Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-1707/2006
{T 0/2}

Urteil vom 19. März 2007

Mitwirkung: Richterin Salome Zimmermann (Vorsitz); Richter Pascal Mollard; Richter Thomas Stadelmann. Gerichtsschreiber Johannes Schöpf.

H._____, ...
Beschwerdeführerin, vertreten durch ...

gegen

Oberzolldirektion (OZD), Abteilung LSVA, Gutenbergstrasse 50, 3003 Bern, Vorinstanz

betreffend
Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA; Anhängerdiskrepanz).

Sachverhalt:

A. Die H._____ mit dem Sitz in ... hat gemäss Eintrag im Handelsregister folgenden Zweck: Handel mit flüssigen und festen Brennstoffen sowie Ausführung von Transporten aller Art; kann sich an gleichartigen oder ähnlichen Unternehmen beteiligen, ihre Vertretung übernehmen sowie Grundeigentum erwerben, verwalten, belasten und veräussern.

B. Am 2. Juni 2005 stellte die Oberzolldirektion (OZD) der H._____ die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für diverse Fahrzeuge betreffend die Veranlagungsperiode März 2005 im Totalbetrag von insgesamt Fr. 34'288.55 zu. Beigelegt waren unter anderem die definitiven Veranlagungen für die Fahrzeuge ... und ... Die Veranlagung für das Fahrzeug ... enthielt einen Betrag von Fr. 33.30 für eine Anhängerdiskrepanz vom 16. März 2005, jene für das Fahrzeug ... einen Betrag von Fr. 16.25 für eine deklarierte Anhängerfahrt sowie einen Gesamtbetrag von Fr. 416.40 für diverse Anhängerdiskrepanzen zwischen dem 14. und 29. März 2005.

Mit Schreiben vom 9. Juni 2005 beanstandete die H._____ bei der OZD bezüglich des Fahrzeugs ... die Verrechnung des Betrags von Fr. 33.30, weil kein Anhänger oder Auflieger "bewegt" worden sei, und erkundigte sich nach der Bedeutung der Bemerkung "Grenzvektor, unbekannter Übertritt /Huckepack" im entsprechenden Logfile.

Am 14. Juni 2005 telefonierte der zuständige Sachbearbeiter der OZD mit einem einzelzeichnungsberechtigten Verwaltungsrat der H._____, und legte ihm nahe, die Anhängersensorik von einer Abnahmestelle überprüfen zu lassen. Dieser sah gemäss der Telefonnotiz des Sachbearbeiters jedoch keine Veranlassung dazu; der Chauffeur habe nie einen Warnton gehört.

Mit Verfügung vom 28. Juni 2005 wies die OZD die Einsprache der H._____ ab und forderte bezüglich des Fahrzeugs ... für die Veranlagungsperiode März 2005 den unveränderten Betrag von Fr. 1'360.90.

C. Am 4. Juli 2005 beanstandete die H._____ die Veranlagung bezüglich des Fahrzeugs ... dahingehend, dass die Rechnung 38 Teilbeträge mit der Bemerkung "Anhänger/Auflieger nicht deklariert" enthalte. Sie führte im Wesentlichen aus, dass mit diesem Fahrzeug Kundenmulden abgeholt und transportiert werden und es gar nicht auf Anhängertransport ausgerichtet sei.

Mit Verfügung vom 15. Juli 2005 hob die OZD zwar die Verfügung vom 29. Juni 2006 auf, verfügte jedoch die Abweisung beider Einsprachen und setzte die LSVA bezüglich des Fahrzeugs ... für die Veranlagungsperiode März 2005 auf den unveränderten Betrag von Fr. 1'360.90 und für das Fahrzeug ... ebenfalls unverändert auf Fr. 2'547.50 fest. Die Begründung war praktisch die Gleiche wie im Entscheid vom 28. Juni 2005, und es wurde im Wesentlichen festgehalten, dass die Anhängersensorik bei

beiden Fahrzeugen Fahrten mit nicht deklariertem Anhänger festgestellt habe, dass diese Einträge im Logfile nicht ersichtlich seien, weil es sich um einen verschlüsselten Kontrolleintrag handle und dass die Anhängersensorik offenbar nicht durch eine Abnahmestelle kontrolliert worden sei. Demnach habe für die Veranlagung von den erfassten Daten ausgegangen werden können. Bezüglich des Fahrzeugs ... sei der Eintrag "Grenzvektor, unbekannter Übertritt /Huckepack" im entsprechenden Logfile irrelevant, da er sich nicht auf die Rechnung ausgewirkt habe.

