

BVGer A-1608/2016 vom 20. September 2016

Bundesverwaltungsgericht, 2016-09-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-1608_2016

FR: TAF A-1608/2016 du 20 septembre 2016

IT: TAF A-1608/2016 del 20 settembre 2016

Regeste

Schwerverkehrsabgabe

Erwägungen

E. 1.1

Verfügungen der Vorinstanz betreffend die LSVA, die keine erstinstanzlichen Veranlagungsverfügungen sind, können gemäss Art. 23 Abs. 4 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG, SR 641.81) i.V.m. Art. 31 ff. VGG beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG). Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Die Beschwerdeführerin ist als Adressatin der angefochtenen Verfügung zur Beschwerde legitimiert (Art. 48 VwVG).

E. 1.2

Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist demnach einzutreten.

E. 1.3.1

Das Bundesverwaltungsgericht kann den angefochtenen Entscheid grundsätzlich in vollem Umfang überprüfen. Die Beschwerdeführerin kann neben der Verletzung von Bundesrecht (Art. 49 Bst. a VwVG) und der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Art. 49 Bst. b VwVG) auch die Unangemessenheit rügen (Art. 49 Bst. c VwVG; André Moser et al., *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 2. Aufl. 2013, Rz. 2.149 ff.; Ulrich Häfelin et al., *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 7. Aufl. 2016, Rz. 1146 ff.). Das Bundesverwaltungsgericht wendet das Recht von Amtes wegen an und ist an die Begründung der Begehren der Parteien nicht gebunden (Art. 62 Abs. 4 VwVG).

E. 1.3.2

Für das Bundesverwaltungsgericht gilt der Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen. Dieser verpflichtet Verwaltung und Gericht, auf den festgestellten Sachverhalt jenen Rechtssatz anzuwenden, den sie als den zutreffenden erachten, und ihm jene Auslegung zu geben, von der sie überzeugt sind (Moser et al., a.a.O., Rz. 1.54). Nicht verbindlich sind für die Justizbehörde jedoch Verwaltungsverordnungen, welche keine von

der gesetzlichen Ordnung abweichenden Bestimmungen enthalten dürfen, da es ja Aufgabe der Justizbehörden ist, die Einhaltung von Verfassung und Gesetz im Einzelfall zu überprüfen (vgl. Moser et al., a.a.O., Rz. 2.173 f.). Verwaltungsverordnungen wie bspw. Dienstreglemente, Zirkulare, Wegleitungen, Merkblätter, Richtlinien, Kreisschreiben etc. sind Meinungsäusserungen der Verwaltung über die Auslegung der anwendbaren Gesetzesbestimmungen. Sie dienen der Sicherstellung einer einheitlichen, gleichmässigen und sachrichtigen Praxis des Gesetzesvollzugs (BVGE 2010/33 E. 3.3.1, BVGE 2007/41 E. 3.3; Michael Beusch, Was Kreisschreiben dürfen und was nicht, Der Schweizer Treuhänder [ST] 2005, S. 613 ff.). Als solche sind sie für die als eigentliche Adressaten figurierenden Verwaltungsbehörden verbindlich, wenn sie nicht klarerweise einen verfassungs- oder gesetzeswidrigen Inhalt aufweisen (Michael Beusch, in: Zweifel/Athanas [Hrsg.], Kommentar zum Schweizerischen Steuerrecht, Teil I/ Bd. 2b, Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer [DBG], 2. Aufl. 2008, Art. 102 Rz. 15 ff.). Nicht verbindlich sind sie - wie gesagt - für Justizbehörden, wobei diese die Verwaltungsverordnungen bei ihrer Entscheidung allerdings mitberücksichtigen sollen, sofern diese eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulassen. Hierbei darf eine Verwaltungsverordnung unter keinen Umständen als alleinige Grundlage für die wie auch immer ausgestaltete steuerliche Erfassung eines Sachverhalts dienen (ausführlich: Urteile des BVGer A 1382/2015 vom 11. August 2015 E. 1.3, A 5534/2013 vom 5. November 2014 E. 2.7.1 und A 5017/2013 vom 15. Juli 2014 E. 3.1, mit weiteren Hinweisen).

