jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2006/12/18 2006/16/0182

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 18.12.2006

Index

32/06 Verkehrsteuern;
90/02 Kraftfahrgesetz;

Norm

KFG 1967 §4 Abs7a;
KfzStG §5 Abs1;
KfzStG §5 Abs2;
KfzStG §9 Abs2;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Steiner und die Hofräte Dr. Höfinger und Dr. Thoma als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Siegl, über die Beschwerde der A GesmbH in V, vertreten durch die Dr. Pickerle Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. in 9500 Villach, Bahnhofstraße 8, gegen den Bescheid des unabhängigen Finanzsenates, Außenstelle Klagenfurt, vom 5. September 2006, Zlen. RV/0295-K/05, RV/0361-K/05, betreffend Kraftfahrzeugsteuer, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

Aus der Beschwerde und der mit ihr vorgelegten Ablichtung des angefochtenen Bescheides ergibt sich, dass die Beschwerdeführerin Halterin zahlreicher Lastkraftwagen, Anhänger, Sattelzugmaschinen und Sattelauflieger ist. Für die Jahre 2001, 2002 und 2003 berechnete die Beschwerdeführerin die Kraftfahrzeugsteuer für diese Fahrzeuge nicht nach dem jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewicht, sondern bei Fahrzeugkombinationen unter Zugrundelegung eines höchsten zulässigen Gesamtgewichtes der Kombination von 40 Tonnen, weil - so ihre Rechtfertigung im Verwaltungsverfahren - ihrer Meinung nach das Befahren österreichischer Straßen nur mit dem genannten höchsten zulässigen Gesamtgewicht zulässig sei. Sie verfüge über Bewilligungen nach § 101 Abs. 5 KFG 1967, die für Fahrzeugkombinationen ein maximales Gesamtgewicht von 40 Tonnen vorsähen.

Im Jahr 2005 erfolgte bei der Beschwerdeführerin eine Außenprüfung, bei der unter anderem die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer überprüft wurde.

Mit dem im Instanzenzug ergangenen, angefochtenen Bescheid setzte die belangte Behörde die Kraftfahrzeugsteuer für das Jahr 2001 mit S 474.349,--, für das Jahr 2002 mit EUR 36.128,99 und für das Jahr 2003 mit EUR 31.994,84 fest. Begründend führte die belangte Behörde unter Wiedergabe des § 1 Abs. 1 Z. 1 lit. a, § 4 Abs. 1 und § 5 Abs. 1 Z. 2 lit. b

des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992 (KfzStG) aus, im gegenständlichen Fall sei lediglich strittig, ob die von der Beschwerdeführerin angezogenen höchsten zulässigen Gesamtgewichte laut Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) bzw. laut Bewilligung nach § 101 Abs. 5 KFG im Zusammenhang mit der tatsächlichen Benützung der Kraftfahrzeuge (nämlich in bestimmten Kombinationen) für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer maßgebend seien. Hingegen seien die von der Außenprüfung bei den Neuberechnungen der Kraftfahrzeugsteuer in den Streitjahren zu Grunde gelegten Umstände nicht in Streit stehend; dies sowohl was die in Ansatz gebrachten höchsten zulässigen Gesamtgewichte der Kraftfahrzeuge als auch die Zeiträume anbelange, die für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer herangezogen worden seien.

Der Anknüpfungspunkt für die Besteuerung der streitgegenständlichen Kraftfahrzeuge sei das einzelne Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Ein derartiges Kraftfahrzeug stellten sowohl die Zugmaschine als auch jeder Anhänger für sich selbst dar. Auf Grund dieser ausschließlichen Anknüpfung der Bestimmung an das einzelne Kraftfahrzeug erscheine die Vorgangsweise des Finanzamtes gerechtfertigt. Hätte der Gesetzgeber Kombinationen von Kraftfahrzeugen der Besteuerung unterziehen wollen, hätte dies nach Ansicht der belangten Behörde in eine gesetzliche Bestimmung Eingang finden müssen. Eine Interpretation der gegenständlichen gesetzlichen Bestimmungen ergebe jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, dass anstelle des einzelnen Kraftfahrzeuges im Sinn des KfzStG Kombinationen von Kraftfahrzeugen im Sinn des KfzStG den Anknüpfungspunkt für die Besteuerung darstellten. Im Übrigen bliebe es jedem Steuerpflichtigen unbenommen, zur Vermeidung des im gegenständlichen Fall angefochtenen Ausmaßes der Besteuerung Kraftfahrzeuge zu verwenden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht zusammengerechnet nicht das Höchstausmaß nach den straßenpolizeilichen Vorschriften überschreite. Wenn die Beschwerdeführerin in diesem Zusammenhang angeführt habe, dass die verfahrengegenständlichen schweren Kraftfahrzeuge eine höhere Fahrsicherheit mit sich brächten und eine längere Lebensdauer gewährleistet würde, so erhelle auch allein aus diesem Vorbringen, dass die von der Beschwerdeführerin gewählten Kombinationen von Kraftfahrzeugen zwar betriebswirtschaftlich begründet sein mögen; diese von ihr angeführten Umstände vermögen jedoch eine Besteuerung mit einer niedrigeren Kraftfahrzeugsteuer nicht zu rechtfertigen.

Anzumerken sei noch, dass in letzter Konsequenz ein Kraftfahrzeug im Sinn des § 1 KfzStG der Kraftfahrzeugsteuer unterliege, unabhängig davon, ob es beladen oder unbeladen am Straßenverkehr teilnehme. Die von der Außenprüfung vorgenommene Besteuerung der Kraftfahrzeuge der Beschwerdeführerin stehe im Einklang mit der Rechtslage. Der von ihr erhobene Einwand er mangelnden Gesetzeskonformität gehe daher ins Leere.

In der gegen diesen Bescheid erhobenen Beschwerde erachtet sich die Beschwerdeführerin "in dem einfach gesetzlich gewährleisteten Recht auf Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 5 Abs. 2 KfzStG verletzt, da bei Fahrzeugkombinationen die straßenpolizeiliche Vorschrift des § 4 Abs. 7a KFG eines maximal höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 38/39 Tonnen bzw. 40 Tonnen bei Einzelgenehmigungen außer Acht gelassen" worden sei.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in einem nach § 12 Abs. 1 Z. 2 VwGG gebildeten Senat erwogen:

Die Beschwerde bringt zusammengefasst vor, dass die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer seitens der Beschwerdeführerin "in Anlehnung an § 4 Abs. 7a KFG", der ein höchst zulässiges Gesamtgewicht für Fahrzeugkombinationen von 38 bzw. 39 Tonnen vorsehe, erfolgt sei. Darüber hinaus existierten Einzelbewilligungen nach § 101 Abs. 5 KFG, die es ihr erlaubten, dass die Sattelkraftfahrzeuge bzw. die Kraftwagenzüge ein maximales Gesamtgewicht von 40 Tonnen aufweisen dürften. Die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer mit einem Höchstgewicht pro Fahrzeugkombination mit maximal 40 Tonnen erscheine logisch, da das Befahren der Straßen mit einem höheren Gewicht untersagt sei. Die von der belangten Behörde vorgenommene Besteuerung der Kraftfahrzeuge - getrennt nach Zugfahrzeug und Anhänger unter Heranziehung der jeweils in den Typenscheinen eingetragenen höchstzulässigen Gesamtgewichte - stehe mit der Rechtslage nicht im Einklang.

Die Beschwerde wendet sich daher ausschließlich gegen die der Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer zu Grunde gelegte Ansicht der belangten Behörde, dass die Steuer für jedes Kraftfahrzeug im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992 (KfzStG) sohin für jeden Lastkraftwagen und Anhänger, für jede Sattelzugmaschine und jeden Sattelauflieger gesondert unter Heranziehung des jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewichtes im Sinne dieses Gesetzes zu berechnen sei. Sie zieht nicht in Zweifel, dass die belangte Behörde der Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für jedes Kraftfahrzeug das höchste zulässige Gesamtgewicht im Sinne der kraftfahrrechtlichen Vorschriften - somit der im Typenschein oder in der Einzelgenehmigung eingetragenen Werte - zu Grunde legte.

§ 5 Abs. 1 KfzStG normiert die Steuersätze für einzelne Arten von Kraftfahrzeugen teils nach Hubraum, teils nach Motorleistung, teils nach dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht.

Gemäß § 5 Abs. 2 erster Satz KfzStG sind für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen Werte maßgebend.

Gemäß § 9 Abs. 2 KfzStG richten sich die in diesem Bundesgesetz verwendeten Begriffe des Kraftfahrrechtes nach den jeweils geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften.

§ 4 Abs. 7a des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG) sieht für Kraftwagen mit Anhängern höchstzulässige Summen der Gesamtgewichte sowie Summen der Achslasten vor.

Typenschein und Einzelgenehmigung sind in den §§ 30 und 31 KFG näher geregelt.

Soweit die Beschwerde bei der Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer die Berücksichtigung eines nach § 4 Abs. 7a KFG vorgesehenen höchstzulässigen Gesamtgewichtes von Kraftwagen mit Anhängern fordert, entfernt sie sich von den im Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 vorgesehenen tatbestandlichen Voraussetzungen, weil dieses Gesetz weder im § 5 Abs. 2 noch an anderer Stelle für die Besteuerung eines Kraftfahrzeuges (im Sinne des KfzStG) auf höchst zulässige Gesamtgewichte dieses Fahrzeuges in Kombination mit anderen nach § 4 Abs. 7a KFG abstellt.

Da somit schon der Inhalt der Beschwerde erkennen ließ, dass die von der Beschwerdeführerin behauptete Rechtsverletzung nicht vorliegt, war die Beschwerde gemäß § 35 Abs. 1 VwGG ohne weiteres Verfahren gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Wien, am 18. Dezember 2006

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2006:2006160182.X00

Im RIS seit

19.01.2007

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at