jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vfgh Erkenntnis 1988/6/30 B972/87

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 30.06.1988

Index

32 Steuerrecht
32/06 Verkehrsteuern

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Gesetz
StGG Art5
StraßenverkehrsbeitragsG (= StVBG) §3
KFG 1967 §101 Abs5

Leitsatz

Höchste zulässige Nutzlast der Lastkraftfahrzeuge an sich taugliches Kriterium bei Festsetzung des Straßenverkehrsbeitrages; leicht zu handhabendes Kriterium - Verwaltungsökonomie; keine dem Gleichheitsgebot widersprechende pauschalierende Regelung; Verschiedenheit der Regelung über das Ausmaß des Straßenverkehrsbeitrages bei Fahrzeugen mit inländischen und ausländischen Kennzeichen aus Unterschied im Bereich des Tatsächlichen sachlich gerechtfertigt - keine Bedenken gegen §3 idF BGBl. 587/1983; keine Verletzung des Eigentumsrechtes

Spruch

Der Bf. ist durch den angefochtenen Bescheid weder in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht noch wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in seinen Rechten verletzt worden.

Die Beschwerde wird abgewiesen.

und dem VwGH zur Entscheidung darüber abgetreten, ob der Bf. durch den angefochtenen Bescheid in einem sonstigen Recht verletzt worden ist.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Der Bf. betreibt in Unterferlach Nr. 34 (Kärnten) einen Baustoffhandel und ein Betonwerk. Er hat in den Jahren 1980 bis 1985 mit jeweils 14 Kraftfahrzeugen (im Jahr 1981 lediglich mit 13 Kraftfahrzeugen) mit inländischem Kennzeichen straßenverkehrsbeitragspflichtige Beförderungen durchgeführt. Den Erklärungen über den Straßenverkehrsbeitrag, die der Bf. jährlich abgab, wurde stets die höchste zulässige Nutzlast laut Typenschein (Zulassungsschein) bzw. Einzelgenehmigung als Bemessungsgrundlage für den Beitrag zugrundegelegt.

Vom abgabenrechtlichen Erhebungsdienst des Finanzamtes Klagenfurt durchgeführte Nachforschungen beim Amt der

Kärntner Landesregierung ergaben, daß für die Kraftfahrzeuge des Bf. ab dem Jahr 1980 mit Bescheiden des Landeshauptmannes nach §101 Abs5 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) Bewilligungen zur Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes erteilt worden waren. Das Finanzamt Klagenfurt forderte

deshalb den Bf. auf, für die Jahre 1980 bis 1985 entsprechend berichtigte Erklärungen bzw. Änderungsanzeigen über den Straßenverkehrsbeitrag einzureichen. Da auch die daraufhin vom Bf. abgegebenen berichtigten Erklärungen für den in Rede stehenden Zeitraum auf den Inhalt der Bescheide des Landeshauptmannes nach §101 Abs5 KFG nicht Bedacht nahmen, schrieb das Finanzamt Klagenfurt dem Bf. unter Berufung auf §201 Bundesabgabenordnung mit Bescheiden vom 4. Dezember 1986 für die Jahre 1980 bis 1985 einen zusätzlichen Straßenverkehrsbeitrag in der Gesamthöhe von S 685.720,-- vor, wobei als Bemessungsgrundlage die sich aus den genannten Bewilligungen nach §101 Abs5 KFG ergebenden erhöhten höchstzulässigen Nutzlasten zugrundegelegt wurden. Die gegen diese Bescheide eingebrachten Berufungen wies die Finanzlandesdirektion für Kärnten mit Bescheid vom 27. Juni 1987 als unbegründet ab.

2. Gegen diesen Berufungsbescheid richtet sich die vorliegende, auf Art144 Abs1 B-VG gestützte Beschwerde. Der Bf. erachtet sich in seinen verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz und auf Unversehrtheit des Eigentums sowie wegen Anwendung eines verfassungswidrigen Gesetzes in seinen Rechten verletzt, regt die Einleitung eines Gesetzesprüfungsverfahrens hinsichtlich §3 des Straßenverkehrsbeitragsgesetzes 1978, BGBl. 302/1978 idF der Nov. BGBl. 587/1983 (im folgenden: StVBG) an und beantragt die kostenpflichtige Aufhebung des angefochtenen Bescheides, hilfsweise die Abtretung der Beschwerde an den VwGH.

