

## JAAC 70.101

Auszug aus dem Entscheid ZRK 2004-103 der Eidgenössischen Zollrekurskommission vom 27. Juni 2006 in Sachen X.

---

*Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Exceptions à l'assujettissement à la redevance. Transport de véhicules destinés à la casse. Plaques professionnelles. Taxation par appréciation.*

*Art. 3 al. 1 let. f ORPL. Art. 23 al. 3 ORPL.*

*- Le transport par camion avec des plaques professionnelles de véhicules destinés à la casse ne peut en principe pas bénéficier d'une exception à l'assujettissement à la redevance au sens de l'art. 3 al. 1 let. f ORPL (consid. 2b et 3a).*

*- S'il est établi que le recourant a conduit un camion avec des plaques professionnelles et a ainsi transporté des véhicules destinés à la casse sans annoncer à la Direction générale des douanes (DGD) de manière régulière ces transports assujettis à la redevance, il a violé son obligation de déclaration. Par conséquent, l'autorité inférieure est contrainte de procéder à la taxation de la redevance y relative dans les limites de son pouvoir d'appréciation (consid. 3b).*

---

*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Abgabefreiheit. Transport von Schrottfahrzeugen. Händlerschilder. Ermessensveranlagung.*

*Art. 3 Abs. 1 Bst. f SVAV. Art. 23 Abs. 3 SVAV.*

*- Transporte von Schrottfahrzeugen durch Lastwagen mit Händlerschildern lösen grundsätzlich keine Abgabebefreiung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Bst. f SVAV aus (E. 2b und 3a).*

**- Steht fest, dass der Beschwerdeführer einen Lastwagen mit Händlerschildern fuhr, damit Schrottfahrzeuge transportierte und diese abgabepflichtigen Transporte der Oberzolldirektion (OZD) nicht ordentlich meldete, so verletzte er dadurch seine Deklarationspflichten. Die Vorinstanz ist deshalb verpflichtet, die entsprechende Abgabe nach pflichtgemäsem Ermessen zu veranlassen (E. 3b).**

---

**Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Esonero dalla tassa. Trasporto di veicoli destinati allo sfasciacarrozze. Targhe professionali. Tassazione sulla base di un apprezzamento.**

**Art. 3 cpv. 1 lett. f OTTP. Art. 23 cpv. 3 OTTP.**

**- In linea di principio, i trasporti di veicoli destinati allo sfasciacarrozze da parte di camion con targhe professionali non è esonerato dalla tassa ai sensi dell'art. 3 cpv. 1 lett. f OTTP (consid. 2b e 3a).**

**- Se il ricorrente guidava un camion con targhe professionali, lo usava per il trasporto di veicoli destinati allo sfasciacarrozze e non ha annunciato correttamente tali trasporti imponibili alla Direzione generale delle dogane (DGD), egli ha violato i suoi doveri di dichiarazione. L'autorità inferiore è quindi obbligata ad imporre la relativa tassa, facendo un uso corretto del proprio potere di apprezzamento (consid. 3b).**

---

Zusammenfassung des Sachverhalts:

A. Am 8. April 2004 erstattete die Kantonspolizei A. Strafanzeige beim Untersuchungsrichteramt A. gegen X. wegen «Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.31) und die Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV, SR 741.31) - Missbräuchliche Verwendung von Händlerschildern», begangen am 7. April 2004. Gemäss entsprechendem Polizeirapport habe X. seinen Lastwagen mit den Händlerschildern «A. (...) U» ausgestattet und beladen mit Schrottfahrzeugen gefahren. X. sei bereits am 18. Mai 2001 wegen des gleichen Deliktes zur Anzeige gebracht worden. «In letzter Zeit» sei das mit Schrottwagen beladene und verkehrende Fahrzeug mit Händlerschildern wieder öfter aufgefallen.

Mit Schreiben vom 28. April 2004 hielt die Eidgenössische Oberzolldirektion (OZD) X. den durch die Polizei festgestellten Transport von Schrottfahrzeugen vor. Sie wies ihn überdies darauf hin, eine erweiterte Nachkontrolle habe ergeben, dass das Erfassungsgerät für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) des Fahrzeugs mit der Stammnummer «(123...)» bzw. dem Kontrollschild «A (...) U» für die Zeit vom 14. März 2002 (Einbaudatum des Geräts) bis zum 3. April 2002 insgesamt 1'480.8 km als Fahrleistung aufgezeichnet habe. Vom 4. April 2002 bis am 3. Oktober 2003 sei das Fahrzeug sodann auf die Firma Y. des X. eingelöst gewesen. Beim Transport von Schrottfahrzeugen seien die Voraussetzungen für eine

Verwendung von Händlerschildern nicht erfüllt. Damit habe X. die ordentliche Verkehrszulassung unterlassen. Die LSVA auf den Fahrten in der Zeit vom 14. März bis 3. April 2002 in Höhe von Fr. 399.80 (1'480.8 km x 13.5 t x Fr. 0.02) sei nachzuerheben. Überdies habe X. mit der beigelegten Deklarationskarte die Daten aus dem Erfassungsgerät auszulesen und diese nachzureichen. Für alle Fahrten ab dem 4. Oktober 2003 bis dato seien die entsprechenden Beweismittel vorzulegen, denn auch hierfür sei allenfalls die LSVA geschuldet

**B.** Mit Brief vom 2. Juni 2004 liess X. durch seine Rechtsvertreterin die OZD um einen Ausdruck der zwischenzeitlich mittels Deklarationskarte nachgereichten Daten ersuchen. Am 7. Juni 2004 antwortete die OZD, die Karte habe aufgezeichnete Daten bis am 12. Mai 2004 enthalten; am 29. März 2004 sei jedoch die physische Bindung des Erfassungsgerätes zum Fahrzeug verletzt worden (was einem Entfernen des Gerätes gleichkomme), womit die Integrität der aufgezeichneten Daten nicht mehr gewährleistet gewesen sei.

Am 15. Juni 2004 liess X. vorbringen, er habe am 7. April 2004 das Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» nicht gefahren. Aus der Polizeianzeige vom 8. April 2004 sei ersichtlich, dass er vom Polizisten vortags nicht angehalten worden sei und dieser das Fahrzeug nicht näher inspiziert habe. Der Polizist habe offenbar die aufgeführten Angaben zum Volvo «V1» aus einer anderen Anzeige übernommen, wo es um ein solches Fahrzeug gegangen sei. Der vom Polizist angegebene Volvo «V1» sei ein rotes Fahrzeug und dieses sei von X. seit Oktober 2003 nur gerade für 29.7 km verwendet worden, um ihn nach L. zur Carrosserie C. AG zur Reparatur zu verbringen, wofür der Einsatz der Händlerschilder zulässig gewesen sei. Dieser Volvo «V1» trage die Stammnummer «(123...)», die entsprechenden Schilder seien am 3. Oktober 2003 zurückgegeben und der Fahrzeugausweis für ungültig erklärt worden. Es entziehe sich der Kenntnis von X., was am 29. März 2004 mit dem Erfassungsgerät geschehen sei. Die OZD könne sich jederzeit davon überzeugen, dass die Plombierung des Gerätes unbeschädigt sei. Der Datenausdruck der OZD bestätige, dass das Fahrzeug am 7. April 2004 nicht bewegt worden sei. Was ferner die Zeit vom 14. März bis 3. April 2002 betreffe, sei das Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» nicht eingelöst gewesen. X. habe in dieser Zeit das Fahrzeug nur dazu verwendet, gemäss Art. 24 Abs. 4 Bst. a VVV Fahrzeugteile im Zusammenhang mit Reparaturen im eigenen Betrieb zu transportieren, was keine LSVA auslöse.

**C.** Mit Verfügung vom 24. Juni 2004 gegen X. erhob die OZD LSVA ermessensweise in Höhe von insgesamt Fr. 1'014.20 nach (Fr. 399.80 für das Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» / Periode 14. März bis 2. April 2002; Fr. 614.40 für ein unbekanntes Fahrzeug mit dem Kontrollschild «A (...) U» / Periode April bis Mai 2004). Zur Begründung wird im Wesentlichen angeführt, die Verwendung nicht ordentlich immatrikulierter Fahrzeuge mit schweizerischen Händlerschildern zum Transport von Schrottfahrzeugen falle nicht unter die Befreiungsvorschrift von Art. 3 der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV, SR 641.811). Solche mithin abgabepflichtige Transporte von Schrottfahrzeugen habe der Beschwerdeführer an mehreren Tagen in den Monaten April und Mai 2004 mit dem Fahrzeug «A (...) U» durchgeführt. Für die Fahrten im Umfang von 1'480.8

km in der Zeit vom 14. März bis 2. April 2002 bleibe der Beschwerdeführer den Nachweis schuldig, dass es sich um abgabebefreite Transporte gehandelt habe.

**D.** Dagegen lässt X. am 20. August 2004 Beschwerde bei der Eidgenössischen Zollrekurskommission (ZRK) führen und beantragen, die angefochtene Verfügung unter Kosten- und Entschädigungsfolge aufzuheben. Zur Begründung werden zum einen die gleichen Argumente vorgetragen wie mit dem Schreiben vom 15. Juni 2004. Zum andern macht er geltend, zum Transport von Schrottfahrzeugen besitze er «normal eingelöste» Fahrzeuge, für die er die LSVa abrechne. So lege er täglich 600 bis 800 km für Fahrten mit Schrottautos zurück. Wenn er vom 14. März bis 2. April 2002 mit dem Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» nur 1'480 km zurückgelegt habe, so zeige dies, dass er damals nur Ersatzteile transportiert habe. Ferner habe er am 7. April 2004 nicht das Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» bewegt, sondern den Volvo «V2» mit der Stammnummer «(456...)» nach einer Reparatur zu Kontrollzwecken. Gemäss Art. 24 Abs. 3 Bst. b VVV sei es erlaubt, Händlerschilder zu verwenden für das Überführen und Erproben von Fahrzeugen im Zusammenhang mit dem Fahrzeughandel, mit Reparaturen oder Umbauten am Fahrzeug; gerade dies habe er gemacht, indem er das mit Abbruchautos beladene Fahrzeug nach einer Reparatur erprobt und somit keinen Sachtransport ausgeführt habe. Daneben habe er in den Monaten April und Mai 2004 keine Schrottfahrzeuge mit einem Lastwagen mit den Kontrollschildern «A (...) U» transportiert. Dies sei vielmehr mit seinen regulär eingelösten Fahrzeugen mit den Kontrollschildern «A (...)» (Volvo «V3») sowie «A (...)» (Volvo «V4») geschehen. Für diese Transporte habe er LSVa-Rechnungen erhalten; es gehe nicht an, dass die OZD ein und dieselben Fahrten zweimal verrechne.

Mit Vernehmlassung vom 6. Oktober 2004 beantragt die OZD, die Beschwerde abzuweisen. Mit unaufgeforderter Eingabe vom 11. November 2004 hält der Beschwerdeführer an seinem Standpunkt fest.

Aus den Erwägungen:

**1.** (...)

**2.a.** (...)

**b.** Der Bundesrat kann bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien oder Sonderregelungen treffen (Art. 4 Abs. 1 des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997, Schwerverkehrsabgabegesetz, [SVAG], SR 641.81). Von dieser Kompetenz Gebrauch machend hat der Verordnungsgeber u. a. die nicht ordentlich immatrikulierten Fahrzeuge mit schweizerischen Händlerschildern gemäss Art. 22 ff. VVV von der Abgabepflicht ausgenommen (Art. 3 Abs. 1 Bst. f SVAV). Nach Art. 22 VVV dürfen - soweit hier interessierend - Händlerschilder für Motorwagen an allen mehrspurigen Motorfahrzeugen verwendet werden, die keine Motorräder sind (Abs. 2 Bst. a). Art. 24 VVV führt in abschliessender Weise auf, für welche Zwecke Händlerschilder verwendet werden dürfen: zu Fahrten für die Behebung von Pannen und zum Abschleppen; zum Überführen und Erproben von Fahrzeugen im Zusammenhang mit dem Fahrzeughandel, mit Reparaturen oder Umbauten am Fahrzeug; zum Erproben von neuen

Fahrzeugen durch Hersteller und Importeure; zum Begutachten von Fahrzeugen durch Sachverständige; für die amtliche Fahrzeugprüfung und die Fahrt zu dieser Prüfung; für alle weiteren unentgeltlichen Fahrten, sofern sich mit Einschluss des Führers höchstens neun Personen im oder auf dem Fahrzeug befinden (Abs. 3 Bst. a-f); mit Händlerschildern versehene schwere Motorfahrzeuge dürfen im Falle von Sachtransporten verwendet werden für Transporte von Fahrzeugteilen im Zusammenhang mit Fahrzeugreparaturen oder -umbauten im eigenen Betrieb; das Mitführen von Ballast in den Fällen nach Abs. 3 Bst. b-e; das Abschleppen, Bergen und Überführen von Unfall- und Pannenfahrzeugen vom Unfall- oder Pannenort zu einer nahe gelegenen Reparaturwerkstätte oder zum Betrieb des Inhabers des Kollektiv-Fahrzeugausweises (Abs. 4 Bst. a-c).

c. Die Abgabe wird mit einem von der Zollverwaltung zugelassenen elektronischen Messgerät ermittelt. Dieses besteht aus dem im Fahrzeug eingebauten Fahrtschreiber bzw. Wegimpulsaufnehmer sowie einem Erfassungsgerät (TRIPON), das die massgebende Fahrleistung ermittelt und registriert (Art. 15 Abs. 1 SVAV). Nebst dem Erfassungsgerät muss der Fahrzeugführer stets auch ein Aufzeichnungsformular mitführen, das bei Ausfall oder bei Fehlfunktionen bzw. Fehlermeldungen des Messgeräts zu verwenden ist (Art. 19 Abs. 1 SVAV). Der Fahrzeugführer muss bei der korrekten Ermittlung der Fahrleistung mitwirken. Er muss insbesondere das Erfassungsgerät korrekt bedienen und bei Fehlermeldungen oder Fehlfunktionen die Fahrleistungsdaten im Aufzeichnungsformular eintragen und das Erfassungsgerät unverzüglich überprüfen lassen (Art. 21 SVAV). Sind Fehlermeldungen aufgetreten oder sind nach Auffassung der abgabepflichtigen Person die Daten des Erfassungsgerätes aus anderen Gründen falsch, so muss sie dies mit der Deklaration schriftlich mitteilen und begründen (Art. 22 Abs. 2 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). Die Veranlagung der Abgabe erfolgt auf Grund der vom Abgabepflichtigen eingereichten elektronischen oder schriftlichen Deklaration (Art. 23 Abs. 1 SVAV). Die durch das Erfassungsgerät ermittelten Kilometer sind für die Berechnung der Abgabe massgebend (Art. 22 Abs. 2 SVAV).

Nach dem Gesagten unterliegt der Abgabepflichtige dem Selbstdeklarationsprinzip; dies bedeutet, dass das Gesetz dem Abgabepflichtigen die volle Verantwortung für die Veranlagung überbindet und hohe Anforderungen an seine Sorgfaltspflicht stellt (Entscheide der ZRK vom 27. August 2004, veröffentlicht in: [VPB 69.19](#) E. 2b und 3b; vom 29. April 2002, veröffentlicht in: Archiv für Schweizerisches Abgaberecht [ASA] 72 496; vom 7. September 2001, veröffentlicht in: ASA 71 77).

Die Gesetzmässigkeit der voranstehenden Ordnungsbestimmungen ist in der Rechtsprechung bereits mehrfach bestätigt worden (statt vieler: Entscheide der ZRK vom 5. Juli 2004 [ZRK 2003-035], E. 2c; vom 29. April 2002, a.a.O.; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts vom 10. Oktober 2003 [2A.271/2003]). Überdies stützen sich die meisten dieser Ordnungsnormen direkt auf den Gesetzesbuchstaben, wie etwa die Mitwirkungspflicht bei der korrekten Ermittlung der Fahrleistung (Art. 21 SVAV, Art. 11 Abs. 1 SVAG) oder das Erfassungsgeräteobligatorium (Art. 15 Abs. 1 SVAV, Art. 11 Abs. 2 SVAG), woraus gleichzeitig die grundsätzliche Verbindlichkeit

der mit dem vorgeschriebenen Gerät erfassten Daten folgt sowie dass bei allfälligen Fehlern des Erfassungsgerätes dem Abgabepflichtigen die Pflicht aufzuerlegen ist, die erforderlichen Massnahmen zur Behebung zu ergreifen, und dem Abgabepflichtigen bei behaupteter Fehlerhaftigkeit der durch das Erfassungsgerät aufgezeichneten Daten gleichsam die Beweisführungslast zu übertragen ist (Entscheide der ZRK vom 5. Juli 2004, a.a.O., E. 2c; vom 29. April 2002, a.a.O.).

**d.** Unterbleibt die Deklaration, ist sie lückenhaft oder widersprüchlich oder macht die Zollverwaltung Feststellungen, die im Widerspruch zur Deklaration stehen, so nimmt sie die Veranlagung nach pflichtgemäsem Ermessen vor (Art. 23 Abs. 3 SVAV; s. Art. 11 Abs. 3 SVAG). Sind die Voraussetzungen einer solchen 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. Ein Abgabepflichtiger kann im Verfahren vor der Rekurskommission die gemäss Art. 23 Abs. 3 SVAV vorgenommene Schätzung bestreiten. Dabei obliegt es dem Abgabepflichtigen, den Beweis für die Unrichtigkeit der Schätzung zu erbringen. Erst wenn der Abgabepflichtige den Nachweis dafür erbringt, dass die Verwaltung mit der Ermessensveranlagung Bundesrecht verletzt bzw. dass ihr dabei erhebliche Ermessensfehler unterlaufen sind, nimmt die ZRK eine Korrektur der Schätzung vor (Entscheide der ZRK vom 3. August 2004, veröffentlicht in: [VPB 69.18](#) E. 3e; vom 18. Februar 2005 [ZRK 2003-207], E. 2d; vom 27. Dezember 2004 [ZRK 2003-151], E. 2d). Der ZRK kommt bei der Überprüfung von Ermessensveranlagungen volle Kognition zu. Demnach kann sie nicht nur die Überschreitung oder den Missbrauch des Ermessens der Verwaltung überprüfen (Art. 49 Bst. a des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren [VwVG], SR 172.021), sondern auch die Unangemessenheit (Art. 49 Bst. c VwVG). Dennoch auferlegt sich die ZRK bei der Überprüfung von Ermessensveranlagungen eine gewisse Zurückhaltung, soweit die Zweckmässigkeit der Entscheidung in Frage steht (zum Ganzen: Entscheide der ZRK vom 3. August 2004, a.a.O., E. 3e; vom 18. Februar 2005 [ZRK 2003-207], E. 2d; vom 27. Dezember 2004, a.a.O., E. 2d).

**3.a.** Im vorliegenden Fall ist unbestritten, dass Transporte von Schrottfahrzeugen durch Lastwagen mit Händlerschildern grundsätzlich keine Abgabebefreiung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Bst. f SVAV auslösen (E. 2b hiervor). Umstritten ist einzig, ob der Beschwerdeführer in der Periode April bis Mai 2004 mit einem Fahrzeug mit den Kontrollschildern «A (...) U» (E. b hiernach) sowie in der Periode vom 14. März bis 2. April 2002 mit dem Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» (E. c hiernach) solche abgabepflichtigen Transporte von Schrottfahrzeugen ausführte.

**b.aa.** Die Kantonspolizei S. stellte in der Periode April bis Mai 2004 in mindestens zwei Fällen (7. April und 6. Mai 2004) fest, dass der Beschwerdeführer einen Lastwagen mit den Händlerschildern «A (...) U» fuhr und damit Schrottfahrzeuge transportierte (Polizeirapporte vom 8. April und 7. Mai 2004). Indem der Beschwerdeführer zumindest diese abgabepflichtigen Transporte der OZD nicht ordentlich meldete, verletzte er seine Deklarationspflichten (E. 2c hiervor). Die Vorinstanz war deshalb und

entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht nur berechtigt, sondern geradezu verpflichtet, die Abgabe für die Monate April und Mai 2004 nach pflichtgemäßem Ermessen zu veranlassen (E. 2d hiervor).

Die Höhe der geschätzten Abgabe (Fr. 614.40 = 20 abgabepflichtige Transporte mit Händlerschildern auf der Strecke H. - T. retour) scheint überdies in einer zurückhaltenden Überprüfung durch die ZRK (E. 2d hiervor) vor dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz Stand zu halten: Die Vorinstanz durfte - angesichts des beschwerdeführerischen Transportvolumens an Schrottfahrzeugen - für eine Zeitdauer von zwei Monaten von 20 Transporten mit Händlerschildern ausgehen, wenn die Polizei nur schon während dieser Zeit zwei solcher Transporte feststellte. Ferner geht aus den Polizeirapporten ausdrücklich hervor, das fragliche Fahrzeug mit Händlerschildern verkehre «immer wieder» beladen mit Schrottfahrzeugen, was jedenfalls die Annahme der OZD als nicht übermässig erscheinen lässt, es hätten während «insgesamt 39 Arbeitstagen» 20 solcher Transporte stattgefunden. Ohnedies ist der Beschwerdeführer bereits vor dieser Periode für die gleiche Art von Transport polizeilich angehalten und zur Anzeige gebracht worden (Polizeirapport vom 1. Juni 2001), woraus zu schliessen ist, dass er wenig Einsicht walten lässt und weiterhin unbeirrt solche Transporte von Schrottfahrzeugen auch mit Lastwagen durchführte, welche Händlerschilder tragen (vgl. die drei vorzitierten Polizeirapporte). Dieses Gesamtbild, welches der Beschwerdeführer durch sein Verhalten selbst zeichnet, führt jedenfalls nicht zum Schluss, die Ermessensveranlagung der Vorinstanz sei unverhältnismässig. Ohnehin obläge es dem Beschwerdeführer, den Nachweis dafür zu erbringen, dass die Vorinstanz mit der Ermessensveranlagung Bundesrecht verletzt, bzw. dass ihr dabei erhebliche Ermessensfehler unterlaufen sind (E. 2d hiervor). Diesen Nachweis bleibt der Beschwerdeführer schuldig.

**bb.** Es bleibt auf die Vorbringen des Beschwerdeführers einzugehen, soweit sie nicht bereits ausdrücklich oder implizit widerlegt sind.

Zunächst hält er dafür, das Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» habe er am 7. April 2004 nicht bewegt, sondern den Volvo «V2» mit der Stammnummer «(456...)» nach einer Reparatur zu Kontrollzwecken. Es ist nicht auszuschliessen, dass der Polizeirapport vom 8. April 2004 mit Bezug auf den fraglichen Lastwagen einen falschen Fahrzeugtyp benannte und es sich entgegen der ursprünglichen Annahme der Vorinstanz nicht um das Fahrzeug mit der Stammnummer «(123...)» handelte, welches am 7. April 2004 Schrottfahrzeuge transportierte. Dies räumt die Vorinstanz zwischenzeitlich auch ein. Der Beschwerdeführer verkennt indes, dass es vorliegendenfalls nicht auf den Fahrzeugtyp ankommt; allein massgebend für die Abgabepflicht ist, dass er ein Fahrzeug mit Händlerschildern fuhr, welches Schrottfahrzeuge transportierte. Mit Bezug auf diese relevanten Sachverhaltselemente (Händlerschilder; Transport von Schrottfahrzeugen) unterstellt er nicht, die Polizei habe sich geirrt.

Vielmehr behauptet er, am 7. April 2004 gar keine Schrottfahrzeuge im abgaberechtlichen Sinn transportiert zu haben. Denn am Vortag habe er seinen Lastwagen Volvo «V2» (Stammnummer «456...») reparieren müssen, weil dieser eine zu hohe Betriebstemperatur erreichte. Er habe deshalb Reinigungs- und Entkalkungsmittel in den Kühler füllen und diese Mittel

durch das ganze Kühlsystem zirkulieren lassen müssen. Zu diesem Zweck habe er den Lastwagen notwendigerweise (zur besseren Zirkulation der Reinigungsmittel) mit schweren Abbruchautos beladen und eine längere Strecke (Zweisimmen, Gstaad, Bulle, Thörishaus und zurück nach ...) fahren müssen. Danach habe er neues Reinigungsmittel einfüllen und die gleiche Fahrt am darauf folgenden Tag (7. April 2004) wiederholen müssen. Gemäss Art. 24 Abs. 3 Bst. b VVV sei erlaubt, Händlerschilder für eine solche Fahrt zu verwenden. Gegen die entsprechende Strafanzeige der Polizei habe er sich aus diesen Gründen beim Untersuchungsrichter durch Einsprache gewehrt. Es gehe nicht an, dass die OZD eine Steuerverfügung erlässt, welche sich auf einen Sachverhalt stütze, der nicht in Rechtskraft erwachsen sei. Aufgrund der Aktenlage entsteht der Eindruck, es handle sich bei dieser Schilderung des Beschwerdeführers um eine reine Schutzbehauptung. Die Vorinstanz legt in schlüssiger Weise dar, dass für die Zirkulation des Wassers im System eines Lastwagens genügt, den Motor zu starten und laufen zu lassen. Jedenfalls hält es die ZRK als für nicht erforderlich, dass hierfür eine derart weite Strecke zweimal gefahren wird, geschweige denn, dass eine volle Ladung Schrottfahrzeuge unabdingbar ist, wie es der Beschwerdeführer vorzugeben versucht. Der Beschwerdeführer verkennt überdies, dass eine Einschätzung durch die Strafjustizbehörden für die steuerliche Beurteilung des nämlichen Sachverhaltes nicht bindend ist (nicht erforderlich ist namentlich eine strafrechtliche Verurteilung, weshalb auch nicht weiter zu prüfen ist, ob das Bundesgericht mittlerweile die entsprechende strafrechtliche Tatbestandserfüllung durch den Beschwerdeführer bestätigt hat, wie die Vorinstanz nunmehr vermeldet [Eingabe vom 16. Mai 2006]). Selbst wenn seine Sachverhaltsbehauptung die zuständigen Strafbehörden von einer Bestrafung absehen liessen, änderte dies nichts am Ausgang des vorliegenden Abgabejustizverfahrens. Es sind daneben genügend weitere Sachverhaltselemente erstellt (E. aa hiervor), welche die fragliche Ermessensveranlagung nicht nur aufdrängen, sondern diese auch als verhältnismässig erscheinen lassen.

**c.aa.** In der Periode vom 14. März bis 2. April 2002 registrierte das Erfassungsgerät des Fahrzeugs mit der Stammnummer «(123...)» eine Fahrleistung von 1'480.8 km (entspricht Abgaben in Höhe von Fr. 399.80). Es ist zunächst einmal von der Richtig- und Verbindlichkeit dieser unbestrittenen Daten auszugehen (E. 2c hiervor). Bereits aufgrund der Tatsache, dass der Beschwerdeführer diese Fahrleistung nicht deklarierte, war die OZD berechtigt, bei ihm Begründung und Belege für die angebliche Abgabefreiheit nachzufordern (vgl. Art. 41 SVAV). Überdies konnte dem Beschwerdeführer nachgewiesen werden, verschiedentlich mit Händlerschildern versehenen Lastwagen Schrottfahrzeuge transportiert zu haben, ohne hierfür die Abgabe abzuliefern (E. b hiervor). Unter diesen Umständen erweist sich als rechtmässig, wenn die OZD vom Beschwerdeführer auch für die Zeit vom 14. März bis 2. April 2002 verlangte, die angebliche Abgabefreiheit der Transporte lückenlos zu belegen. Ohne jeglichen schriftlichen Beleg und nur mit der Behauptung, er habe den Lastwagen einzig zum Transport von Reparaturteilen im eigenen Betrieb verwendet, gelingt ihm der für eine Abgabefreiheit erforderliche Nachweis nicht. Da er die nachweislich gefahrenen Kilometer weder deklarierte noch deren Abgabefreiheit - auch nicht teilweise - nachwies, war die OZD gehalten, hierfür ebenfalls die volle Abgabe nachzufordern. Daran ändert entgegen der Auffassung des

Beschwerdeführers der Umstand nichts, dass das Fahrzeug in der fraglichen Zeit offenbar nicht eingelöst war. Er räumt ausdrücklich ein, dass sich der Lastwagen in seinem Besitze befand und er ihn überdies verwendete. Entsprechend treffen ihn auch die subjektiven Halterpflichten gegenüber der OZD.

**bb.** Der Beschwerdeführer wirft der OZD ferner vor, diese verlange Belege für einen Zeitraum, der mehr als zwei Jahre zurückliege. Er könne nicht mehr rekonstruieren, welche Fahrzeugteile er in diesem Zeitraum transportiert habe. Er verkennt, dass die Verwaltung in vergleichbaren Situationen innerhalb der Verjährungsfrist jederzeit schriftliche Unterlagen verlangen darf, die geeignet sind, die vom Abgabepflichtigen behauptete Abgabefreiheit seiner Transporte nachzuweisen. Gleiches hat erst recht für den vorliegenden Fall zu gelten, wo der Beschwerdeführer nachweislich mehrfach seine Deklarationspflicht verletzte und dadurch die OZD berechnete Zweifel an der Abgabefreiheit der hier fraglichen Fahrleistungen im Umfang von 1'480.8 km bekundete. Wenn der Beschwerdeführer unter diesen Umständen es damals unterliess, schriftliche Unterlagen für die angebliche abgabebefreiten Fahrten anzulegen, dann hat er bei einer allfälligen Beweislosigkeit die Konsequenzen selbst zu tragen (vgl. E. 2c *in fine* und 2d hiervor).

Ferner trägt der Beschwerdeführer vor, zum Transport von Schrottfahrzeugen besitze er «normal eingelöste» Fahrzeuge, für die er die LSVA abrechne. So lege er täglich 600 bis 800 km für Fahrten mit Schrottautos zurück. Wenn er vom 14. März bis 2. April 2002 mit dem Fahrzeug mit der Stammmnummer «(123...)» nur 1'480 km zurückgelegt habe, so zeige dies, dass er damals nur Ersatzteile transportiert habe. Dieses Argument überzeugt schon deshalb nicht, weil ihn dieser ordnungsgemäss deklarierte Transport von Schrottfahrzeugen mit «normal eingelösten» Lastwagen nachweislich in der Zeit von Mai 2001 bis Mai 2004 nicht davon abhielt, mehrfach Schrottwagen unter Verwendung von Händlerschildern zu transportieren (E. b hiervor). Insofern erscheint der Verdacht der Vorinstanz nicht unbegründet, dass Gleiches auch in der Zeit vom 14. März bis 2. April 2002 mit diesem «nicht eingelösten» Fahrzeug unter Verwendung der bekannten Händlerschilder geschah. Die Abgabefreiheit der Fahrleistung im Umfang von 1'480 km bleibt der Beschwerdeführer - wie erwähnt - schuldig, so dass die Beschwerde auch in diesem Punkt abzuweisen ist.

4. (...)

---

**JAAC 70.101 - Auszug aus dem Entscheid ZRK 2004-103 der Eidgenössischen  
Zollrekurskommission vom 27. Juni 2006 in Sachen X.**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	2006
Année	
Anno	
Band	70
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 007 154

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.