E. 2.1

Gemäss Art. 1 SVAG bezweckt die LSVA, dass der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig deckt, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt (Abs. 1). Zudem soll die Abgabe einen Beitrag dazu leisten, dass die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert und die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden (Abs. 2). Abgabeobjekt ist die Benützung der öffentlichen Strassen durch die in- und ausländischen schweren Motorfahrzeuge und Anhänger für den Güter- und Personentransport (vgl. Art. 2 und 3 SVAG).

E. 2.2

Gemäss Art. 5 Abs. 1 SVAG ist der Halter oder die Halterin, bei ausländischen Fahrzeugen zusätzlich der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin abgabepflichtig. Für Fahrten im UKV besteht hingegen Anspruch auf eine pauschale Rückerstattung; der Bundesrat regelt die Einzelheiten (Art. 4 Abs. 3 SVAG). Art. 4 Abs. 3 SVAG ist gemäss Gesetzgeber als Ausnahmebestimmung nur sehr «restriktiv» zu handhaben und hat nur für die Vor- und Nachläufe zu den nächstgelegenen Containerterminals zu gelten (Entscheid der Eidgenössischen Zollrekurskommission [ZRK] vom 15. Juli 2005 [ZRK 2004-111] E. 3.a, mit weiteren Hinweisen). Der Bundesrat hat auftragsgemäss die Einzelheiten für Fahrten im UKV in seiner SVAV geregelt. Laut Art. 8 Abs. 1 SVAV erhalten Halterinnen und Halter von der Abgabe unterliegenden Fahrzeugen, mit denen Fahrten im UKV ausgeführt werden, für die Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV von der Zollverwaltung auf Antrag eine Rückerstattung.

E. 2.2.1

Hierbei definiert Art. 9 Abs. 1 SVAV den Begriff der Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV als solche, die von Strassenfahrzeugen mit Ladebehältern (Container, Wechselaufbauten) oder mit Sattelanhängern zwischen dem Verlade- oder Entladeort und einem Umschlagsbahnhof oder Rheinhafen ausgeführt werden, ohne dass das Ladegut beim Übergang vom einen zum anderen Verkehrsträger das Transportgefäss wechselt. Gemäss Abs. 2 müssen die Ladebehälter eine Mindestlänge von 5,5 m oder 18 Fuss und eine Mindestbreite von 2,1 m oder 7 Fuss aufweisen (vgl. Urteil des BGer 2C_422/2014 vom 18. Juli 2015). Laut Art. 10 SVAV regelt das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) im Zusammenhang mit den Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV die Pflichten der Halterinnen und Halter, insbesondere den Nachweis der Fahrten (Bst. a) und das Rückerstattungsverfahren (Bst. b; vgl. hierzu die Verordnung vom 1. September 2000 über die Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe für Transporte im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs [SR 641.811.22]).

E. 2.2.2

Gestützt auf Art. 45 Abs. 2 SVAV hat die OZD für den Bereich UKV die zum Vollzug erforderliche Weisung (E. 1.3.2) «Rückerstattung für Transporte im unbegleiteten kombinierten Verkehr» erlassen (Stand 1. Januar 2008, die deutsche Version findet sich im Internet unter: http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/04020/04204/04208/04245/05175/index.html?lang=de; letztmals besucht am [31. August 2016]). Unter dem Titel «Begriffe» werden dort in Übereinstimmung mit der SVAV Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV als solche bezeichnet, die von Strassenfahrzeugen mit Ladebehältern (Container, Wechselaufbauten) oder mit Sattelanhängern zwischen dem Verlade- oder Entladeort und einem Umschlagsbahnhof oder Rheinhafen ausgeführt werden, ohne dass das Ladegut beim Übergang vom einen zum andern Verkehrsträger das Transportgefäss wechselt. Als Hauptlauf wird der Transport auf Schiene oder Wasser bezeichnet (Rz. 2.1). Rückerstattungsberechtigt sind Fahrten im Vor- oder Nachlauf eines Hauptlaufs zu oder von inländischen Umschlagterminals. Nicht als Vor- oder Nachlauf gelten Fahrten innerhalb des Terminalareals (Rz. 2.2).