3. Die Finanzlandesdirektion für Kärnten als bel. Beh. hat die Verwaltungsakten vorgelegt und eine Gegenschrift erstattet, in der sie die Verfassungsmäßigkeit der Rechtsgrundlagen des angefochtenen Bescheides verteidigt und die Abweisung der Beschwerde beantragt.

II. Der VfGH hat über die - zulässige - Beschwerde erwogen:

1. Der hier maßgebende §3 StVBG idF der Nov. BGBl. 587/1983 lautet:

"§3. (1) Der Beitrag beträgt für jeden angefangenen Kalendermonat pro Tonne höchster zulässiger Nutzlast für

1. Anhänger mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten

   zulässigen Nutzlast von nicht mehr

   als 8 t ..... 130 S,

2. Anhänger mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten

   zulässigen Nutzlast von mehr

   als 8 t ..... 260 S,

3. alle übrigen Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen mit

   einer höchsten zulässigen Nutzlast von nicht mehr

   als 8 t ..... 150 S,

4. alle übrigen Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen mit

   einer höchsten zulässigen Nutzlast von mehr

   als 8 t ..... 300 S.

Bruchteile von Tonnen sind auf volle Tonnen aufzurunden. Für Tiefladeanhänger ist bei der Beförderung eines unteilbaren Gutes die Nutzlast mit höchstens 28 t anzusetzen.

(2) Der Beitrag beträgt für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen für jedes Tonnenkilometer 0,35 S. Das Tonnenkilometer ist das Produkt aus der Anzahl der Tonnen der höchsten zulässigen Nutzlast des Fahrzeuges und der Anzahl der Kilometer der im Inland zurückgelegten Fahrtstrecke. Bruchteile von Tonnenkilometern sind auf volle Tonnenkilometer aufzurunden.

(3) Der für die Güterbeförderung nach Tonnenkilometern festzusetzende Beitrag darf im Kalendermonat den Betrag

nicht überschreiten, der sich bei einer Berechnung nach Abs1 ergeben würde. Dies gilt nur, wenn der Beitragsschuldner dem Zollamt die Höhe des bisher für den Kalendermonat für das Fahrzeug entrichteten Beitrages nachweist. Beförderungen sind dem Kalendermonat zuzurechnen, in dem der Eintritt des Fahrzeuges in das Inland erfolgt."

§101 Abs5 KFG bestimmt unter anderem, daß Transporte, bei denen die im Abs1 lita bis c dieses Paragraphen angeführten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind. Nach §101 Abs1 lita KFG ist unter anderem die Beladung von Kraftfahrzeugen nur zulässig, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht durch die Beladung nicht überschritten wird. Das höchste zulässige Gesamtgewicht ist das höchste Gesamtgewicht, das ein bestimmtes Fahrzeug erreichen darf (§2 Z33 KFG). Da sich die höchste zulässige Nutzlast - die als das höchste Gewicht, das die Ladung eines bestimmten Fahrzeuges erreichen darf, definiert ist (§2 Z37 KFG) - aus der Differenz zwischen dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht und dem Eigengewicht (§2 Z31 KFG) des Fahrzeuges ergibt, hat die auf§101 Abs5 KFG gestützte Bewilligung zur Durchführung von Transporten mit einem Fahrzeug mit einem erhöhten höchstzulässigen Gesamtgewicht auch eine Erhöhung der höchsten zulässigen Nutzlast dieses Fahrzeuges zur Folge.

2.a) Der Bf. bringt zunächst - auf das wesentliche zusammengefaßt - vor, der den angefochtenen Bescheid tragende §3 Abs1 StVBG sei deswegen gleichheitswidrig, weil bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen bereits bei einer einmaligen, selbst geringfügigen Beförderungsleistung der Straßenverkehrsbeitrag nach der höchsten zulässigen Nutzlast der Fahrzeuge berechnet werde, bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen jedoch die günstigere Regelung der Berechnung nach den tatsächlich gefahrenen Kilometern zur Anwendung komme, wobei die Obergrenze des nach Tonnenkilometern festzusetzenden Beitrages mit jenem Betrag festgelegt sei, der sich bei der Berechnung nach §3 Abs1 StVBG ergebe. Daraus folge eine gravierende Schlechterstellung von Beförderungsleistungen durch Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen gegenüber solchen durch Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen.

b) Der Bf. macht weiters geltend, daß durch die bei Fahrzeugen mit inländischen Kennzeichen vorgesehene Besteuerung allein nach der höchsten zulässigen Nutzlast der eingesetzten Fahrzeuge ohne Wahlrecht auf eine Besteuerung nach der tatsächlichen Beförderungsleistung eine wettbewerbsverzerrende Gleichstellung von Betrieben mit nur gelegentlichen Beförderungsleistungen und solchen mit regelmäßigen Beförderungsleistungen eintrete.

3. Der VfGH teilt die in der Beschwerde vorgebrachten Bedenken gegen die in §3 Abs1 StVBG enthaltene Regelung nicht:

Der Gleichheitsgrundsatz (Art7 Abs1 B-VG) richtet sich auch an den Gesetzgeber. Er setzt ihm insofern inhaltliche Schranken, als er ihm verbietet, Differenzierungen vorzunehmen, die sachlich nicht gerechtfertigt sind (vgl. zB VfSlg. 8457/1978, 10064/1984, 10084/1984).

a) Mit der Einführung des Straßenverkehrsbeitrages einer ausschließlichen Bundesabgabe - reagierte der Gesetzgeber auf die sprunghafte Zunahme des Straßengüterverkehrs (vor allem des Transitverkehrs), mit welcher der Ausbau des Straßennetzes nicht annähernd hatte Schritt halten können. Wie den Erläuterungen zur Regierungsvorlage betreffend das StVBG (822 der Blg. zu den Sten. Prot. des NR, XIV. GP) zu entnehmen ist, ging der Gesetzgeber dabei unter anderem von folgenden Gegebenheiten und Überlegungen aus:

Der Lastkraftwagenverkehr verursache im Vergleich zum Personenkraftwagenverkehr einen weitaus höheren Straßenbau- und -erhaltungsaufwand. Ausländische Lastkraftwagen leisteten, weil auf den kurzen Fahrtstrecken innerhalb Österreichs kaum getankt werde und daher keine Treibstoffsteuern entrichtet würden, praktisch keine Straßenabgaben. Die geringe Belastung des Schwerverkehrs mit Wegekosten führe zu Marktverzerrungen. Der europäische Warenaustausch im Straßenverkehr konzentriere sich auf österreichischem Staatsgebiet auf wenige und daher besonders stark belastete Routen. Der grenzüberschreitende Verkehr habe den verstärkten Ausbau von Straßenzügen erfordert, die für den österreichischen Bedarf nicht oder noch nicht die gleiche Bedeutung gehabt hätten wie für den internationalen Verkehr, sodaß den für den innerösterreichischen Verkehr bedeutsameren Straßenbauvorhaben finanzielle Mittel entzogen worden seien.