D. Gegen die Verfügung der OZD vom 15. Juli 2005 lässt die H._____ (Beschwerdeführerin) am 2. September 2005 bei der Eidgenössischen Zollrekurskommission (ZRK) Beschwerde führen mit dem Antrag, die LSVA pro März 2005 sei für das Fahrzeug ... auf Fr. 1'327.60 und für das Fahrzeug ... auf Fr. 2'131.10 festzusetzen. Zur Begründung führt sie im Wesentlichen aus, dass beide Fahrzeuge über eine ältere Softwareversion verfügten, welche eine Anhängerdiskrepanz nur kurz melde und bei welcher man die optische Anzeige nur sehe, wenn man die Klappe hebe. Es sei bekannt, dass der Impuls Anhänger durch Feuchtigkeit in der Kupplungsdose ausgelöst werden könne. Der Fahrer des Fahrzeugs ... sei ein sehr zuverlässiger Mitarbeiter. Zur Widerlegung der aufgezeichneten Daten reicht die Beschwerdeführerin die Tachoscheiben der fraglichen Tage ein und weist darauf hin, dass eine Ermessenseinschätzung auch Umstände zu berücksichtigen habe, welche zu Gunsten des Rechtsunterworfenen sprechen.

E. In ihrer Vernehmlassung vom 21. Oktober 2005 beantragt die OZD die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung macht sie insbesondere Ausführungen zur Funktionsweise der Anhängersensorik und reicht die Aufzeichnungen des Logfile für die fraglichen Tage ein, aus welchen sich der Anhängerbetrieb ergebe. Sie wendet sich gegen die Ausführungen der Beschwerdeführerin bezüglich der optischen und akustischen Anzeige und äussert sich zum Beweiswert der Aufzeichnungen des Fahrtschreibers.

F. Mit Schreiben vom 5. Februar 2007 teilte das Bundesverwaltungsgericht den Parteien mit, dass es das hängige Beschwerdeverfahren übernommen hat.

Auf die weiteren Begründungen in den Eingaben wird - soweit erforderlich - im Rahmen der Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Bis zum 31. Dezember 2006 unterlagen Entscheide der OZD betreffend den Vollzug der Bestimmungen über die LSVA der Beschwerde an die ZRK. Das Bundesverwaltungsgericht übernahm, sofern seine Zuständigkeit gegeben ist, die am 1. Januar 2007 bei der ZRK hängigen Rechtsmittel. Die Beurteilung erfolgt nach neuem Verfahrensrecht (Art. 53

Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht [Verwaltungsgerichtsgesetz, VGG, SR 173.32]). Soweit das VGG nichts anderes bestimmt, richtet sich gemäss Art. 37 VGG das Verfahren nach dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021). Das Bundesverwaltungsgericht ist zur Behandlung der Beschwerde sachlich wie funktionell zuständig (Art. 31 und 33 Bst. e VGG in Verbindung mit Art. 23 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [SVAG, SR 641.81]). Die Beschwerdeführerin hat die Verfügung der OZD vom 21. September 2005 mit Eingabe vom 10. Oktober 2005 frist- und formgerecht angefochten (Art. 50 und 52 VwVG). Sie ist durch die angefochtene Verfügung beschwert und zur Anfechtung berechtigt (Art. 48 VwVG). Der von der Beschwerdeführerin einverlangte Kostenvorschuss von Fr. 400.-- ist fristgerecht bezahlt worden. Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

1.2 Im Streit liegt die Veranlagung der LSVA für die laut den Aufzeichnungen der Erfassungsgeräte mitgeführten Anhänger. Die Beschwerdeführerin bestreitet die von der OZD in Rechnung gestellte LSVA für die fraglichen Anhängerfahrten.