E. 3

Die hier in Frage stehenden Zementcontainer kommen mit der Bahn aus Deutschland und werden auf den Geleisen - gemäss Vorinstanz ein Stammgeleise, laut Beschwerdeführerin ein Anschluss- respektive Verbindungseleise - bis auf das Areal der Beschwerdeführerin (Parzelle Nr. X) geführt und erst dort mittels eines - nicht durch die Beschwerdeführerin betriebenen - Portalkranes auf einen Lastwagen umgeladen. Anschliessend fahren diese mit ihrer Ladung aus dem Areal der Beschwerdeführerin hinaus, legen knappe dreihundert Meter auf öffentlichen Strassen (und ca. zweihundert Meter auf der Parzelle Nr. X) zurück und biegen wieder in das nämliche Areal (Parzelle Nr. X) ein, wo sie beim Zementsilo den Zement mittels Schlauch aus den Containern blasen. Nach dem Entladen des Zements werden die Container wieder zurückgefahren und erneut auf die Bahn verladen. Es ist - zu Recht - unbestritten, dass die von der Beschwerdeführerin eingesetzten Fahrzeuge für Fahrten auf öffentlichen Strassen der LSWA unterliegen. Strittig und zu prüfen ist, ob vorliegend Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV stattgefunden haben und, bejahendenfalls, die Beschwerdeführerin einen Anspruch auf eine pauschale Rückerstattung im Sinne von Art. 8 und 9 SVAV besitzt (E. 3.1 ff.), oder sie in Verneinung dessen den bereits erhaltenen Betrag von Fr. 2'626.60 ihrerseits zurückerstatten muss (E. 3.5).

E. 3.1.1

In ihrer Eingabe vom 14. März 2016 führt die Beschwerdeführerin aus, ein «Umschlagsbahnhof» müsse als eine besondere (grundsätzlich ortsfeste) Einrichtung definiert werden, mittels derer Transportbehältnisse (wie z.B. Container) von einem Verkehrsträger auf den anderen umgeschlagen werden könnten. Vorliegend bestehe am Umschlagsort mit den beiden ortsfesten Kranbahnen und dem Portalkran eine solche, für den Umschlag von Containern dienende ortsfeste besondere Einrichtung; es liege ein «Umschlagsbahnhof» im Sinne des Gesetzes respektive der Verordnung vor, wobei auch Dritte ihre Güter umschlagen lassen könnten. Vorliegend würden die beladenen Lastwagen über öffentliche Strassen zum Betonwerk fahren. Es handle sich folglich um zwei verschiedene Orte, nämlich den Umschlagsort und den Entladeort, wobei für die Fahrt zwischen diesen beiden Orten die öffentlichen Kantons- bzw. Gemeindestrassen - im Gegensatz zum von der Vorinstanz zitierten Urteil des Bundesgerichts 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004, in welchem das Areal nicht verlassen wird - benützt würden; eine räumliche Distanz und auch die übrigen Voraussetzungen für den Rückerstattungsanspruch seien somit gegeben. Die Parzelle bzw. das Gelände sei kein sachgerechtes Kriterium zur Abgrenzung der zwei verschiedenen Lokalitäten. Es komme vielmehr darauf an, ob es einen Umschlagsort und einen vom Umschlagsort unterschiedlichen Entladeort gebe. Im zitierten Urteil werde überdies klargestellt, dass es nicht auf die Länge der zurückgelegten Strecke ankomme. Sodann könne vorliegend auch nicht auf Spezialfahrzeuge ausgewichen werden. Es wäre überdies unsachgerecht, wenn die Beschwerdeführerin, welche in ein Anschlussgeleise - als geförderte Güterverkehrsanlage - investiert habe, keine Rückerstattungsbeiträge erhalten würde; umgekehrt aber, wenn sie einen weiter entfernten «Umschlagsbahnhof» benützen und so den Strassenverkehr vergrössern würde, die Rückerstattung erhalte (vgl. Sachverhalt Bst. C). In ihrer Replik vom 26. Mai 2016 ergänzt sie, nicht sie, sondern die B. _____ AG betreibe den Portalkran. Zudem würden die im zitierten Entscheid der ZRK erwähnten Lastwagen das Industrieareal nicht verlassen, im Gegensatz zu den ihrigen, welche den Umschlagsterminal verlassen und über öffentliche Strassen zum Entladeort fahren würden (vgl. Sachverhalt Bst. E).

