, Einfuhrabgaben, Zölle), für die aufgrund inländischer Zulassungsvorschriften notwendigen technischen Umrüstungen (z.B. Werkstatt-, Gutachten-, Zulassungskosten) und für ausstattungsbedingte Nach- oder Umrüstungen, die das Fahrzeug an die inlandstypischen Anforderungen der Kunden anpassen (z.B. Garantie, Bedienoberflächen in deutscher Sprache, vorsorgender Rostschutz). Ebenso wenig orientiert sich der ausländische Listenpreis an den inländischen Marktgegebenheiten (z.B. Konkurrenzverhältnisse zu anderen Herstellern) und den damit zusammenhängenden Händlermargen. Hieran ändert sich --entgegen der Ansicht des Klägers-- auch dadurch nichts, dass der ausländische Bruttolistenpreis bereits die Händlermarge des ausländischen Neuwagenhändlers beinhaltet.

23 dd) Die Schätzung des inländischen Bruttolistenpreises kann auch nicht durch einen Rückgriff auf allgemeine Bewertungsregeln vermieden werden.

24 Im Hinblick auf die Bewertungsregel des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 EStG scheitert dies daran, dass diese --wie unter II.1.a bb ausgeführt-- nicht für Nutzungsentnahmen gilt.

25 Ein Rückgriff auf die für Nutzungsentnahmen geltende Bewertung mit den anteiligen Selbstkosten kommt ebenfalls nicht in Betracht. Denn der Gesetzgeber hat insoweit durch die Spezialregelung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 EStG zum Ausdruck gebracht, dass er diese Bewertungsmethode nur zur Anwendung kommen lassen will, wenn der Steuerpflichtige die Voraussetzungen dieser Norm erfüllt, insbesondere ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch führt und von seinem Wahlrecht Gebrauch gemacht hat. Im Streitfall hat der Kläger dagegen weder sein Wahlrecht ausgeübt noch das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen.

26 c) Die Schätzung ist auch der Höhe nach nicht zu beanstanden. Jedenfalls ist der vom FG geschätzte Bruttolistenpreis nicht als zu hoch anzusehen.

27 aa) Die Ermittlung der Schätzungsgrundlagen begegnet keinen verfahrensrechtlichen Bedenken. Soweit der Kläger rügt, das FG habe seine Sachaufklärungspflicht (§ 76 FGO) verletzt, weil es dem mit Schriftsatz vom 27. September 2016 gestellten Beweisantrag, eine Auskunft beim Hauptzollamt einzuholen, mit welchem Wert die Einfuhr und zollrechtliche Bewertung des Fahrzeugs vorgenommen wurde, nicht nachgekommen sei, genügt sein Vortrag schon nicht den Darlegungsanforderungen des § 120 Abs. 3 Nr. 2 Buchst. b FGO. Da es sich bei der Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes um einen verzichtbaren Mangel handelt, wäre insoweit insbesondere darzulegen gewesen, dass die Nichterhebung der angebotenen Beweise in der nächsten mündlichen Verhandlung gerügt wurde oder --wenn dies nicht geschehen sein sollte-- weshalb die rechtzeitige Rüge dem Revisionskläger nicht möglich war (vgl. BFH-Beschluss vom 26. Juli 2016 III B 148/15, BFH/NV 2016, 1486, Rz 7; Gräber/Ratschow, Finanzgerichtsordnung, 8. Aufl., § 120 Rz 69). Hieran fehlt es. Auch ist dem Sitzungsprotokoll (zu dessen Beweiskraft s. § 94 FGO i.V.m. §§ 165, 160 Abs. 2 der Zivilprozessordnung) keine entsprechende Rüge des fachkundig vertretenen Klägers zu entnehmen.

28 bb) Es ist auch nicht ersichtlich, dass das FG anerkannte Schätzungsgrundsätze, Denkgesetze und allgemeine Erfahrungssätze außer Acht gelassen hat.

29 Da das FG festgestellt hat, dass es keinen inländischen Bruttolistenpreis und mithin keine einheitliche Preisempfehlung des Herstellers gegenüber den inländischen Neuwagenhändlern gab, musste es die Schätzung an Kenngrößen orientieren, die diesem inländischen Bruttolistenpreis in seiner Zusammensetzung möglichst nahe kommen. Insoweit begegnet es keinen Bedenken, dass das FG den geschätzten Bruttolistenpreis des Importfahrzeugs auf der Grundlage verschiedener inländischer Endverkaufspreise freier Importeure ermittelt hat. Entgegen der Auffassung des Klägers musste das FG dabei auch nicht den Wert ansetzen, den ein deutscher Kunde aufzubringen hätte, wenn er ohne Berücksichtigung verschiedener Handelsstufen das Fahrzeug zum amerikanischen Listenpreis importiert, zuzüglich Zölle und Importkosten. Denn anders als bei dem insoweit unterstellten Eigenimport des Fahrzeugs geht der Bruttolistenpreis von einem empfohlenen Händlerabgabepreis aus und schließt damit die Handelsstufe des Neuwagenhändlers und dessen Verkaufsmarge mit ein. Dem Kläger ist schließlich auch nicht darin zu folgen, dass diese Schätzungsmethode dem Gleichheitssatz widerspricht, weil sie nicht auf einer generalisierten Bemessungsgrundlage, sondern auf den im Einzelfall stark variierenden tatsächlichen Anschaffungskosten aufbaut. Das FG hat --entsprechend der Bruttolistenpreismethode-- nicht auf die tatsächlichen Anschaffungskosten des Steuerpflichtigen (78.900 €), sondern auf die typischen Abgabepreise eines Fahrzeugimporteurs und Importfahrzeughändlers abgestellt. Diesen Abgabepreis hat es anhand der Abgabepreise anderer Importeure bei gleichen oder ähnlichen Fahrzeugen überprüft und gelangte auf dieser Basis auf einen geschätzten und insoweit auch generalisierten Bruttolistenpreis.

30 3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 143 Abs. 1, § 135 Abs. 2 FGO.

Quelle: www.bundesfinanzhof.de