2.

2.1 Gemäss Art. 85 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) kann der Bund auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, soweit diese Verkehrsart der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird seit dem 1. Januar 2001 auf den im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) schweren Motorfahrzeugen und Anhängern für den Güter- oder den Personentransport erhoben (Art. 3 SVAG). Abgabepflichtig ist der Halter, bei ausländischen Fahrzeugen zusätzlich der Fahrzeugführer (Art. 5 Abs. 1 SVAG). Der Bundesrat regelt den Vollzug der Schwerverkehrsabgabe (Art. 10 Abs. 1 SVAG). Die abgabepflichtige Person hat bei der Ermittlung der Fahrleistung mitzuwirken. Der Bundesrat kann den Einbau spezieller Geräte oder andere Hilfsmittel zur fälschungssicheren Erfassung der Fahrleistung vorschreiben (Art. 11 Abs. 1 und 2 SVAG).

2.2 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 der Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV, SR 641.811]). Der Halter muss dafür sorgen, dass das Messgerät dauernd funktionstüchtig ist. Bei einem Defekt oder Ausfall ist das Gerät unverzüglich von einer Abnahmestelle reparieren oder ersetzen zu lassen. Bei Verdacht auf Gerätefehler ist das Gerät von einer Abnahmestelle auf Funktionstüchtigkeit kontrollieren zu lassen (Art. 18

Abs. 1-3 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).

2.3 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 Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 69.19 E. 2b und 3b; vom 29. April 2002, veröffentlicht in Archiv für Schweizerisches Abgaberecht [ASA] 72 S. 496; vom 7. September 2001, veröffentlicht in ASA 71 S. 77).

Die Gesetzmässigkeit der voranstehenden Verordnungsbestimmungen 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, veröffentlicht in ASA 72 S. 496; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 2A.271/2003 vom 10. Oktober 2003). Überdies stützen sich die meisten dieser Verordnungsnormen 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 i.S. S. [ZRK 2003-035] E. 2c; vom 29. April 2002, veröffentlicht in ASA 72 S. 497).

2.4 Sind am Erfassungsgerät Fehlermeldungen aufgetreten oder sind nach Auffassung der abgabepflichtigen Person die Daten des Erfassungsgerätes aus anderen Gründen falsch, so ist nach

Verwaltungspraxis dies gleichzeitig mit dem Einsenden der Deklarationskarte der Zollverwaltung schriftlich mitzuteilen. Nach Auftreten eines Fehlers ist umgehend das Aufzeichnungsformular (LSVA 56.30) zu führen. Innerhalb von fünf Arbeitstagen seit Eintreten des Fehlers muss das Erfassungsgerät durch eine autorisierte Abnahmestelle wieder in den Normalzustand zurückgesetzt oder allenfalls ausgetauscht werden (Wegleitung der OZD für Fahrzeughalter für inländisch immatrikulierte Fahrzeuge zur LSVA, Ausgabe 2005, Ziff. 8.2).

3. Was die Veranlagung für das Fahrzeug ... anbelangt, bei welchem es um die Anhängerdifferenz vom 16. März 2005 geht, ist Folgendes zu berücksichtigen.

3.1 Unbestritten ist, dass für das Fahrzeug am fraglichen Tag kein Formular 56.30 geführt wurde und die für die Veranlagung relevanten Daten auch nicht in anderer Weise erfasst wurden. Damit kann offen bleiben, ob bei Fehlern des Erfassungsgerätes zwingend das erwähnte Formular zu verwenden ist, oder ob die Daten nicht auch auf eine andere geeignete Art erfasst werden können. Weiter wurde bei der Deklaration die OZD nicht über die angeblich aufgetretenen Fehlermeldungen oder Fehlfunktionen des Erfassungsgerätes informiert.