E. 3.1.2

Die Vorinstanz vertritt demgegenüber die Meinung, es seien zwei pauschale Rückerstattungsansätze [derzeit in Höhe von Fr. 24.-- und Fr. 37.--; Art. 8 Abs. 2 SVAV] bestimmt worden, wobei zur Festsetzung der Beträge von einer durchschnittlichen Fahrt von rund 40 km pro Vor- bzw. Nachlauf ausgegangen worden sei. Es werde klar vorausgesetzt, dass eine Fahrt zwischen zwei verschiedenen Lokalitäten stattfinden müsse, ansonsten hätte der Ordnungsgeber sich die Ausführungen in Art. 9 Abs. 1 SVAV sparen können und als einzige Bedingung den Umschlag des Transportbehälters nennen können. Der in Art. 9 Abs. 1 SVAV verwendete Begriff «Umschlagsbahnhof» sei nicht näher definiert. Am vorliegenden Umschlagsort befinde sich zwar ein Portalkran, gemäss Bundesgericht könne jedoch ein privates Anschlussgeleise nicht bereits als «Umschlagsbahnhof» bezeichnet werden. Da die «Bedingung eines Vor- bzw. Nachlaufs» ohnehin nicht gegeben seien, müsse auf den Begriff des «Umschlagsbahnhofs» nicht weiter eingegangen werden. Art. 8 Abs. 1 SVAV spreche von Fahrten im Vor- und Nachlauf und nicht nur vom Umschlag. Zudem seien Experten aus dem Bereich des UKV zum Schluss gekommen, dass eine rückerstattungsberechtigte Fahrt auf der Strasse nur dann gegeben sei, wenn beide Grenzen des Terminals (Terminaleingang und -ausgang) überschritten würden.

Daraus habe sich die Praxis der Verwaltung ergeben, wonach die Fahrt zwischen Terminal und Depot, wenn sich letzteres innerhalb des Terminalareals befinde, nicht rückerstattungsberechtigt sei. Es werde von zwei Lokalitäten ausgegangen, zwischen denen eine Fahrt erfolgen müsse. Vorliegend sei diese geforderte Distanz nicht gegeben. Überdies sei die Benutzung einer öffentlichen Strasse nicht allein entscheidend; der Umschlag und das Be- oder Entladen müsse an verschiedenen Orten stattfinden. Vorliegend fielen diese Orte räumlich - im Areal der Beschwerdeführerin - zusammen; ob eine öffentliche Strasse benützt werde, sei kein massgebendes Kriterium. Auch die Zollrekurskommission habe in ihrem Urteil ZRK 2004-111 vom 15. Juli 2005 festgehalten, dass es sich bei reinen Ablademanövern mit Containern innerhalb eines Werkareals - das überdies mehrere Parzellen umfassen könne - nicht um Fahrten im Nachlauf handle. Vorliegend würden sich der Umschlagsplatz und der Abladeort auf dem gleichen Werkareal befinden, weshalb die geforderte räumliche Trennung der beiden Lokalitäten nicht nachvollzogen werden könne. Das Werkareal aufgrund der Parzelle bzw. des Grundbuches zu definieren sei ein geeignetes Mittel. Insgesamt handle es sich vorliegend um einen Entladevorgang ohne vorausgehenden Nachlauf (vgl. Sachverhalt Bst. D).

E. 3.2

Im höchstrichterlichen Urteil 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 hat sich das Bundesgericht bereits mit dem Begriff «Umschlagsbahnhof» bzw. «Vor- und Nachlauf» im UKV auseinandergesetzt.

E. 3.2.1

Zu ersterem führt es aus, der Bundesrat habe u.a. den Begriff «Umschlagsbahnhof» gewählt, von dem oder zu dem die Fahrt führen müsse, damit sie als Vor- bzw. Nachlauf zum UKV betrachtet werden könne. Das sei technisch bedingt, weil der Umschlag von Ladebehältern oder Stattelanhängern besondere Einrichtungen voraussetze oder zumindest nicht überall auf Strassenfahrzeuge erfolgen könne (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 3.2). Überdies könne ein privates Anschlussgeleise nicht bereits als «Umschlagsbahnhof» gelten (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 5). Dieser Meinung schliesst sich die Vorinstanz an und führt überdies aus, da die Bedingung eines Vor- bzw. Nachlaufs ohnehin nicht gegeben seien, müsse auf den Begriff des «Umschlagsbahnhofs» nicht weiter eingegangen werden. Aufgrund der weiterentwickelten Technologie werde über 80 % des Binnencontainerverkehrs mit Freiverlad abgewickelt und den Rückerstattungsanträgen werde aufgrund der Vor- und Nachläufe stattgegeben; ein stationärer Kran sei diesfalls nicht nötig. Ob es sich vorliegend um ein Anschluss- respektive Verbindungsgeleise oder um einen «Umschlagsbahnhof» handelt, kann - wie von der Vorinstanz gefordert - offen gelassen werden. Das Bundesgericht erläutert nämlich, dass seine Ausführungen hinsichtlich Fahrten zwischen einem «Umschlagsbahnhof» und dem Be- oder Entladeort bzw. hinsichtlich zweier Lokalitäten, zwischen denen die Fahrt erfolgen müsse, in analoger Weise auch dann gelten, wenn ein privates Anschlussgeleise direkt in das Areal des Be- oder Entladeortes führe (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 4). Eine Abgrenzung kann somit unterbleiben, da es - wie nachfolgend in Erwägung 3.3 zu zeigen sein wird - bereits an einer Fahrt im Vor- bzw. Nachlauf mangelt, sodass deshalb die Frage, ob es sich beim Geleise auf der Parzelle Nr. X um einen «Umschlagsbahnhof» im Sinne des Art. 9 Abs. 1 SVAV handelt, nicht geklärt werden muss.

E. 3.2.2

Das Bundesgericht fährt fort, die Begriffe Vor- und Nachlauf seien im Gesetz nicht definiert, würden aber auf Stufe der bundesrätlichen Verordnung geregelt. Aus der parlamentarischen Debatte wie auch aus der Begriffsbestimmung der Verordnung gehe dabei klar hervor, dass nur Fahrten zwischen einem «Umschlagsbahnhof» (oder Rheinhafen) einerseits und dem Be- oder Entladeort zur Rückerstattung berechtigen würden, weshalb ein Vor- oder Nachlauf nicht vorliege, wenn das Be- oder Entladen des Containers bereits auf dem «Umschlagsbahnhof» erfolge. Die Verordnung gehe von zwei verschiedenen Lokalitäten aus, zwischen denen eine Fahrt erfolgen müsse. Fahrten auf dem Areal des «Umschlagsbahnhofs» (oder Rheinhafens) fielen ebenso wenig darunter wie Fahrten auf dem Areal des Be- oder Entladeortes. Die räumliche Distanz zwischen «Umschlagsbahnhof» (oder Rheinhafen) einerseits und Be- oder Entladeort andererseits sei in solchen Fällen nicht gegeben. Wie bereits in Erwägung 3.2.1 gesagt, gelte dies in analoger Weise auch für private Anschlussgeleise, welche direkt in das Areal des Be- oder Entladeortes führten (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 4; vgl. auch Entscheid ZRK 2004-111 vom 15. Juli 2005 E. 3.c). Weiter würden Vor- und Nachlauf begrifflich voraussetzen, dass der Umschlag und das Be- und Entladen an verschiedenen Orten stattfänden. Der Be- und Entladevorgang, der an einem Ort erfolge, sei daher zu unterscheiden vom Vor- oder Nachlauf, der von A nach B führe. Mit der LSVa nichts zu tun hätten Be- und Entladevorgänge, die mit besonderen Hebe- oder Befördermechanismen wie Kranen, Förderbändern und dergleichen ausgeführt würden. Auch elektrisch betriebene Fahrzeuge, die dem Be- oder Entladen dienen würden, würden der LSVa nicht unterliegen. Wenn also Lastwagen anstelle von Spezialfahrzeugen eingesetzt würden, sei kein Vor- oder Nachlaufverkehr gegeben; solche Fahrten ständen vielmehr im Zusammenhang mit dem Bereitstellen oder Entladen der Ware. Weiter sei nicht allein entscheidend, dass ein Strassenfahrzeug auf dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Strassen oder Plätzen benutzt werde, sondern dass der Umschlag und das Be- oder Entladen an verschiedenen Orten stattfänden (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 5; vgl. auch Entscheid ZRK 2004-111 vom 15. Juli 2005 E. 3.c). Die Zollrekurskommission führt in diesem Zusammenhang weiter aus, reine Ablademanöver mit Container innerhalb eines Werkareals seien keine Fahrten im Nachlauf, selbst wenn diese mittels Lastwagen erfolgen und im Areal zu Verschiebungen führen würden (Entscheid ZRK 2004-111 vom 15. Juli 2005 E. 3.c, mit Hinweis auf Entscheid der ZRK vom 17. Januar 2003 [ZRK 2002-083] E. 3.b). Vor diesem Hintergrund erweist sich denn auch die Regelung in der Weisung «Rückerstattung für Transporte im unbegleiteten kombinierten Verkehr» Rz. 2.2 als rechtmässig (E. 2.2.2). Das Bundesgericht legt im Zusammenhang mit den Begriffen Vor- und Nachlauf weiter dar, der Bundesrat habe eine pauschalierende Lösung getroffen, indem er eine Rückerstattung der LSVa eingeführt habe, die - abhängig von den Aussenmassen des Ladebehälters oder Sattelanhängers, aber ungeachtet der gefahrenen Kilometer - [damals noch] 20 oder 25 Franken betrage; diesfalls würden lange Fahrten auf der Strasse im UKV nicht im gleichen Masse profitieren wie kurze Fahrten. Der Bundesrat sei dabei von einer zurückgelegten Strecke von durchschnittlich rund 40 km ausgegangen (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 3.2; vgl. auch Entscheid ZRK 2004-111 vom 15. Juli 2005 E. 3.b, mit Verweis auf den Kommentar des EFD zum Entwurf der SVAV vom 10. Mai 1999, S. 9). Der Entlastungseffekt sei umso grösser, je kürzer die Distanz zwischen «Umschlagsbahnhof» und dem Be- und Entladeort sei. Um Missbräuchen vorzubeugen, müsse verhindert werden, dass Anschlussgeleise wenige Meter vor der Umschlagsrampe

endeten oder Anschlussgleisbesitzer nur deshalb der LSVA unterliegende Strassenfahrzeuge einsetzen, um in den Genuss der Rückerstattungspauschale zu gelangen (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 3.2 und E. 7). Klarerweise bestehe kein Anspruch auf pauschale Rückerstattung der LSVA, wenn Strassenfahrten lediglich dem Be- und Entladen dienen (Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 6).

E. 3.3.1

Die Beschwerdeführerin wendet vorab ein, vorliegend handle es sich um einen Umschlagsort und nicht um ein - wie im zitierten Urteil des Bundesgerichts - privates Anschlussgleise. Hierbei verkennt die Beschwerdeführerin, dass das Bundesgericht - wie erwähnt (E. 3.2.1 f.) - Fahrten zum «Umschlagsbahnhof» oder einem privaten Anschlussgleise in analoger Weise behandelt und eine Abgrenzung nicht zu einer unterschiedlichen Behandlung führt. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin handelt es sich beim vorliegenden Umschlags- und Entladeort nicht um zwei verschiedene Orte im rechtlich massgebenden Sinn von Art. 9 Abs. 1 SVAV. Zwar benutzt die Beschwerdeführerin für die Fahrt zwischen Umschlags- und Entladeort tatsächlich die öffentliche Kantons- bzw. Gemeindestrasse, überschreitet die Grenze des Terminals und verlässt somit ihr Areal. Das Verlassen des Areals und die Benützung einer öffentlichen Strasse kann aber nach dem unter Erwägung 3.2.2 Ausgeführten - entgegen der Behauptung der Beschwerdeführerin - nicht alleine massgebend sein, damit eine Rückerstattung gewährt wird. Denn darüber hinaus muss mit dem Verlassen des Areals eine räumliche Distanz zwischen «Umschlagsbahnhof» und dem Be- oder Entladeort geschaffen werden. Insgesamt kann vorliegend nicht entscheidend sein, wie sich die Beschwerdeführerin innerhalb ihres Areals organisiert. Es wäre unsachgerecht, dass eine allfällige Fahrt innerhalb des Geländes - welche nach Rechtsprechung des Bundesgerichts klarerweise nicht abzugsfähig ist - und jene auf einer öffentlichen Strasse direkt am Areal der Beschwerdeführerin entlang, jedoch beide mit demselben Ziel, nämlich dem Zementsilo auf dem Areal der Beschwerdeführerin, zu unterschiedlichen Resultaten führen würden. Fakt ist, dass der Umschlagsort - sei es nun ein «Umschlagsbahnhof» oder ein privates Anschlussgleise - und der Ort, an dem der Entladevorgang stattfindet, auf demselben Areal (nämlich der Parzelle Nr. X der Beschwerdeführerin) vonstattengehen. Der Bahntransport endet rechtlich am Entladeort; der Umschlagsort fällt folglich rechtlich mit dem Entladeort zusammen. Nicht gefolgt werden kann dem Argument der Beschwerdeführerin, die Parzelle bzw. das Gelände sei kein sachgerechtes Kriterium zur Abgrenzung der verschiedenen Lokalitäten. Bereits das Bundesgericht und auch die Zollrekurskommission haben das Areal als Abgrenzungskriterium gebraucht. Überdies sei angemerkt, dass ein Werkareal mehrere Parzellen umfassen kann, vorliegend das Areal aber genau mit der Parzelle Nr. X übereinstimmt, weshalb dieses umso mehr als eine Lokalität gelten muss.

E. 3.3.2

Es ist zwar richtig, dass es nicht auf die Länge der zurückgelegten Strecke ankommt. Vorliegend bestehen aber rechtlich letztlich - wie gesagt - nicht zwei verschiedene Lokalitäten, zwischen denen eine Fahrt erfolgt. Eine räumliche Distanz ist beim vorliegenden kurzen «Abstecher» auf die öffentliche Strasse und der erneuten Einfahrt auf dasselbe Gelände ebenso wenig gegeben, wie bei einer Fahrt auf dem Areal selbst. Dem Argument der Beschwerdeführerin, das massgebende Kriterium für eine Rückerstattungspauschale sei gemäss Bundesgericht der Umstand, dass das Fahrzeug das Areal des «Umschlagsbahnhofs» verlasse, kann somit nicht gefolgt werden. Wie gesagt,

muss mit dem Verlassen des Areals des «Umschlagsbahnhofs» zeitgleich eine räumliche Distanz bzw. müssen auch rechtlich zwei verschiedene Lokalitäten geschaffen werden, was auch im zitierten höchstrichterlichen Entscheid der Fall war. Dieser Umstand wird nicht erfüllt, wenn das Fahrzeug zur Entladung wieder auf dasselbe Areal einbiegt. Wie erwähnt, ist auch die Tatsache, dass ein Strassenfahrzeug öffentliche Strassen benützt, nur ein Kriterium. Entscheidend ist und bleibt vielmehr, dass der Umschlag und das Entladen rechtlich an zwei verschiedenen Orten stattfinden müsste (hierzu E. 3.2.2). Dies ist vorliegend indes gerade nicht der Fall. Daran vermag auch der Einwand der Beschwerdeführerin, sie könne für die vorliegenden Transporte ihre Lastwagen auch nicht durch dem Be- oder Entladen dienende Spezialfahrzeuge ersetzen und sei vielmehr auf die Lastwagen angewiesen, mittels welchen sie die Zementcontainer zum Zementsilo via öffentliche Kantons- bzw. Gemeindestrassen transportieren müsse, nichts zu ändern. Wie ausgeführt kann die Organisation auf dem Gelände wie bspw. die Lage des Geleises, des Zementsilos, andere bauliche Gegebenheiten und die damit einhergehenden Beförderungsmittel nicht entscheidend sein und ändern letztlich nichts daran, dass auch die vorliegenden Fahrten der Lastwagen im Zusammenhang mit dem Entladen der Ware stehen (vgl. Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 5 und Entscheid ZRK 2004-111 vom 15. Juli 2005 E. 4.c).

E. 3.3.3

Schliesslich ist auch der Einwand der Beschwerdeführerin unbeachtlich, es wäre unsachgerecht, dass sie trotz ihrer Investition in ein privates Anschlussgeleise keine Rückerstattungsbeiträge erhalten würde, umgekehrt aber, wenn die Transporte von einem weiter entfernten «Umschlagsbahnhof» ausgeführt würden, Anspruch auf Rückerstattung hätte. Das Bundesgericht und die Zollrekurskommission haben hierzu bereits erkannt, es sei zwar nachvollziehbar, dass die Transportunternehmen die Rückerstattungspauschale als eine Art Belohnung dafür auffassen würden, dass möglichst kurze Wegstrecken auf der Strasse benutzt werden würden, da die Länge des Vor- oder Nachlaufs ohnehin unbeachtlich und somit der Entlastungseffekt bei den kürzeren Strecken grösser sei. Dem Umweltschutzziel der LSWA könne bei der Rückerstattungspauschale nur bedingt Rechnung getragen werden. Die Rückerstattung sei dennoch keine (verdeckte) Subvention. Sie werde nur bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen gewährt (vgl. zum Ganzen: Urteil BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 6 und Entscheid ZRK 2004-111 vom 15. Juli 2005 E. 4.c).

E. 3.4

Insgesamt fehlt es demnach an einer Fahrt im Vor- und Nachlauf des UKV. Die Beschwerdeführerin besitzt somit keinen Anspruch auf eine pauschale Rückerstattung im Sinne von Art. 8 und 9 SVAV.

E. 3.5

Da die Beschwerdeführerin keinen Anspruch auf eine pauschale Rückerstattung für Fahrten im UKV besitzt, sind die Rückerstattungsanträge für Fahrten im UKV der Abgabeperiode Februar 2015 bis Juni 2015 ungerechtfertigt erwirkt worden (vgl. Art. 20 Abs. 1 SVAG) und gemäss Art. 12 Abs. 1 und Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR, SR 313.0) von der Beschwerdeführerin zurückzuerstatten (ausführlich zum Ganzen: Urteil des BVerfG A 185/2016 vom 6. Mai 2016 E. 2.2 ff.).

E. 4

Somit ist die Beschwerdeführerin für die Abgabeperiode von August 2015 bis Dezember 2015 nicht berechtigt, Rückerstattungen in Höhe von Fr. 1'776.-- zu stellen und überdies für die bereits geleisteten Abgaben von Februar 2015 bis Juni 2015 in Höhe von Fr. 2'626.60 rückleistungspflichtig. Die Beschwerde ist demnach abzuweisen.

E. 5.1

Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten, die auf Fr. 1'000.-- festgesetzt werden, der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (Art. 63 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Der einbezahlte Kostenvorschuss von Fr. 1'000.-- ist zur Bezahlung der Verfahrenskosten zu verwenden.

E. 5.2

Eine Parteientschädigung an die Beschwerdeführerin ist nicht zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG e contrario und Art. 7 Abs. 1 VGKE e contrario sowie Art. 7 Abs. 3 VGKE).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.