

BVGer A-3274/2017 vom 14. Februar 2018

Bundesverwaltungsgericht, 2018-02-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-3274_2017

FR: TAF A-3274/2017 du 14 février 2018

IT: TAF A-3274/2017 del 14 febbraio 2018

Regeste

Schwerverkehrsabgabe

Erwägungen

E. 1

Einspracheentscheide der Vorinstanz betreffend die LSVA können gemäss Art. 23 Abs. 4 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG, SR 641.81) in Verbindung mit Art. 31 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht (Verwaltungsgerichtsgesetz, VGG, SR 173.32) beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVG, SR 172.021), soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG). Die Beschwerdeführerin ist zur Erhebung der vorliegenden Beschwerde berechtigt (Art. 48 Abs. 1 VwVG) und hat diese frist- sowie formgerecht eingereicht (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG). Auf die Beschwerde ist demnach einzutreten.

E. 2.1

Das Bundesverwaltungsgericht kann den angefochtenen Einspracheentscheid 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).

E. 2.2

Im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht gilt der Grundsatz der freien Beweiswürdigung (BGE 130 II 482 E. 3.2). Der Beweis ist erbracht, wenn das Gericht gestützt auf die freie Beweiswürdigung zur Überzeugung gelangt ist, dass sich der rechtserhebliche Sachumstand verwirklicht hat. Gelangt das Gericht nicht zu dieser Überzeugung, kommen die Beweislastregeln zur Anwendung; es ist zu Ungunsten desjenigen zu urteilen, der die Beweislast trägt. Die Abgabebehörde trägt die Beweislast für Tatsachen, welche die Abgabepflicht als solche begründen oder die Abgabebefreiung erhöhen, d.h. die Beweislast für die abgabebegründenden und -mehrenden Tatsachen. Demgegenüber ist die Abgabepflichtige für die abgabebefreienden und -mindernden Tatsachen, d.h. für solche Tatsachen, welche eine Abgabebefreiung oder Abgabebegünstigung bewirken, beweisbelastet (statt vieler: Urteil des BGer vom 14. Juli 2005, veröffentlicht in ASA 75 S. 495 ff. E. 5.4; Urteile des BVGer A-5198/2016 vom 5. April 2017 E. 2.2.2, A-1469/2006 vom 7. Mai 2008 E. 1.4, A-1373/2006 vom 16.

November 2007 E. 2.1, je mit Hinweisen).

E. 2.3

Verwaltungsverordnungen (wie Merkblätter, Richtlinien, Kreisschreiben etc.) sind für die Justizbehörden nicht verbindlich (André Moser et al., Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, N. 2.173 f.). Die Gerichte sollen Verwaltungsverordnungen bei ihrem Entscheid allerdings mitberücksichtigen, sofern diese eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulassen (BGE 123 II 16 E. 7; Urteile des BVGer A-5769/2016 vom 11. April 2017 E. 3.2, A-2675/2016 vom 25. Oktober 2016 E. 1.4, A-5099/2015 vom 20. Januar 2016 E. 1.6).

E. 3.1

Der Bund kann nach Art. 85 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, welche nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind. Gemäss Art. 85 Abs. 2 BV wird der Reinertrag der Abgabe zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bzw. - gemäss der am 1. Januar 2016 in Kraft getretenen Fassung dieser Vorschrift (AS 2015 645) - dem Landverkehr stehen. Gemäss Art. 1 Abs. 1 SVAG bezweckt die LSVA, dass der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegkosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig deckt, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt (Kostenanlastungsziel). Zudem soll die Abgabe nach Art. 1 Abs. 2 SVAG einen Beitrag dazu leisten, dass die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert und die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden (Umlagerungsziel).

E. 3.2

Abgabeobjekt ist die Benützung der öffentlichen Strassen durch die im In- und Ausland immatrikulierten schweren Motorfahrzeuge und Anhänger für den Güter- und Personentransport (vgl. Art. 2 und 3 SVAG).

E. 3.3.1

Der Bundesrat kann bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien oder Sonderregelungen treffen (Art. 4 Abs. 1 Satz 1 SVAG). Dabei muss jedoch namentlich der Grundsatz der verursachergerechten Anlastung der ungedeckten Kosten beachtet werden (Art. 4 Abs. 1 Satz 2 SVAG). Die erwähnte Delegationsnorm von Art. 4 Abs. 1 SVAG, die bereits im Gesetzesentwurf des Bundesrates enthalten war und vom Parlament materiell unverändert übernommen wurde (vgl. Urteil des BGer 2A.71/2003 vom 6. Februar 2004 E. 3.1), soll die Möglichkeit schaffen, ausnahmsweise einzelne Fahrzeugarten oder Fahrzeuge von der Abgabepflicht zu befreien wie z.B. Militärfahrzeuge oder Fahrzeuge konzessionierter Transportunternehmen (Botschaft des Bundesrats vom 11. September 1996 zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [nachfolgend: Botschaft], BBl 1996 V 521 ff., 546). In der Botschaft zum Gesetz werden als Beispiel für Fahrzeuge, bei welchen sich eine Befreiung von der Abgabepflicht rechtfertigen würde, unter anderem landwirtschaftliche Fahrzeuge genannt, und zwar mit der Begründung, dass diese «nur zu einem geringen Prozentsatz auf abgabepflichtigen Strassen» verkehren würden. Zugleich wird in der Botschaft erklärt, dass die Ausnahmebestimmung restriktiv zu

handhaben sei, indem der Grundsatz der Kostendeckung beachtet werden müsse (Botschaft, BBl 1996 V 546). Die Delegation der Rechtsetzungsbefugnisse unterliege folglich Schranken, «die das Anwendungsfeld eng begrenzen und konkretisieren» (Botschaft, BBl 1996 V 556; vgl. dazu auch Urteil des BGer 2C_425/2014 vom 18. Juli 2015 E. 4.2.2).

E. 3.3.2

Gestützt auf Art. 4 Abs. 1 SVAG hat der Bundesrat in Art. 3 der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV, SR 641.811) Ausnahmen von der Abgabepflicht statuiert. Nach Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV sind «Veteranenfahrzeuge, die im Fahrzeugausweis als solche bezeichnet sind», von der Abgabepflicht ausgenommen.

E. 3.4

Die LSVa bemisst sich gemäss Art. 6 Abs. 1 SVAG grundsätzlich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern, wobei die Abgabe zusätzlich emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden kann (Art. 6 Abs. 1 und 3 SVAG). Der Abgabetarif pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht (sog. Tonnenkilometer) beträgt bei der leistungsabhängigen Abgabe unterliegenden Fahrzeugen der sog. Abgabekategorie 1 Fr. 0.031 (Art. 14 Abs. 1 Bst. a SVAV; zu den verschiedenen Abgabekategorien vgl. Art. 14 Abs. 2 und Anhang 1 SVAV).

E. 3.5

Abgabepflichtig ist gemäss Art. 5 Abs. 1 SVAG die Halterin oder der Halter; bei ausländischen Fahrzeugen ist zusätzlich die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer abgabepflichtig. Halter/in im Sinn von Art. 5 Abs. 1 SVAG ist immer diejenige Person, auf deren Namen das Fahrzeug oder der Anhänger im Sinn von Art. 3 SVAG immatrikuliert ist (Urteil des BVer A-2644/2015 vom 8. Januar 2016 E. 3.2).

E. 3.6

Die abgabepflichtige Person und der Fahrzeugführer müssen bei der korrekten Ermittlung der Fahrleistung mitwirken (Art. 11 SVAG, Art. 21 SVAV). Der Abgabepflichtige hat der Zollverwaltung die für die Berechnung der Abgabe erforderlichen Angaben innerhalb von 20 Tagen nach Ablauf der Abgabeperiode zu deklarieren (Art. 22 Abs. 1 SVAV). Abgabeperiode ist der Kalendermonat (Art. 24 Abs. 1 SVAV). Die Abgabe wird mindestens einmal jährlich erhoben (Art. 13 SVAG). Die Veranlagung der Abgabe erfolgt aufgrund der vom Abgabepflichtigen eingereichten elektronischen oder schriftlichen Deklaration (Art. 23 Abs. 1 SVAV).

E. 3.7

Die LSVa unterliegt dem Selbstdeklarationsprinzip. Dies bedeutet, dass das Gesetz dem Abgabepflichtigen die volle Verantwortung für die korrekte Deklaration überbindet und hohe Anforderungen an seine Sorgfaltspflicht stellt (Urteile des BVer A-2644/2015 vom 8. Januar 2016 E. 3.9, A-1225/2013 vom 27. März 2014 E. 3.5.3.2).

E. 3.8

Unterbleibt die Deklaration, ist sie lückenhaft oder widersprüchlich oder macht die Zollverwaltung Feststellungen, die im Widerspruch zur Deklaration stehen, so nimmt diese Behörde die Veranlagung nach pflichtgemäßem Ermessen vor (Art. 11 Abs. 3 SVAG; Art. 23 Abs. 3 SVAV). Sind die Voraussetzungen einer Ermessensveranlagung erfüllt, hat die Verwaltung diejenige Schätzungsmethode zu wählen, die den individuellen Verhältnissen

des Abgabepflichtigen soweit als möglich Rechnung trägt, auf plausiblen Angaben beruht und deren Ergebnis der wirklichen Situation möglichst nahe kommt (vgl. Urteil des BVGer A-2644/2015 vom 8. Januar 2016 E. 3.10).

E. 3.9

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die Voraussetzungen für die Vornahme einer Ermessensveranlagung uneingeschränkt. Sind diese Voraussetzungen erfüllt und sind der Vorinstanz bei der Schätzung keine erheblichen Ermessensfehler unterlaufen, obliegt es - in Umkehr der allgemeinen Beweislast - der abgabepflichtigen Person, den Nachweis für die Unrichtigkeit der Schätzung zu erbringen (vgl. statt vieler Urteil des BVGer A-874/2017 vom 23. August 2017 E. 3.1 f. [zur Mehrwertsteuer]).

E. 3.10

Die Beschwerdeinstanz entscheidet gemäss Art. 61 Abs. 1 VwVG in der Sache selbst oder weist diese ausnahmsweise mit verbindlichen Weisungen an die Vorinstanz zurück. Im Falle einer (teilweisen oder vollumfänglichen) Gutheissung der Beschwerde entscheidet sie insbesondere in der Sache selbst neu (d.h. reformatorisch), wenn die Angelegenheit entscheidungsreif ist (vgl. Urteil des BVGer A-5998/2010 vom 29. März 2012 E. 5.3; Philippe Weissenberger/Astrid Hirzel, in: Bernhard Waldmann/Philippe Weissenberger [Hrsg.], Praxiskommentar Verwaltungsverfahrensgesetz [VwVG], 2. Aufl. 2016, Art. 61 N 8 ff.).

E. 4.1

Im vorliegenden Fall ist unbestritten, dass der Lastwagen des Typs C._____ mit der Stamm-Nummer [...] ein in der Schweiz immatrikuliertes schweres Motorfahrzeug war und mit diesem Lastwagen in den hier interessierenden Abgabeperioden (vom 1. Juni 2014 bis 30. November 2016) öffentliche Strassen für den Gütertransport benutzt wurden. Ebenso wird zu Recht nicht in Abrede gestellt, dass die Beschwerdeführerin als Halterin des Fahrzeuges bei dieser Sachlage für die entsprechenden Fahrten die LSVA schulden würde, sofern der Lastwagen für die Zwecke der LSVA nicht als abgabebefreites Veteranenfahrzeug im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV zu behandeln wäre. Während den genannten Abgabeperioden war der Lastwagen der Beschwerdeführerin im Fahrzeugausweis als Veteranenfahrzeug bezeichnet.

E. 4.2

Gemäss dem deutschen Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV setzt die hier in Frage stehende Abgabebefreiung sowohl das Vorliegen eines Veteranenfahrzeuges als auch die Bezeichnung des Fahrzeuges als Veteranenfahrzeug im Fahrzeugausweis voraus. Dies gilt nicht nur nach dem hiervor zitierten deutschen Wortlaut der Verordnungsbestimmung (vgl. E. 3.3.2), sondern auch nach der französischen und der italienischen Version der Vorschrift («les véhicules vétérans désignés comme tels dans le permis de circulation» bzw. «i veicoli d'epoca designati come tali nella licenza di circolazione»). Gemäss dem klaren Wortlaut der erwähnten Befreiungsnorm ist somit bei der Erhebung der LSVA nebst der Eintragung des Fahrzeuges als Veteranenfahrzeug im Fahrzeugausweis zusätzlich jeweils separat zu prüfen, ob das Fahrzeug tatsächlich ein Veteranenfahrzeug bildet. Trifftige Gründe für die Annahme, dass der Wortlaut der Verordnungsbestimmung insoweit nicht ihren wahren Sinn wiedergibt, bestehen nicht: Aus Praktikabilitätsgründen ist es in der Verwaltungspraxis mitunter unerlässlich, an gewisse formale Gegebenheiten anzuknüpfen bzw. schematische Regelungen aufzustellen (vgl. zum Praktikabilitätserfordernis im Steuerrecht Markus Reich,

Steuerrecht, 2. Aufl. 2012, § 4 N. 145). Vor diesem Hintergrund erscheint es in teleologischer Hinsicht als grundsätzlich gerechtfertigt, dass im Rahmen der Erhebung der LSVA nach Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV prinzipiell auf die Bezeichnung als Veteranenfahrzeug im Fahrzeugausweis abzustellen ist. Ist die formelle Voraussetzung der Eintragung als Veteranenfahrzeug im Fahrzeugausweis erfüllt, darf die Abgabebehörde im Sinne einer Tatsachenvermutung davon ausgehen, dass das betreffende Fahrzeug tatsächlich als Veteranenfahrzeug eingesetzt wurde (vgl. zu einer ähnlich gelagerten Konstellation [Nachweis der ausschliesslichen Verwendung von Transportfahrzeugen für die Beförderung von landwirtschaftlichem Nutzvieh mittels des Eintrages «Viehtransport» im Fahrzeugausweis bei der Anwendung von Art. 12 Abs. 2 SVAV] Entscheid der Eidgenössischen Zollrekurskommission vom 7. September 2001, in: ASA 71 S. 70 ff. E. 4a). Es darf der Abgabebehörde aber nicht verwehrt sein, ein Fahrzeug, das im Fahrzeugausweis als Veteranenfahrzeug bezeichnet ist, für die Zwecke der LSVA nicht als solches zu behandeln, wenn die materiellen Voraussetzungen für das Vorliegen eines Veteranenfahrzeuges nicht (oder nicht mehr) erfüllt sind. Denn zum einen bestehen (entgegen der Darstellung in der Beschwerde) keine Anhaltspunkte dafür, dass der Entscheid über die Qualifikation als Veteranenfahrzeug im Zusammenhang mit der LSVA ausschliesslich den (gemäss Art. 74 der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [Verkehrszulassungsverordnung, VZV, SR 741.51] und Art. 33 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS, SR 741.41]) für die Ausstellung und periodische Überprüfung der Fahrzeugausweise zuständigen kantonalen Verkehrszulassungsbehörden vorbehalten ist. Zum anderen ist nur dann, wenn die Abgabebehörde bei Fehlen der materiellen Voraussetzungen für das Vorliegen eines Veteranenfahrzeuges von den Angaben im Fahrzeugausweis abweichen kann, gewährleistet, dass der Grundsatz der verursachergerechten Anlastung der ungedeckten Kosten - wie vom Gesetz ausdrücklich im Zusammenhang mit den Abgabebefreiungstatbeständen gefordert (vgl. E. 3.3.1) - beachtet wird (vgl. dazu näher hinten E. 4.3.3). Aus dem Gesagten ergibt sich, dass die Abgabebehörde an die Qualifikation des Fahrzeuges durch die für die Verkehrszulassung zuständige kantonale Behörde nicht gebunden ist (auch kann in der Bezeichnung des vorliegend streitbetreffenen Fahrzeuges als Veteranenfahrzeug im Fahrzeugausweis von vornherein keine amtliche Zusicherung erblickt werden, aufgrund welcher die Beschwerdeführerin in gemäss Art. 9 BV schutzwürdiger Weise darauf hätte vertrauen dürfen, dass der Lastwagen als abgabebefreit behandelt wird. Dies gilt schon deshalb, weil die Verkehrszulassungsbehörde für eine solche Zusicherung [wie aufgezeigt] nicht zuständig ist und die Beschwerdeführerin angesichts des Wortlautes von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV, welcher nebst dem entsprechenden Eintrag das tatsächliche Vorliegen eines Veteranenfahrzeuges ausdrücklich voraussetzt, auch nicht in guten Treuen annehmen durfte, diese Behörde sei zur Abgabe von Zusicherungen und/oder zur Erteilung von Auskünften betreffend die Erhebung der LSVA zuständig [vgl. zur Zuständigkeit der auskunftserteilenden Behörde bzw. zur fehlenden Erkennbarkeit der Unzuständigkeit dieser Behörde als Voraussetzung des Vertrauensschutzes Ulrich Häfelin et al., Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl. 2016, N. 676 ff.; siehe ferner zur praxismässig zurückhaltenden Gewährung des Vertrauensschutzes im Bereich des Abgaberechts BGE 131 II 627 E. 6.1]). Daher ist es nicht von vornherein unzulässig, den streitbetreffenen, im Fahrzeugausweis als Veteranenfahrzeug gekennzeichneten Lastwagen für die Zwecke der LSVA nicht

als solches Fahrzeug zu behandeln.

E. 4.3

Mit Blick auf das Dargelegte stellt sich die Frage, ob der Lastwagen der Beschwerdeführerin unter den materiell-rechtlichen Begriff des Veteranenfahrzeuges im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV fällt. Zur Klärung dieser Frage ist zunächst letztere Vorschrift auszulegen.

E. 4.3.1

Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch ist der Begriff des Veteranenfahrzeuges ein Synonym für den Begriff des Oldtimers. Dazu ins Bild passt, dass im Englischen ein Oldtimer als «veteran car» bezeichnet wird (vgl. Renate Wahrig-Burfeind, WAHRIG Deutsches Wörterbuch, Gütersloh/München 2011, Stichwort «Oldtimer», S. 1093). Als Oldtimer gilt nach diesem Sprachgebrauch ein «Automodell aus der Frühzeit des Automobilbaus mit Liebhaber- u. Sammlerwert» (Wahrig-Burfeind, a.a.O., S. 1093); nach anderer Umschreibung «ein altes, gut gepflegtes Modell eines Fahrzeugs (bes. eines Autos) mit Sammler- od. Liebhaberwert» (so Duden, Deutsches Universalwörterbuch, 6. Aufl. Mannheim etc. 2007, Stichwort «Oldtimer», S. 1233). Typischerweise liegt der Grund für das Fahren mit Veteranenfahrzeugen bzw. Oldtimern nicht in erster Linie im blossen Zurücklegen einer bestimmten Wegstrecke und erfolgt die Fortbewegung stattdessen nur «aufgrund des 'Fahrspasses'» (vgl. Raphael Kraemer, Verkehrsregelung auf ausserordentlichen Verkehrsflächen, 2015, S. 7 f., insbesondere Fn. 10). Im übrigen wird ein solches Fahrzeug in der Regel nur gefahren, wenn dies zur Erhaltung des Sammler- oder Liebhaberwertes bzw. zur «guten Pflege» des Fahrzeuges, welche gemäss der erwähnten (zweiten) Begriffsbeschreibung zum Begriff des Oldtimers gehört, als notwendig erscheint. Zu dieser Pflege kann im weiteren Sinne auch der bei Veteranenfahrzeugen bzw. Oldtimern typische grundsätzliche Verzicht auf Fahrten gerechnet werden, die regelmässig mit Verschleisserscheinungen einhergehen und nicht in der erwähnten Weise dem «Fahrspass» dienen. Insbesondere zählt hierzu der Verzicht eines gewinnstrebigen Unternehmens, einen ihm gehörenden Oldtimer für Transporte im Rahmen seines regulären Leistungserstellungsprozesses einzusetzen. Die hier gemachten Feststellungen zum allgemeinen Sprachgebrauch stimmen mit der Umschreibung des Begriffes des Veteranenfahrzeuges in einem an die für den Strassenverkehr zuständigen kantonalen Direktionen gerichteten Schreiben des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 3. November 2008 überein. Danach werden nämlich Veteranenfahrzeuge in der Regel nur noch zu besonderen Anlässen oder zur Verhinderung von Standschäden im Strassenverkehr eingesetzt und wird für die Erhaltung dieser Fahrzeuge als Zeugen ihrer Zeit seitens der Fahrzeughalter ein beträchtlicher Aufwand betrieben (vgl. Akten Vorinstanz, act. 15 Blatt 3). Mit dem genannten allgemeinen Sprachgebrauch grundsätzlich in Einklang steht auch Ziff. 1 der vom ASTRA erlassenen Weisungen vom 3. November 2008 für Veteranenfahrzeuge (im Folgenden: Weisungen für Veteranenfahrzeuge), soweit danach ein Fahrzeug, mit welchem in dem Sinne ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt wird, dass für die Fahrt eine die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigende Entschädigung zu entrichten ist, nicht als Veteranenfahrzeug gilt. Denn eine solche Verwendung des Fahrzeuges gehört jedenfalls nicht zur typischen Nutzung von Veteranenfahrzeugen zum «Fahrspass» oder zur Erhaltung ihres Sammler- oder Liebhaberwertes.

E. 4.3.2

In teleologischer Hinsicht ist davon auszugehen, dass Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV eine Befreiung von der Abgabepflicht bezweckt, die der besonderen Verwendung und der Bedeutung von Veteranenfahrzeugen als technischem Kulturgut Rechnung trägt (vgl. zum Schutz des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes [freilich zum deutschen Recht] auch Peter Dauer, in: Peter Hentschel et al. [Hrsg.], Strassenverkehrsrecht, 42. Aufl. München 2013, § 2 Fahrzeug-Zulassungsverordnung N. 25 f.). Dies wird im erwähnten Schreiben des ASTRA an die für den Strassenverkehr zuständigen Direktion der Kantone vom 3. November 2008 denn auch zutreffend festgehalten. Die bisherigen Auslegungsergebnisse, wonach Veteranenfahrzeuge gemeint sind, mit denen keine regelmässig mit Verschleisserscheinungen einhergehenden Fahrten unternommen werden, decken sich mit der systematischen Auslegung von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV. Denn in systematischer Hinsicht ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass (a) die Kostenanlastung nicht nur als Ziel der LSVA im Gesetz verankert, sondern auch in der Bundesverfassung angelegt ist (vgl. E. 3.1), (b) die Beachtung des Grundsatzes der Kostendeckung für die Frage der Abgabebefreiung auf Gesetzesstufe ausdrücklich vorgeschrieben ist (Art. 4 Abs. 1 Satz 2 SVAG) und (c) der Gesetzgeber erklärermassen eine restriktive Statuierung von Ausnahmenvorschriften gestützt auf Art. 4 Abs. 1 Satz 1 SVAG wollte (vgl. E. 3.3.1 am Ende). Bei der Anwendung von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV ist folglich zu berücksichtigen, dass Veteranenfahrzeuge - ebenso wie klarerweise der LSVA-Pflicht unterstehende Fahrzeuge - prinzipiell ungedeckte Wegkosten sowie externe Kosten verursachen. Dabei fällt ins Gewicht, dass eine Fahrt mit einem Veteranenfahrzeug durchschnittlich vergleichsweise hohe Kosten für die Allgemeinheit verursacht, weil ein solches Fahrzeug alt ist und damit seine technische Ausstattung Schadstoff- und Lärmemissionen tendenziell weniger verhindert als ein neueres Fahrzeug (vgl. auch Botschaft, BBl 1996 V 536, wonach «durch den Einsatz neuerer Fahrzeuge die Schadstoffemissionen und die Lärmbelastung und damit auch die entsprechenden Kosten mittel- bis langfristig zurückgehen» dürften; siehe ferner zur Abstufung der Höhe der LSVA nach Emissionsstufen der betreffenden Fahrzeuge Art. 6 Abs. 3 SVAG, Art. 8 Abs. 1 Bst. c SVAG, Art. 14 SVAV und Anhang 1 SVAV; zum Rabatt für mit einem Partikelfiltersystem nachgerüstete Fahrzeuge vgl. Art. 14a SVAV). Diese im Durchschnitt relativ hohen Kosten für die Allgemeinheit und der zwingend im Auge zu behaltende Grundsatz der Kostendeckung sprechen dafür, nur dann von einem abgabebefreiten Veteranenfahrzeug auszugehen, wenn es entsprechend der «guten Pflege» im erwähnten weiteren Sinne grundsätzlich nur für den «Fahrspass» oder zur Erhaltung des Liebhaber- und Sammlerwertes gefahren wird (vgl. E. 4.3.1 Abs. 2) und es folglich - wie die in der Botschaft zum SVAG erwähnten landwirtschaftlichen Fahrzeuge (vgl. E. 3.3.1 Abs. 2) - regelmässig nur in einem geringen Umfang auf abgabepflichtigen Strassen verkehrt. Der Terminus «Veteranenfahrzeug» in Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV ist dementsprechend eng zu verstehen und das Vorliegen eines solchen Fahrzeuges ist (gemäss dem hiervor in E. 4.3.1 am Ende Dargelegten) jedenfalls dann zu verneinen, wenn ein gewinnstrebendes Unternehmen das Fahrzeug für Transporte im Rahmen seines regulären Leistungserstellungsprozesses einsetzt (in solchen Fällen ist regelmässig davon auszugehen, dass mit dem Fahrzeug im Sinne von Ziff. 1 der Weisungen für Veteranenfahrzeuge einzelne Fahrten unternommen werden, für die eine Entschädigung zu entrichten ist, welche die Fahrzeugkosten sowie den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigt).

E. 4.4

Vorliegend hat die Beschwerdeführerin ihren Lastwagen mit der Stamm-Nummer [...] in der hier interessierenden Zeitspanne verschiedentlich zum Transport von Paletten und palettisierten Sackwaren bzw. Zementsäcken eingesetzt (vgl. Akten Vorinstanz, act. 5 Blatt 1; Beschwerde, S. 3). Es ist dabei davon auszugehen, dass diese Transporte Teil des gewöhnlichen Leistungserstellungsprozesses der auf den Handel mit Baumaterialien und Elektronikgeräten spezialisierten Beschwerdeführerin bildeten. Gegenteiliges lässt sich jedenfalls nicht aus der nicht näher substantiierten Behauptung in der Beschwerde ableiten, die Waren seien nicht für Dritte, sondern einzig für die Beschwerdeführerin selbst transportiert worden. Denn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge sind Transporte einer den Handel mit Baumaterialien und Elektrogeräten bezweckenden gewinnstrebigen Gesellschaft, wie der Beschwerdeführerin, Transporte, die direkt oder indirekt Bestandteil bzw. Voraussetzung der Leistungserbringung gegenüber den Kunden bilden (und entsprechend letztlich den Kunden gegenüber zu einem die Fahrzeugkosten sowie den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigenden Preis in Rechnung gestellt werden). Es wäre unter den gegebenen Umständen der Beschwerdeführerin im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht oblegen, substantiiert darzulegen, dass es sich in Bezug auf die streitbetroffenen Fahrten anders verhält. Die Beschwerdeführerin hat sich aber im Wesentlichen auf die nicht weiter untermauerte Behauptung beschränkt, sie habe mit den in Frage stehenden Fahrten mit dem Lastwagen mit der Stamm-Nummer [...] keinen wirtschaftlichen Erfolg erzielt. Es ist weder substantiiert noch aus den Akten ersichtlich, dass bei der Festsetzung der Preise der den Kunden in Rechnung gestellten Leistungen der Beschwerdeführerin hinsichtlich dieser Fahrten nur die Fahrtkosten und der Auslagenersatz des Fahrzeugführers berücksichtigt wurden. Aus dem Gesagten erhellt, dass die Voraussetzungen für die Abgabebefreiung von Veteranenfahrzeugen vorliegend nicht erfüllt sind. Die Folgen der Beweislosigkeit hat die Beschwerdeführerin zu tragen (vgl. E. 2.2), was bedeutet, dass die Zollverwaltung zu Recht die Abgabebefreiung verweigert und die LSVA gestützt auf eine Ermessensveranlagung erhoben hat.

E. 4.5

Nichts am hiervor gezogenen Schluss zu ändern vermögen die weiteren, mit den vorstehenden Erwägungen weder ausdrücklich noch implizit als unbegründet gewürdigten Vorbringen der Beschwerdeführerin:

E. 4.5.1

Die Beschwerdeführerin macht insbesondere geltend, die Vorinstanz habe die Qualifikation ihres Lastwagens als Veteranenfahrzeug zu Unrecht mit der Begründung verneint, dass eine Verwendung eines Fahrzeuges zu einem rein privaten Zweck durch eine juristische Person als dessen Halterin per se ausgeschlossen sei. Eine solche Betrachtungsweise widerspreche dem Willen des Gesetzgebers sowie des ASTRA und stehe im Widerspruch zum Umstand, dass der Beschwerdeführerin als juristische Person die Immatrikulation ihres Lastwagens als Veteranenfahrzeug vom zuständigen Strassenverkehrsamt ohne Weiteres erlaubt worden sei. Es kann vorliegend offen bleiben, ob die Vorinstanz tatsächlich in dieser von der Beschwerdeführerin beanstandeten Weise argumentiert hat. Auch kann dahingestellt bleiben, wie das in Ziff. 1 Bst. b der Weisungen für Veteranenfahrzeuge aufgestellte Erfordernis, dass Veteranenfahrzeuge «nur für rein private Zwecke verwendet werden dürfen», im Allgemeinen bei juristischen Personen zu verstehen ist. Ebenso muss nicht geklärt werden, ob dieses Erfordernis generell rechtskonform ist. All diese Fragen sind nämlich für das vorliegende Verfahren insofern nicht rechtserheblich, als eine

Qualifikation des streitbetroffenen Lastwagens als Veteranenfahrzeug - wie aufgezeigt - bereits deshalb ausgeschlossen ist, weil die gewinnstrebige Beschwerdeführerin den Lastwagen für Transporte im Rahmen ihres regulären Leistungserstellungsprozesses eingesetzt hat (und davon auszugehen ist, dass für die in Frage stehenden Fahrten im Ergebnis eine Entschädigung zu entrichten war, welche die Fahrzeugkosten sowie den Auslagenersatz des Fahrzeugführers überstieg. Auf letzteren Umstand abzustellen und damit entsprechend den Weisungen für Veteranenfahrzeuge eine der Qualifikation als solches Fahrzeug entgegenstehende Verwendung anzunehmen, ist - wie gesehen - mit dem übergeordneten Recht vereinbar. Letzteres gilt im Übrigen auch unabhängig davon, ob in diesen Weisungen eine Verwendung für rein private Zwecke bei Vorliegen einer solchen Entschädigung richtigerweise verneint wird).

E. 4.5.2

Nach Ansicht der Beschwerdeführerin muss vorliegend zu ihren Gunsten berücksichtigt werden, dass es sich bei den Weisungen für Veteranenfahrzeuge nur um eine sich an die für den Strassenverkehr zuständigen Direktionen der Kantone richtende Auslegungshilfe handle und das erwähnte, zu diesen Weisungen verfasste Schreiben des ASTRA vom 3. November 2008 «überhaupt keine rechtliche Wirkung» entfalte. Die Weisungen für Veteranenfahrzeuge sind zwar als Verwaltungsverordnung für das Bundesverwaltungsgericht nicht verbindlich (vgl. E. 2.3). Wie aus den vorstehenden Erwägungen ersichtlich wird, lassen diese Weisungen aber eine dem vorliegenden Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren Vorschrift von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV zu. Insoweit dürfen und sollen die Weisungen für Veteranenfahrzeuge im vorliegenden Kontext berücksichtigt werden. Das Begleitschreiben des ASTRA vom 3. November 2008 zu den genannten Weisungen wurde vorliegend - wie aufgezeigt - nur insoweit herangezogen, als dessen Inhalt mit dem allgemeinen Sprachgebrauch des in Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV verwendeten Begriffes des Veteranenfahrzeuges übereinstimmt. Insofern kann die Frage offen gelassen werden, ob und in welchem Ausmass diesem Schreiben bindende Wirkung zukommt.

E. 4.5.3

Für den vorliegenden Entscheid, dass keine Abgabebefreiung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 SVAV zu gewähren ist, ist gemäss den vorstehenden Ausführungen die Auslegung einer Verordnungsvorschrift massgebend. Jedenfalls in diesem Punkt unterscheidet sich der hier zu beurteilende Fall - anders, als dies die Beschwerdeführerin geltend macht - nicht rechtswesentlich von der mit Urteil des BVer A-2644/2015 vom 8. Januar 2016 beurteilten Konstellation. Es ist insofern nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz dieses (die Abgabebefreiung von nicht ordentlich immatrikulierten Fahrzeugen mit schweizerischen Händlerschildern nach Art. 3 Abs. 1 Bst. f SVAV betreffende) Urteil zur Begründung des angefochtenen Entscheids herangezogen hat. Aus dem Umstand, dass das Bundesverwaltungsgericht in diesem Urteil von einer restriktiven Handhabung von Art. 24 Abs. 4 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV, SR 741.31) spricht und darin von einer zurückhaltenden Anwendung von Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV und/oder Ziff. 2 Bst. b der Weisungen für Veteranenfahrzeuge keine Rede ist, kann nichts zugunsten der Beschwerdeführerin abgeleitet werden. Denn - wie gesehen - erscheint es unabhängig von diesem Urteil als geboten, den Begriff des Veteranenfahrzeuges in Art. 3 Abs. 1 Bst. i SVAV eng zu verstehen.

E. 5

Da die Vorinstanz nach dem Gesagten zulässigerweise eine Ermessensveranlagung vorgenommen hat (vgl. E. 4), ist zu untersuchen, ob sich diese im Rahmen der durch das Bundesverwaltungsgericht von Amtes wegen durchzuführenden Überprüfung als pflichtwidrig erweist (vgl. E. 3.9). Im streitbetroffenen Einspracheentscheid erklärt die Vorinstanz, die Fahrleistung werde auf 8'000 km geschätzt, weil aus einer von der Beschwerdeführerin vorgelegten Aufnahme des Kilometerstandes von 611'017 km das Datum nicht hervorgehe, neben dieser Aufnahme keine für die Ermessenveranlagung heranziehbaren Dokumente vorliegen würden und die Beschwerdeführerin angegeben habe, mit dem Lastwagen im fraglichen Zeitraum «ca. 7'500 km» zurückgelegt zu haben. Unter Berücksichtigung der geschätzten Fahrleistung von 8'000 km resultiert nach dem angefochtenen Einspracheentscheid ein Abgabebetrag von Fr. 4'464.-. Die Differenz zwischen dem Kilometerstand von 611'017 km, welcher auf einer aktenkundigen Fotografie des unbestrittenermassen zum in Frage stehenden Fahrzeug gehörenden Armaturenbretts ersichtlich ist (vgl. Akten Vorinstanz, act. 13 Blatt 3), und dem im Fahrzeugausweis für den streitbetroffenen Lastwagen festgehaltenen Kilometerstand von 603'593 km am 4. September 2012 beträgt 7'425 km. Letztere Distanz stimmt ungefähr mit der nach Angaben der Beschwerdeführerin gefahrenen Strecke von «ca. 7'500 km» überein. Zwar ist die von der Beschwerdeführerin am 24. April 2017 bei der OZD eingereichte Fotografie in der Tat nicht datiert. Es bestehen jedoch keine Anhaltspunkte, dass die Fotografie bereits vor Ablauf der hier in Frage stehenden Zeitspanne bis zum 24. November 2016 aufgenommen worden wäre. Dementsprechend gibt es auch keinen Grund, mit der Vorinstanz anzunehmen, dass die Beschwerdeführerin mit dem Fahrzeug im streitbetroffenen Zeitraum bis zum 24. November 2016 mehr gefahren ist als die erwähnte Differenz von 7'425 km. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz kann somit allein aufgrund der fehlenden Datierung der Fotografie kein Aufschlag auf 8'000 km vorgenommen werden. Für eine solche Schätzung fehlt jegliche Grundlage. Vor diesem Hintergrund ist der nachzuerhebenden LSVA als Bemessungsgrundlage eine Fahrleistung von 7'425 km zugrunde zu legen. Beim unbestrittenen Gewicht des zur Abgabekategorie 1 zählenden Fahrzeuges von 18 Tonnen ergibt dies eine Zahl von 133'658 Tonnenkilometern sowie - unter Anwendung des Ansatzes von Fr. 0.031 pro Tonnenkilometer (vgl. E. 3.4) - einen Abgabebetrag von Fr. 4'143.15. Die Beschwerde ist somit teilweise gutzuheissen und das Dispositiv des angefochtenen Entscheids insoweit abzuändern, als die geforderte LSVA neu auf Fr. 4'143.15 festzusetzen ist. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 6.1

Die Verfahrenskosten werden in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt; unterliegt diese nur teilweise, so werden die Verfahrenskosten ermässigt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Der Vorinstanz sind keine Verfahrenskosten aufzuerlegen (vgl. Art. 63 Abs. 2 VwVG).

E. 6.2

Nach dem Vorstehenden unterliegt die Beschwerdeführerin unter Berücksichtigung der Abgabenaufforderung von Fr. 4'464.-, die nach Erlass des angefochtenen Einspracheentscheids noch im Streit lag, zu rund 90 %. Entsprechend hat sie 90 % der auf Fr. 1'000.- festzusetzenden Verfahrenskosten (vgl. Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE; SR 173.320.2]) und damit Fr. 900.- zu tragen. Dieser Betrag ist dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'000.- zu entnehmen. Der Restbetrag

von Fr. 100.- ist der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten. Ausgangsgemäss ist der teilweise bzw. im Umfang von rund 10 % obsiegenden Beschwerdeführerin sodann eine reduzierte, mangels Kostennote praxisgemäss auf Fr. 150.- festzusetzende Parteienschädigung zulasten der Vorinstanz zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 und 2 VwVG sowie Art. 7 Abs. 1 und 2 in Verbindung mit Art. 14 VGKE). (Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

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