Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-1695/2006
{T 0/2}

Urteil vom 27. Februar 2007

Mitwirkung: Richter Daniel Riedo (Vorsitz) und Michael Beusch; Richterin Salome Zimmermann; Gerichtsschreiberin Iris Widmer.

A._____
Beschwerdeführerin,

gegen

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

betreffend
LSVA; Emissionsnorm EURO

Sachverhalt:

A. Am 5. Januar bzw. 21. März 2001 liess die A._____ (nachfolgend: Beschwerdeführerin) das Fahrzeug mit dem Kontrollschild _____ beim Zollamt Basel/Weil Autobahn bzw. Basel Rheinhäfen mittels Formular 56.60 registrieren und die Emissionsnorm EURO 2 beantragen. Die Zollverwaltung wies die beantragte Emissionsnorm zu und berechnete die schwerverkehrsabgabepflichtigen Fahrten in der Folgezeit zum entsprechenden Satz der Abgabekategorie 3 (Fr. 0.0142 pro Tonnenkilometer). In der Zeit zwischen Januar 2001 und April 2003 deklarierte die Beschwerdeführerin ihre abgabepflichtigen Fahrten mittels ID-Card (Chipkarte) zu diesem Abgabesatz bei den Einfahrten in die Schweiz am jeweiligen Abfertigungsterminal, ab Mai 2003 via das Erfassungsgerät "Tripon".

B. Mit Brief vom 20. Januar 2005 teilte die Eidgenössische Oberzolldirektion (OZD) der Beschwerdeführerin mit, das fragliche Fahrzeug entspreche richtigerweise der Emissionsnorm EURO 1. Deshalb sei die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bis dato fälschlicherweise zu einem Ansatz von Fr. 0.0142 pro Tonnenkilometer, statt zu Fr. 0.0168 erhoben worden. Die Differenz, ausmachend eine LSVA in Höhe von Fr. 3'257.20, sei nachzubelasten. Am 9. Februar 2005 trug die Beschwerdeführerin sinngemäss vor, es dürfe ihr nicht zum Nachteil gereichen, dass die OZD den Lastwagen irrtümlicherweise der Norm EURO 2 zuwies.

C. Am 21. Februar 2005 setzte die OZD die LSVA-Nachforderung für das Fahrzeug _____ verfügungsweise auf Fr. 3'257.20 fest. Zur Begründung hielt die Verwaltung im Wesentlichen dafür, die Deklarationen der Beschwerdeführerin -sei es am Abfertigungsterminal oder mittels Tripon- bildeten rechtsverbindliche Grundlage für die Abrechnung der LSVA. Die Deklaration stehe jedoch unter Vorbehalt einer Kontrolle durch die Zollbehörde. Ein solche habe im Januar 2005 ergeben, dass der Fahrzeugführer zu Unrecht jeweils die günstigere Veranlagung erwirkt habe. Nicht erhobene oder zu niedrig festgesetzte Abgaben seien nachzufordern.

D. Gegen diese Verfügung wird am 4. April 2005 (am 12. April 2005 aufforderungsgemäss verbessert) Beschwerde bei der Eidgenössischen Zollrekurskommission (ZRK) erhoben mit dem sinngemässen Antrag, die angefochtene Verfügung sei aufzuheben. Zur Begründung führt die Beschwerdeführerin insbesondere an, die Registrierung des Fahrzeuges sei am 5. Januar 2001 durch den Zollbeamten vorgenommen worden, welcher auch die Emissionsnorm feststelle. Der Fahrzeugführer habe keinen Einfluss auf die Festlegung der Emissionsnorm. Auch beim späteren Einbau des Tripon-Gerätes habe die Emissionsnorm durch die OZD überprüft werden müssen, was jedoch nicht geschehen sei. Aufgrund dieser Nachlässigkeiten der Verwaltung sei die angefochtene Verfügung aufzuheben.

