

BVGer A-1686/2006 vom 25. Juni 2007

Bundesverwaltungsgericht, 2007-06-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-1686_2006

FR: TAF A-1686/2006 du 25 juin 2007

IT: TAF A-1686/2006 del 25 giugno 2007

Regeste

Mineralölsteuer

Erwägungen

E. 1.1

Bis zum 31. Dezember 2006 unterlagen Einsprache- oder Beschwerdeentscheide der OZD in Mineralölsteuersachen der Beschwerde an die ZRK (Art. 36 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 [MinöStG, SR 641.61], in der Fassung gemäss AS 1996 3380) Das Bundesverwaltungsgericht übernimmt, sofern es zuständig ist, die am 1. Januar 2007 bei der ZRK hängigen Rechtsmittel. Die Beurteilung erfolgt nach neuem Verfahrensrecht (Art. 53 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht [Verwaltungsgerichtsgesetz, VGG, SR 173.32]). Soweit das VGG nichts anderes bestimmt, richtet sich gemäss Art. 37 VGG das Verfahren nach den Bestimmungen des VwVG. Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht sind zulässig gegen Verfügungen im Sinne von Art. 5 VwVG (Art. 31 VGG). Beschwerdeentscheide der OZD betreffend der Verzollung von Dieselöl-Mehrmengen unterliegen der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (Art. 33 Bst. d VGG). Dieses ist somit zur Beurteilung der Beschwerde sachlich wie funktionell zuständig. Gleiches gilt für die Mehrwertsteuer; auch für Beschwerden gegen Beschwerdeentscheide der OZD betreffend Einfuhrsteuern ist das Bundesverwaltungsgericht sachlich wie funktionell zuständig (Art. 31, 33 Bst. d, 50 VGG in Verbindung mit Art. 72 des Bundesgesetzes vom 2. September 1999 über die Mehrwertsteuer [Mehrwertsteuergesetz, MWSTG, SR 641.20] in Verbindung mit Art. 10 und 109 Abs. 1 Bst. c des Zollgesetzes vom 1. Oktober 1925 [aZG, BS 6 465]). Daran ändert auch das am 1. Mai 2007 in Kraft getretene neue Zollgesetz vom 18. März 2005 (ZG, SR 631.0) nichts, werden doch nach Art. 132 Abs. 1 ZG alle Zollveranlagungsverfahren, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes hängig sind, nach dem bisherigen Recht abgeschlossen. Auf dieses Verfahren findet deshalb das alte Zollgesetz (aZG) Anwendung.

E. 1.2

Die Beschwerde erfolgte seinerzeit form- und fristgerecht an die ZRK. Beschwerde zu erheben vermag indessen nur, wer hierzu nach den einschlägigen Vorschriften von Art. 48 VwVG legitimiert ist. Solches ist bei Z. _____ nicht der Fall. Zwar hat er - obwohl nicht ursprünglicher Verfügungsadressat - vor der Vorinstanz am Beschwerdeverfahren als Partei teilgenommen (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG) und wurde bereits im ersten verwaltungsinternen Beschwerdeverfahren als Partei bezeichnet. Indessen ist er von der materiell beanstandeten Verfügung nicht besonders berührt und hat auch kein unmittelbares, eigenes und selbständiges schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung (Art. 48 Abs. 1 Bst. b und c VwVG), zumal die einschlägigen Bestimmungen (Art. 9 ff. MinöStG, Art. 75 MWSTG, Art. 9, 13 aZG, Art. 12 Abs. 2 des

Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht [VStrR, SR 313.0]) keine Steuerpflicht oder Mithaftung von Z._____ persönlich für die von den beiden Chauffeuren X._____ und Y._____ nach Auffassung der Zollbehörden geschuldeteten Abgaben vorsehen. Eine zulässige Drittbeschwerde liegt damit nicht vor (vgl. auch André Moser, in André Moser/Peter Uebersax, Prozessieren vor eidgenössischen Rekurskommissionen, Basel und Frankfurt am Main 1998, Rz. 2.27) und es wäre auf die vorliegende Beschwerde nicht einzutreten. Im hier zu beurteilenden Fall ist indessen an sich ohne weiteres klar, dass es eigentlich um eine Beschwerde der beiden Chauffeure X._____ und Y._____ ging, welche Z._____ auch ausreichend bevollmächtigt hatten. Die Tatsache, dass die erste verwaltungsinterne Beschwerdeinstanz trotz dieser unmissverständlichen Ausgangslage Z._____ als Partei aufgenommen und auch die OZD diesen Fehler unerklärlicherweise nicht berichtigt hat, kann den Beschwerdeführern nicht zum Nachteil gereichen. Die unrichtige Parteibezeichnung schadet so der Zulässigkeit der Beschwerde nicht, ist im vorliegenden Verfahren aber entsprechend zu korrigieren. Dies ist angesichts jeglicher fehlender Verwechslungsgefahr ohne Weiterungen möglich (BGE 131 I 63 E. 2.2).