Angesichts der von Österreich übernommenen Verpflichtung, allen Staaten den ungehinderten Warenaustausch zu ermöglichen, sei es das Bestreben gewesen, den Straßenverkehrsbeitrag mit völkerrechtlichen Vertragspflichten möglichst in Übereinstimmung zu bringen und dadurch eine Aufkündigung zwischenstaatlicher Vereinbarungen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Während das Abkommen über die Besteuerung von

Straßenfahrzeugen, die der internationalen Warenbeförderung dienen, BGBl. 270/1962, einer steuerlichen Erfassung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs im Rahmen des Kraftfahrzeugsteuerrechtes (unter entsprechender Anhebung der Abgabenbelastung) ebenso entgegenstehe wie der Einführung einer Straßenbenützungsabgabe, hätte eine entsprechende Besteuerung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs im Rahmen des Umsatzsteuersystems die Kündigung einiger neuerer zwischenstaatlicher Vereinbarungen notwendig gemacht, sodaß es aus internationaler Sicht zweckmäßigste Weg sei, auf die in Österreich durchgeführten Güterbeförderungen (mit Kraftfahrzeugen und von solchen gezogenen Anhängern) abzustellen, was lediglich die Kündigung mehrerer älterer bilateraler Vereinbarungen und einer neuen Vereinbarung dieser Art erfordere.

In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage finden sich ua. folgende weitere Ausführungen:

"International besteht die Tendenz, zu einer einheitlichen Regelung in Form einer abgestimmten Wegekostenabgeltung zu gelangen. Der Entwurf trägt dem dadurch Rechnung, daß der Straßenverkehrsbeitrag in seinen Grundzügen den Merkmalen einer Beförderungssteuer entspricht, jedoch auch einige Merkmale einer Wegekostenabgeltung beinhaltet. Dadurch besteht die Möglichkeit einer internationalen Anpassung, sobald ein internationales Wegekostenabgeltungssystem entwickelt sein wird, welches auch die österreichischen Gegebenheiten berücksichtigt.

Die internationale Rücksichtnahme erforderte weiters, daß die Abgabe auf die vollkommene Gleichbehandlung von Ausländern und Inländern Bedacht nimmt. Die gesetzlichen Bestimmungen treffen daher bei der abgabenrechtlichen Erfassung gleicher Beförderungen im Endergebnis keine wie immer geartete Differenzierung zwischen Kraftfahrzeugen mit in- oder ausländischen Kennzeichen.

Um auch im Ausland für die nunmehr unabdingbar gewordene abgabenrechtliche Maßnahme größtmögliches Verständnis zu finden, war es geboten, dafür zu sorgen, daß die neue Abgabe nicht allein ausländische Volkswirtschaften belastet, sondern daß auch Österreich einen Teil dieser Last auf sich nimmt. In diesem Sinn wurde davon Abstand genommen, eine reine Transitabgabe zu konzipieren, die unter Bedachtnahme auf Überwälzungseffekte in erster Linie nur im Ausland ansässige Warenempfänger getroffen hätte und die infolge des wesentlich kleineren Kreises der Abgabepflichtigen zudem eine höhere Abgabenausmessung bedungen hätte. Statt dessen wurde neben dem Transitverkehr sowohl der grenzüberschreitende Loco-Verkehr (grenzüberschreitender Güterempfang und grenzüberschreitender Güterversand) als auch der reine Inlandverkehr in den sachlichen Anwendungsbereich der Abgabe einbezogen."

b) Nach dem Wortlaut des §1 Abs1 StVBG ist Gegenstand des Straßenverkehrsbeitrages "die Beförderung von Gütern im Inland mit Fahrzeugen mit inländischem oder ausländischem Kennzeichen". Fahrzeuge im Sinne des StVBG sind nach dessen §1 Abs2 Kraftfahrzeuge und von Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger.

Bemessungsgrundlage ist bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen die höchste zulässige Nutzlast (§3 Abs1 StVBG), bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen die höchste zulässige Nutzlast und die im Inland zurückgelegte Fahrtstrecke (Tonnenkilometer, §3 Abs2 StVBG).

Beitragsschuldner ist der Zulassungsbesitzer, bei Fahrzeugen, die ohne Beistellung eines Lenkers vermietet werden, der Mieter; bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen auch der Lenker (§4 Abs2 StVBG).

c) Wenn der Gesetzgeber, indem er zur Abgrenzung des sachlichen Geltungsbereiches des Gesetzes und bei der unterschiedlichen Ausgestaltung der Regelungen das (inländische oder ausländische) Kennzeichen heranzog, stellte er damit im Ergebnis auf die Zulassung der Fahrzeuge im Inland oder im Ausland und sohin auf ein Kriterium ab, an das auch zwischenstaatliche, den grenzüberschreitenden Gütertransport auf der Straße betreffende Abkommen anknüpfen (vgl. etwa Art2 des schon erwähnten Abkommens über die Besteuerung von Straßenfahrzeugen, die der internationalen Warenbeförderung dienen, BGBl. 270/1962, oder Art1 und 2 des Abkommens zwischen Österreich und Belgien über den grenzüberschreitenden Gütertransport auf der Straße, BGBl. 70/1970). Die Wahl dieses leicht feststellbaren - Kriteriums erweist sich mithin nicht als unsachlich (derartiges wird auch in der Beschwerde nicht behauptet).

d) Der VfGH ist ferner der Auffassung, daß bei einer Abgabe, die insbesondere mit Rücksicht auf die vom Straßengüterverkehr verursachte Erhöhung des Straßenbau- und -erhaltungsaufwandes im Interesse der Beschränkung des Straßengütertransits und der Rückverlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Eisenbahn in

sachlich vertretbarer Weise den Gütertransport mit Kraftfahrzeugen belasten will, das Abstellen auf das im Straßengüterverkehr erzielte Transportvolumen nicht unsachlich ist.

Ausgehend von der Erfahrungstatsache, daß schon aus Gründen einer wirtschaftlichen Betriebsführung eine möglichst weitgehende Auslastung der Transportkapazität von Lastkraftfahrzeugen (und von solchen gezogenen Anhängern) angestrebt wird, ist bei der gebotenen Durchschnittsbetrachtung (zB VfSlg. 8871/1980, 9671/1983, 9908/1983, 10089/1984) die Annahme nicht sachfremd, daß mit der höheren zulässigen Nutzlast auch das durchschnittliche Transportvolumen und damit die Beanspruchung der befahrenen Straßen zunimmt. Es bildet daher die höchste zulässige Nutzlast der Lastkraftfahrzeuge (Anhänger) ein an sich taugliches Kriterium für die Anknüpfung bei der Festsetzung des Straßenverkehrsbeitrages.

Dazu kommt, daß es sich bei der höchsten zulässigen Nutzlast um ein leicht zu handhabendes Kriterium handelt (siehe dazu etwa VfSlg. 5958/1969, 7873/1976, 9924/1984), dessen Heranziehung der Verwaltungsökonomie dient (dazu zB VfSlg. 9258/1981, 10089/1984), sodaß die damit gegebene pauschalierende Regelung dem Gleichheitsgebot nicht widerspricht (vgl. VfSlg. 5022/1965, 7136/1973, 7286/1974).

e) Auch die vom Bf. gerügte Unterschiedlichkeit der Regelung für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen einerseits und für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen andererseits erweist sich nach Ansicht des VfGH aus hier relevanten Unterschieden im Tatsächlichen ableitbar und damit als nicht unsachlich.

Wie aus den - oben auszugsweise wiedergegebenen Erläuterungen zur Regierungsvorlage betreffend das StVBG hervorgeht, war es aus Gründen "internationale(r) Rücksicht" nicht zuletzt um Retorsionsmaßnahmen anderer Staaten gegen Zulassungsbesitzer von Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen zu vermeiden - das erklärte Ziel des Gesetzgebers, Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen und solche mit ausländischem Kennzeichen gleich zu behandeln. Es ist daher bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen die Beitragsleistung im Kalendermonat mit dem für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen monatlich zu entrichtenden Beitrag nach oben begrenzt (§3 Abs3 erster Satz StVBG). Voraussetzung ist, daß der Beitragsschuldner die Höhe des bisher für den Kalendermonat für das Fahrzeug entrichteten Beitrages nachweist (§3 Abs3 zweiter Satz StVBG). Diese Regelung bewirkt, daß der für die Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen für ein Kalendermonat zu entrichtende Straßenverkehrsbeitrag keinesfalls höher sein kann als der für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen für denselben Zeitraum zu entrichtende Beitrag.