3.2 Aus den durch die OZD eingereichten Unterlagen ergibt sich, dass die Anhängersensorik bei diesem Fahrzeug am 16. März 2005 von 08.43 bis 08.51 Uhr und von 08.54 bis 12.56 Uhr einen Anhängerbetrieb angezeigt hat. Diese Aufzeichnung durch das Erfassungsgerät selber stellt die Beschwerdeführerin nicht in Abrede. Sie macht jedoch geltend, mit dem Fahrzeug zum fraglichen Zeitpunkt keinen Anhänger gezogen zu haben.

Sogenannte Anhängerdiskrepanzen (der dem Erfassungsgerät gemeldete Anhängerzustand entspricht nicht dem tatsächlichen) werden dem Fahrzeugführer durch das Erfassungsgerät akustisch durch einen kurzen Pfeifton sowie optisch durch Blinken der roten Lampe angezeigt. Die optische Anzeige bleibt bestehen, bis der Fahrzeugführer eine Anhängerdeklaration vornimmt oder die Anzeige mit der Taste quittiert (vgl. Betriebsanleitung "TRIPON CH-OBU 1" vom 12. Januar 2000, Ziff. 3.3.7). Ohne die eine oder andere Reaktion des Fahrzeugführers erlischt sie automatisch nach drei Minuten. Zudem erfolgt im Logfile ein verschlüsselter Kontrolleintrag "TRAIL.DISCR.ON" bzw. bei Beendigung der Anhängerdiskrepanz "TRAIL.DISCR.OFF". Ferner wird, wenn die Anhängersensorik nicht einwandfrei funktioniert, im Logfile ein verschlüsselter Kontrolleintrag "TRAIL.SENS" ausgewiesen.

3.3 Die Beschwerdeführerin macht geltend, die optische Anzeige sei für den Fahrzeugführer nicht einsehbar, weil sie sich unter der Klappe befinde. Wie sich jedoch aus der Abbildung des TRIPON auf der Umschlagseite der Betriebsanleitung klar ergibt, deckt die Klappe nur das Tastenfeld mit den Statuslampen (vgl. Ziffer 2.1 der Betriebsanleitung), nicht aber die Lampe links oben neben dem Bildschirm, welche bei einer Anhängerdiskrepanz ebenfalls rot blinkt (vgl. Ziffer 3.3.7 Abs. 1 Satz 1 der Betriebsanleitung), ab. Unrichtig ist auch die Ausführung der Beschwerdeführerin, dass bei

der Softwareversion, welche im März 2005 noch in diesem Fahrzeug installiert gewesen ist, kein optisches Signal während drei Minuten gegeben hätte. Vielmehr kann man der Betriebsanleitung entnehmen, dass bei Anhängerdiskrepanz die rote Lampe blinkt (Ziff. 3.3.7 und 4.1 der Betriebsanleitung).

Bezüglich des Warntons ist unbestritten, dass dieser bei der zur Diskussion stehenden Softwarevariante 15 zwar ertönt, jedoch nur kurz. Diese Tatsache ändert jedoch nichts daran, dass der Chauffeur, weil zumindest die optische Anzeige beim Motorstart leuchtete, sich durch Neustarten hätte versichern müssen, ob er den Warnton hört bzw. erneut die optische Anzeige blinkt. Zudem muss im vorliegenden Fall berücksichtigt werden, dass das Logfile in der fraglichen Periode sogar einen Neustart anzeigt, in dem das Fahrzeug an jenem Tag im Zeitraum von 08.51 bis 08.54 Uhr nicht in Betrieb war und somit neu gestartet werden musste. Dabei war der Fahrer wieder mittels optischem und akustischem Signal auf die Anhängerdiskrepanz hingewiesen worden. In der Beschwerdeschrift wird denn auch nicht mehr ausdrücklich bestritten, dass der Fahrer des Fahrzeugs ... die Warnsignale wahrgenommen hat, indem lediglich festgehalten wird, es stehe nicht fest, dass der Fahrer des anderen Fahrzeugs mit dem Kontrollschild ... die Warnsignale überhaupt festgestellt habe.

