

S. 1 / Nr. 1 Doppelbesteuerung (d)

BGE 57 I 1

1. Urteil vom 20. Februar 1931 i. S. Sender gegen Aargau.

Seite: 1

Regeste:

Die aargauische «Verkehrsgebühr für Motorfahrzeuge» ist eine Steuer, für die das Doppelbesteuerungsverbot des Art. 46 Abs. 2 BV gilt (Erw. 1). – Objekt und Wesen dieser Steuer. Abgrenzung der Hoheit der Kantone in Beziehung auf eine solche Steuer, speziell in einem Fall, wo ein vom Kanton Aargau für ein Jahr besteuertes Automobil vom 1. Juli bis zum 2. Oktober seinen dauernden Standort in einem andern Kanton gehabt hat und dort nicht mit der ordentlichen Automobilsteuer belastet worden ist, weil es damals einem Garageinhaber gehörte, der damit lediglich Probefahrten machte und hiefür eine Kollektivnummer verwendete (Erw. 2).

A. – Die Rekurrentin, die in Lenzburg wohnt, erhielt zu Beginn des Jahres 1930 vom Polizeikommando des Kantons Aargau eine Verkehrsbewilligung für ein Automobil Chandler und bezahlte dabei eine «Gebühr» von 530 Fr. für das ganze Jahr auf Grund des § 7 der aargauischen Verordnung vom 3. Dezember 1920 zum Motorwagenkonkordat. Danach «ist jedes im Kanton Aargau domizilierte Motorfahrzeug, für welches eine Verkehrs- und Fahrbewilligung gelöst wird, taxpflichtig» und «haben alle Motorfahrzeuge, welche die öffentlichen Strassen benützen, alljährlich Gebühren zu entrichten», die nach der Motorstärke berechnet werden. Am 31. Mai 1930 bestellte der Schwiegersohn der Rekurrentin bei Gustav

Seite: 2

Bäuerlein in Zürich ein Automobil Delage, wobei die Parteien vereinbarten, dass Bäuerlein unter Anrechnung auf den Kaufpreis das bisherige Automobil der Rekurrentin übernehmen solle. Dieses wurde denn auch auf Ende Juni 1930 in die Garage Bäuerleins nach Zürich gebracht und gleichzeitig wurden die daran angebrachten aargauischen Nummernschilder dem aargauischen Polizeikommando zurückgegeben. Bäuerlein, der den Chandlerwagen wieder verkaufen wollte, liess die bisherige Verkehrsbewilligung nicht auf sich übertragen und verlangte dafür auch keine neue, da er mit dem Wagen nur Probefahrten machte und dazu eine ihm hiefür erteilte Kollektivnummer verwendete. Er verkaufte in der Folge den Wagen an die Firma Heiz & Cie in Menziken (Aargau), die ihn am 2. Oktober 1930 bezog und die aargauische Verkehrsbewilligung dafür erhielt, ohne zur Bezahlung der gewöhnlich damit verbundenen Verkehrsabgabe angehalten zu werden. Die Rekurrentin ersuchte die Polizeidirektion des Kantons Aargau um Rückerstattung der Hälfte der von ihr bezahlten Abgabe. Die Behörde wies das Gesuch am 4. September 1930 ab, indem sie bemerkte: «Die Rückerstattung eines Teils der für ein Motorfahrzeug entrichteten Verkehrsgebühr kommt nur in Frage, wenn das in Betracht kommende Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen und als Altmaterial abgebrochen wird oder bei Verstellung eines Fahrzeuges im Verlaufe des Jahres die Taxe in einem andern Kanton nochmals erhoben wird... Sie haben am 24. Januar 1930 die Verkehrsbewilligung für den Personenwagen, Marke Chandler, eingeholt. Das Fahrzeug ist somit für das Jahr 1930 verkehrsberechtigt und eine Neuvertaxung für den Bruchteil eines Jahres kann nur in Frage kommen, wenn das Fahrzeug in einen Kanton versetzt wird, der die aarg. Verkehrsbewilligung nicht anerkennt.»

B. – Gegen diese Verfügung hat Witwe Sender die staatsrechtliche Beschwerde ergriffen mit dem Antrag, sie «sei... wegen Verletzung des Art. 46 Abs. 2 der Bundesverfassung aufzuheben; ferner festzustellen, dass

Seite: 3

der Kanton Aargau die Steuerhoheit bezüglich des ehemals der Rekurrentin gehörigen Autos «Chandler» für die Zeit nach dem 1. Juli 1930 nicht mehr besass, und endlich der Kanton Aargau zu verpflichten, die Hälfte der von der Rekurrentin für das Jahr 1930 bezahlten Autoverkehrssteuer mit 265 Fr. zurückzubezahlen.»

Die Rekurrentin führt zur Begründung aus: Es handle sich um eine Verkehrssteuer für Automobile. Für diese fehle dem Kanton Aargau die Steuerhoheit in Beziehung auf den Chandlerwagen und die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1930, da dieser Wagen vor dem 1. Juli den Kanton Aargau dauernd verlassen, seither seinen Standort in Zürich gehabt und einer dort wohnhaften Person gehört habe. Der Umstand, dass er vom Kanton Zürich nicht besteuert worden sei, habe nach der bundesgerichtlichen Praxis den Kanton Aargau nicht zur Besteuerung berechtigt. Die Steuerhoheit sei eben am 1. Juli auf den Kanton Zürich übergegangen.

C. – Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat Abweisung der Beschwerde beantragt und u. a. bemerkt: Nach aargauischer Auffassung handle es sich bei der aargauischen Verkehrsgebühr für Motorfahrzeuge nicht um eine eigentliche Steuer, sondern um ein Entgelt für die Inanspruchnahme der Strassen. Das ergebe sich namentlich aus dem Entwurf einer neuen Verordnung, worin die Gebühren der Art der Bereifung gemäss abgestuft würden. Aber auch wenn es sich teilweise um eine Steuer handeln sollte, so könne doch der blosser Umstand, dass ein Wagen veräussert und vorübergehend ausser Betrieb gesetzt werde, eine Rückzahlungspflicht nicht begründen. Die Verkehrsbewilligung gehe bei Veräusserung auf den neuen Besitzer über. Nur dann, wenn die Gebühr für das Fahrzeug in einem andern Kanton nochmals bezahlt werden müsse, könne die Taxe zurückverlangt werden oder allenfalls auch dann, wenn bewiesen würde, dass das Fahrzeug während des Restes des Jahres oder mehreren Monaten ununterbrochen überhaupt nicht mehr, auch nicht mit

Seite: 4

einer Garagennummer, in Verkehr gebracht worden sei. Die Gebühr beziehe sich ausschliesslich auf ein bestimmtes Fahrzeug, das durch eine Bewilligung die Verkehrsberechtigung erhalten habe.

D. – In der Replik bestreitet die Rekurrentin, dass die Verkehrsabgabe für Motorfahrzeuge ein Entgelt für die Benützung der öffentlichen Verkehrswege bilde, und macht noch geltend: Die ihr erteilte Verkehrsbewilligung wäre auf den neuen Eigentümer nur dann übergegangen, wenn der Wagen im Kanton Aargau geblieben wäre. Tatsächlich sei auch im Kanton Zürich für den Chandlerwagen eine Verkehrsbewilligung erteilt und eine Verkehrssteuer bezahlt worden, indem Bäuerlein zwei Kollektivbewilligungen gelöst und dafür eine Steuer von je 400 Fr. bezahlt habe. Der Umstand, dass der genannte Wagen am 2. Oktober 1930 wieder in den Kanton Aargau gekommen sei, ändere nach der bundesgerichtlichen Praxis an der Rückzahlungspflicht nichts, da er am 1. Oktober seinen Standort noch in Zürich gehabt habe.

E. – In der Duplik hat der Regierungsrat u. a. noch bemerkt: «Die Verkehrstaxe kann weder eine Besitzes- noch eine Luxus- (Aufwand-) steuer sein; denn sie wird nicht erhoben auf Grund des Besitzes eines Autos, sondern erst mit dessen Inverkehrbringung, und ihre Höhe wird nicht berechnet an Hand des Wertes oder des Preises eines Autos, sondern nach den P. S... Diese Berechnungsweise wie auch die geschichtliche Entwicklung weist die Verkehrstaxe in die Kategorie der Benutzungsgebühren. Für die über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung der Strassen und die dadurch vermehrten Unterhaltsleistungen an die Verkehrswege bedeutet sie einen Entgelt. Die Tatsache, dass die Höhe der Taxe nicht nach der konkreten Benutzung der Strassen bemessen wird, macht diese keineswegs zur voraussetzungslosen Abgabe, d. h. zu einer Steuer; dadurch wird lediglich ein rein mechanischer Masstab für die Bemessung aufgestellt, wie er aus technischen Gründen unumgänglich erscheint und – zufällig –

Seite: 5

auch bei der Berechnung der Steuer angewandt wird...». Der Kanton Zürich habe die Steuerhoheit über den Chandlerwagen nicht gehabt und zwar schon deshalb nicht, weil die Verkehrsbewilligung nicht auf Bäuerlein überschrieben und diesem auch keine neue ausgestellt worden sei. Infolge des Mangels einer solchen Bewilligung sei für den Kanton Zürich kein Steuersubjekt vorhanden gewesen. Dazu komme, dass der Wagen im Kanton Zürich nicht öffentlich in Betrieb gesetzt worden sei. Blosser Probefahrten hätten die Steuerhoheit des Kantons Zürich nicht begründen können. Es wäre widersinnig, wenn der Wagen für die zweite Hälfte des Jahres 1930 nicht mit der Verkehrsgebühr belastet werden dürfte.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. – Die streitige Abgabe ist nach der bundesgerichtlichen Praxis als Steuer aufzufassen, für die das Doppelbesteuerungsverbot des Art. 46 Abs. 2 BV gilt (BGE 44 I S. 13 ff.; 47 I S. 514 ff.; 48 I S. 75 ff.; 50 I S. 108). Was speziell die Einwendung des Regierungsrates betrifft, dass es sich dabei rechtlich um ein Entgelt für die Benützung der öffentlichen Strassen handle, so hat das Bundesgericht bei zwei Entscheiden (BGE 44 I S. 14 f.; 48 I S. 76 ff.) bereits mit eingehender Begründung dargetan, dass das bei den damals in Frage stehenden Automobilverkehrsabgaben der Kantone Genf, Waadt und Schaffhausen nicht zutrefte, weil der Zusammenhang oder das Abhängigkeitsverhältnis zwischen diesen und den Leistungen des Staates für die Strassen zu wenig eng und bestimmt sei (vgl. auch BGE 47 I S. 299). Dasselbe gilt auch im vorliegenden Fall. Die schaffhauserische Abgabe war ebenso wie die heute streitige nach der Motorstärke abgestuft. Zudem hat sich der Regierungsrat des Kantons Aargau 1921 in Sachen Aktiengesellschaft Ziegelwerke Horw-Gettnau-Muri selbst auf den Standpunkt gestellt, dass es sich bei der aargauischen Automobilverkehrsabgabe um eine Besteuerung handle, und sich demgemäss vor dem

Seite: 6

Bundesgericht in rechtlicher Beziehung auf dessen Entscheid in Sachen Guillermin gegen Waadt und

Genf berufen, wenn er auch die Abgabe dem Wortlaute der Verordnung vom 3. Dezember 1920 gemäss eine Gebühr nannte. Das Bundesgericht hat denn auch schon damals ohne weiteres angenommen, dass diese Abgabe rechtlich eine Steuer bilde (BGE 47 I S. 511, 513, 515).

2. – Was sodann die Art und Weise der Abgrenzung der Hoheit der Kantone für die Auflage der Automobilsteuer betrifft, so hat sich das Bundesgericht auf den Standpunkt gestellt, dass diese Steuerhoheit in erster Linie dem Kanton zustehe, wo sich der ordentliche oder dauernde Standort des Wagens in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Verkehrsbewilligung zu lösen ist (BGE 44 I S. 16 ff.; 47 I S. 515 f.), dass sie aber, wenn nachher der Wagen während mindestens 90 Tagen ununterbrochen seinen dauernden Standort in einem andern Kanton hat, für jedes während dieser Zeit begonnene neue Kalendervierteljahr auf diesen andern Kanton übergehe. Das wurde zunächst in einem Fall ausgesprochen, für den das Automobilkonkordat nicht galt (BGE 44 I S. 16 ff.), später aber auch für das Verhältnis zweier Kantone, die dem Konkordat beigetreten waren, jedoch vor Bundesgericht nicht geltend gemacht hatten, dass das Konkordat eine Bestimmung über die Abgrenzung der kantonalen Steuerhoheit für den Fall des Wechsels des Standortes während eines Kalenderjahres enthalte (BGE 50 I S. 108). Auch jetzt ist die Abgrenzung der Steuerhoheit zweier Konkordatskantone vorzunehmen, ohne dass behauptet ist, das Konkordat bestimme, dass die Steuerhoheit des die Verkehrsbewilligung ausstellenden Kantons stets bis zum Ende des Kalenderjahres reiche. Der erwähnte Grundsatz über den Wechsel der Steuerhoheit während eines Kalenderjahres muss daher im vorliegenden Fall ebenfalls massgebend sein, sofern sich nicht die aargauische Automobilsteuer in wesentlicher Beziehung von denjenigen unterscheidet, um die es sich in den bisherigen Urteilen, speziell

Seite: 7

bei den Entscheiden in Sachen Guillermin (BGE 44 I S. 11) und in Sachen Monti (BGE 50 I S. 106) handelte.

Nun läge vielleicht ein vom Gesichtspunkt des Doppelbesteuerungsverbotess wesentlicher Unterschied bei der aargauischen Automobilsteuer dann vor, wenn deren Gegenstand der blosser Vorgang der Erteilung der Verkehrsbewilligung oder ihr Bestand für bestimmte Zeit wäre, wie die aargauischen Behörden stillschweigend anzunehmen scheinen. Allein § 7 der aargauischen Verordnung vom 3. Dezember 1920 bezeichnet nicht die Verkehrsbewilligung als solche, sondern die «Motorfahrzeuge» als «taxpflichtig» und zwar diejenigen, die die öffentlichen Strassen benützen. Nach diesem Wortlaut bildet die aargauische Automobilsteuer, wie in der Regel auch diejenige anderer Kantone und Staaten, eine Besteuerung des Eigentums oder des Besitzes an solchen Automobilen, die auf den öffentlichen Strassen verkehren, und das ist zweifellos auch der Sinn der genannten Verordnungsbestimmung, weil diese Auffassung der Natur der Sache eher entspricht, als die Annahme einer blossen Besteuerung der Verkehrsbewilligung. Die Automobilsteuer wird in der Doktrin als Gebrauchs- oder Besitzsteuer (vgl. WAGNER, Finanzwissenschaft II 2. Aufl. S. 600 und 621; BLUMENSTEIN, Schweiz. Steuerrecht I S. 193), als Aufwandsteuer (vgl. KLEINWÄCHTER, Lehrbuch der Finanzwissenschaft S. 276 f.), als Strassen- oder sogenannte Zwecksteuer, die hauptsächlich zur Bestreitung der Strassenkosten beitragen soll (vgl. POPITZ, Aufwandbesteuerung in GERLOFF und MEISEL, Handbuch der Finanzwissenschaft II S. 208), oder als Kombination von Strassen- und Aufwandsteuer (vgl. HÄBERLIN, Das Automobil als Objekt der Besteuerung in Schweiz. Zeitschr. für Volkswirtschaft und Sozialpolitik 1923 II S. 167 ff., speziell 171) betrachtet. Es kann dahingestellt bleiben, welche dieser Bezeichnungen oder Begriffsbestimmungen auf die aargauische Automobilsteuer am ehesten zutrifft. Auch wenn es sich dabei nicht, wie das Bundesgericht beim Entscheid in Sachen Guillermin in

Seite: 8

Beziehung auf die Automobilsteuern der Kantone Waadt und Genf angenommen hat, um eine blosser Aufwandsteuer oder um eine Gebrauchs- oder Besitzsteuer, sondern um eine Strassen- oder sogenannte Zwecksteuer handelte, so bildete das keinen Grund, die kantonale Steuerhoheit nicht nach dem ordentlichen oder dauernden Standort des Automobils zu bestimmen. Vielmehr führt die Automobilsteuer, als Strassen- oder Zwecksteuer aufgefasst, noch eher zu diesem Kriterium, denn als blosser Gebrauchs-, Besitzes- oder Aufwandsteuer.

Demgemäss besass nach der bundesgerichtlichen Praxis der Kanton Aargau die Hoheit für die Belastung des Chandlerwagens der Rekurrentin mit der Automobilsteuer vom 1. Juli 1930 bis zum Ende des Jahres nicht mehr, weil der Wagen von Ende Juni bis zum 2. Oktober seinen dauernden Standort in Zürich hatte. Da er Ende Juni infolge eines Kauf- oder Tauschvertrages einer in Zürich wohnhaften Person zu Eigentum übertragen wurde und erst am 2. Oktober auf Grund einer weiteren Veräusserung an einen Dritten wieder in den Kanton Aargau zurückgelangte, erscheint es nicht bloss als vorübergehende Massnahme, dass der Wagen in Zürich untergebracht worden ist. Der Kanton Aargau ist daher verpflichtet, den auf die zweite Hälfte des Jahres fallenden Steuerbetrag der

Rekurrentin zurückzuerstatten.

Der Umstand, dass der Kanton Zürich den Wagen für diese Zeit nicht mit der ordentlichen Automobilsteuer belastet hat, ändert hieran nichts, da nach feststehender Praxis ein Kanton seine Steuerhoheit in interkantonalen Beziehung auch dann nicht überschreiten darf, wenn dadurch keine Kollision mit der Steuer eines andern Kantons entsteht. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Kanton Zürich nach seiner internen Gesetzgebung berechtigt gewesen ist, für den erwähnten Wagen die ordentliche Automobilsteuer zu erheben. Auch wenn er danach dieses Steuerrecht nicht hatte, so stand ihm doch kraft Bundesrechts in interkantonalen Beziehung die Hoheit zur Erhebung

Seite: 9

der erwähnten Steuer zu. Dass er von dieser Hoheit, sei es auch auf Grund seiner Gesetzgebung, keinen Gebrauch machte, berechtigte den Kanton Aargau nicht, das Recht zum Bezug der ordentlichen Automobilsteuer vom bisherigen oder neuen Besitzer für sich zu beanspruchen (vgl. BGE 46 I S. 31 Erw. 3; 49 I S. 44; 55 I S. 82 ff., speziell 84).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

Die Beschwerde wird gutgeheissen und die Verfügung der Polizeidirektion des Kantons Aargau vom 4. September 1930 in dem Sinne aufgehoben, dass der Kanton Aargau verpflichtet ist, der Rekurrentin einen Automobilverkehrsgebührenbetrag von 265 Fr. zurückzuerstatten