Während jedoch nach §3 Abs1 StVBG für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen eine Monatsbesteuerung mit einem Fixbetrag vorgesehen ist und damit sämtliche Güterbeförderungen in einem Kalendermonat erfaßt werden, bildet bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen das Tonnenkilometer die Bemessungsgrundlage (§3 Abs2 StVBG). Es ist dies nach der Legaldefinition im §3 Abs3 zweiter Satz StVBG das Produkt aus der Anzahl der Tonnen der höchsten zulässigen Nutzlast des Fahrzeuges und der Anzahl der Kilometer der im Inland zurückgelegten Fahrtstrecke.

Diese Regelung geht von der Annahme aus, daß Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen - also Fahrzeuge, die in einem fremden Staat zugelassen sind - im Inland Gütertransporte durchschnittlich in geringerem Umfang durchführen, als dies im Durchschnitt bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen der Fall ist.

Es ist nicht unsachlich, wenn der Gesetzgeber diesem Unterschied im Bereich des Tatsächlichen in der Weise Rechnung trug, daß er im Inland durchgeführte Güterbeförderungen durch Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen nicht der in der Monatsbesteuerung gelegenen Pauschalierung unterwarf, sondern hiefür - neben der höchsten zulässigen Nutzlast, die auch ein Kriterium für die Pauschalierung des Straßenverkehrsbeitrages bildet - die im Inland zurückgelegte Fahrtstrecke maßgebend sein ließ. Die damit geschaffene Begünstigung kommt nämlich nur in Fällen zum Tragen, in denen - auf ein Kalendermonat bezogen Straßengütertransporte auf verhältnismäßig kurzen Strecken durchgeführt werden, auf Strecken nämlich, von denen bei durchschnittsbezogener Betrachtung angenommen werden kann, daß sie kürzer sind als die von Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen im Inland monatlich zurückgelegten Fahrtstrecken.

Dazu kommt, daß die (nur) bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen auf das Tonnenkilometer abstellende Regelung in diesen Fällen, - es handelt sich um einen grenzüberschreitenden Verkehr - verhältnismäßig leicht administrierbar ist: Bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen ist zur Erhebung des Beitrages das Grenzzollamt zuständig (§6 Abs2 StVBG). Es setzt den Beitrag mit Bescheid fest (§6 Abs3 erster Satz StVBG). Dieser ist im Zeitpunkt der Entstehung der Beitragsschuld - das ist in der Regel der Zeitpunkt ihrer Bekanntgabe (§4 Abs1 StVBG) - sofort bar zu entrichten.

Aus dem Dargelegten ergibt sich, daß die in den aufgezeigten Grenzen bestehende Verschiedenheit der Regelung über das Ausmaß des Straßenverkehrsbeitrages bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen einerseits und bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen andererseits sachlich gerechtfertigt und daher nicht wegen Verstoßes gegen den Gleichheitssatz verfassungswidrig ist.

f) Wie bereits unter 3. d) ausgeführt, ist es aus der Sicht des Gleichheitsgrundsatzes unbedenklich, die Höhe des monatlich zu entrichtenden Straßenverkehrsbeitrages bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen von der höchsten zulässigen Nutzlast des Fahrzeuges abhängig zu machen. Die solchermaßen vorgenommene Pauschalierung des Beitrages bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen knüpft, wie gezeigt, an ein an sich taugliches und daher nicht unsachliches Kriterium an. Sie dient dazu, die Ermittlung der mit einem bestimmten Fahrzeug tatsächlich erbrachten Beförderungsleistung zu vermeiden. Bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen erfordert, wie bereits erwähnt, die Beitragsbemessung nach dem Tonnenkilometer keinen unvertretbaren Verwaltungsaufwand, weil in der Regel der (sogleich zu entrichtende) Straßenverkehrsbeitrag bei der Einoder Ausreise vom Grenzzollamt unter Bedachtnahme auf die im Inland zurückzulegende oder zurückgelegte Fahrtstrecke mit Bescheid festgesetzt wird. Im Gegensatz dazu würde bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen die in jedem Einzelfall vorzunehmende behördliche Ermittlung der tatsächlichen Beförderungsleistung verhältnismäßig aufwendige Maßnahmen erfordern.

Der Umstand, daß eine Regelung in einzelnen Fällen zu unbefriedigenden Ergebnissen und Härten führt, berührt im übrigen ihre Sachlichkeit nicht (vgl. VfSlg. 7891/1976, 7996/1977, 9924/1984).

Es kann unter diesen Umständen dem Gesetzgeber nicht der Vorwurf gemacht werden, ohne sachlichen Grund Ungleiches gleich behandelt und dadurch den Gleichheitsgrundsatz verletzt zu haben, wenn er davon absah, bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen anstelle der Besteuerung mit einem festen monatlichen Betrag wahlweise das Tonnenkilometer als Grundlage für die Ermittlung des Straßenverkehrsbeitrages festzulegen.

4. Der VfGH teilt somit die vom Bf. vorgebrachten verfassungsrechtlichen Bedenken gegen §3 StVBG nicht und sieht aus der Sicht des vorliegenden Beschwerdefalles keinen Anlaß, ein Verfahren zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit dieser Vorschrift einzuleiten.

5.a) Der Bf. bringt der Sache nach weiters vor, der angefochtene Bescheid verletze ihn im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Unversehrtheit des Eigentums, weil die Behörde die auf Grund von Bescheiden des Landeshauptmannes nach §101 Abs5 KFG erhöhte zulässige Nutzlast zu Unrecht als Bemessungsgrundlage des Straßenverkehrsbeitrages herangezogen habe, zumal die sich aus diesen Bescheiden ergebende erhöhte zulässige Nutzlast ausdrücklich auf das Befahren von Bundes- und Landesstraßen im Gebiet des Landes Kärnten beschränkt gewesen sei.

b) Bei der - wie dargelegt - gegebenen verfassungsrechtlichen Unbedenklichkeit der Rechtsgrundlagen des angefochtenen Bescheides würde dieser das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Unversehrtheit des Eigentums nur verletzen, wenn die Behörde das Gesetz in denkunmöglicher Weise angewendet hätte, ein Fall, der nur dann vorläge, wenn die Behörde einen so schweren Fehler begangen hätte, daß dieser mit Gesetzlosigkeit auf eine Stufe zu stellen wäre (zB VfSlg. 10370/1985).

Ein derartiges Fehlverhalten der Behörde liegt jedoch nicht vor. In dem Umstand, daß die Behörde bei der Berechnung des Straßenverkehrsbeitrages (unter Berufung auf das zum Beförderungssteuergesetz ergangene Erkenntnis des VwGH vom 2. 7. 1964, Zl. 609/63) die höchste zulässige Nutzlast nach §101 Abs5 KFG zugrundegelegt hat, ist keine der Gesetzlosigkeit des Bescheides gleichzuhaltende Fehlerhaftigkeit zu erblicken, zumal es nach dem StVBG nicht darauf ankommt, ob die höchste zulässige Nutzlast tatsächlich ausgenutzt wird. Zu beurteilen, ob der angefochtene Bescheid auch in jeder Hinsicht rechtmäßig ist, ist Sache des VwGH.

6. Die behaupteten Grundrechtsverletzungen haben somit nicht stattgefunden. Das Verfahren hat auch nicht ergeben, daß der Bf. in sonstigen verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten verletzt worden ist. Angesichts der Unbedenklichkeit der angewendeten Rechtsgrundlagen ist es auch ausgeschlossen, daß er in seinen Rechten wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm verletzt worden ist.

Die Beschwerde war daher abzuweisen.

und antragsgemäß dem VwGH abzutreten.

Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs4 Z1 und 2 VerfGG ohne mündliche Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung

getroffen werden.

Schlagworte

Straßenverkehrsbeitrag

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1988:B972.1987

Dokumentnummer

JFT_10119370_87B00972_00

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, http://www.vfgh.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at