

Geschäftsverzeichnissnr. 2053
Urteil Nr. 39/2002 vom 20. Februar 2002

URTEILSAUSZUG

In Sachen: Präjudizielle Fragen in bezug auf Artikel 98 § 1 Buchstabe a) des Gesetzbuches über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern, gestellt vom Gericht erster Instanz Brügge.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden A. Arts und M. Melchior, den Richtern P. Martens, E. De Groot, L. Lavrysen und J.-P. Snappe, und dem emeritierten Vorsitzenden H. Boel gemäß Artikel 60*bis* des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des emeritierten Vorsitzenden H. Boel,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

*

* *

I. *Gegenstand der präjudiziellen Fragen*

In seinem Urteil vom 9. Oktober 2000 in Sachen der Jo Cant & Clive Van Aerde GmbH gegen den Belgischen Staat, dessen Ausfertigung am 12. Oktober 2000 in der Kanzlei des Schiedshofes eingegangen ist, hat das Gericht erster Instanz Brügge folgende präjudizielle Fragen gestellt:

« 1. Verstößt Artikel 98 § 1 Buchstabe a) des Gesetzbuches über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern gegen die Artikel 10, 11 und 172 der Verfassung, insofern er eine Steuer in Höhe von 200.000 BEF für Personenkraftwagen mit einer Anzahl Steuer-PS von über 17 bzw. einer Anzahl kW von über 155 festsetzt, während er für Personenkraftwagen mit einer Anzahl Steuer-PS von 16 und 17 bzw. einer Anzahl kW von 121 bis 155 eine Steuer in Höhe von nur 100.000 BEF und für Personenkraftwagen mit einer Anzahl Steuer-PS von 15 bzw. einer Anzahl kW von 111 bis 120 eine Steuer in Höhe von nur 50.000 BEF festsetzt?

2. Verstößt Artikel 98 § 1 Buchstabe a) des Gesetzbuches über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern gegen die Artikel 10, 11 und 172 der Verfassung, insofern er eine Steuer in Höhe von jeweils 2.500 BEF, 5.000 BEF, 20.000 BEF, 35.000 BEF, 50.000 BEF, 100.000 BEF und 200.000 BEF für Personenkraftwagen mit einer Anzahl Steuer-PS bzw. einer Anzahl kW von jeweils 0 bis 8 Steuer-PS bzw. 0 bis 70 kW, 9 und 10 Steuer-PS bzw. 71 bis 85 kW, 11 Steuer-PS bzw. 86 bis 100 kW, 12 bis 14 Steuer-PS bzw. 101 bis 110 kW, 15 Steuer-PS bzw. 111 bis 120 kW, 16 und 17 Steuer-PS bzw. 121 bis 155 kW und über 17 Steuer-PS bzw. über 155 kW festsetzt?

3. Verstößt Artikel 98 § 1 Buchstabe a) des Gesetzbuches über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern gegen die Artikel 10, 11 und 172 der Verfassung, insofern er der Zulassungssteuer sowohl die Steuerpferdestärke (Steuer-PS) als auch die Kilowattleistung (kW) zugrunde legt, wobei in dem Fall, wo die in Steuer-PS bzw. in Kilowatt ausgedrückte Leistung ein und desselben Motors zur Erhebung eines unterschiedlichen Steuerbetrags führt, der jeweils höhere Steuerbetrag zu entrichten ist, während die Einheit der wirklichen Leistung nur in Kilowatt und nicht in Steuer-PS ausgedrückt wird?

4. Verstößt Artikel 98 § 1 Buchstabe a) des Gesetzbuches über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern gegen die Artikel 10, 11 und 172 der Verfassung, insofern er ein Kraftfahrzeug mit - wie im vorliegenden Fall - einer Leistung von 155 kW, für welches normalerweise eine Zulassungssteuer in Höhe von 100.000 BEF zu entrichten ist, mit einer Steuer von 200.000 BEF belegt, und zwar nur deshalb, weil es 1 Steuer-PS mehr hat als 17 Steuer-PS, wohingegen diese eine zusätzliche Steuer-PS in keinerlei Zusammenhang mit der wirklichen Leistung dieses Kraftfahrzeugs steht? »

(...)

IV. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

B.1. Die Zulassungssteuer wurde durch das Gesetz vom 1. Juni 1992 in das Gesetzbuch über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern eingefügt. Laut Artikel 97 dieses Gesetzbuches wird die Zulassungssteuer für Straßenfahrzeuge entsprechend der Motorleistung, die in Steuerpferdestärke (Steuer-PS) oder in Kilowatt (kW) ausgedrückt wird, geschuldet.

Artikel 98 § 1 Buchstabe a) desselben Gesetzbuches bestimmt in der durch das Gesetz vom 25. Mai 1993 ersetzten Fassung:

« § 1. Die Steuer wird entsprechend folgenden Grundlagen und Steuersätzen festgelegt:

a. Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Kleinbusse und Motorfahräder.

<i>PS-Anzahl</i>	<i>Anzahl kW</i>	<i>Steuerbetrag in Franken</i>
Von 0 bis 8	Von 0 bis 70	2.500
9 bis 10	Von 71 bis 85	5.000
11	Von 86 bis 100	20.000
Von 12 bis 14	Von 101 bis 110	35.000
15	Von 111 bis 120	50.000
16 und 17	Von 121 bis 155	100.000
Mehr als 17	Mehr als 155	200.000

Wenn die in Steuerpferdestärke und in Kilowatt ausgedrückte Leistung ein und desselben Motors zur Erhebung eines unterschiedlichen Steuerbetrags führt, ist der jeweils höhere Steuerbetrag zu entrichten.

[...] »

B.2.1. Der Ministerrat wendet ein, daß in der präjudiziellen Frage nicht angegeben werde, welche Kategorien von Rechtsuchenden miteinander verglichen werden müßten, um die beanstandeten Bestimmungen an den Artikeln 10 und 11 der Verfassung messen zu können.

B.2.2. Die erste und zweite präjudizielle Frage stehen im Zusammenhang mit dem *Steuersatz* der Zulassungssteuer für Personenkraftwagen. Hauptsächlich zielen sie darauf ab,

vom Hof zu hören, ob die Differenzierung des Steuersatzes gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit deren Artikel 172 verstößt. Dafür muß untersucht werden, ob die unterschiedliche Behandlung der Steuerpflichtigen, und zwar je nach Leistung der von ihnen in den Verkehr gebrachten Personenkraftwagen, gegen die Verfassungsregeln der Gleichheit und Nichtdiskriminierung verstößt.

B.2.3. Die dritte und vierte präjudizielle Frage beziehen sich auf die *Grundlage* der Zulassungssteuer. Sie fordern den Hof auf zu untersuchen, ob der alternative Charakter der Grundlage dadurch gegen dieselben Verfassungsregeln verstößt, daß Steuerpflichtige für einen Personenkraftwagen mit ein und derselben Anzahl kW, aber mit einer anderen Anzahl PS unterschiedlich behandelt werden. Die Anzahl kW würde nämlich die Nutzleistung des Kraftfahrzeugs ausdrücken.

B.2.4. Nun, da aus den präjudiziellen Fragen mit hinreichender Deutlichkeit ersichtlich wird, welche Kategorien miteinander verglichen werden müssen, wird die Einrede des Ministerrats abgewiesen.

B.3. 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. Die Artikel 10 und 11 der Verfassung sind von allgemeiner Tragweite. Sie untersagen jede Diskriminierung, ungeachtet ihres Ursprungs. Sie sind ebenfalls in Steuerangelegenheiten anwendbar, was übrigens durch Artikel 172 der Verfassung bestätigt wird, der eine besondere Anwendung des in Artikel 10 formulierten Gleichheitsgrundsatzes beinhaltet.

B.5. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, die Grundlage und die Steuersätze für die Zulassungssteuer festzulegen. Er verfügt diesbezüglich über einen großzügigen Beurteilungsspielraum. Wenn er Grundlagen und Steuersätze wie die in den beanstandeten Bestimmungen vorgesehenen festlegt, muß er dabei auf Kategorien zurückgreifen können, in denen sich zwangsläufig die unterschiedlichen Situationen nur annähernd widerspiegeln. Sich auf dieses Verfahren zu berufen, ist an sich nicht unvernünftig; dennoch muß untersucht werden, ob dies auch für die Weise gilt, in der es angewandt wurde.

B.6. Die Zulassungssteuer wurde laut den Vorarbeiten 1992 eingeführt, um den auf die Herabsetzung des Mehrwertsteuersatzes und die Abschaffung der Luxussteuer zurückzuführenden Verlust an Steuereinnahmen teilweise auszugleichen (*Parl. Dok.*, Senat, Sondersitzungsperiode 1991-1992, Nr. 329-2, S. 2).

Die Feststellung, daß die Steuer in erster Linie aus Haushaltsgründen eingeführt worden ist, schließt nicht aus, daß ihrer Abstufung und Beibehaltung noch andere Zielsetzungen zugrunde liegen.

Aus den Vorarbeiten wird schon ersichtlich, daß die Abstufung der Steuer angewandt wurde, um « an den europäischen Forderungen bezüglich des Mehrwertsteuersatzes eine soziale Korrektur vorzunehmen », indem die Steuer nicht, und seit der Gesetzesänderung vom 25. Mai 1993 nicht in erster Linie, auf die Kraftwagen mit geringer oder durchschnittlicher Leistung abzielt (ebenda). Die Herabsetzung des Mehrwertsteuersatzes und die Abschaffung der Luxussteuer kamen nämlich den Käufern leistungsstarker Kraftwagen zugute.

Der Ministerrat bemerkt darüber hinaus, daß mit der Zulassungssteuer ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltverschmutzung geleistet werden solle, indem auf diese Weise nicht zum Kauf von Kraftwagen, besonders nicht von schweren und schnellen Kraftwagen, ermutigt werde.

Mit der Anwendung der doppelten Grundlage soll eine zu niedrige Besteuerung von Kraftwagen mit einem geringen Hubraum, aber einer großen Nutzleistung verhindert werden (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1991-1992, Nr. 466/6, S. 37).

B.7.1. Der Behandlungsunterschied beruht auf einem objektiven Kriterium und ist hinsichtlich der genannten Zielsetzungen sachdienlich.

B.7.2. Unter dem Aspekt derselben Zielsetzungen ist es ebenfalls vernünftig gerechtfertigt, dieser Steuer eine doppelte Grundlage zugrunde zu legen. Sowohl die Größe des Hubraums, und somit die Anzahl der Steuer-PS, als auch die Nutzleistung, und somit die Anzahl Kilowatt, sind nämlich sachdienliche Kriterien, um diese Zielsetzungen zu erreichen. Übrigens waren sowohl die Größe des Hubraums als auch die Anzahl Kilowatt entscheidend für das Auferlegen der früheren Luxussteuer.

B.8. Die beanstandete Steuer kann nicht als unverhältnismäßig zu den obengenannten Zielsetzungen angesehen werden.

Der Gesetzgeber konnte davon ausgehen, daß die Zulassungssteuer für den Steuerpflichtigen im Prinzip nicht höher liegen darf als die Steuereinsparung durch die Herabsetzung des Mehrwertsteuersatzes und die Abschaffung der Luxussteuer (*Parl. Dok.*, Senat, Sondersitzungsperiode 1991-1992, Nr. 329-2, S. 2).

B.9. Aus dem Vorhergehenden ergibt sich, daß der Gesetzgeber mit der Bestimmung der Grundlage und des Steuersatzes der Zulassungssteuer eine Maßnahme ergriffen hat, die nicht ungerechtfertigt ist.

B.10. Die präjudiziellen Fragen müssen verneinend beantwortet werden.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

Artikel 98 § 1 Buchstabe a) des Gesetzbuches über die den Einkommensteuern gleichgestellten Steuern verstößt nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit deren Artikel 172.

Verkündet in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 20. Februar 2002.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) H. Boel