3.4 Das Gerät wurde am 27. Juli 2005 von der A._____ überprüft, und aus deren Rapport ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die optische oder die akustische Anzeige nicht funktioniert hätte. Zudem muss berücksichtigt werden, dass der zuständige Sachbearbeiter der OZD die Beschwerdeführerin bereits am 14. Juni 2005 telefonisch aufgefordert hat, die Anhängersensorik überprüfen zu lassen, dass aber der Verwaltungsrat der Gesellschaft diesem erklärt hat, er sehe dazu keine Veranlassung. Nach Art. 18 Abs. 3 und 21 Bst. b SVAV wäre die Beschwerdeführerin jedoch verpflichtet gewesen, bei einem Verdacht auf Gerätefehler das Erfassungsgerät unverzüglich, also nicht erst mehr als sechs Wochen später, von einer Abnahmestelle auf die Funktionstüchtigkeit hin überprüfen zu lassen. Nicht zu entscheiden ist die Frage, ob bei Auftreten von Fehlern des Erfassungsgerätes zwingend innert fünf Arbeitstagen entsprechend zu reagieren ist, wie dies Ziff. 8.2 der Wegleitung für Fahrzeughalter vorschreibt. Selbst wenn anlässlich der Kontrolle Ende Juli 2005 Fehler bei der Anhängersensorik festgestellt worden wären, hätte sich die Beschwerdeführerin wohl nicht auf diese berufen können, da sie erst Wochen später - jedenfalls nicht unverzüglich - reagiert hat. Weiter findet sich im Logfile kein versteckter Kontrolleintrag "TRAIL.SENS", der ein Nichtfunktionieren der Anhängersensorik angezeigt hätte. Es ist somit davon auszugehen, dass Anzeige und Erfassungsgerät funktioniert haben.

3.5 Auch aus dem Eintrag "CH-AUS HUCKEPACK/CH-EIN GPS" kann die Beschwerdeführerin nichts zu ihren Gunsten ableiten, weil dieser Eintrag bei der Gebührenerfassung nicht berücksichtigt wurde. Dies ergibt sich zweifelsfrei aus dem entsprechenden Logfile.

3.6 Demnach wäre die Beschwerdeführerin gehalten gewesen, die ihr obliegenden Massnahmen (vgl. E. 2.2) zu ergreifen, insbesondere das Erfassungsformular zu führen, eine schriftliche Fehlermeldung zu verfassen und diese der OZD zusammen mit den elektronisch registrierten Daten zu übermitteln. Weil sie ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachgekommen ist, ist von der Richtigkeit der durch das Gerät erfassten Daten auszugehen (vgl. Urteil des Bundesgerichtes 2A.271/2003 E. 3; Entscheid der ZRK vom 5. Juli 2004 i.S. S. [ZRK 2003-035] E. 3b).

4. Bezüglich des Fahrzeugs ... stellt die Oberzolldirektion der Beschwerdeführerin die LSVA für 38 Anhängerdiskrepanzen unterschiedlicher Dauer (für Strecken zwischen 5.4 km und 196.7 km) in der Zeit vom 14. bis zum 29. März 2005 in Rechnung.

4.1 Festzuhalten ist, dass die Beschwerdeführerin entgegen der Auffassung der OZD den in Rechnung gestellten deklarierten Anhängerbetrieb vom 16. März 2005 nicht bestritten hat. Sie beantragt nämlich lediglich, dass die LSVA für dieses Fahrzeug auf Fr. 2'131.10 zu reduzieren sei, was der Summe von Fr. 2'114.85 für den Betrieb ohne Anhänger und Fr. 16.25 für den deklarierten Anhängerbetrieb entspricht. Irrelevant sind demzufolge die Ausführungen in der Beschwerdeschrift, dass auch in diesem Fall kein Anhänger angekuppelt gewesen sei. Ebenso muss nicht weiter auf die Rüge eingegangen werden, dass der Impuls "Anhänger deklariert" durch Feuchtigkeit in der Kupplungsdose ausgelöst worden sei und dass sich die Anhängerfahrt aus dem Arbeitsrapport von Paul Oberholzer für den fraglichen Tag nicht ergebe.

