

## JAAC 61.92

Entscheid der Eidgenössischen Zollrekurskommission  
vom 21. Oktober 1996

---

***Douanes. Détermination du poids de marchandises par tarage lors du dédouanement dans le trafic routier.***

***La seule condition pour une demande de remboursement des droits de douane (art. 125 al. 2 LD) est le paiement définitif de la redevance ainsi que le dédouanement définitif. Ce dernier ne s'oppose pas à la demande de remboursement du droit perçu en trop. Selon cette disposition, la demande de remboursement n'est possible que par la voie du recours (consid. 3a).***

***La personne assujettie à faire la déclaration en douane peut exiger, si elle a des doutes sur les indications à sa disposition, que le poids de la marchandise soit déterminé par pesage officiel du véhicule chargé, puis à vide, c'est-à-dire par tarage, opération qui n'est réglée que dans des instructions de service (consid. 4).***

***Exigences relatives aux méthodes d'évaluation appliquées dans la procédure de dédouanement (consid. 5).***

***De manière générale, en matière de contributions, il n'y a pas place pour des réglementations contractuelles. La signature d'une demande de tarage n'entraîne, pour la personne assujettie au contrôle douanier, aucune obligation contractuelle d'accepter un supplément de taxe de 10% en cas d'inexécution de l'ordre de tarage. L'ordre de tarage émis par l'autorité douanière est une décision incidente de nature procédurale non susceptible de recours. L'augmentation d'une contribution due en vue de garantir la perception réglementaire de celle-ci n'est pas admissible sans base légale (consid. 6).***

---

**Zoll. Ermittlung des Gewichts der Ware durch Tarierung bei der Abfertigung im Strassenverkehr.**

**Einziges Voraussetzung für die Rückforderung einer Abgabe durch den Zollpflichtigen (Art. 125 Abs. 2 ZG) ist die definitive Bezahlung der Abgabe und damit die definitive Abfertigung. Der Rückforderung der allenfalls zuviel entrichteten Einfuhrabgaben steht die definitive Abfertigung nicht entgegen. Die Rückforderung nach dieser Bestimmung ist nur auf dem Weg der Beschwerde möglich (E. 3a).**

**Der Zollmeldepflichtige kann, wenn er an den ihm zur Verfügung stehenden Gewichtsangaben der Waren zweifelt, selber die zollamtliche Gewichtsermittlung durch Voll- und Leerabwiegung des Fahrzeugs, die Tarierung, verlangen, welche nur in Dienstvorschriften geregelt ist (E. 4).**

**Anforderungen an die Schätzungsmethoden im Zollabfertigungsverfahren (E. 5).**

**Im Abgaberecht besteht regelmässig kein Raum für vertragliche Regelungen. Die Unterzeichnung des Tarierungsantrags begründet für den Zollmeldepflichtigen keine vertragliche Verpflichtung, einen Abgabezuschlag von 10% im Falle der Nichtbefolgung des Tarierungsauftrags zu akzeptieren. Der Tarierungsauftrag der Zollbehörde ist eine verfahrensleitende, nicht anfechtbare Zwischenverfügung. Die Erhöhung einer geschuldeten Abgabe zur Sicherstellung des ordnungsgemässen Abgabebezugs ist ohne gesetzliche Grundlage unzulässig (E. 6).**

---

**Dogane. Determinazione del peso delle merci mediante taratura al momento dello sdoganamento nel traffico stradale.**

**Unico presupposto per la restituzione di un diritto pagato dal contribuente (art. 125 cpv. 2 LD) è il pagamento definitivo del diritto e quindi lo sdoganamento definitivo. Quest'ultimo non si oppone alla restituzione di eventuali tributi d'entrata versati in più. Conformemente a tale disposizione la restituzione può essere richiesta unicamente mediante ricorso (consid. 3a).**

**La persona soggetta all'obbligo della denuncia doganale può esigere, qualora dubitasse delle indicazioni a sua disposizione circa il peso delle merci, che quest'ultimo sia determinato mediante taratura ufficiale, con il veicolo carico e vuoto, disciplinata unicamente nelle istruzioni di servizio (consid. 4).**

