

TE Vwgh Erkenntnis 1963/5/21 2339/59

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 21.05.1963

Index

32/01 Finanzverfahren allgemeines Abgabenrecht

50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung

90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

BAO §21 Abs1

BeförderungssteuerG 1953 §1 Abs1 Z2

KFG 1967 §1 Abs2

KFG 1967 §2 Abs2 Z3 lit a

1. BAO § 21 heute

2. BAO § 21 gültig ab 01.01.1962

1. KFG 1967 § 1 heute

2. KFG 1967 § 1 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026

3. KFG 1967 § 1 gültig von 01.05.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026

4. KFG 1967 § 1 gültig von 21.04.2023 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023

5. KFG 1967 § 1 gültig von 19.08.2009 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009

6. KFG 1967 § 1 gültig von 24.08.1994 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994

7. KFG 1967 § 1 gültig von 01.08.1992 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992

8. KFG 1967 § 1 gültig von 01.03.1986 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 106/1986

1. KFG 1967 § 2 heute

2. KFG 1967 § 2 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026

3. KFG 1967 § 2 gültig von 21.04.2023 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023

4. KFG 1967 § 2 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020

5. KFG 1967 § 2 gültig von 07.03.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019

6. KFG 1967 § 2 gültig von 07.05.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017

7. KFG 1967 § 2 gültig von 14.01.2017 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017

8. KFG 1967 § 2 gültig von 09.06.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016

9. KFG 1967 § 2 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013

10. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.2010 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009

11. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.2010 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008

12. KFG 1967 § 2 gültig von 19.08.2009 bis 31.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009

13. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.2006 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
14. KFG 1967 § 2 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
15. KFG 1967 § 2 gültig von 31.12.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
16. KFG 1967 § 2 gültig von 11.08.2004 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
17. KFG 1967 § 2 gültig von 25.05.2002 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
18. KFG 1967 § 2 gültig von 20.08.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
19. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
20. KFG 1967 § 2 gültig von 01.10.1994 bis 31.12.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
21. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
22. KFG 1967 § 2 gültig von 01.07.1991 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
23. KFG 1967 § 2 gültig von 01.10.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsidenten Dr. Ondraczek, und die Hofräte Dr. Dorazil, Dr. Mathis, Dr. Eichler und Dr. Kaupp als Richter, im Beisein der Schriftführer, des Finanzoberkommissärs Dr. Zatschek und des prov. Magistratskommissärs Dr. Jezek, über die Beschwerde der S Aktiengesellschaft in W, gegen den Bescheid der Finanzlandesdirektion für Steiermark vom 10. September 1959, Zl. GV 21 - 613/2 - III - 1959, betreffend Beförderungssteuer im Werkverkehre für 1953 bis 1957, nach der am 8. Oktober 1962 durchgeführten Verhandlung, und zwar nach Anhörung des Vortrages des Berichters sowie der Ausführungen des Vertreters der Beschwerde, Rechtsanwaltes Dr. Ernst Kloss, und des Vertreters der belangten Behörde, Sektionsrates Dr. AD, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

Die beschwerdeführende Aktiengesellschaft verwendet in ihrem Werk in G zur Beförderung von Gütern innerhalb des Werksgeländes Elektrokarren mit einer Nutzlast von 1 bis 3 t und dazugehörige Anhänger mit einer Nutzlast von 1 t. Die Verwendung dieser Fahrzeuge wurde anlässlich von Erhebungen des zuständigen Finanzamtes festgestellt und zugleich ermittelt, daß die Fahrzeuge durch die Verwaltungsbehörde nicht zum Verkehre zugelassen und mit einem Kennzeichen versehen waren.

Das Finanzamt erließ am 12. Juli 1957 einen Beförderungssteuerbescheid, mit dem es für die Jahre 1953 bis 1956 und weiterhin für die Zeit ab 1. Jänner 1957 Beförderungssteuer für die Beförderung von Gütern mit den oben genannten Fahrzeugen (Beförderungen im Werkverkehre) vorschrieb. Es berief sich dabei auf § 8 Abs. 1 Z. 2 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, und auf § 1 Abs. 1 Z. 2 des Beförderungssteuergesetzes 1953. Dem Bescheid angeschlossen war eine Anlage, in der sowohl die Jahressteuer für die einzelnen Fahrzeuge gesondert als auch die Summe der nachgeforderten und der weiterhin zu bezahlenden Beförderungssteuer angeführt war. Das Finanzamt erließ am 12. Juli 1957 einen Beförderungssteuerbescheid, mit dem es für die Jahre 1953 bis 1956 und weiterhin für die Zeit ab 1. Jänner 1957 Beförderungssteuer für die Beförderung von Gütern mit den oben genannten Fahrzeugen (Beförderungen im Werkverkehre) vorschrieb. Es berief sich dabei auf Paragraph 8, Absatz eins, Ziffer 2, des Güterbeförderungsgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr. 63 aus 1952,, und auf Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer 2, des Beförderungssteuergesetzes 1953. Dem Bescheid angeschlossen war eine Anlage, in der sowohl die Jahressteuer für die einzelnen Fahrzeuge gesondert als auch die Summe der nachgeforderten und der weiterhin zu bezahlenden Beförderungssteuer angeführt war.

Gegen diesen Bescheid erhob die Beschwerdeführerin Berufung und machte geltend, daß im Streitfall Beförderungen im Werkverkehre nicht vorlägen. § 8 Abs. 1 Z. 2 des Güterbeförderungsgesetzes sei zur Auslegung der Begriffe des Beförderungssteuergesetzes nicht heranzuziehen. Bei der Beförderungssteuer sei für die Auslegung des Begriffes „Werkverkehr“ lediglich der Wortlaut des § 1 Abs. 1 Z. 2 des Beförderungssteuergesetzes maßgebend. Diese Bestimmung erwähne aber im Gegensatzes zu § 8 Abs. 1 Z. 2 des Güterbeförderungsgesetzes nicht, daß auch die Beförderung von Gütern innerhalb eines Betriebes als Werkverkehr gelte. Die Besteuerung sei aber auch aus einem zweiten Grunde rechtswidrig, nämlich deshalb, weil im vorliegenden Fall eine Beförderung mit Kraftfahrzeugen nicht gegeben sei. Die verwendeten Fahrzeuge seien nicht zum Verkehre zugelassen und daher nicht mit Kennzeichen

versehen. Sie seien nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 anzusehen. Da das Beförderungssteuergesetz eine nähere Umschreibung des Begriffes „Kraftfahrzeug“ nicht enthalte, sei auf die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes zurückzugreifen. Aus diesem ergebe sich aber, daß die verwendeten Fahrzeuge nicht als Kraftfahrzeuge anzusehen seien. Steuerpflichtige Beförderungen im Werkverkehre könnten daher auch aus diesem Grunde nicht angenommen werden. Gegen diesen Bescheid erhob die Beschwerdeführerin Berufung und machte geltend, daß im Streitfall Beförderungen im Werkverkehre nicht vorlägen. Paragraph 8, Absatz eins, Ziffer 2, des Güterbeförderungsgesetzes sei zur Auslegung der Begriffe des Beförderungssteuergesetzes nicht heranzuziehen. Bei der Beförderungssteuer sei für die Auslegung des Begriffes „Werkverkehr“ lediglich der Wortlaut des Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer 2, des Beförderungssteuergesetzes maßgebend. Diese Bestimmung erwähne aber im Gegensatzes zu Paragraph 8, Absatz eins, Ziffer 2, des Güterbeförderungsgesetzes nicht, daß auch die Beförderung von Gütern innerhalb eines Betriebes als Werkverkehr gelte. Die Besteuerung sei aber auch aus einem zweiten Grunde rechtswidrig, nämlich deshalb, weil im vorliegenden Fall eine Beförderung mit Kraftfahrzeugen nicht gegeben sei. Die verwendeten Fahrzeuge seien nicht zum Verkehre zugelassen und daher nicht mit Kennzeichen versehen. Sie seien nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 anzusehen. Da das Beförderungssteuergesetz eine nähere Umschreibung des Begriffes „Kraftfahrzeug“ nicht enthalte, sei auf die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes zurückzugreifen. Aus diesem ergebe sich aber, daß die verwendeten Fahrzeuge nicht als Kraftfahrzeuge anzusehen seien. Steuerpflichtige Beförderungen im Werkverkehre könnten daher auch aus diesem Grunde nicht angenommen werden.

Die Finanzlandesdirektion wies die Berufung ab. Zur Begründung führte sie im wesentlichen aus: Weder im Beförderungssteuergesetze 1949 noch im Beförderungssteuergesetze 1953 sei der Begriff „Kraftfahrzeug“ näher umschrieben. § 1 der Beförderungssteuer-Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 179/1949, verweise aber auf die entsprechenden Bestimmungen in der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 2. April 1948, BGBl. Nr. 79/1948. Danach seien Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes Straßenfahrzeuge, die zum Antriebe durch Maschinen eingerichtet und nicht an Gleise gebunden sind. In dieser Gesetzesstelle sei weiter ausgeführt, daß Kraftfahrzeuge, die nicht nach § 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1946, BGBl. Nr. 83/1947, als Kraftfahrzeuge anzusehen sind, auch nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zu behandeln sind. Daraus ergebe sich, daß für den Begriff „Kraftfahrzeug“ die Begriffsbestimmung im Kraftfahrzeuggesetz 1946 maßgebend sei. Dieselben Erwägungen hätten auch für die Begriffsbestimmung nach dem Beförderungssteuergesetze 1953 bis zum Wirksamkeitsbeginne des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 zu gelten. Seit dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 sei dieses maßgebend. Die darin enthaltene Begriffsbestimmung „Kraftfahrzeug“ sei dieselbe wie die im Kraftfahrzeuggesetz 1946. Als Kraftfahrzeuge seien danach Straßenfahrzeuge anzusehen, die zum Antriebe durch Maschinen eingerichtet und nicht an Gleise gebunden sind. Die im Betriebe der beschwerdeführenden Gesellschaft verwendeten Elektrokarren wiesen alle Merkmale auf, auf Grund deren sie unter den Begriff „Kraftfahrzeuge“ einzureihen sind. Nicht zutreffend sei die Auffassung in der Berufungsschrift, daß Kraftfahrzeuge im Sinne des Beförderungssteuergesetzes nur solche Straßenfahrzeuge seien, die zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind. § 1 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 bestimme, daß dieses Gesetz nur für Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden ist, die für den Verkehr auf Straßen bestimmt sind. Absatz 2 dieser Gesetzesstelle bezeichne dann Kraftfahrzeuge als „Straßenfahrzeuge, die durch Maschinenkraft angetrieben und nicht an Gleise gebunden sind“. Begrifflich stellten also Straßenfahrzeuge solche Fahrzeuge dar, die objektiv geeignet sind, auf Straßen (also nicht im Wasser oder in der Luft) zu fahren bzw. Güter zu befördern. Dagegen finde das Kraftfahrzeuggesetz auf Kraftfahrzeuge, also auf Straßenfahrzeuge der erwähnten Art nur dann Anwendung, wenn sie dem Verkehr auf öffentlichen Straßen dienen sollen. Dieses Merkmal sei demnach nicht Voraussetzung des Begriffes „Fahrzeug“, sondern nur für die Anwendung des Kraftfahrzeuggesetzes. Übrigens seien im § 2 Abs. 1 Z. 3 lit. a des Kraftfahrzeuggesetzes Transportkarren, das sind Lastfahrzeuge und fahrbare Transportgeräte, die nach ihrer Bauart in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt sind und nur fallweise auf Straßen fahren, ausdrücklich als Kraftfahrzeuge angeführt. Für die Beförderungssteuerpflicht im Werkverkehre sei es nicht notwendig, daß auf das betreffende Fahrzeug das Kraftfahrzeuggesetz Anwendung zu finden hat, sondern nur, daß das betreffende Fahrzeug überhaupt ein Kraftfahrzeug im Sinne dieses Gesetzes ist. Die Finanzlandesdirektion wies die Berufung ab. Zur Begründung führte sie im wesentlichen aus: Weder im Beförderungssteuergesetze 1949 noch im Beförderungssteuergesetze 1953 sei der Begriff „Kraftfahrzeug“ näher umschrieben. Paragraph eins, der Beförderungssteuer-Durchführungsverordnung, Bundesgesetzblatt Nr. 179 aus 1949, verweise aber auf die

entsprechenden Bestimmungen in der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 2. April 1948, Bundesgesetzblatt Nr. 79 aus 1948, „Danach seien Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes Straßenfahrzeuge, die zum Antriebe durch Maschinen eingerichtet und nicht an Gleise gebunden sind. In dieser Gesetzesstelle sei weiter ausgeführt, daß Kraftfahrzeuge, die nicht nach Paragraph eins, des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1946, Bundesgesetzblatt Nr. 83 aus 1947, „als Kraftfahrzeuge anzusehen sind, auch nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zu behandeln sind. Daraus ergebe sich, daß für den Begriff „Kraftfahrzeug“ die Begriffsbestimmung im Kraftfahrzeugsteuergesetz 1946 maßgebend sei. Dieselben Erwägungen hätten auch für die Begriffsbestimmung nach dem Beförderungssteuergesetz 1953 bis zum Wirksamkeitsbeginne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1955 zu gelten. Seit dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1955 sei dieses maßgebend. Die darin enthaltene Begriffsbestimmung „Kraftfahrzeug“ sei dieselbe wie die im Kraftfahrzeugsteuergesetz 1946. Als Kraftfahrzeuge seien danach Straßenfahrzeuge anzusehen, die zum Antriebe durch Maschinen eingerichtet und nicht an Gleise gebunden sind. Die im Betriebe der beschwerdeführenden Gesellschaft verwendeten Elektrokarren wiesen alle Merkmale auf, auf Grund deren sie unter den Begriff „Kraftfahrzeuge“ einzureihen sind. Nicht zutreffend sei die Auffassung in der Berufungsschrift, daß Kraftfahrzeuge im Sinne des Beförderungssteuergesetzes nur solche Straßenfahrzeuge seien, die zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind. Paragraph eins, Absatz eins, des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1955 bestimme, daß dieses Gesetz nur für Kraftfahrzeuge und Anhänger anzuwenden ist, die für den Verkehr auf Straßen bestimmt sind. Absatz 2 dieser Gesetzesstelle bezeichne dann Kraftfahrzeuge als „Straßenfahrzeuge, die durch Maschinenkraft angetrieben und nicht an Gleise gebunden sind“. Begrifflich stellten also Straßenfahrzeuge solche Fahrzeuge dar, die objektiv geeignet sind, auf Straßen (also nicht im Wasser oder in der Luft) zu fahren bzw. Güter zu befördern. Dagegen finde das Kraftfahrzeugsteuergesetz auf Kraftfahrzeuge, also auf Straßenfahrzeuge der erwähnten Art nur dann Anwendung, wenn sie dem Verkehr auf öffentlichen Straßen dienen sollen. Dieses Merkmal sei demnach nicht Voraussetzung des Begriffes „Fahrzeug“, sondern nur für die Anwendung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Übrigens seien im Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 3, Litera a, des Kraftfahrzeugsteuergesetzes Transportkarren, das sind Lastfahrzeuge und fahrbare Transportgeräte, die nach ihrer Bauart in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt sind und nur fallweise auf Straßen fahren, ausdrücklich als Kraftfahrzeuge angeführt. Für die Beförderungssteuerpflicht im Werkverkehre sei es nicht notwendig, daß auf das betreffende Fahrzeug das Kraftfahrzeugsteuergesetz Anwendung zu finden hat, sondern nur, daß das betreffende Fahrzeug überhaupt ein Kraftfahrzeug im Sinne dieses Gesetzes ist.

Was für die Beförderungssteuer unter „Werkverkehr“ zu verstehen sei, sei dem § 1 Abs. 1 Z. 2 des Beförderungssteuergesetzes zu entnehmen. Der Hinweis auf § 8 Abs. 1 Z. 2 des Güterbeförderungsgesetzes im erstinstanzlichen Bescheide sei zwar verfehlt, die Beförderungssteuerpflicht der strittigen Beförderungen ergebe sich aber, wie ausgeführt, aus der angeführten Bestimmung des Beförderungssteuergesetzes selbst. Was für die Beförderungssteuer unter „Werkverkehr“ zu verstehen sei, sei dem Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer 2, des Beförderungssteuergesetzes zu entnehmen. Der Hinweis auf Paragraph 8, Absatz eins, Ziffer 2, des Güterbeförderungsgesetzes im erstinstanzlichen Bescheide sei zwar verfehlt, die Beförderungssteuerpflicht der strittigen Beförderungen ergebe sich aber, wie ausgeführt, aus der angeführten Bestimmung des Beförderungssteuergesetzes selbst.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die vorliegende Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. In ihr wird ausgeführt: Weder das Beförderungssteuergesetz 1949 noch das Beförderungssteuergesetz 1953 enthielten eine Umschreibung des Begriffes „Werkverkehr“. Daß der gewerberechtliche Begriff „Werkverkehr“ nach § 8 des Güterbeförderungsgesetzes bei der Auslegung des steuerrechtlichen Begriffes nicht herangezogen werden könne, habe der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 16. Jänner 1957, Slg. Nr. 1575(F), ausgesprochen. Werde der Sinn des Beförderungssteuergesetzes in seiner Wirkung auf die strittige Frage überprüft, so müsse die Beförderungssteuerpflicht verneint werden. Die Beförderungssteuer sei ihrem Wesen nach eine Abart der Umsatzsteuer, die neben fiskalischen Zwecken aber auch gewisse wirtschaftspolitische Funktionen zu erfüllen habe. Aus dieser ratio des Gesetzes erkläre sich die Festlegung verschieden gearteter Steuersätze für die einzelnen Beförderungsarten, aber auch die Einbeziehung des Werkverkehrs mit Kraftfahrzeugen überhaupt, obwohl dieser als Kostenelement im Entgelte für Lieferungen des Unternehmens ohnedies schon durch die Umsatzsteuer erfaßt werde. Die Festlegung einer zusätzlichen Pauschalbeförderungssteuer für den Werkverkehr verfolge lediglich den Zweck, den Anreiz auf Ausübung des Werkverkehrs, der durch die Besteuerung gewerbsmäßiger entgeltlicher Güterbeförderungen mit Kraftfahrzeugen hervorgerufen werden würde, abzuschwächen. Diese für die Beförderungssteuerpflicht des Werkverkehrs jedenfalls maßgebende Erwägung gelte aber zweifellos nicht für die

innerbetrieblichen Transporte für eigene Zwecke eines Unternehmens. Wenn diese aus der allgemeinen Zweckbestimmung des Beförderungssteuergesetzes abgeleiteten Überlegungen allein noch nicht als ausreichender Beweis für die Absicht des Gesetzgebers angesehen werden könnten, bleibe zu prüfen, ob innerbetriebliche Transporte mit Transportkarren als „Beförderungen“ im Sinne des § 1 der Beförderungssteuergesetze 1949 und 1953 aufgefaßt werden könnten. Der Wortlaut des Gesetzes gebe dafür keine Anhaltspunkte. Dagegen sei aus den erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage des Beförderungssteuergesetzes 1949 (731 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, V. G.P.) zu entnehmen, daß bei Ermittlung des Pauschalsatzes für Lastkraftwagen im Werkverkehr eine in Kilometern ausgedrückte Jahresdurchschnittsleistung von Fahrzeugen und das dabei für die Beförderung von Gütern an fremde Unternehmer pro Kilometer zu entrichtende durchschnittliche Entgelt maßgeblich war. Daraus könne geschlossen werden, daß innerbetriebliche Beförderungsleistungen, für die ein Kilometergeld nicht ermittelt werden kann und für die die Heranziehung fremder Beförderer nicht in Frage kommt, nicht Gegenstand eines beförderungssteuerpflichtigen Werkverkehrs sein könnten. Darüber hinaus liege aber, wie bereits in der Berufung ausgeführt, auch eine Beförderung mit Kraftfahrzeugen nicht vor. Unter Kraftfahrzeugen seien Straßenfahrzeuge zu verstehen, die durch Maschinenkraft angetrieben werden und nicht an Gleise gebunden sind. Hierzu gehörten nach den ausdrücklichen Bestimmungen des § 2 Abs. 1 Z. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes auch Transportkarren, die in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt sind und nur fallweise auf Straßen fahren. Daraus ergebe sich, daß Transportkarren, die im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen nicht befahren, nicht als Straßenfahrzeuge und daher auch nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes angesehen werden könnten. Im Streitfall dienten die strittigen Fahrzeuge ausschließlich zu Beförderungen innerhalb des Fabrikgeländes. Ihr Einsatz für Beförderungen auf Straßen komme schon deshalb nicht in Frage, weil sie keine Beleuchtungseinrichtung haben. Auch seien die verwendeten Anhänger nicht mit Bremsanlagen ausgestattet, was ihre Verwendung zur Beförderung von Gütern auf Straßen ebenfalls ausschließe. Gegen diese Entscheidung richtet sich die vorliegende Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. In ihr wird ausgeführt: Weder das Beförderungssteuergesetz 1949 noch das Beförderungssteuergesetz 1953 enthielten eine Umschreibung des Begriffes „Werkverkehr“. Daß der gewerberechtliche Begriff „Werkverkehr“ nach Paragraph 8, des Güterbeförderungsgesetzes bei der Auslegung des steuerrechtlichen Begriffes nicht herangezogen werden könne, habe der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 16. Jänner 1957, Slg. Nr. 1575(F), ausgesprochen. Werde der Sinn des Beförderungssteuergesetzes in seiner Wirkung auf die strittige Frage überprüft, so müsse die Beförderungssteuerpflicht verneint werden. Die Beförderungssteuer sei ihrem Wesen nach eine Abart der Umsatzsteuer, die neben fiskalischen Zwecken aber auch gewisse wirtschaftspolitische Funktionen zu erfüllen habe. Aus dieser ratio des Gesetzes erkläre sich die Festlegung verschieden gearteter Steuersätze für die einzelnen Beförderungsarten, aber auch die Einbeziehung des Werkverkehrs mit Kraftfahrzeugen überhaupt, obwohl dieser als Kostenelement im Entgelte für Lieferungen des Unternehmens ohnedies schon durch die Umsatzsteuer erfaßt werde. Die Festlegung einer zusätzlichen Pauschalbeförderungssteuer für den Werkverkehr verfolge lediglich den Zweck, den Anreiz auf Ausübung des Werkverkehrs, der durch die Besteuerung gewerbsmäßiger entgeltlicher Güterbeförderungen mit Kraftfahrzeugen hervorgerufen werden würde, abzuschwächen. Diese für die Beförderungssteuerpflicht des Werkverkehrs jedenfalls maßgebende Erwägung gelte aber zweifellos nicht für die innerbetrieblichen Transporte für eigene Zwecke eines Unternehmens. Wenn diese aus der allgemeinen Zweckbestimmung des Beförderungssteuergesetzes abgeleiteten Überlegungen allein noch nicht als ausreichender Beweis für die Absicht des Gesetzgebers angesehen werden könnten, bleibe zu prüfen, ob innerbetriebliche Transporte mit Transportkarren als „Beförderungen“ im Sinne des Paragraph eins, der Beförderungssteuergesetze 1949 und 1953 aufgefaßt werden könnten. Der Wortlaut des Gesetzes gebe dafür keine Anhaltspunkte. Dagegen sei aus den erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage des Beförderungssteuergesetzes 1949 (731 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, römisch fünf. G.P.) zu entnehmen, daß bei Ermittlung des Pauschalsatzes für Lastkraftwagen im Werkverkehr eine in Kilometern ausgedrückte Jahresdurchschnittsleistung von Fahrzeugen und das dabei für die Beförderung von Gütern an fremde Unternehmer pro Kilometer zu entrichtende durchschnittliche Entgelt maßgeblich war. Daraus könne geschlossen werden, daß innerbetriebliche Beförderungsleistungen, für die ein Kilometergeld nicht ermittelt werden kann und für die die Heranziehung fremder Beförderer nicht in Frage kommt, nicht Gegenstand eines beförderungssteuerpflichtigen Werkverkehrs sein könnten. Darüber hinaus liege aber, wie bereits in der Berufung ausgeführt, auch eine Beförderung mit Kraftfahrzeugen nicht vor. Unter Kraftfahrzeugen seien Straßenfahrzeuge zu verstehen, die durch Maschinenkraft angetrieben werden und

nicht an Gleise gebunden sind. Hiezu gehörten nach den ausdrücklichen Bestimmungen des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 3, des Kraftfahrzeuggesetzes auch Transportkarren, die in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt sind und nur fallweise auf Straßen fahren. Daraus ergebe sich, daß Transportkarren, die im Rahmen ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung Straßen nicht befahren, nicht als Straßenfahrzeuge und daher auch nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes angesehen werden könnten. Im Streitfalle dienen die strittigen Fahrzeuge ausschließlich zu Beförderungen innerhalb des Fabriksgeländes. Ihr Einsatz für Beförderungen auf Straßen komme schon deshalb nicht in Frage, weil sie keine Beleuchtungseinrichtung haben. Auch seien die verwendeten Anhänger nicht mit Bremsanlagen ausgestattet, was ihre Verwendung zur Beförderung von Gütern auf Straßen ebenfalls ausschließe.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde erwogen:

Nach § 1 Abs. 1 Z. 2 des Bundesgesetzes vom 18. Mai 1949, BGBl. Nr. 123/1949 (Beförderungssteuergesetz), unterliegt der Steuer nach diesem Bundesgesetz auch die Beförderung von Gütern durch ein Unternehmen mit Kraftfahrzeugen für seine eigenen Zwecke (Werkverkehr). Diese gesetzliche Bestimmung wurde unverändert in das durch Kundmachung der Bundesregierung vom 13. Jänner 1953, BGBl. Nr. 22/1953, als Beförderungssteuergesetz 1953 wiederverlautbarte geltende Gesetz übernommen. Danach ist die Beförderung von Gütern im Werkverkehre dann beförderungssteuerpflichtig, wenn sie mit Kraftfahrzeugen durchgeführt wird. Weder das Beförderungssteuergesetz 1949 noch das Beförderungssteuergesetz 1953 enthalten eine Begriffsbestimmung dessen, was als Kraftfahrzeug anzusehen ist. In der Beförderungssteuer-Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 179/1949, wird dagegen im Abschnitt 1, dessen § 1 die Überschrift „Kraftfahrzeuge“ trägt, bestimmt, daß die in den §§ 1 bis 12 der Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 2. April 1948, BGBl. Nr. 79/1948, zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, festgelegten Begriffsbestimmungen auch für die Beförderungsteuer anzuwenden sind. Nach § 1 der letztgenannten Verordnung sind Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Verkehrssteuernovelle 1948 Straßenfahrzeuge, die zum Antriebe durch Maschinenkraft eingerichtet und nicht an Gleise gebunden sind. Ferner wird dort bestimmt, daß Fahrzeuge, die nach § 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1946, BGBl. Nr. 83/1947, nicht als Kraftfahrzeuge anzusehen sind, es auch nicht im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind. Nach Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer 2, des Bundesgesetzes vom 18. Mai 1949, Bundesgesetzblatt Nr. 123 aus 1949, (Beförderungssteuergesetz), unterliegt der Steuer nach diesem Bundesgesetz auch die Beförderung von Gütern durch ein Unternehmen mit Kraftfahrzeugen für seine eigenen Zwecke (Werkverkehr). Diese gesetzliche Bestimmung wurde unverändert in das durch Kundmachung der Bundesregierung vom 13. Jänner 1953, Bundesgesetzblatt Nr. 22 aus 1953,, als Beförderungssteuergesetz 1953 wiederverlautbarte geltende Gesetz übernommen. Danach ist die Beförderung von Gütern im Werkverkehre dann beförderungssteuerpflichtig, wenn sie mit Kraftfahrzeugen durchgeführt wird. Weder das Beförderungssteuergesetz 1949 noch das Beförderungssteuergesetz 1953 enthalten eine Begriffsbestimmung dessen, was als Kraftfahrzeug anzusehen ist. In der Beförderungssteuer-Durchführungsverordnung, Bundesgesetzblatt Nr. 179 aus 1949,, wird dagegen im Abschnitt 1, dessen Paragraph eins, die Überschrift „Kraftfahrzeuge“ trägt, bestimmt, daß die in den Paragraphen eins bis 12 der Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 2. April 1948, Bundesgesetzblatt Nr. 79 aus 1948,, zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, festgelegten Begriffsbestimmungen auch für die Beförderungsteuer anzuwenden sind. Nach Paragraph eins, der letztgenannten Verordnung sind Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Verkehrssteuernovelle 1948 Straßenfahrzeuge, die zum Antriebe durch Maschinenkraft eingerichtet und nicht an Gleise gebunden sind. Ferner wird dort bestimmt, daß Fahrzeuge, die nach Paragraph eins, des Kraftfahrzeuggesetzes 1946, Bundesgesetzblatt Nr. 83 aus 1947,, nicht als Kraftfahrzeuge anzusehen sind, es auch nicht im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sind.

Zur Auslegung des Begriffes Kraftfahrzeug konnten also zumindest nach der Verordnung BGBl. Nr. 179/1949 die Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und im weiteren des Kraftfahrzeuggesetzes 1946 herangezogen werden. Nun wurde aber die Beförderungsteuer-Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 179/1949, mit Wirkung ab 1. Mai 1952 durch § 12 der Verordnung BGBl. Nr. 77/1952 außer Kraft gesetzt und die letztgenannte Verordnung enthält keinerlei Anhaltspunkte oder Hinweise für eine Auslegung des strittigen Gesetzesbegriffes. Im weiteren hat das Beförderungssteuergesetz 1953 die maßgebliche Vorschrift des Beförderungssteuergesetzes 1949 über Beförderungen im Werkverkehr unverändert übernommen, aber auch in dem neuen Gesetze blieb der Begriff Kraftfahrzeug unbestimmt. Hingegen führt das Kraftfahrzeuggesetz 1955, BGBl. Nr. 223/1955, in seinem § 1 aus, was

Kraftfahrzeuge sind. Nach Absatz 2 dieser Gesetzesstelle sind Kraftfahrzeuge Straßenfahrzeuge, die durch Maschinenkraft angetrieben werden und nicht an Gleise gebunden sind. Damit ist aber, da nichts gegen eine Anwendung dieser Begriffsbestimmung auch im Bereiche des Beförderungssteuergesetzes spricht, für den Streitfall dargetan, daß die streitigen Elektrokarren und Anhänger als Kraftfahrzeuge anzusehen sind. Sie werden nämlich unbestreitbar durch Maschinenkraft angetrieben, sind nicht an Gleise gebunden und ihrer technischen Eigenart nach imstande, sich auf Straßen fortzubewegen. Das weitere in § 1 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1955 enthaltene Erfordernis, für den Verkehr auf Straßen ausdrücklich bestimmt zu sein, ist wohl Voraussetzung für die Anwendbarkeit der übrigen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes, nicht aber für die Anwendbarkeit des Beförderungssteuergesetzes. Denn nach diesem Gesetze genügt es für die Besteuerung der Beförderungen von Gütern im Werkverkehre, daß diese Beförderungen durch Kraftfahrzeuge erbracht werden. Dazu ist noch zu bemerken, daß Transportkarren, zu denen auch Elektrokarren zu zählen sind, in § 2 Abs.1 Z. 3 lit. a des Kraftfahrgesetzes 1955 ausdrücklich als „Kraftfahrzeuge“ angeführt sind und allerdings nur unter bestimmten in § 1 Abs. 6 des Kraftfahrgesetzes angeführten Voraussetzungen den übrigen Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1955 unterliegen. Damit ist zweifelsfrei dargetan, daß es sich bei diesen Fahrzeugen grundsätzlich um Kraftfahrzeuge handelt. Zur Auslegung des Begriffes Kraftfahrzeug konnten also zumindest nach der Verordnung Bundesgesetzblatt Nr. 179 aus 1949, die Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und im weiteren des Kraftfahrgesetzes 1946 herangezogen werden. Nun wurde aber die Beförderungsteuer-Durchführungsverordnung, Bundesgesetzblatt Nr. 179 aus 1949, mit Wirkung ab 1. Mai 1952 durch Paragraph 12, der Verordnung Bundesgesetzblatt Nr. 77 aus 1952, außer Kraft gesetzt und die letztgenannte Verordnung enthält keinerlei Anhaltspunkte oder Hinweise für eine Auslegung des strittigen Gesetzesbegriffes. Im weiteren hat das Beförderungssteuergesetz 1953 die maßgebliche Vorschrift des Beförderungssteuergesetzes 1949 über Beförderungen im Werkverkehr unverändert übernommen, aber auch in dem neuen Gesetze blieb der Begriff Kraftfahrzeug unbestimmt. Hingegen führt das Kraftfahrgesetz 1955, Bundesgesetzblatt Nr. 223 aus 1955, in seinem Paragraph eins, aus, was Kraftfahrzeuge sind. Nach Absatz 2 dieser Gesetzesstelle sind Kraftfahrzeuge Straßenfahrzeuge, die durch Maschinenkraft angetrieben werden und nicht an Gleise gebunden sind. Damit ist aber, da nichts gegen eine Anwendung dieser Begriffsbestimmung auch im Bereiche des Beförderungssteuergesetzes spricht, für den Streitfall dargetan, daß die streitigen Elektrokarren und Anhänger als Kraftfahrzeuge anzusehen sind. Sie werden nämlich unbestreitbar durch Maschinenkraft angetrieben, sind nicht an Gleise gebunden und ihrer technischen Eigenart nach imstande, sich auf Straßen fortzubewegen. Das weitere in Paragraph eins, Absatz eins, des Kraftfahrgesetzes 1955 enthaltene Erfordernis, für den Verkehr auf Straßen ausdrücklich bestimmt zu sein, ist wohl Voraussetzung für die Anwendbarkeit der übrigen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes, nicht aber für die Anwendbarkeit des Beförderungssteuergesetzes. Denn nach diesem Gesetze genügt es für die Besteuerung der Beförderungen von Gütern im Werkverkehre, daß diese Beförderungen durch Kraftfahrzeuge erbracht werden. Dazu ist noch zu bemerken, daß Transportkarren, zu denen auch Elektrokarren zu zählen sind, in Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 3, Litera a, des Kraftfahrgesetzes 1955 ausdrücklich als „Kraftfahrzeuge“ angeführt sind und allerdings nur unter bestimmten in Paragraph eins, Absatz 6, des Kraftfahrgesetzes angeführten Voraussetzungen den übrigen Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1955 unterliegen. Damit ist zweifelsfrei dargetan, daß es sich bei diesen Fahrzeugen grundsätzlich um Kraftfahrzeuge handelt.

Was aber unter Werkverkehr zu verstehen ist, ergibt sich aus der Bestimmung des § 1 Abs. 1 Z.2 des Beförderungssteuergesetzes selbst. Die Bedenken, die der Verwaltungsgerichtshof gegen die Verfassungsmäßigkeit dieser Gesetzesstelle - angesichts der einseitigen steuerlichen Belastung des Werkverkehrs mit Kraftfahrzeugen - gehegt hatte, hat der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 23. März 1963, Zl. G 22/62, nicht als begründet erachtet und er hat dementsprechend die Aufhebung dieser Gesetzesstelle abgelehnt. Sie ist daher auch im vorliegenden Falle vom Verwaltungsgerichtshof anzuwenden. Die Beschwerdeführerin bestreitet nun nicht, daß innerhalb ihres Werksgeländes Güter von einer Stelle zur anderen geschafft werden und daß dies für ihre eigenen Zwecke geschieht. Es liegt somit, da dazu, wie bereits ausgeführt, Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes eingesetzt werden, eine Beförderung im Werkverkehre vor. Die Einwendung der Beschwerdeführerin, daß in ihrem Falle der Einsatz fremder Beförderungsunternehmer ausgeschlossen sei und damit dem Grundgedanken der gesetzlichen Bestimmung über den Werkverkehr als Ersatztatbestand zur Vermeidung der Verlagerung von Beförderungsleistungen in das eigene Unternehmen der Boden entzogen sei, kann angesichts des Wortlautes der maßgeblichen Bestimmung und des für das Steuerrecht stets anzuwendenden Grundsatzes der typischen Betrachtungsweise, die eine nur für den Einzelfall geltende Auslegung nicht zuläßt, der Beschwerde nicht zum Erfolge verhelfen. Der Gerichtshof konnte somit

in dem angefochtenen Bescheid eine Rechtswidrigkeit nicht erblicken. Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG 1952 als unbegründet abzuweisen. Was aber unter Werkverkehr zu verstehen ist, ergibt sich aus der Bestimmung des Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer 2, des Beförderungssteuergesetzes selbst. Die Bedenken, die der Verwaltungsgerichtshof gegen die Verfassungsmäßigkeit dieser Gesetzesstelle - angesichts der einseitigen steuerlichen Belastung des Werkverkehrs mit Kraftfahrzeugen - gehegt hatte, hat der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 23. März 1963, Zl. G 22/62, nicht als begründet erachtet und er hat dementsprechend die Aufhebung dieser Gesetzesstelle abgelehnt. Sie ist daher auch im vorliegenden Falle vom Verwaltungsgerichtshof anzuwenden. Die Beschwerdeführerin bestreitet nun nicht, daß innerhalb ihres Werksgeländes Güter von einer Stelle zur anderen geschafft werden und daß dies für ihre eigenen Zwecke geschieht. Es liegt somit, da dazu, wie bereits ausgeführt, Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes eingesetzt werden, eine Beförderung im Werkverkehre vor. Die Einwendung der Beschwerdeführerin, daß in ihrem Falle der Einsatz fremder Beförderungsunternehmer ausgeschlossen sei und damit dem Grundgedanken der gesetzlichen Bestimmung über den Werkverkehr als Ersatztatbestand zur Vermeidung der Verlagerung von Beförderungsleistungen in das eigene Unternehmen der Boden entzogen sei, kann angesichts des Wortlautes der maßgeblichen Bestimmung und des für das Steuerrecht stets anzuwendenden Grundsatzes der typischen Betrachtungsweise, die eine nur für den Einzelfall geltende Auslegung nicht zuläßt, der Beschwerde nicht zum Erfolge verhelfen. Der Gerichtshof konnte somit in dem angefochtenen Bescheid eine Rechtswidrigkeit nicht erblicken. Die Beschwerde war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG 1952 als unbegründet abzuweisen.

Wien, am 21. Mai 1963

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1963:1959002339.X00

Im RIS seit

19.03.2001

Zuletzt aktualisiert am

19.06.2023

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at