4.2 Die Beschwerdeführerin bestreitet, dass der Fahrer dieses Fahrzeugs die Warnsignale überhaupt festgestellt hat. Dass die optische Anzeige nicht durch die Klappe verdeckt war, wurde bereits erwähnt (vgl. E. 3.3). Ebenso wurde dort auf die zum Warnton vorgebrachten Argumente eingegangen; jene Ausführungen gelten auch für das zu beurteilende Fahrzeug. Die Beschwerdeführerin behauptet nicht grundsätzlich, dass die Anzeigen nicht in Betrieb waren. Dies kann auch nicht dem bei den Akten befindlichen Rapport der A._____ entnommen werden. Aus diesem Rapport ergibt sich lediglich ein Fehler bei der Fahrzeugbindung, nicht aber bei der Anhängersensorik. Auch das Logfile enthält keinerlei Eintrag "TRAIL.SENS", der einen Fehler in der Anhängersensorik festhalten würde. Demnach ist davon auszugehen, dass Anzeigen und Erfassungsgerät korrekt funktioniert haben.

Nichts zu ihren Gunsten ableiten kann die Beschwerdeführerin auch aus dem Umstand, dass mit der Softwareversion 32 die "Warnung" bei einer Anhängerdiskrepanz geändert wurde, wie sich aus dem von der Beschwerdeführerin eingereichten Schreiben der OZD an die Abnahmestellen vom Juli 2005 ergibt. Denn es ist nicht bestritten, dass auch bei der installierte Version ein kurzer Warnton ertönt.

Demnach wäre die Beschwerdeführerin beim Auftreten von nach ihrer Auffassung falschen Meldungen gehalten gewesen, die angeführten Massnahmen zu ergreifen (vgl. E. 2.2), insbesondere das

Erfassungsformular zu führen, eine schriftliche Fehlermeldung zu verfassen und diese der OZD zusammen mit den elektronisch registrierten Daten zu übermitteln.

4.3 Weil die Beschwerdeführerin dies unterlassen hat, stellt sich die Frage , ob von der Richtigkeit der durch das Gerät erfassten Daten auszugehen ist oder ob die Beschwerdeführerin, obwohl sie es versäumt hat, die vom Erfassungsgerät anlässlich der Selbstdeklaration erfassten Daten zu beanstanden, deren Unrichtigkeit noch nachträglich beweisen kann. Das Bundesgericht hat diese Frage offen gelassen (Urteil des Bundesgerichtes 2A.271/2003 E.3). Auch die ZRK hat die Zulässigkeit eines solchen Beweises nicht von vornherein ausgeschlossen. Sie hat aber festgehalten, dass ein solcher Beweis nur unter besonders strengen Bedingungen zuzulassen wäre, da sonst die von Gesetz und Verordnung Halter und Fahrer auferlegten Mitwirkungspflichten im Rahmen des Selbstdeklarationsprinzips untergraben würden (Entscheid der ZRK vom 31. Juli 2004 i.S. N. [ZRK 2004-005] E. 3b). Ein solcher Beweis müsste auf ausserordentlichen Umständen beruhen. Denkbar wäre zum Beispiel der Beweis, dass der angeblich gezogene Anhänger zur fraglichen Zeit von einem anderen Erfassungsgerät erfasst und in Rechnung gestellt wurde oder dass das Fahrzeug gar keine Vorrichtung aufweist, um einen Anhänger anzukuppeln. Nachfolgend wird auf die einzelnen von der Beschwerdeführerin in diesem Zusammenhang vorgebrachten Argumente eingegangen.

4.3.1 Die Beschwerdeführerin führt aus, dass es sich beim Fahrzeug ... um ein Spezialfahrzeug für Wechselladeflächen mit Hydrauliksystem handle, das gar nicht für den Anhängerbetrieb konzipiert sei. Es sei betriebswirtschaftlich unsinnig, mit diesem Spezialfahrzeug bis zu sieben meist kurze Fahrten mit dem Anhänger zu unternehmen. Unbestritten ist jedoch, dass das Fahrzeug über eine Anhängerkupplung verfügt, dass es somit technisch möglich ist, einen Anhänger anzukuppeln. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass das Fahrzeug entsprechend den erfassten Daten jeweils einen Anhänger gezogen hat.

4.3.2 Weiter wird von der Beschwerdeführerin darauf hingewiesen, dass es sich beim Fahrer des Fahrzeugs um einen sehr zuverlässigen Mitarbeiter gehandelt habe. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auch ein zuverlässiger Mitarbeiter das Erfassungsgerät nicht vorschriftsgemäss bedient, sei es aus Unkenntnis, Unachtsamkeit oder aus anderen Gründen.

4.3.3 Die Beschwerdeführerin reicht zur Untermauerung ihres Standpunktes weiter Fotokopien der Tachoscheiben für drei der fraglichen Tage ein und behält sich deren Einreichung für die übrigen Tage vor. Die Einreichung dieser Scheiben kann aber schon deshalb nicht genügen, weil die Verordnung ausdrücklich vorsieht, dass beim Auftreten von Fehlern "besondere" Aufzeichnungen zu führen sind. Solche Aufzeichnungen müssen zum Zweck haben, der OZD die für die Abgabeerhebung erforderlichen Daten zu liefern. Dazu müssen sie auch in einer ohne weiteres lesbaren Form erstellt sein, was bei den Scheiben des

Fahrtenschreibers jedenfalls nicht der Fall ist. Es kann nicht Aufgabe des Bundesverwaltungsgerichts sein, diese Scheiben auszuwerten. Dazu kommt, dass die Scheiben lediglich über die Geschwindigkeit und die Zeit, in der das Fahrzeug bewegt wurde, Auskunft geben, nicht aber über die Zahl der gefahrenen Kilometer bzw. den Umstand, ob ein Anhänger gezogen wurde oder nicht. Zudem sind die eingereichten Fotokopien von ausgesprochen schlechter Qualität.

4.3.4 Weiter beruft sich die Beschwerdeführerin auf die Arbeitsrapporte der fraglichen Tage. Auf diese kann schon dehalb nicht abgestellt werden, weil diese lediglich die einem Kunden in Rechnung gestellten Kilometer enthalten, die LSVA aber auf sämtlichen gefahrenen Kilometern abgerechnet werden muss.

4.3.5 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es der Beschwerdeführerin nicht gelungen ist zu beweisen, dass die vom Erfassungsgerät aufgezeichneten unrichtig waren.

5. Zu den weiteren Argumenten der Beschwerdeführerin, die sich auf beide Fahrzeuge beziehen, nimmt das Bundesverwaltungsgericht wie folgt Stellung.

5.1 Die Beschwerdeführerin macht geltend, ein Mitarbeiter der A._____ habe ihr gegenüber erklärt, dass durch Feuchtigkeit in der Kupplungsdose falsche Daten, etwa der Impuls "Anhänger" ausgelöst werden könne. Sie führt jedoch keinerlei besondere Umstände an, aus denen geschlossen werden könnte, dass dies beim einen oder anderen Fahrzeug aufgetreten ist bzw. zumindest wahrscheinlich gewesen sein soll. Auf die Befragung von LSVA-Fachkräften sowie die Einholung von Berichten weiterer Abnahmestellen, wie sie von der Beschwerdeführerin beantragt wird, verzichtet das Bundesverwaltungsgericht in antizipierter Beweiswürdigung, weil sich diese zur konkreten Sachlage bei den beiden zur Diskussion stehenden Fahrzeugen an den fraglichen Tagen nicht äussern können.

5.2 Weiter kann die Beschwerdeführerin aus den Akten, die sie zur Veranlagung des Fahrzeugs ... eingereicht hat, nichts zu ihren Gunsten für das vorliegende Verfahren ableiten. Obwohl auch im damaligen Verfahren nach dem Auftreten der Anhängerdiskrepanz keinerlei Aufzeichnungen geführt und keine Fehlermeldungen schriftlich eingereicht wurden, hat die OZD damals die Veranlagung zurückgenommen, weil sich aus den eingereichten Arbeitsrapporten zweifelsfrei ergab, dass sämtliche Fahrten mit einem Schneepflug und einer Salzstreumaschine erfolgten, die beide nicht LSVA-pflichtig sind. Im vorliegenden Beschwerdeverfahren hat die Beschwerdeführerin keine derart stringenten Beweise geliefert. Zudem hat die OZD seinerzeit betont, dass die Änderung der Veranlagung ausnahmsweise und ohne Präjudiz erfolge.

5.3 Grundsätzlich ist der Beschwerdeführerin beizupflichten, dass die OZD im Rahmen einer Ermessenseinschätzung auch Umstände zu berücksichtigen hat, welche zu Gunsten des Rechtsunterworfenen sprechen. Dabei hat sie sich jedoch an die durch das Selbstdeklarationsprinzip und die

Mitwirkungspflichten des Abgabepflichtigen gesetzten Grenzen zu halten.

5.4 Anzumerken bleibt, dass das vorliegende Verfahren sich nicht mit der strafrechtlichen Seite der zur Diskussion stehenden Deklarationen befasst und das Bundesverwaltungsgericht weder der Beschwerdeführerin noch den jeweiligen Fahrern unredliche Absichten unterstellt.

6. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bezüglich beider Fälle von der Beschwerdeführerin nicht dargetan werden konnte, dass die optische und die akustische Anzeige bei Anhängerdiskrepanz nicht funktioniert haben. Sie wäre deshalb gehalten gewesen, die Aufzeichnungen nach Art. 19 Abs. 1 SVAV zu führen und diese nach Art. 22 Abs. 2 SVAV zusammen mit der Deklaration bei der OZD einzureichen zusammen (schriftlicher Hinweis auf die nach ihrer Auffassung falschen Aufzeichnungen der Erfassungsgeräte). Insgesamt ist von der Richtigkeit der durch die Erfassungsgeräte erfassten Daten auszugehen, womit die OZD einen ausreichenden Nachweis für die streitige Fahrleistung mit Anhänger erbracht hat.

7. Dem Gesagten zufolge ist die Beschwerde in allen Punkten abzuweisen. Bei diesem Verfahrensausgang hat die Beschwerdeführerin als unterliegende Partei die Kosten des Beschwerdeverfahrens zu tragen. Die Verfahrenskosten werden in Anwendung des Art. 63 Abs. 1 VwVG in Verbindung mit Art. 4 des Reglements vom 11. Dezember 2006 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht (VGKE, SR 173.320.2) auf Fr. 400.-- festgesetzt und der Beschwerdeführerin zur Zahlung auferlegt. Die Beschwerdeinstanz hat im Dispositiv den Kostenvorschuss mit den Verfahrenskosten zu verrechnen und einen allfälligen Überschuss zurückzuerstatten (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Eine Parteientschädigung ist der Beschwerdeführerin nicht zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG e contrario).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde der H._____ vom 2. September 2005 gegen die Verfügung der Oberzolldirektion vom 15. Juli 2005 wird abgewiesen.

2. Die Verfahrenskosten für das Beschwerdeverfahren vor der Eidgenössischen Zollrekurskommission und vor dem Bundesverwaltungsgericht im Betrage von Fr. 400.-- werden der H._____ auferlegt und mit dem von ihr geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 400.-- verrechnet.

3. Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4. Dieses Urteil wird eröffnet:

   - dem Vertreter der Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
   - der Vorinstanz (Gerichtsurkunde)

Die vorsitzende Richterin: Der Gerichtsschreiber:

Salome Zimmermann Johannes Schöpf

Rechtsmittelbelehrung
Urteile des Bundesverwaltungsgerichts können innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht in Lausanne angefochten werden. Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Sie muss spätestens am letzten Tag der Frist beim Bundesgericht eingereicht oder zu dessen Handen der Schweizerischen Post oder einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung übergeben werden (Art. 42, 48, 54, 83 Bst. l und m und Art. 100 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG, SR 173.110]).

Versand am: