

ÜBERSETZUNG

Geschäftsverzeichnisnr. 1892
Urteil Nr. 73/2001 vom 30. Mai 2001

URTEILSAUSZUG

In Sachen: Präjudizielle Frage in bezug auf Artikel 29 des Gesetzes vom 20. Dezember 1995 zur Festlegung steuerrechtlicher, finanzieller und sonstiger Bestimmungen, gestellt vom Appellationshof Gent.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden H. Boel und M. Melchior, und den Richtern L. François, P. Martens, R. Henneuse, L. Lavrysen und A. Alen, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden H. Boel,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. Gegenstand der präjudiziellen Frage

In seinem Urteil vom 17. Februar 2000 in Sachen D. Moens gegen den Belgischen Staat, dessen Ausfertigung am 23. Februar 2000 in der Kanzlei des Schiedshofes eingegangen ist, hat der Appellationshof Gent folgende präjudizielle Frage gestellt:

« Verstößt Artikel 29 des Gesetzes vom 20. Dezember 1995 zur Festlegung steuerrechtlicher, finanzieller und sonstiger Bestimmungen gegen den verfassungsmäßig verankerten Gleichheitsgrundsatz durch die Einführung einer Akzisenausgleichssteuer auf Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Kleinbusse mit Dieselantrieb in Höhe eines festen Betrags nach Maßgabe der besteuerten Motorleistung, und zwar unabhängig vom Verbrauch, während Benzinfahrer von der vorgenannten Abgabe ausgeschlossen sind und aufgrund ihres Verbrauchs besteuert werden? »

(...)

IV. In rechtlicher Beziehung

(...)

Die beanstandete Bestimmung

B.1. Die präjudizielle Frage bezieht sich auf Artikel 29 des Gesetzes vom 20. Dezember 1995 zur Festlegung steuerrechtlicher, finanzieller und sonstiger Bestimmungen, der lautet:

« In das Gesetzbuch über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern wird ein neuer Titel VI eingefügt, der lautet wie folgt:

' TITEL VI

Akzisenausgleichssteuer

Art. 108. Es wird zugunsten des Staates eine Akzisenausgleichssteuer auf Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Kleinbusse mit Dieselantrieb erhoben.

Art. 109. Die Akzisenausgleichssteuer wird nach Maßgabe der gemäß Artikel 7 und den zu seiner Ausführung ergangenen Erlassen berechneten besteuerten Motorleistung zu den folgenden Steuersätzen festgelegt:

PS-Anzahl	Steuerbetrag in Franken
4 und weniger	978
5	1.224
6	1.770
7	2.310
8	2.856
9	3.402
10	3.942
11	5.118
12	6.288
13	11.184
14	17.268
15	19.608
16	25.692
17	31.764
18	37.836
19	43.908
20	49.992

Wenn die beststeuerbare Motorleistung 20 PS übersteigt, wird die Steuer auf 49.992 Franken festgelegt, zuzüglich 2.724 Franken für jede PS über 20.

Art. 110. Die Akzisenausgleichssteuer ist nicht anwendbar auf die Fahrzeuge im Sinne von Artikel 10 § 1 Absatz 1 Nr. 1 und Nr. 3, auf Krankenwagen und auf Fahrzeuge, die als persönliches Transportmittel von Schwerinvaliden des Krieges und Behinderten benutzt werden.

Art. 111. Die Steuer wird geregelt durch die auf die Kraftfahrzeugsteuer anwendbaren Bestimmungen dieses Gesetzbuches, mit Ausnahme jedoch der Bestimmungen von Artikel 5 § 1 Absatz 1 Nr. 4, Nr. 6 und Nr. 8 und der Bestimmungen der Artikel 11, 15 und 42 § 2. ' »

In Hinsicht auf den Antrag auf Neuformulierung der präjudiziellen Frage

B.2.1. Der Kläger vor dem verweisenden Rechtsprechungsorgan beantragt die Neuformulierung der präjudiziellen Frage, um die Überprüfung der beanstandeten Bestimmung auch anhand von Artikel 172 der Verfassung zu ermöglichen.

B.2.2. Die Parteien können den Inhalt der dem Hof gestellten Frage weder abändern noch abändern lassen; der Hof befaßt sich bei seiner Untersuchung nur mit dem in der präjudiziellen Frage angegebenen Behandlungsunterschied.

Der Antrag auf Neuformulierung der präjudiziellen Frage wird abgewiesen.

Zur Hauptsache

B.3.1. Mit der präjudiziellen Frage wird der Hof darüber befragt, ob Artikel 29 des Gesetzes vom 20. Dezember 1995 zur Festlegung steuerrechtlicher, finanzieller und sonstiger Bestimmungen mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung vereinbar ist, insoweit er für Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Kleinbusse mit Dieselantrieb eine Akzisenausgleichssteuer einführt, deren Betrag nur entsprechend der besteuerten Motorleistung und nicht entsprechend dem Verbrauch festgelegt wird, während Benzinfahrer von dieser Steuer ausgeschlossen sind und entsprechend ihrem Verbrauch besteuert werden.

B.3.2. Die Verfassungsvorschriften der Gleichheit und des Diskriminierungsverbots schließen nicht aus, daß ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist.

Das Vorliegen einer solchen Rechtfertigung ist im Hinblick auf Zweck und Folgen der beanstandeten Maßnahme sowie auf die Art der einschlägigen Grundsätze zu beurteilen; es wird gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen, wenn feststeht, daß die eingesetzten Mittel in keinem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.4.1. Die beanstandete Bestimmung entsprach zum Zeitpunkt ihrer Annahme der Zielsetzung der Regierung, eine Verringerung des Defizits des Staatshaushalts auf 3 % zu erreichen. Zu diesem Zweck wurde beschlossen, die indirekten Steuern zu erhöhen. Als Ausgleich zur Erhöhung der Akzisen auf Benzin wurde für Dieselmotorkraftwagen eine Akzisenausgleichssteuer eingeführt, so daß die zusätzlichen Lasten gleichmäßig zwischen Benzinmotorkraftwagen und Dieselmotorkraftwagen verteilt wurden. Eine identische Erhöhung der Akzisen auf Dieselöl wurde aus zwei Gründen nicht beschlossen: « Einerseits gibt es für Dieselöl - im Gegensatz zum Benzin - überhaupt keinen Spielraum hinsichtlich der Preise in den Nachbarländern. Andererseits würde eine Erhöhung der Akzisen auf Diesel den Kraftverkehrssektor treffen, was vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht wünschenswert

ist » (*Parl. Dok.*, Kammer, 1995-1996, Nr. 208/1, S. 10). Die Akzisenerhöhung für Benzin und die beanstandete Bestimmung stellen sachdienliche Maßnahmen dar, um das Ziel des Gesetzgebers zu erreichen. Letzterer darf allerdings nur bestimmte Kategorien von Steuerpflichtigen ins Auge fassen - jeweils die Besitzer von Benzinfahrzeugen und einige Besitzer von Dieselfahrzeugen -, insoweit dieser Behandlungsunterschied gerechtfertigt werden kann.

B.4.2. Die vom Kläger vor dem verweisenden Rechtsprechungsorgan angeführte « Befreiung » zugunsten des Kraftverkehrsektors ist eigentlich eine Nichtbesteuerbarkeit der Dieselfahrzeuge, die insbesondere durch diesen wirtschaftlichen Sektor benutzt werden, so wie aus der Bestimmung der besteuerten, in dem durch die beanstandete Bestimmung eingefügten Artikel 108 des Gesetzbuches über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern angegebenen Kategorie von Fahrzeugen ersichtlich wird. Der Gesetzgeber konnte diese Kategorie von Fahrzeugen von der beanstandeten Akzisen ausgleichssteuer ausschließen, wenn deren Besitzer mittels Schaffung von Arbeitsplätzen und Entfaltung wirtschaftlicher Tätigkeit auf dem betreffenden Sektor ebenfalls zur umfassenden Zielsetzung beitragen, die der Gesetzgeber angestrebt hat und die er nicht durch eine Maßnahme gefährden wollte, die die Wettbewerbsposition des Sektors u.a. durch eine allgemeine Akzisenerhöhung auf Dieselmotorkraftstoff beeinträchtigen könnte. Diese Zielsetzung kann nicht dazu führen, daß die Maßnahme als eine durch das EG-Recht verbotene wirtschaftliche Beihilfe angesehen werden muß.

B.5. Der Behandlungsunterschied zwischen den beiden Kategorien von Steuerpflichtigen, nämlich den Benzinfahrern und einigen Dieselfahrern, ist objektiv, da er auf der Art des Treibstoffs beruht, der jeweils für ihre Fahrzeuge verwendet wird. Diese Treibstoffe sind übrigens, was die Akzisen angeht, stets unterschiedlich behandelt worden (*Parl. Dok.*, Kammer, 1995-1996, Nr. 208/8, Tabelle 6, S. 45, und Anlage 1, S. 70).

Die Einführung einer Akzisen ausgleichssteuer für eine bestimmte Kategorie von Dieselfahrzeugen ist ein geeignetes Mittel, um die angestrebte allgemeine Zielsetzung, nämlich die Erhöhung der Finanzmittel des Staates und gleichzeitig eine gleichmäßige Verteilung der Lasten zwischen Benzin- und Dieselmotorkraftwagen zu verwirklichen. Die Wahl für eine Steuer - im vorliegenden Fall eine Akzisen ausgleichssteuer -, deren

Steuersatz ungeachtet des Dieserverbrauchs entsprechend der besteuerten Motorleistung festgelegt ist, ist als alternative Finanzierung außerdem geeignet, um die Wettbewerbsposition des Kraftverkehrs nicht zu beeinträchtigen.

B.6.1. Für die Einführung einer Steuer, deren Steuersatz entsprechend der besteuerten Motorleistung des Dieselfahrzeugs festgelegt wird und die als Ausgleich gilt für die Zahlung von Akzisen auf Benzin, deren Gesamtbetrag auf Jahresbasis durch den konkreten Treibstoffverbrauch festgelegt wird, muß von einer pauschalen, auf einem durchschnittlichen Verbrauch basierenden Grundlage ausgegangen werden. Der Hof muß untersuchen, ob der Gesetzgeber im vorliegenden Fall nicht auf diskriminierende Weise von seiner Beurteilungsbefugnis Gebrauch gemacht hat; dabei muß er einerseits die Tatsache berücksichtigen, daß der Steuergesetzgeber die Unterschiedlichkeit der Situationen notgedrungenenerweise nur annähernd auffangen kann, und andererseits muß er die Schwierigkeiten berücksichtigen, die, sowohl hinsichtlich der Effizienz der Kriterien als auch hinsichtlich der administrativen und infrastrukturellen Kosten für den Steuerpflichtigen und die eintreibende Verwaltung, mit der Berechnung der Steuer einhergehen.

B.6.2. Aus den Vorarbeiten (*Parl. Dok.*, Kammer, 1995-1996, Nr. 208/8, S. 56) geht hervor, daß der Steuersatz für Dieselfahrzeuge mit einer besteuerten Motorleistung bis einschließlich 12 PS im Durchschnitt übereinstimmt mit den Mehrkosten auf Jahresbasis als Folge der Erhöhung der Akzisen für Benzin. Für die zahlenmäßig größte Kategorie von Steuerpflichtigen zieht die beanstandete Maßnahme deshalb deutlich keine unverhältnismäßigen Folgen nach sich.

B.6.3. Für die Dieselfahrzeuge, deren besteuerte Motorleistung mehr als 12 PS beträgt, liegt der Steuersatz der beanstandeten Steuer, selbst unter Berücksichtigung des normalerweise höheren Dieserverbrauchs der schwereren Fahrzeuge, über den durchschnittlichen Mehrkosten auf Jahresbasis als Folge der Erhöhung der Akzisen für Benzin. Für diese Kategorie von Steuerpflichtigen kann die beanstandete Steuer nicht als eine rein kompensierende Maßnahme für die gleichzeitig durchgeführte Akzisenerhöhung für Benzin angesehen werden. Der Gesetzgeber, der sich dieses Mißverhältnisses bewußt war, war jedoch der Auffassung, für die Kategorie der schwereren Dieselmotoren darüber hinaus mit einer Angleichung anfangen zu müssen, um den Unterschied zwischen dem Ertrag der

Akzisen auf Benzin einerseits und dem der Akzisen auf Diesel andererseits zu verringern (*Parl. Dok.*, Kammer, 1995-1996, Nr. 208/8, S. 59). In Anbetracht des Unterschiedes bei den Akzisen auf Benzin und Diesel und unter Berücksichtigung der anhaltenden Zunahme der Anzahl von Dieselfahrzeugen, die verringerte Akziseneinkünfte impliziert, ist die beanstandete Maßnahme, insoweit sie die Dieselfahrzeuge mit einer höheren besteuerten Motorleistung höher besteuert, nicht deutlich unverhältnismäßig zu der durch den Gesetzgeber angestrebten spezifischen Zielsetzung.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

Artikel 29 des Gesetzes vom 20. Dezember 1995 zur Festlegung steuerrechtlicher, finanzieller und sonstiger Bestimmungen verstößt nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

Verkündet in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 30. Mai 2001.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) H. Boel