**Esigenze relative ai metodi di valutazione applicate nella procedura di sdoganamento (consid. 5).**

**Nel diritto tributario non vi è di regola spazio per le regolamentazioni contrattuali. La firma di una domanda di taratura non comporta, per la persona soggetta al dazio, nessun obbligo contrattuale di accettare un supplemento di tassa del 10% in caso di non esecuzione della domanda di taratura. La domanda di taratura delle autorità doganali**

***è una decisione incidentale di natura procedurale e non impugnabile.  
L'aumento di un tributo dovuto per garantirne la regolare percezione è  
inammissibile in assenza di base legale (consid. 6).***

---

### Zusammenfassung des Sachverhalts:

**A.** Am 12. Januar 1994 deklarierte der Deklarant einer Spedition beim Zollamt A für die Beschwerdeführerin X eine Sendung von 1920 Kartons tiefgefrorenen Blumenkohl nach Tarif-Nr. 0710.8000 zur Einfuhr, wobei zur Gewichtsfestsetzung eine Tarierung des Sattelschleppers beantragt wurde. Das Zollamt A nahm die Vollabwiegung des Sattelschleppers vor und stellte einen Tarierungsauftrag aus, worin sich der Fahrzeugführer und der Deklarant durch Unterschrift dazu verpflichteten, das Fahrzeug sofort nach der Entladung der Leerabwiegung zuzuführen. Innert der dafür angesetzten Frist von fünf Tagen wurde der entladene Sattelschlepper jedoch nicht zur Leerabwiegung zugeführt. In der Folge berechnete das Zollamt A die geschuldeten Einfuhrabgaben aufgrund des provisorischen Ladungsgewichts unter Berücksichtigung eines Gewichtszuschlags von 10%. Gestützt darauf erhob es am 27. Januar 1994 einen Zoll von Fr. 12 729.20, einen Zollzuschlag von Fr. 15 120.-, eine Waaggebühr von Fr. 20.- sowie eine statistische Gebühr von Fr. 836.10.

**B.** Die Beschwerdeführerin X erhob dagegen beim Zollamt A Beschwerde. Gestützt auf eine nachträglich in Spanien vorgenommene Leerabwiegung ersuchte sie um Reduktion des zollpflichtigen Gewichts auf 21 160 kg. Die Zollkreisdirektion B teilte der Beschwerdeführerin X in der Folge mit, dass das zollpflichtige Gewicht auf 22 440 kg reduziert werden müsse, da irrtümlicherweise die Lademittel nicht in Abzug gebracht wurden. Nachdem die Beschwerdeführerin X im Schreiben vom 23. März 1994 am Antrag auf Reduktion des zollpflichtigen Gewichts auf 21 160 kg festgehalten hatte, bestätigte die Zollkreisdirektion B mit Entscheid vom 7. April 1994 ihre Ansicht.

**C.** Mit Eingabe vom 4. Mai 1994 focht die Beschwerdeführerin X diesen Entscheid bei der Oberzolldirektion (OZD) an. Die OZD wies mit Entscheid vom 16. Februar 1995 das Begehren mit der Begründung ab, es obliege dem Zollpflichtigen, die eingeführte Ware zu deklarieren. Hierzu sei er berechtigt, die Abwiegung der Ware an der Grenze zu verlangen. Um das Ab- und Wiederaufladen beim Zollamt unmittelbar an der Grenze zu vermeiden, werde es dem Zollpflichtigen auf Antrag gestattet, das Gewicht der Ware durch Abwiegen des vollen Transportmittels (Fahrzeugs) an der Grenze und anschliessend nach dem Entladen der Ware am Bestimmungsort durch Abwiegen des leeren Transportmittels beim Zollamt zu ermitteln. Der Zollpflichtige müsse zu diesem Zweck spätestens innert fünf Tagen beim Zollamt das Transportmittel tarieren lassen. Widrigenfalls würden die Abgaben anhand der provisorischen Verzollung erhoben, welche sich wie folgt errechne: beim Eingangszollamt festgestelltes Bruttogewicht des Fahrzeuges, abzüglich Leergewicht des Fahrzeuges gemäss Eintrag im Fahrzeugausweis sowie Gewicht des im Fahrzeugtank vorhandenen Treibstoffvorrates,

plus 10% Gewichtszuschlag. Vorliegend sei die Leerabwiegung des Transportmittels innert Frist unterblieben, so dass die provisorische Verzollung in eine definitive umgewandelt worden sei. Die nachträgliche - privat vorgenommene - Abwiegung des Transportmittels in Spanien vermöge daran nichts zu ändern.

**D.** Die Beschwerdeführerin X gelangt gegen diesen Entscheid mit Beschwerde vom 17. März 1995 an die Eidgenössische Zollrekurskommission (ZRK). Sie beantragt die Aufhebung des angefochtenen Entscheids und die Festsetzung des zollpflichtigen Gewichts auf nunmehr 20 520 kg. Eventualiter sei vom Zollzuschlag von Fr. 1.- pro kg gemäss Verordnung auf Einfuhren von Tiefkühlgemüse vom effektiven Ladegewicht auszugehen und dieses Gewicht nicht um den Gewichtszuschlag von 10% zu erhöhen. Die Beschwerdeführerin X treffe kein Verschulden an der nicht vorgenommenen Tarierung, vielmehr habe sie nach Feststellen dieser Unterlassung keine Mühen gescheut, um das Leergewicht des Fahrzeugs doch noch zu ermitteln. Der Zollzuschlag auf Tiefkühlgemüse dürfe in jedem Fall bloss vom effektiv festgestellten Gewicht erhoben werden. Der Gewichtszuschlag von 10% führe ebenfalls zu einer Verfälschung der Kontingentsbemessung.

**E.** Die OZD beantragt kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde. Der Gewichtszuschlag von 10% erweise sich unter Beachtung des anvisierten Zwecks (Sicherstellung des ordnungsgemässen Abgabenbezugs) als verhältnismässig. Ebenfalls sei die Frist von fünf Tagen zur Leerabwiegung verhältnismässig und gerechtfertigt, sollen doch bis zum Zeitpunkt der Leerabwiegung keine das Fahrzeuggewicht beeinflussenden Änderungen am Transportmittel vorgenommen werden. Falls es dem Steuerpflichtigen nicht möglich sei, innert Frist die Leerabwiegung vornehmen zu lassen, könne ein Fristerstreckungsgesuch gestellt werden.

Aus den Erwägungen:

**1.** Die ZRK ist gemäss Art. 109 Abs. 1 Bst. c des Zollgesetzes vom 1. Oktober 1925 (ZG, SR 631.0) zur Behandlung der Beschwerde zuständig. Auf die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde ist einzutreten.

**2.** (...)

**3.a.** Voraussetzung für die Rückforderung entrichteter Einfuhrabgaben nach Art. 125 Abs. 2 ZG ist die definitive Bezahlung der Abgabe und damit die definitive Abfertigung. Diese Rückforderung ist damit, wie bei der Beschwerde gegen eine Verfügung des Zollamtes erster Instanz, innert 60 Tagen zu erheben (Art. 109 Abs. 2 ZG). Das Institut der Zollrückforderung beruht auf dem gleichen Gedanken wie die zivilrechtliche Bereicherungsklage wegen Bezahlung einer Nichtschuld (Art. 63 OR). Im Gegensatz zum Obligationenrecht wird jedoch für die Rückforderung der zuviel bezahlten Zollabgaben kein Irrtum des Leistenden verlangt (vgl. [BGE 109 Ib 191 ff.](#)). Der Rückforderung der allenfalls zuviel entrichteten Einfuhrabgaben durch

die Beschwerdeführerin steht die definitive Abfertigung nicht entgegen. Die Rückforderung nach dieser Bestimmung ist nur auf dem Weg der Beschwerde möglich.

**b.** Das Gleichheitsprinzip und der Grundsatz der Rechtsgleichheit verlangen zwar grundsätzlich eine einheitliche Praxis, stehen aber einer Praxisänderung nicht entgegen, sofern diese auf sachlichen Gründen beruht. Sie ist mit der Rechtsgleichheit vereinbar, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Es müssen ernsthafte und sachliche Gründe für die neue Praxis sprechen (BGE 122 I 59, 108 Ia 122 und 125). Eine Änderung lässt sich insbesondere im Hinblick auf die künftige Entwicklung und die damit verbundenen Gefahren rechtfertigen (BGE 96 I 369 und 376);
- das Interesse an der richtigen Rechtsanwendung muss gegenüber demjenigen an der Rechtssicherheit überwiegen (BGE 100 Ib 67);
- die Änderung muss grundsätzlich erfolgen;
- die Praxisänderung darf keinen Verstoss gegen Treu und Glauben darstellen (BGE 122 I 59 f., 103 Ib 197 und 201 f.; *Ulrich Häfelin / Georg Müller*, Grundriss des Allgemeinen Verwaltungsrechts, Zürich 1993, Rz. 417 ff.).

**4.a.** Steuerbemessungsgrundlage für den Zoll ist in der Regel das Bruttogewicht der eingeführten Ware (Art. 23 ZG und Art. 2 Abs. 1 des Zolltarifgesetzes vom 9. Oktober 1986 [ZTG], SR 632.10; *Irene Steiner*, Schweizerisches Zolltarifrecht, Zürich 1934, S. 195 ff.). Nach Art. 31 Abs. 1 ZG hat der Zollmeldepflichtige für die unter Zollkontrolle gestellten Waren den Abfertigungsantrag zu stellen und je nach der Bestimmung der Waren die Zolldeklaration unter Vorlegung der für die Abfertigungsart erforderlichen Belege, Bewilligungen und anderen Ausweise in der vorgeschriebenen Anzahl, Form und Frist einzureichen. Bei der Abfertigung im Strassenverkehr müssen Waren, für die keine Gewichtskennzeichnung vorliegt, zollamtlich abgewogen werden (Art. 52 Abs. 1 der Verordnung vom 10. Juli 1926 zum Zollgesetz [ZV], SR 631.01). Der Zollmeldepflichtige kann aber auch, wenn er an den ihm verfügbaren Gewichtsangaben zweifelt, selber die zollamtliche Gewichtsermittlung (durch Voll- und Leerabwiegen des Fahrzeugs) verlangen (mittels Vermerk «Tarierung beantragt» auf dem Deklarationsformular und Abgabe des ausgefüllten Formulars 10.81/Tarierungsauftrag; vgl. Ziff. 121.1 Dienstanleitung für die einzelnen Verkehrsarten, Bd. I [D 12 I]).

**b.** Der Deklarant, dem es an sich freigestellt wäre, für die Gewichtsangabe auf die Angaben in den Belegen abzustellen (vgl. Ziff. 122.43 Allgemeine Dienstanleitung zu Zollgesetz und Vollziehungsverordnung), kann durch die Voll- und Leerabwiegen des Fahrzeugs das Risiko ausschliessen, sich wegen einer falschen Gewichtskennzeichnung strafbar zu machen. Davon zu unterscheiden ist die zollamtliche Gewichtsnachprüfung im Rahmen einer Revision (vgl. Art. 36 ZG und Art. 52 Abs. 3 zweitletzter Satz ZV). Weder das Zollgesetz noch die Zollverordnung enthalten Vorschriften über die Art und Weise, wie die Abwiegen von unter Zollkontrolle stehenden Waren zu erfolgen hat. Geregelt ist die Tarierung einzig in den Dienstvorschriften (Ziff. 121 D 12 I; Ziff. 12.43 und 123.442 Allgemeine Dienstanleitung zu Zollgesetz und Vollziehungsverordnung). Dort ist vorgesehen, dass die Abfertigung bei verlangter Tarierung provisorisch vorzunehmen ist und dass dem sich aus der Vollabwiegen abzüglich Leergewicht des Fahrzeugs laut

Fahrzeugausweis und abzüglich Gewicht des Treibstoffs ergebenden Gewicht 10% dazuzuschlagen sind. Wird der Tarierungsauftrag missachtet, so sind die sichergestellten Einfuhrabgaben zu verbuchen und es kann ein Strafverfahren wegen Ordnungswidrigkeit eingeleitet werden. Ergebnisse von Tarierungen durch andere Stellen als schweizerische Zollämter werden grundsätzlich nicht anerkannt (Ziff. 121.64 D 12 I).

c. Nach der Rechtsansicht der OZD soll der Gewichtszuschlag den ordnungsgemässen Abgabenbezug sicherstellen. Er biete Gewähr dafür, dass die zollamtliche Kontrollabwiegung innert der im Tarierungsauftrag angesetzten Frist von fünf Tagen durch den Fahrzeugführer vorgenommen werde. Im Vergleich zur Bedeutung der verfolgten öffentlichen Interessen wiege der mit dem Gewichtszuschlag von 10% verbundene Eingriff in die finanziellen Interessen der Betroffenen nicht unangemessen schwer, um so weniger als sich der Deklarant und der Chauffeur schriftlich verpflichtet hätten, die Tarierung innert Frist vorzunehmen. Aus diesen Gründen sei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit nicht verletzt.

5. Es stellt sich die Frage, ob für die Erhebung des Gewichtszuschlages von 10% eine ausreichende gesetzliche Grundlage besteht.

a. Entsprechend dem Steuercharakter des Zolls kann auch das Zollabfertungsverfahren als Form des ordentlichen Steuerveranlagungsverfahrens - allerdings mit gewissen Besonderheiten - verstanden werden (*Ernst Blumenstein / Peter Locher, System des Steuerrechts*, 5. Aufl., Zürich 1995, S. 387 und 389). Dementsprechend steht der Anwendung der Grundsätze zur Veranlagung nach pflichtgemässem Ermessen nichts entgegen. Dieses Recht zur Schätzung ist gleichzeitig Pflicht (*Hans Gerber, Die Steuerschätzung [Veranlagung nach Ermessen]*, in: *Steuer Revue* 1980, S. 302 f.). Die Ermessenstaxation ist kein Fall der Ermessensbetätigung, sondern eine besondere Methode der Sachverhaltsermittlung und erfolgt aufgrund von Erfahrungswissen, wobei sie lediglich zu einer annähernden Bemessung der Steuer führen kann; in der Praxis sind innerhalb gewisser Grenzen regelmässig mehrere Lösungen möglich, die um den tatsächlichen, aber nicht bekannten Sachverhalt angesiedelt sind (Gerber, a. a. O., S. 294, FN 1). Neben ausreichend abgestützten Schätzungshilfen und einer vernünftigen, zweckmässigen Schätzungsmethode ist insbesondere auf allfällige Besonderheiten des Einzelfalles Rücksicht zu nehmen. Die einschätzende Behörde darf auch bei unzureichender Mitwirkung des Steuerpflichtigen nicht beliebig von ungestützten Annahmen ausgehen und ihm alsdann zumuten, die Unrichtigkeit ihrer Taxation darzutun (Gerber, a. a. O., S. 309 f. und 315 f.).

b. Im vorliegenden Fall stehen subjektive und objektive Steuerpflicht fest. Während die OZD das massgebende Gewicht auf 22 440 kg festgesetzt hat, verlangt die Beschwerdeführerin X - entsprechend dem Ergebnis der Nachwiegung des Fahrzeugs in Spanien - die Herabsetzung desselben auf 20 520 kg. Die vorgenommene kalkulatorische Ermittlung des Warengewichts durch das Zollamt A bzw. die OZD beinhaltet einige wesentliche Unsicherheitsfaktoren, welche die Zuverlässigkeit der Angaben im Fahrzeugausweis betreffend Leergewicht und die Vergleichbarkeit dieser Angaben mit der Vollabwiegung betreffen. Es ist denkbar, dass das im Fahrzeugausweis eingetragene Gewicht ungenau ist; es können am

Fahrzeug selbst oder an der Ausrüstung des Fahrzeugs in der Zwischenzeit Veränderungen vorgenommen worden sein. Zu erwarten ist, dass das tatsächliche Leergewicht des Fahrzeugs eher höher ist, als im Fahrzeugausweis vermerkt, da es schwierig sein dürfte, das Fahrzeuggewicht nachträglich zu vermindern, müssten doch in diesem Fall Fahrzeugteile entfernt worden sein. Würde man über entsprechende statistische Erfahrungszahlen verfügen, könnten diese herangezogen werden. Mangels entsprechender statistischer Grundlagen kommt diese Vorgehensweise allerdings nicht in Frage. Es erscheint problematisch, einfach einen festen Zuschlag zum kalkulatorisch ermittelten Bruttogewicht der Ladung vorzunehmen. Der von der OZD gewählte Ansatz von 10% ist dabei zu hoch. Mit dieser Korrektur soll ja der Varianz des Fahrzeuggewichts Rechnung getragen werden (Das Verhältnis des Warengewichts - ohne Zuschlag - zum Fahrzeuggewicht weicht von Fall zu Fall stark ab). Diese Methode der OZD führt daher zu starken systematischen Verzerrungen.

Gemäss Faktura betrug das Eigengewicht der Ware 19 200 kg. Eine natürliche Vermutung spricht dafür, dass der Beschwerdeführerin X nicht eine wesentlich grössere Menge Blumenkohl geliefert worden ist, als sie tatsächlich bezahlt hat. Nicht bekannt ist das Gewicht der Warenträger und der unmittelbaren Verpackung (Kartons und evtl. Plastikfolie) und damit auch das Nettogewicht (vgl. Art. 1 Abs. 2 der Taraverordnung vom 4. November 1997, SR 632.13). Der Tarazuschlag beträgt 5% (vgl. Zolltarif, Position 0710.8011/8019). Wendet man diesen auf das Eigengewicht an, so ergibt sich ein Resultat von 20 160 kg ( $1,05 \cdot 19\,200$ ). Dieses Ergebnis ist nicht weit von der kalkulatorischen Ermittlung (ohne 10% Zuschlag) von 20 400 kg entfernt. Obschon dieses Ergebnis nicht unesehen übernommen werden kann, steht der Berücksichtigung dieser Abwiegung durch die ZRK nichts entgegen, befindet sie sich doch im Grundsatz der freien Beweiswürdigung. Daran ändert auch die Nichteinhaltung der Frist von fünf Tagen nichts, da auch innerhalb dieses Zeitraums Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen werden könnten.

6. Es bleibt weiter zu prüfen, ob durch die Unterzeichnung des Tarierungsantrages durch den Deklaranten und den Chauffeur eine vertragliche Verpflichtung des Zollmeldepflichtigen begründet worden ist, den Zuschlag von 10% im Falle der Nichtbefolgung des Tarierungsauftrages zu akzeptieren. Für den Abschluss verwaltungsrechtlicher Verträge besteht insbesondere dort Raum, wo sich Private und Verwaltungsbehörden als gleichberechtigte Partner gegenüberstehen, die sich im Rahmen einer offenen, unbestimmten gesetzlichen Regelung auf einen Vertragsinhalt einigen (Häfelin/Müller, a. a. O., Rz. 718, vgl. auch Rz. 859 und 862 ff.) Im Abgaberecht besteht regelmässig kein Raum für vertragliche Regelungen (Fritz Gygi, Verwaltungsrecht, Bern 1986, S. 211 f.; Häfelin/Müller, a. a. O., Rz. 876). Es ist somit davon auszugehen, dass der Tarierungsauftrag (ebenso wie die vorangehende mündliche Bewilligung des erleichterten Verfahrens der Vollabwiegung mit nachfolgender Leerabwiegung des Fahrzeugs) eine Verfügung darstellt, und zwar eine verfahrensleitende, nicht anfechtbare Zwischenverfügung (vgl. Peter Saladin, Das Verwaltungsverfahren des Bundes, Basel 1979, S. 65). Zu untersuchen bleibt, ob der Zuschlag als zulässige Massnahme zur Vollstreckung der vorangehenden Verfügung qualifiziert werden kann. Die willkürliche Erhöhung einer geschuldeten

Abgabe kann jedoch weder unter eine der in Art. 40 f. VwVG geregelten noch unter eine der in Lehre und Rechtsprechung zusätzlich anerkannten Vollstreckungsmassnahmen eingeordnet werden. Insbesondere kommt das Hinzufügen eines administrativen Rechtsnachteils dieses Inhalts nicht in Frage, jedenfalls nicht ohne entsprechende gesetzliche Grundlage (*Beat E. Walther*, Die administrativen Rechtsnachteile im System der Verwaltungssanktionen des Bundes, Diss. Basel 1977, S. 133 und 139 f.). Die Einhaltung des Tarierungsauftrages kann einzig durch die Androhung (und Ausfällung) von Ordnungsbussen durchgesetzt werden, wobei zu beachten ist, dass die Bestrafung nach dem Wortlaut von Art. 104 ZG einen Hinweis in der betreffenden Verfügung (hier im Tarierungsauftrag) auf die Strafandrohung dieses Artikels voraussetzt (*Max Imboden / René A. Rhinow*, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Bd. I, Basel 1986, Nr. 51, S. 306 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung zu Art. 292 StGB), was beim von den Zollbehörden in diesem Fall benutzten Formular nicht gegeben ist.

7. Der von den Zollbehörden verwendete Gewichtszuschlag von 10% ist aus den dargestellten Gründen weder tauglich, den jeweiligen Sachverhalt annähernd zu ermitteln (weil er den jeweiligen Gegebenheiten keine oder nur ungenügend Rechnung trägt und nicht auf Erfahrungswerten basiert), noch lässt er sich auf andere Rechtsgrundlagen abstützen. Damit ist aber nicht gesagt, dass eine Ermessenstaxation in solchen Fällen grundsätzlich nicht in Frage kommt; es bleibt zu prüfen, wie eine Ermessenstaxation ausgestaltet sein müsste. Vorzugsweise sollte sich eine Ermessenstaxation jeweils auf praktische Erfahrungen (statistische Daten) der Verwaltung abstützen. Diese statistischen Daten sollten darüber Auskunft geben, wie stark das anlässlich der Leerabwiegung festgestellte Leergewicht des Fahrzeugs jeweils von der Angabe im Fahrzeugausweis abweicht. Sollten solche statistischen Erkenntnisse bislang nicht bei der OZD vorhanden sein, müsste behelfsweise eine andere Art der Ermessenstaxation Platz greifen, welche den Gegebenheiten des Einzelfalls in genügendem Mass Rechnung trägt. Es ist Sache der OZD zu entscheiden, ob die Zollämter im Rahmen der provisorischen und allenfalls auch der definitiven Verzollung (im Falle der Nichtbefolgung des Tarierungsauftrages) weiterhin mit einem generellen Zuschlag operieren dürfen. Denkbar scheint zum Beispiel ein prozentualer Abzug vom Fahrzeuggewicht gemäss Fahrzeugausweis, der unter Beachtung einer allfälligen zusätzlichen Fahrzeugaus-

rüstung oder zusätzlicher Lademittel und der Füllung des Treibstofftankes errechnet wird. Wie hoch ein solcher Prozentsatz anzusetzen ist, kann bis zum Vorliegen verlässlicher statistischer Werte nicht abschliessend beantwortet werden. Immerhin dürften 10% als zu hoch erscheinen.

Die Einhaltung des Tarierungsauftrages kann einzig durch die gesetzeskonforme Androhung und allfällige Ausfällung von Ordnungsbussen durchgesetzt werden. Es erscheint daher angezeigt, dass der Tarierungsauftrag derart angepasst wird, dass er eine gesetzeskonforme Androhung der Ordnungsstrafe enthält und zudem gegebenenfalls von der Möglichkeit der Strafmassnahme tatsächlich Gebrauch gemacht wird.

Der Entscheid der OZD vom 16. Februar 1995 ist demgemäss aufzuheben und die Sache ist zur neuen Festsetzung der Zollabgabe im Sinne der Erwägungen an die OZD zurückzuweisen.

---

## **JAAC 61.92 - Entscheid der Eidgenössischen Zollrekurskommission vom 21. Oktober 1996**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	61
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 003 665

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.

Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.