E. 1.3

Das Bundesverwaltungsgericht kann den angefochtenen Entscheid grundsätzlich in vollem Umfang überprüfen. Die Beschwerdeführer können neben der Verletzung von Bundesrecht (Art. 49 Bst. a VwVG) und der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes (Art. 49 Bst. b VwVG) auch die Rüge der Unangemessenheit erheben (Art. 49 Bst. c VwVG; vgl. Moser, a.a.O., Rz. 2.59 ff.). Im Verwaltungsbeschwerdeverfahren gilt die Untersuchungsmaxime, wonach der Sachverhalt von Amtes wegen festzustellen ist (Art. 12 VwVG; vgl. zum Ganzen: Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Auflage, Zürich 2006, Rz. 1623 ff. und 1758 f.; Alfred Kölz, Prozessmaximen im schweizerischen Verwaltungsprozess, Zürich 1974, S. 93 ff.) und der Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen (Art. 62 Abs. 4 VwVG). Das Bundesverwaltungsgericht ist verpflichtet, auf den festgestellten Sachverhalt die richtige Rechtsnorm anzuwenden (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 1632).

E. 2

Gemäss Art. 3 Abs. 1 Bst. b in Verbindung mit Art. 1 f. MinöStG unterliegt unter anderem die Einfuhr von Dieselöl der Mineralölsteuer, wobei gleichzeitig mit der Zolldeklaration eine Steueranmeldung abzugeben ist (Art. 19 Abs. 1 MinöStG). Die Mineralölsteuer wird von der Eidgenössischen Zollverwaltung erhoben (Art. 5 Abs. 1 MinöStG), berechnet sich nach dem Tarif im Anhang 1 zum MinöStG und beträgt für Dieselöl Fr. 458.70 je 1'000 Liter bei 15° C (zuzüglich Fr. 300.-- Mineralölsteuerzuschlag je 1'000 Liter bei 15° C [Art. 12 Abs. 2 MinöStG]). Steuerpflichtig ist unter anderem der Importeur (Art. 9 Bst. a MinöStG). Keine Steuer wird erhoben, wenn grundsätzlich der Mineralölsteuer unterliegende Produkte ausnahmsweise von der Steuer befreit sind (Art. 17 MinöStG). Neben den bereits im Gesetz geregelten Tatbeständen (Art. 17 Abs. 1 MinöStG) enthält Art. 17 Abs. 2 MinöStG eine so genannte Delegationsnorm an den Bundesrat. So kann dieser etwa Treibstoffe ganz oder teilweise von der Steuer befreien, wenn sie als Betriebsmittel im Fahrzeugtank oder in einem Reservekanister eingeführt werden (Art. 17 Abs. 2 Bst. c MinöStG). Der Bundesrat hat daraufhin in Art. 34 Abs. 1 Bst. b MinöStV (in der für den fraglichen Zeitraum geltenden Fassung gemäss AS 1996 3401) festgehalten, Treibstoffe,

die im Fahrzeugtank von keine Luftfahrzeuge darstellenden Fahrzeugen als Betriebsmittel eingeführt würden, seien steuerfrei, sofern sie sich in fest eingebauten, mit dem Antriebsmotor in Verbindung stehenden Tanks befänden, bei inländischen schweren Motorwagen jedoch höchstens bis 400 Liter und sofern das Fahrzeug im Zusammenhang mit einem grenzüberschreitenden Transport im Ausland betankt worden sei. Diese Regelung befindet sich ihrerseits in Übereinstimmung mit den einschlägigen international-rechtlichen Verpflichtungen der Schweiz. Art. 4 der Anlage C (Beförderungsmittel) des Übereinkommens vom 26. Juni 1990 über die vorübergehende Verwendung (Istanbuler Übereinkommen, SR 0.631.24) hält nämlich unter anderem ausdrücklich fest, der Kraftstoff, der sich in den gewöhnlichen Kraftstoffbehältern der vorübergehend eingeführten Beförderungsmittel befinde, werde von Eingangsabgaben und von Einfuhrverboten und Einfuhrbeschränkungen befreit. Bei Strassenkraftfahrzeugen zur gewerblichen Verwendung sei jedoch jede Vertragspartei berechtigt, Höchstgrenzen für die in den gewöhnlichen Kraftstoffbehältern der vorübergehend eingeführten Fahrzeuge enthaltenen Kraftstoffmengen festzusetzen, die von Eingangsabgaben und von Einfuhrverboten und Einfuhrbeschränkungen für ihr Gebiet befreit würden. Als Inland gelten dabei das schweizerische Staatsgebiet und die Zollanschlussgebiete (Art. 3 Abs. 2 MinöStG), also aufgrund des Vertrages vom 29. März 1923 zwischen der Schweiz und Liechtenstein über den Anschluss des Fürstentums Liechtenstein an das schweizerische Zollgebiet (SR 0.631.112.514) auch das Fürstentum Liechtenstein. Inländische schwere Motorwagen sind mithin solche, welche gemäss den einschlägigen Vorschriften in der Schweiz oder im Fürstentum Liechtenstein ordnungsgemäss zugelassen sind und die entsprechenden Kontrollschilder tragen.

E. 3.1

Die Beschwerdeführer bestreiten nicht, dass die Behörden die erwähnten Rechtsgrundlagen korrekt angewendet haben. Sie halten indessen (sinngemäss) dafür, der angefochtene Entscheid verstosse gegen das Rechtsgleichheitsgebot (Art. 8 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101]) und gegen das Diskriminierungsverbot (Art. 8 Abs. 2 BV), wobei sie die Verfassungswidrigkeit in der Regelung von Art. 34 Abs. 1 Bst. b MinöStV als solcher erblicken. Mit der Rüge der Diskriminierung ebenfalls aufgeworfen wird die Frage der Übereinstimmung der erwähnten Regelung mit entsprechenden staatsvertraglichen Vorgaben.

E. 3.2

Die Rüge der Verletzung verfassungsmässiger Rechte oder von unmittelbar anwendbarem Staatsvertragsrecht ist im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht ohne weiteres zulässig (vgl. vorn E. 1.3). Dabei ist jedoch das Anwendungsgebot von Art. 190 BV zu beachten, wonach Bundesgesetze und Völkerrecht für das Bundesgericht und die anderen rechtsanwendenden Behörden massgebend sind. Dies bedeutet für unselbständige Verordnungen des Bundesrates, die sich auf eine gesetzliche Delegation stützen, dass auch diesen selbst bei Verfassungswidrigkeit die Anwendung nicht versagt werden kann, wenn dem Bundesrat durch die gesetzliche Delegation ein sehr weiter Ermessensspielraum für die Regelung auf Verordnungsebene eingeräumt worden ist. Das Gericht beschränkt sich in solchen Fällen auf die Prüfung, ob die Verordnung den Rahmen der dem Bundesrat im Gesetz delegierten Kompetenzen offensichtlich sprengt oder aus anderen Gründen gesetz- oder verfassungswidrig ist (vgl. anstelle vieler BGE 131 II 566 E. 3.2; BGE 129 II 263 E. 5.4, mit Hinweisen). Ohne Einschränkungen überprüft werden können aber selbst die sich

im Rahmen der gesetzlichen Delegationen bewegenden bundesrätlichen Verordnungen auf ihre Übereinstimmung mit dem (jüngeren) Staatsvertragsrecht (Ulrich Häfelin/Walter Haller, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 6. Auflage, Zürich 2005, Rz. 1924 ff.)

E. 3.3.1

Ein Erlass verletzt das Rechtsgleichheitsgebot gemäss Art. 8 Abs. 1 BV, wenn er rechtliche Unterscheidungen trifft, für die ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen nicht ersichtlich ist, oder Unterscheidungen unterlässt, die sich aufgrund der Verhältnisse aufdrängen, wenn also Gleiches nicht nach Massgabe seiner Gleichheit gleich und Ungleiches nicht nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich behandelt wird.

Vorausgesetzt ist, dass sich die ungerechtfertigte Gleich- bzw. Ungleichbehandlung auf eine wesentliche Tatsache bezieht. Die Frage, ob für eine rechtliche Unterscheidung ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen ersichtlich ist, kann zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich beantwortet werden. Dem Gesetzgeber bleibt im Rahmen dieser Grundsätze ein weiter Spielraum der Gestaltung. Wie das Bundesgericht wiederholt festgestellt hat, ist die Gestaltungsfreiheit insbesondere bei den öffentlichen Abgaben und bei der Verteilung der Last auf die Abgabepflichtigen gross (BGE 131 I 317 E. 3.2 mit weiteren Hinweisen).

E. 3.3.2

Das in Art. 8 Abs. 2 BV enthaltene Diskriminierungsverbot bietet Schutz gegen soziale Ausgrenzungen und verbietet die herabwürdigende Behandlung von Menschen aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einer gewissen Gruppe (Häfelin/Haller, a.a.O., N. 774). Im Zentrum steht mit anderen Worten der Schutz einer unterprivilegierten Gruppe und ihrer Angehörigen (BGE 130 I 355 E. 6.1.2). Unter diesem Blickwinkel grundsätzlich unproblematisch ist deshalb das Anknüpfen unterschiedlicher Behandlungen an die Staatsangehörigkeit (vgl. Bernhard Waldmann, Das Diskriminierungsverbot von Art. 8 Abs. 2 BV als besonderer Gleichheitssatz, Bern 2003, S. 251, 584; Häfelin/Haller, a.a.O., Rz. 757).

E. 3.3.3

Unter Umständen weiter als die bundesverfassungsrechtlichen gehen gewisse staatsvertragliche Diskriminierungsverbote. So kann sich die Staatsangehörigkeit - ebenso wie der Zulassungsort eines Fahrzeuges - als unzulässiges Anknüpfungsmerkmal erweisen (vgl. Art. 32 Lemma 1 des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse [mit Anhängen und Schlussakte; Landverkehrsabkommen, SR 0.740.72]). Staatsvertragliche Diskriminierungsverbote erfassen indessen reine Binnensachverhalte nicht und verbieten entsprechende Inländerdiskriminierungen ("umgekehrte Diskriminierungen") nicht. Die Anwendung derartiger Verbote setzt mit anderen Worten einen grenzüberschreitenden Bezug voraus (BGE 129 II 260 E. 4.2). Bei alledem können Regelungen, welche rechtlich unterschiedslos gelten, unter Umständen eine unzulässige indirekte Diskriminierung darstellen, wenn sie im Ergebnis ausländische Unternehmen benachteiligen, ohne dass sich dies durch einen sachlichen Grund rechtfertigen liesse (BGE 125 I 191 E. 3a/cc; vgl. zur Diskriminierung durch Gleichbehandlung auch Waldmann, a.a.O., S. 379 ff.).

E. 3.4.1

Im vorliegenden Fall ist zwar zutreffend, dass aufgrund von Art. 34 Abs. 1 Bst. b MinöStV inländische schwere Motorwagen bezüglich der Mineralölsteuer ab einem Tankinhalt von 400 Liter bei der Einfahrt in die Schweiz anders behandelt werden als schwere ausländische Motorwagen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer ist darin aber keine Verfassungsverletzung zu erblicken. So basiert diese Ungleichbehandlung auf erheblichen tatsächlichen Unterschieden und kann sich auf sachliche und vernünftige Gründe stützen. Im Gegensatz zu inländischen Fahrzeugen dürfen ausländische schwere Motorwagen nämlich keine reinen Inlandtransporte durchführen (so genanntes Kabotageverbot; vgl. Art. 14 Landverkehrsabkommen; vgl. auch Art. 9 Abs. 1 Istanbuler Übereinkommen). Der in ausländischen Fahrzeugen getankte Treibstoff wird somit nur bei grenzüberschreitenden Transporten (Import, Export, Transit) verbraucht, und Ungleiches wird richtigerweise ungleich behandelt. Mit der Regelung von Art. 34 Abs. 1 Bst. b MinöStV werden denn auch zum einen die staatsvertraglichen Vorgaben erfüllt; eine absolute Gleichbehandlung der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge, welche aufgrund des Kabotageverbotes ausschliesslich grenzüberschreitende Transporte durchführen dürfen, führte nämlich zu einer unzulässigen (indirekten) Diskriminierung ausländischer Fahrzeuge (vgl. Art. 1 Abs. 3, Art. 32 Lemma 1 und Art. 38 Landverkehrsabkommen; vgl. auch vorn E. 3.3.3), weil wie erwähnt nur die inländischen Fahrzeuge mit dem mineralölsteuerbefreiten Treibstoff auch Inland-Inland-Transporte durchführen dürfen. Zum anderen wird dergestalt auch sichergestellt, dass für reine Inlandtransporte nur im Inland versteuerte Treibstoffe verwendet werden können und wird so die innerstaatliche Gleichbehandlung garantiert. Dass dabei unter Umständen angesichts der Freimenge, deren quantitative Festsetzung auf 400 Liter im Hinblick auf den durchschnittlichen Dieserverbrauch von Lastwagen als sachgerecht erscheint und ohnehin allein in der durch die Gesetzesbestimmung abgedeckten Kompetenz des Bundesrates liegt (Art. 17 Abs. 2 Bst. c MinöStG), bei entsprechender Fahrzeugdisposition auch (einzelne) Inlandtransporte von Inländern noch mit mineralölsteuerfreiem Treibstoff bestritten werden können, ändert an der auf sachlichen Gründen basierenden, aus staatsvertraglicher Optik gar gebotenen Zulässigkeit der Ungleichbehandlung inländischer schwerer Motorwagen gegenüber im Ausland zugelassener nichts. Da im Übrigen auch die von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen an die Zulässigkeit der Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen eingehalten sind (vgl. zu diesen etwa BGE 128 I 122 E. 3c), wird die Regelung von Art. 34 Abs. 1 Bst. b MinöStV auch des "Schutzes" des Anwendungsgebots von Art. 190 BV teilhaftig (vgl. vorn E. 3.2).

E. 3.4.2

Auch unter diskriminierungsrechtlichen Gesichtspunkten zielen die Vorbringen der Beschwerdeführer letztlich ins Leere. Vorab ist nach Art. 8 Abs. 2 BV wie erwähnt nicht einmal die Staatsangehörigkeit, geschweige denn die motorfahrzeugrechtliche Zulassung in der Schweiz bzw. im Fürstentum Liechtenstein ein verpöntes Anknüpfungskriterium (vgl. vorn E. 3.3.2). Zu verneinen ist sodann ebenfalls das Vorliegen einer gegen einen Staatsvertrag verstossenden Diskriminierung. Zwar handelt es sich auch bei der Einfahrt in die Schweiz bzw. in das Fürstentum Liechtenstein eines in der Schweiz respektive im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen schweren Motorfahrzeugs aus einem EU-Mitgliedstaat um einen grenzüberschreitenden Sachverhalt, der an sich in den Geltungsbereich des Landverkehrsabkommens fällt (Art. 2 Landverkehrsabkommen; vgl. BGE 129 II 260 E. 4.2 [zur Personenfreizügigkeit]). Betrachtet man indessen die in der Präambel und in Art. 1 des Landverkehrsabkommens festgehaltenen Grundsätze und Ziele,

denen im Lichte der völkerrechtlichen Vertragsauslegung ausserordentlich grosses Gewicht zukommt (Art. 31 Abs. 2 des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge [SR 0.111]; vgl. auch Andreas R. Ziegler, Einführung in das Völkerrecht, Bern 2006, Rz. 255), so stellt man fest, dass es neben der Koordinierung der Verkehrspolitik insbesondere um die wechselseitige Liberalisierung des Zugangs zum jeweils anderen Güterverkehrsmarkt geht ("Gegenseitige Öffnung der Verkehrsmärkte"; Botschaft zur Genehmigung der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweiz und der EG vom 23. Juni 1999, BBl 1999 6139, 6263 ff.; Roland Bieber/Francesco Maiani/Marie Delaloye, Droit européen des transports, Genève/Bruxelles/Paris 2006, 372 f., 377). Wesensgemäss für einen Staatsvertrag nicht angestrebt wird indessen mit dem Abkommen eine Verbesserung der Wettbewerbssituation von auch im internationalen Transport tätigen Unternehmen mit in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen gegenüber solchen, welche keine grenzüberschreitenden Transporte durchführen und nur im Inlandsegment tätig sind. Folglich liegt zwar mit der Andersbehandlung von in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen gegenüber solchen des Auslandes eine Inländerdiskriminierung vor. Da aber eine absolute rechtliche Gleichbehandlung von inländischen und ausländischen Fahrzeugen angesichts des für Letztere geltenden Kabotageverbots zu deren Diskriminierung führen würde (vgl. vorn E. 3.4.1), ist im Lichte der erwähnten Ziele des Landverkehrsabkommens die vom schweizerischen Verordnungsgeber gewählte Lösung hinzunehmen.

E. 3.4.3

Was die Beschwerdeführer schliesslich mit der Berufung auf das Alter des hier in den wesentlichen Fragen ohnehin nicht einschlägigen achtzigjährigen Zollgesetzes zu ihren Gunsten ableiten wollen, bleibt unerfindlich. Hierauf ist deshalb nicht weiter einzugehen und ist die Beschwerde vollumfänglich abzuweisen.

E. 4

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Kosten den Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 63 Abs. 1 VwVG in Verbindung mit Art. 4 des Reglements vom 11. Dezember 2006 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) und steht diesen keine Parteientschädigung zu (Art. 64 Abs. 1 VwVG in Verbindung mit Art. 7 VGKE e contrario).

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