E. Mit Vernehmlassung vom 25. Mai 2005 beantragt die OZD, die Beschwerde sei abzuweisen. Zur Begründung trägt die Verwaltung im Wesentlichen vor, anlässlich einer vertieften Kontrolle der abgaberelevanten Stammdaten durch die OZD im Januar 2005 sei festgestellt worden, dass das fragliche Fahrzeug der Emissionsnorm EURO 1 entspreche, da die erste Inver-

kehrsetzung am 25. April 1994 erfolgte. Ein Nachweis für die Norm EURO 2 liege nicht vor. Die infolgedessen in der Zeit vom Januar 2001 bis Dezember 2004 zu niedrig festgesetzten Abgaben seien nachzufordern.

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 (BVGer) übernimmt, sofern es zuständig ist, die am 1. Januar 2007 bei der ZRK hängigen Rechtsmittel. Die Beurteilung erfolgt nach neuem Verfahrensrecht (Art. 53 Abs. 2 des Bundesgesetzes 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 über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021). Das BVGer ist zur Behandlung der Beschwerde sachlich wie funktionell zuständig (Art. 31, 33 Bst. d VGG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [SVAG; SR 641.81]). Die Beschwerdeführerin hat die Verfügung der OZD vom 21. Februar 2005 mit Eingabe vom 4. bzw. 12. April 2005 frist- und formgerecht angefochten (Art. 50 und 52 VwVG). Sie ist durch die angefochtene Verfügung beschwert und zur Anfechtung berechtigt (Art. 48 VwVG). Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

1.2 Die Beschwerdeführerin räumt ausdrücklich ein, dass es sich beim fraglichen Lastwagen um ein Fahrzeug handelt, welches der EURO Norm 1 entspricht. Nicht im Streit liegt folglich, dass sie in der fraglichen Zeit grundsätzlich LSVA zum entsprechend höheren Abgabesatz (Fr. 0.0168 statt Fr. 0.0142 pro Tonnenkilometer) schuldete. Ebenso wenig bestritten ist die rechnerische und damit sachverhaltsmässige Ermittlung der Nachforderung in Höhe von Fr. 3'257.20. Die Beschwerdeführerin behauptet jedoch, das Fahrzeug sei durch die OZD fälschlicherweise der EURO Norm 2 zugewiesen worden, weshalb die Differenz zum höheren Abgabesatz nicht geschuldet sei. Wie es sich damit verhält, ist nachfolgend zu prüfen.

2.

2.1 Gemäss Art. 85 Abs. 1 der Bundesverfassung (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). Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern (Art. 6 Abs. 1 SVAG). Sie betrug für die hier zur Diskussion stehende Zeit pro gefahrenem Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht: a) Fr. 0.02 für die Abgabekategorie 1; b) Fr. 0.0168 für die Abgabekategorie 2; c) Fr. 0.0142 für

die Abgabekategorie 3 (Art. 14 Abs. 1 der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe [SVAV; SR 641.811]). Für die Einteilung in die Abgabekategorien ist Anhang 1 massgebend. Kann die Zugehörigkeit eines Fahrzeuges zur Abgabekategorie 2 oder 3 nicht nachgewiesen werden, so ist die Abgabekategorie 1 anwendbar (Art. 14 Abs. 2 SVAV).

Gemäss damaligem Anhang 1 galt Abgabekategorie 1 (EURO 0 oder vorher; betreffend die Kategorien von Emissionsnormen [EURO] vgl. Art. 40 ff. des Abkommens der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999 [Landverkehrsabkommen; SR 0.740.72]) -soweit hier interessierend- für Fahrzeuge, die weder die Kriterien der Abgabekategorie 2 noch diejenigen der Abgabekategorie 3 erfüllten. Zur Abgabekategorie 2 (EURO 1) gehörten Fahrzeuge -soweit hier interessierend- nach Massgabe von internationalen Vorschriften (EG-88/77-91/542A; ECE-49R-02A; EG-70/220 ab 93/59; ECE-83R-02/03). Zur Abgabekategorie 3 (EURO 2, 3 oder später) gehörten Fahrzeuge -soweit hier interessierend- ebenfalls nach Massgabe von internationalen Vorschriften (EG-88/77-91/542B-96/1; EG-70/220 ab 96/69; ECE-49R-02B; ECE-83R-04; Gasmotoren ohne Zertifikat). Laut Art. 44 Abs. 3 des Landverkehrsabkommens wird die Emissionskategorie (EURO) der schweren Nutzfahrzeuge (wie sie in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft definiert ist) anhand des im Zulassungsschein des Fahrzeuges angegebenen Datums der Erstzulassung oder gegebenenfalls anhand eines von den zuständigen Behörden des Zulassungsstaates zusätzlich ausgestellten besonderen Dokumentes überprüft, wenn sie im Zulassungsschein nicht angegeben ist. Gestützt auf dieses internationale Recht nahm die OZD -soweit hier interessierend- praxisgemäss in der Zeit von 2001 bis 2004 folgende Zuordnungen gemäss Datum der ersten Zulassung vor (vgl. Vernehmlassung II/3 in fine), wenn anlässlich der Registrierung des Fahrzeuges kein Nachweis einer anderen Emissionsnorm erbracht werden konnte:

"vor 30. September 1993	EURO 0	Abgabekategorie 1;
ab 1. Oktober 1993	EURO 1	Abgabekategorie 2;
ab 1. Oktober 1996	EURO 2	Abgabekategorie 3;
ab 1. Oktober 2001	EURO 3	Abgabekategorie 3".

2.2

2.2.1 Die Abgabe wird mit einem von der Zollverwaltung zugelassenen elektronischen Messgerät ermittelt. Dieses besteht aus dem im Fahrzeug eingebauten Fahrtschreiber bzw. Wegimpulsaufnehmer sowie einem Erfassungsgerät (TRIPON), das die massgebende Fahrleistung ermittelt und registriert (Art. 15 Abs. 1 SVAV). Nebst dem Erfassungsgerät muss der Fahrzeugführer stets auch ein Aufzeichnungsformular mitführen, das bei Ausfall oder bei Fehlfunktionen bzw. Fehlermeldungen des Messgeräts zu verwenden ist (Art. 19 Abs. 1 SVAV). Der Fahrzeugführer muss bei der korrekten Ermittlung der Fahrleistung mitwirken. Er muss insbesondere

das Erfassungsgerät korrekt bedienen und bei Fehlermeldungen oder Fehlfunktionen die Fahrleistungsdaten im Aufzeichnungsformular eintragen und das Erfassungsgerät unverzüglich überprüfen lassen (Art. 21 SVAV). Sind Fehlermeldungen aufgetreten oder sind nach Auffassung der abgabepflichtigen Person die Daten des Erfassungsgerätes aus anderen Gründen falsch, so muss sie dies mit der Deklaration schriftlich mitteilen und begründen (Art. 22 Abs. 2 SVAV). Der Abgabepflichtige hat der Zollverwaltung die für die Berechnung der Abgabe erforderlichen Angaben innerhalb von 20 Tagen nach Ablauf der Abgabeperiode zu deklarieren (Art. 22 Abs. 1 SVAV). Die Veranlagung der Abgabe erfolgt auf Grund der vom Abgabepflichtigen eingereichten elektronischen oder schriftlichen Deklaration (Art. 23 Abs. 1 SVAV). Die durch das Erfassungsgerät ermittelten Kilometer sind für die Berechnung der Abgabe massgebend (Art. 22 Abs. 2 SVAV). Nach dem Gesagten unterliegt der Abgabepflichtige dem Selbstdeklarationsprinzip; dies bedeutet, dass das Gesetz dem Abgabepflichtigen die volle Verantwortung für die Veranlagung überbindet und hohe Anforderungen an seine Sorgfaltspflicht stellt (statt vieler: Entscheide der ZRK vom 27. August 2004, in Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 69.19, E. 2b, und 3b; vom 29. April 2002, in Archiv für Schweizerisches Abgaberecht [ASA] 72 496; vom 7. September 2001, in ASA 71 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, in ASA 72 496; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts vom 10. Oktober 2003 [2A.271/2003]). 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 [ZRK 2003-035], E. 2c; vom 29. April 2002, in ASA 72 497).

2.2.2 Für ausländische Fahrzeuge ohne Erfassungsgerät muss der Fahrzeugführer bei der Ein- und Ausfuhr die zur Erhebung der Abgabe erforderlichen Daten deklarieren. Für die Distanzermittlung ist der Fahrtschreiber massgebend (Art. 27 SVAV). Die hievor dargelegten Grundsätze (E. 2.2.1), etwa das Selbstdeklarationsprinzip oder die grundsätzliche Verbindlichkeit der deklarierten Angaben für den Fahrzeughalter, gelten mutatis mutandis für Fahrzeuge ohne Erfassungsgerät dem Grundsatze nach ebenso. Nach Verwaltungspraxis (s. Vernehmlassung II/2) muss der ausländische Fahrzeughalter bzw. sein Fahrzeugführer den Lastwagen anlässlich der ersten Einfahrt in die Schweiz beim Einfahrtszollamt registrieren lassen. Zu den registrierten Daten gehören u.a. das Datum der 1. Inverkehrsetzung und ein allfälliger Emissionsnachweis. Das Zollamt bestä-

tigt die gemachten Angaben mit Unterschrift und Zolldatumsstempel. Gleichzeitig wird die Abgabekategorie bestimmt.

2.3 Gilt das Selbstdeklarationsprinzip, so kann der Abgabepflichtige aus dem Gebot des Verwaltungshandelns nach Treu und Glauben grundsätzlich nichts zu seinen Gunsten ableiten, wenn die Zollbehörden unrichtige Deklarationen über längere Zeit nicht bemerkt haben (vgl. BGE vom 7. Februar 2001, E. 2c, in ASA 70 334). Genauso wenig anerkennt die Rechtsprechung eine allgemeine Aufklärungspflicht der Zollverwaltung im Verkehr mit den Abgabepflichtigen (ausführlich: Entscheid der ZRK vom 2. Oktober 1995, E. 3b, in ASA 65 411 ff., wo es um die Aufklärung über eine für den Zollpflichtigen günstigere Zollbehandlung ging). Selbstredend ist die Zollverwaltung dennoch gehalten, sich nach dem in Art. 9 BV enthaltenen Gebot von Treu und Glauben zu richten, was im konkreten Anwendungsakt zu einer Verpflichtung führen kann, den Abgabepflichtigen über die massgeblichen rechtlichen Verhältnisse ins Bild zu setzen (ASA 65 412). Namentlich bei einer unrichtigen Auskunft (oder bei anderem Verhalten der Verwaltung, das bestimmte Erwartungen des Abgabepflichtigen begründet) finden die Regeln über den Vertrauensschutz des Bürgers auch im Verhältnis zur Zollbehörde Anwendung. Danach hat der Bürger einen Anspruch auf Schutz des berechtigten Vertrauens, das er in behördliche Zusicherungen und sonstiges, bestimmte Erwartungen begründendes Verhalten der Behörden setzt. Es müssen indessen verschiedene Voraussetzungen kumulativ erfüllt sein, damit sich der Private mit Erfolg auf den Grundsatz des Vertrauensschutzes berufen kann. So ist eine unrichtige Auskunft einer Verwaltungsbehörde nur bindend, wenn die Behörde in einer konkreten Situation mit Bezug auf bestimmte Personen gehandelt hat, wenn sie dabei für die Erteilung der betreffenden Auskunft zuständig war oder wenn der Bürger die Behörde aus zureichenden Gründen als zuständig betrachten durfte, wenn gleichzeitig der Bürger die Unrichtigkeit der Auskunft nicht ohne weiteres erkennen konnte und wenn er im Vertrauen auf die Richtigkeit der Auskunft Dispositionen getroffen hat, die nicht ohne Nachteil rückgängig gemacht werden können sowie wenn die gesetzliche Ordnung seit der Auskunftserteilung keine Änderung erfahren hat (BGE 129 I 170, 126 II 387, 125 I 274; ARTHUR HAEFLIGER, Alle Schweizer sind vor dem Gesetze gleich, Bern 1985, S. 220 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Grundriss des Allgemeinen Verwaltungsrechts, Zürich 2006, Rz. 622 ff.; IMBODEN/RHINOW/KRÄHENMANN, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Basel/Frankfurt am Main 1990, Nr. 74 und Nr. 75 B III/b/2; WEBER/DÜRLER, Vertrauensschutz im Öffentlichen Recht, Basel/Frankfurt am Main 1983, S. 79 ff., 128 ff.).

3.

3.1 Im vorliegenden Fall kann das Vorbringen der Beschwerdeführerin sinngemäss dahingehend verstanden werden, die Verwaltung habe durch die ursprüngliche Zuweisung des Lastwagens zur Emissionsnorm EURO 2 und die Berechnung der Abgabe zum entsprechenden Satz während der fraglichen vier Jahre ihr Vertrauen in die Richtigkeit der dauerhaft unrichtigen Deklarationen gesetzt; ihr guter Glaube sei zu schützen.

3.2 Für die Deklaration der für eine Veranlagung erforderlichen Fahrleistungsdaten überbindet das Gesetz dem Abgabepflichtigen die volle Verantwortung und stellt hohe Anforderungen an seine Sorgfaltspflicht. Dieses strenge Selbstdeklarationsprinzip mit den entsprechenden Konsequenzen (E. 2.2.1) hat durchaus seine Berechtigung angesichts der Massen an digitalisierten Fahrleistungsdaten, welche über sämtliche in der Schweiz schwerverkehrsabgabepflichtige Fahrzeuge Monat für Monat bei der OZD einzureichen sind; schlicht unmöglich erscheint, dass die Verwaltung jede einzelne Deklaration auf ihre Richtigkeit überprüft. Die Verantwortung für die richtige Veranlagung auf den Abgabepflichtigen zu überbinden, ist deshalb ein berechtigter Teilgehalt des Selbstdeklarationsprinzips. Das Selbstdeklarationsprinzip hat grundsätzlich auch bei der Registrierung eines ausländischen Lastwagens bei der Ersteinfahrt in die Schweiz zu gelten (E. 2.2.2). Dennoch gilt es zu differenzieren: Anders als bei der ordentlichen Deklaration von Fahrleistungsdaten (via Chipkarte oder online) entsteht anlässlich dieser ersten Einfahrt ins Inland (wo es zunächst lediglich darum geht, gewisse Stammdaten des Fahrzeuges und vorerst noch keinerlei Fahrleistungsdaten zu deklarieren) grundsätzlich ein näherer Kontakt zwischen dem Chauffeur des ausländischen Fahrzeuges und dem schweizerischen Zollbeamten. Anhand der zu registrierenden Stammdaten des Fahrzeuges (u.a. das Datum der ersten Inverkehrsetzung und ein allfälliger Emissionsnachweis), welche in der Folge Grundlage für die zu deklarierenden Fahrleistungsdaten bilden, wird die Abgabekategorie bestimmt und der Beamte bestätigt die Angaben mit Unterschrift und Zolldatumsstempel (E. 2.2.2). Tritt der Zollbeamte im persönlichen Kontakt mit dem Abgabepflichtigen derart aktiv ins Deklarationsgeschehen ein, kann nicht mehr vom Deklarationsprinzip in seiner vollen Schärfe ausgegangen werden, jedenfalls dann nicht, wenn dem Beamten eine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht vorzuwerfen wäre. In casu hat der Chauffeur der Beschwerdeführerin am 5. Januar 2001 mittels Formular 56.60 der Zollverwaltung ("Registrierung LSVA") das fragliche ausländische Fahrzeug registrieren lassen und dabei fälschlicherweise die Emissionsnorm EURO 2 und den 29. November 1996 als erste Inverkehrsetzung deklariert. Dem Registrierungsantrag legte der Fahrzeugführer den entsprechenden Fahrzeugausweis bei, welchem kein Emissionsnachweis zu entnehmen ist. Der Emissionsnachweis wurde auch nicht mit einem anderen Dokument erbracht. Gemäss Fahrzeugausweis erfolgte die erste Inverkehrsetzung des Lastwagens am 25. April 1994. Infolgedessen hätte dieser richtigerweise der Emissionsnorm EURO 1 zugewiesen werden müssen (E. 2.1). Dennoch bestätigte der Zollbeamte die deklarierte Emissionsnorm EURO 2 mit seiner Unterschrift und dem Zolldatumsstempel. Es gilt zu prüfen, ob unter diesen Umständen der Zollverwaltung eine Sorgfaltspflichtsverletzung vorgeworfen werden kann (E. 3.3) und ob die Voraussetzungen des Vertrauensschutzes erfüllt sind (E. 3.4).

3.3 Die Vorinstanz gibt an, anlässlich einer vertieften Kontrolle der abgaberelevanten Stammdaten im Januar 2005 habe sie festgestellt, dass das fragliche Fahrzeug der Emissionsnorm EURO 1 entspreche, da die erste Inverkehrsetzung am 25. April 1994 erfolgte. Um die Fehlerhaftigkeit der

deklarierten Norm festzustellen, hätte es indes keiner vertieften Kontrolle bedurft, erst recht nicht erst im Januar 2005. Bereits anlässlich der Registrierung des ausländischen Fahrzeuges am 5. Januar 2001 waren sämtliche Sachverhaltselemente vorhanden, mit deren Hilfe der betroffene Zollbeamte ohne weiteres hätte erkennen können, unter den gegebenen Umständen gar erkennen müssen, dass die auf dem Formular 56.60 deklarierte Emissionsnorm Euro 2 und die irrtümlich mit 29. November 1996 angegebene erste Inverkehrsetzung unzutreffend waren. Denn weder durch den dem Registrierungsantrag beigelegten Fahrzeugausweis noch durch andere Dokumente erbrachte der Chauffeur den Nachweis der Norm EURO 2. Vielmehr nennt der Fahrzeugausweis das Erstzirkulationsdatum ausdrücklich und gut ersichtlich (25. April 1994). Infolgedessen hätte das Fahrzeug richtigerweise der Emissionsnorm EURO 1 zugewiesen und der Zollbeamte die deklarierte Emissionsnorm in guten Treuen verweigern müssen. Indem er aber unbesehen mit seiner Unterschrift und dem Zolldatumsstempel die soweit unzutreffenden Angaben des Fahrzeugführers bestätigte, ist er unter diesen Umständen seinen Sorgfaltspflichten nicht rechtsgenügend nachgekommen. Erschwerend kommt hinzu, dass ein anderer Beamter am 21. März 2001 die für das nämliche Fahrzeug unter Beilage des identischen Fahrzeugausweises deklarierte Emissionsnorm EURO 2 (diesmal ohne [unzutreffende] Angabe des Datums der ersten Inverkehrsetzung auf dem Formular 56.60) erneut mit Unterschrift und Datumsstempel bestätigte, nachdem die Beschwerdeführerin das Fahrzeug infolge Verlusts der Chipkarte bei Einfahrt in die Schweiz wiederum registrieren liess. Auch dieser Beamte hätte mit der erforderlichen Sorgfalt den Fahrzeugführer auf die ganz offensichtlich unrichtig deklarierte Emissionsnorm aufmerksam machen müssen. Ferner beantragte die Beschwerdeführerin am 1. Februar 2003 wiederum unter Beilage des bekannten Fahrzeugausweises die Eröffnung eines LSVA-Kontos, woraufhin die Verwaltung immer noch nicht die unzutreffende Emissionsnorm beanstandete. Ende April 2003 liess die Beschwerdeführerin ein Erfassungsgerät ins fragliche Fahrzeug einbauen und die OZD übernahm die anlässlich der Ersteinfahrt registrierten Stammdaten unbesehen. Schliesslich intervenierte die Vorinstanz nicht auf die unter der unzulässigen Abgabekategorie deklarierten Fahrleistungsdaten während einer Zeit von knapp vier Jahren, obwohl in der ganzen Zeit, -wie dargelegt- sogar bereits anlässlich der Erstregistrierung, sämtliche Sachverhaltselemente bekannt waren, die zur Erkenntnis führen mussten, dass die deklarierte Emissionsnorm nicht zutraf. All dies führt zum Schluss, dass die Verwaltung die nötige Sorgfalt mehrfach vermissen liess.

3.4 Es bleibt unter diesen Umständen zu prüfen, ob vorliegend die Voraussetzungen des Vertrauensschutzes gegeben sind.

3.4.1 Zunächst bedarf es einer Vertrauensgrundlage, d.h. eines bestimmte Erwartungen begründenden Verhaltens der Behörden. Eine solche Vertrauensgrundlage ist ohne Weiteres darin zu erblicken, dass die Zollverwaltung unter Missachtung der erforderlichen Sorgfalt die Deklaration der Emissionsnorm EURO 2 durch den Beschwerdeführer über eine solch lange Zeit

nicht beanstandete, obschon sie sich von allem Anfang an in Kenntnis aller massgeblichen Sachverhaltselemente befand (E. 3.3).

3.4.2 Weiter ist die Frage, ob der Fahrzeugführer bzw. die Beschwerdeführerin die Unrichtigkeit der Subsumtion des Lastwagens unter die Emissionsnorm EURO 2 nicht ohne weiteres erkennen konnte, zu bejahen. Wenn gleich mehrere verschiedene Beamte (s. E. 3.3), die sich professionell mit dieser Problematik auseinandersetzen, die Falschzuweisung des Lastwagens nicht bemerkten, dann kann dies erst recht vom ausländischen Chauffeur der Beschwerdeführerin nicht erwartet werden, dies umso weniger angesichts der einschlägigen Vorschriften, die komplex erscheinen (E. 2.1). Der Fahrzeugführer bzw. die Beschwerdeführerin durfte infolgedessen in guten Treuen auf die Richtigkeit der zugewiesenen Norm EURO 2 vertrauen.

3.4.3 Der Schaden der Beschwerdeführerin besteht in den der Differenz zwischen Abgabekategorie 3 (EURO 2) und Kategorie 2 (EURO 1) entsprechenden nachgeforderten Abgaben in Höhe von Fr. 3'257.20, welche er nachträglich nicht mehr auf seine Kunden zu überwälzen vermag und deshalb selber zu tragen hätte. Somit ist auch die Voraussetzung erfüllt, wonach die Beschwerdeführerin im Vertrauen auf das Verhalten der Zollbeamten bzw. auf die Richtigkeit der Abgabekategorie 3 Dispositionen unterliess (nämlich die Überwälzung der Abgabe zum höheren Satz), die überhaupt nicht, zumindest nicht ohne Nachteil, nachgeholt werden können.

3.4.4 Die weiteren Voraussetzungen des Vertrauensschutzes (Zuständigkeit der Zollbeamten, keine Änderung der gesetzlichen Ordnung seit der Auskunftserteilung etc.) sind offensichtlich ebenfalls erfüllt. Das Vertrauen der Beschwerdeführerin in die Richtigkeit der Emissionsnorm EURO 2 ist unter den geschilderten Umständen berechtigt und zu schützen.

4. Folglich ist die Beschwerde gutzuheissen. Der obsiegenden Beschwerdeführerin und der OZD sind keine Verfahrenskosten aufzuerlegen (Art. 63 VwVG). Die Beschwerdeinstanz hat im Dispositiv den Kostenvorschuss mit den Verfahrenskosten zu verrechnen und einen allfälligen Überschuss zurückzuerstatten. Die Beschwerdeführerin ist weder vertreten noch ergeben sich andere notwendige Auslagen aus den Akten. Eine Parteientschädigung ist nicht zuzusprechen (vgl. Art. 9 ff sowie Art. 13 f. des Reglements vom 11. Dezember 2006 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht; SR 173.320.2).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde der A._____ vom 4. April 2005 wird gutgeheissen und die Verfügung der OZD vom 21. Februar 2005 aufgehoben.

2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben. Der geleistete

Kostenvorschuss von Fr. 500.- wird der Beschwerdeführerin zurückerstattet.

3. Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4. Dieses Urteil wird eröffnet:
   - der Beschwerdeführerin (mit Gerichtsurkunde)
   - der Vorinstanz (Ref-Nr. 453.9-17/05.002) (mit Gerichtsurkunde)

Der vorsitzende Richter:	Die Gerichtsschreiberin:
Daniel Riedo	Iris Widmer

Rechtsmittelbelehrung
Urteile des Bundesverwaltungsgerichts können innert 30 Tagen seit der Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht in Lausanne angefochten werden. Die Beschwerde ist unzulässig gegen Entscheide über die Stundung oder den Erlass von Abgaben. 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 (vgl. Art. 42, 48, 54, 83 Bst. l und 100 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [BGG]; SR 173.110).

Versand am: