

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter R. in der Beschwerdesache **, ***, Adr., Türkei, vertreten durch V., über die Beschwerde vom 18. September 2014 gegen den Bescheid der belangten Behörde Zollamt ZA vom 11. August 2014, Zahl: 0000, betreffend die Vorschreibung von Zoll und Einfuhrumsatzsteuer zu Recht erkannt:

Der Beschwerde wird gemäß § 279 Bundesabgabenordnung (BAO) teilweise Folge gegeben.

Der angefochtene Bescheid wird dahingehend abgeändert, dass gegenüber der beschwerdeführenden Partei die Eingangsabgaben für ein Sattelzugfahrzeug, XY, Kennzeichen: xxxx, Fahrgestell-Nr.: *****, gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a und Abs. 3 Zollkodex (ZK) in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG) wie folgt festgesetzt werden:

Abgabenart	Betrag (Euro)
A00 (Zoll)	8.000,00
B00 (Einfuhrumsatzsteuer)	11.600,00
Summe:	19.600,00

Die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der festgesetzten Abgaben sind dem dem angefochtenen Bescheid als Beilage angeschlossenen Berechnungsblatt (Mitteilung des Abgabebetrages nach Artikel 221 Zollkodex) zu entnehmen und bilden einen Bestandteil des Spruches dieses Erkenntnisses.

Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

I.) Verfahrensgang

Mit Bescheid vom 11. August 2014, Zl. 0000, schrieb das Zollamt der Beschwerdeführerin, dem in der Türkei ansässigen Unternehmen ** *** (nachfolgend: Bf.), gemäß

Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a und Abs. 3 Zollkodex (ZK) iVm § 2 Abs. 1 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG) für zwei näher bezeichnete Beförderungsmittel (Sattelzugfahrzeug und Sattelaufleger) Eingangsabgaben in Höhe von 23.783,20 (Zoll: 8.486,00 Euro und Einfuhrumsatzsteuer 15.297,20 Euro) mit der sinngemäßen Begründung vor, dass durch die widerrechtliche Verwendung der im Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung in das Zollgebiet der Europäischen Union eingebrachten Beförderungsmittel eine der damit verbundenen Pflichten nicht erfüllt worden sei. Auf Grund des nach den güterbeförderungsrechtlichen Bestimmungen unzulässigen Güterverkehrs seien das Sattelfahrzeug und der Auflieger entgegen den Bestimmungen des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO im Zollgebiet der Union verwendet worden, sodass die Zollsschuld nach Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK (für die Einfuhrumsatzsteuer: iVm § 2 Abs. 1 ZollR-DG) entstanden sei.

Dagegen richtete sich die fristgerecht erhobene Bescheidbeschwerde vom 18. September 2014. Dies im Wesentlichen mit folgender Begründung (auszugsweise):

„Der Bescheid wird zur Gänze angefochten. Als Berufungsgründe werden Mangelhaftigkeit des Verfahrens, unrichtige Beweiswürdigung und unrichtige rechtliche Beurteilung geltend gemacht.

...

Am 13.05.2014 ist das Sattelkraftfahrzeug XY, Kennzeichen xxxx (Zugmaschine), yyyyy (Auflieger), von Beamten des Zollamtes ZA einer Zollkontrolle unterzogen worden.

Die geladene Warensendung wurde bei der Firma AB, aufgenommen und war zum Transport zur Firma CD in Erbil (Irak) bestimmt. Zu dieser Warenlieferung wurde eine Ausfuhranmeldung, EX A, MRN 000001, mitgeführt. Die Behauptung der Behörde, dass diese Ware nur zum Terminal Wels transportiert werden sollte und dafür keine gültige Güterbeförderungsgenehmigung vorgelegen sei, ist unrichtig.

Der Lenker sattelte den oben angeführten Sattelaufleger (yyyyy), welcher mit dem Schiff von Mersin (TR) nach Triest (IT) transportiert wurde, in Triest (IT) an die oben angeführte Zugmaschine auf und beförderte die Warensendung dann zum Zollamt Wels, um diese zu verzollen. Nach erfolgter Verzollung wurde ein Teil der Warensendung in T. (AT) und die restliche Ladung in B. (AT) abgeladen.

Danach begab sich der Lenker mit dem Sattelzugfahrzeug nach E. (AT) um eine weitere Warensendung aufzunehmen und in den Irak zu transportieren. Die im Ermittlungsverfahren getätigte Behauptung der Behörde, dass die Warensendung nach Deutschland hätte transportiert werden sollen, ist nicht richtig.

Wie es auch aus den im Akt erliegenden Unterlagen zu diesem Transport ersichtlich ist, hätte diese Warensendung in den Irak transportiert werden sollen. Der Lenker wurde nach W. beordert, um dort eine weitere für den Irak bestimmte Warensendung aufzunehmen.

Auch in Deutschland hätte der Lenker eine weitere für den Irak bestimmte Warensendung aufgenommen und wären in der Folge diese Waren in den Irak transportiert worden. Ein Transport von Österreich nach Deutschland war nie vorgesehen. Die Unterlagen zum

Warentransport von W. in den Irak wurden bereits vorgelegt. Dieser Transport wurde zwischenzeitig mit einem anderen Fahrzeug vorgenommen.

Die Behauptung der Behörde, dass zu keiner der beiden Transporte eine gültige Transportgenehmigung vorgewiesen werden hätte können, ist ebenfalls unrichtig.

Bei keinem der beiden Transporte handelt es sich um eine (rechtswidrige) Kabotagefahrt.

Die vorgelegte CEMT-Genehmigung 2014 TR Nr. 000** war ausreichend. Zunächst wurde auch der Vorwurf erhoben, dass das Fahrtenbuch gefälscht sei. Zwischenzeitig wurde das gegen den Lenker wegen Urkundenfälschung eingeleitete Strafverfahren eingestellt.

Gemäß Art. 555 Abs. 1 ZK-DVO wird Binnenverkehr als „die Beförderung von Personen oder Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft einsteigen oder geladen werden, um in diesem Gebiet wieder auszusteigen oder ausgeladen zu werden“, definiert.

Beim gegenständlichen Gütertransport handelt es sich um keinen Binnentransport, sodass die mitgeführte CEMT-Genehmigung ausreichend war. Im Übrigen stellt die Aufsattelung keine Beladung dar und liegt somit ein einheitlicher Transportvorgang von der Türkei nach Österreich vor.

Im gegenständlichen Fall handelt es sich um einen bilateralen Transport zwischen der Türkei und Österreich (Mersin nach B.), zu welcher der Lenker die CEMT-Genehmigung beim Grenzübertritt von Italien nach Österreich mit sich geführt hat.

Die im gegenständlichen Fall von der Behörde vertretene Rechtsauffassung ist unrichtig.

Festzuhalten ist, dass der gegenständliche Transport von der Türkei nach Österreich geführt hat, wobei die verfahrensgegenständlichen, von der Türkei aus versandten Waren in Österreich abgeladen werden sollten. Nur diese Warenbeförderung, nicht jedoch die LKW-Beförderung, ist relevant, zumal eine Kabotage (Binnenverkehr) iSd Art. 558 ZK-DVO nur dann vorliegt, wenn bei einer Warenbeförderung Waren im Zollgebiet geladen und wieder ausgeladen werden.

Im vorliegenden Fall sind die Waren in der Türkei auf den Sattelaufleger aufgeladen worden, sodass mit der in Rede stehenden Zugmaschine, keine im Zollgebiet der Gemeinschaft auf- und wieder abgeladene Waren befördert wurden und somit auch kein Binnenverkehr iSd Art. 558 ZK-DVO durchgeführt wurde, weil ja die Türkei Ausgangspunkt der Beförderung der Waren gewesen ist.

Die bloße Aufsattelung des Sattelauflegers auf das Zugfahrzeug in Triest stellt keine Beladung mehr dar und unterbricht den einheitlichen Transport nicht. Es ist nämlich nicht auf den Weg der Zugmaschine abzustellen, sondern darauf, wo die Beförderung der Waren beginnt und endet.

Im gegenständlichen Fall ist die Türkei Ausgangspunkt der Warenbeförderung gewesen. Es ist ja nicht der LKW, sondern die darauf befindliche Ware befördert worden. Im Übrigen ist das Befördern von beladenen Sattelanhängern, die im Zollgebiet der Gemeinschaft an Sattelzugfahrzeuge aufgesattelt und in diesem Gebiet wieder abgesattelt werden, anders zu beurteilen als eine Warenbeförderung, bei der Be- und Entladung der Ware im Zollgebiet erfolgt und die somit einen Binnenverkehr darstellt.

Eine Aufsattelung ist keinesfalls mit einer Beladung gleichzusetzen. Der Tausch von Zugmaschinen während eines Transportes kommt häufig vor und ist ein üblicher Vorgang, der nichts an der Einheitlichkeit des Transportes an sich ändert.

Es kommt also nicht auf den Weg der Zugmaschine, sondern ausschließlich auf den Weg des Sattelanhängers bzw. der darauf geladenen Waren an: Im vorliegenden Fall sind diese wie auch der Sattelaufleger aus der Türkei nach Österreich gelangt.

Auf den gegenständlichen Transport ist somit die Befreiungsbestimmung des Art. 558 ZK-DVO anzuwenden, sodass eine Kabotage-Genehmigung nicht erforderlich war bzw. das Vorliegen einer CEMT-Genehmigung ausreichend war. Es ist daher keine Zoll- oder Eingangsabgabenschuld nach Art. 201 bis 204 Zollkodex entstanden.

Außerdem sind im gegenständlichen Fall jedenfalls die Voraussetzungen des Art. 558 Abs. 1 lit. c) ZK-DVO insofern erfüllt, als die im Abkommen zwischen Österreich und Türkei, BGBl. 1970/274, vorgesehenen Bewilligungen vorlagen; diese erlauben Beförderungen von aus der Türkei stammenden Waren, sodass damit alle güterbeförderungsrechtlichen Voraussetzungen gegeben waren.

Durch das CEMT-Übereinkommen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister vom 11. März 1974 sind Binnenverkehre der in den Vertragsstaaten zugelassenen gewerblichen Beförderungsmittel auf der Grundlage eines Systems von Einzel- oder Globalgenehmigungen möglich. Derartige Genehmigungen berechtigen zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr durch Drittlandsfahrzeuge, bei denen Be- und Entladeort in zwei im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft liegenden Staaten liegen (§ 7 Abs. 1 Z. 2 Güterbeförderungsgesetz).

Die verwendete CEMT-Genehmigung berechtigt daher zur Durchführung des gegenständlichen Transportes. Auf Grundlage des § 7 Abs. 1 Z. 2

*Güterbeförderungsgesetz konnte die Firma ** davon ausgehen, dass die durchgeführte Fahrt nach Österreich von der Bewilligung gedeckt war.*

Auch in der letzten Gemischten Kommission Ende Juni 2014 stand diese Transportform von Triest nach Österreich auf der Tagesordnung und wurde erklärt, dass ein solcher Transport mit einer CEMT-Genehmigung zulässig sei. Das entsprechende von beiden Seiten unterfertigte Dokument wurde der Behörde bereits vorgelegt.

Da die Berufungswerberin wirtschaftlich auf die Sattelzugmaschine angewiesen war, wurde die geforderte Sicherheitsleistung bezahlt, um die Ausfolgung der Sattelzugmaschine und des Sattelauflegers zu erreichen. ...“

Das Zollamt wies in der Folge die Bescheidbeschwerde mit Beschwerdevereentscheidung vom 19. Dezember 2014, Zl. 0001, als unbegründet ab.

Mit dem fristgerecht eingebrachten Vorlageantrag vom 23. Jänner 2015 gilt die Bescheidbeschwerde wiederum als unerledigt (§ 264 Abs. 3 BAO).

II.) Sachverhalt

Zu einem nicht näher festgestellten Zeitpunkt wurde das in der Türkei zugelassene Sattelfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen xxxx (TR) der dort ansässigen Bf. bei der Einfahrt in das Zollgebiet der Union in das formlos nach Art. 554 und 558 Abs. 1

Buchstabe c iVm Art. 232 ZK-DVO bewilligte Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben übergeführt.

Der Lenker übernahm mit dem Sattelfahrzeug in Triest am 8. Mai 2014 einen in der Türkei beladenen und mit der Fähr (ohne Zugmaschine) in das Zollgebiet der Union verbrachten Sattelaufleger (amtliches Kennzeichen: yyyyy) . Die in Triest aufgenommene Fracht war für zwei in Österreich ansässige Empfänger bestimmt. Die Einreise nach Österreich erfolgte am 8. Mai 2014 über den Grenzübergang Arnoldstein.

Nach der Entladung wurde in der Folge am 12. Mai 2014 in E. eine für den Irak bestimmte Ladung aufgenommen und zum Terminal Wels transportiert. Der Lenker beabsichtigte, die Zugmaschine und den Auflieger dort abzustellen.

Anlässlich einer Zollkontrolle am 12. und 13. Mai 2014 konnte der Fahrer die CEMT/ECMT (Conference Europeenne des Ministres des Transports; European Conference of Ministers of Transport) Bewilligung 2014 TR mit der Nummer 000** vorweisen. Diese Genehmigung berechnigte die Bf. im Sinne des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c Zollkodex-Durchführungsverordnung (ZK-DVO) zum Warentransport im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten der CEMT/ECMT 2014. Der Transport von E. zum Terminal Wels wurde nicht ins Fahrtenberichtsheft eingetragen.

Der Lenker war bereits seit sechs Monaten ununterbrochen im Zollgebiet der Union für die Bf. tätig und transportierte mit der Zugmaschine Sattelaufleger von und nach Triest bzw. vom und zum Terminal Wels.

Im Zuge der Zollkontrolle beschlagnahmte die Zollbehörde die Sattelzugmaschine zur Sicherung der Eingangsabgaben.

Der Auflieger samt Ladung wurde in der Folge am 15. Mai 2014 per Bahn (auf der „Rollenden Landstraße“) nach Triest befördert und verließ am 9. Juni 2014 das Zollgebiet der Union. Die Zugmaschine verblieb im Zollgebiet.

III.) Beweiswürdigung

Anlässlich der Zollkontrolle wurde am 13. Mai 2014 eine Tatbeschreibung (GZ. 00002) erstellt, die auszugsweise folgende Sachverhaltsfeststellungen enthält:

„Am 12.05.2014 um ca. 16:40 Uhr wurde der Sattelzug Pol. KZ. xxxx und yyyyy, zugelassen auf die Fa. ** ***,..., von der A1 Fahrtrichtung Salzburg auf die Raststation Ansfelden zur Zollkontrolle ausgeleitet. Nach den Fracht- und Zollpapieren befragt legte der o.a. Lenker das Ausfuhrbegleitdokument EX 000001 vor. Er gab an, keinen Frachtbrief oder sonstige Frachtpapiere bekommen zu haben. Nach dem Ziel der Fahrt befragt sagte der Lenker „Trailer abladen Wels“. Dies ist eine Kabotagefahrt mit dem gesamten Sattelzug von E. nach Wels. Nach der güterbeförderungsrechtlichen Bewilligung befragt, legte der Lenker die CEMT-Lizenz 2014 TR Nr. 000** vor. Im dazu gehörigen Fahrtenbuch war die letzte eingetragene Fahrt für den 12.05.2014 Mersin-B. 24.581 kg Anmerkung „Wels“ eingetragen. Da weder Fahrtroute noch Gewicht zum vorgelegten Ausfuhrbegleitdokument passten, wurde das Führerhaus einer Kontrolle unterzogen. Im Führerhaus wurde der Frachtbrief Nr. xxx0 für den Transport von Mersin nach B. und die Genehmigung Nr. xxxxxx0 des „Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti“ für die Fahrt

von Triest nach Tarvis vorgefunden. Eine Abfrage der Fähre Triest ergab, dass wohl der Sattelanhänger jedoch nicht das Zugfahrzeug auf der Fähre gewesen waren. Somit war bereits mit der Zugmaschine ein unerlaubter Kabotageverkehr von Triest nach Österreich durchgeführt worden. Eine CEMT Genehmigung berechtigt nicht zur Durchführung eines solchen Transportes von Triest nach Österreich, da der Transport (Zugmaschine gemeinsam mit dem Sattelanhänger) in der Türkei beginnen hätte müssen. Die vorgelegte CEMT Genehmigung wurde außerdem, den Aufschreibungen im Fahrtenbuch nach zu schließen, entgegen den güterbeförderungsrechtlichen Bestimmungen lediglich für Transporte innerhalb der EU (von bzw. nach Triest) verwendet und ist daher grundsätzlich ungültig.

Im Fahrzeug wurden weiters 3 Seiten Fahrtenaufschreibungen vorgefunden. Der Auflieger von Triest nach Österreich wurde mit T1 00**0000 angewiesen und am 09.05.2014 am Terminal Wels verzollt.

Am 13.05.2014 erklärte der Lenker im Beisein des Dolmetschers, dass er den Sattelanhänger am Terminal Wels für die Bahnverladung nach Triest abgeben und dort einen anderen Sattelanhänger, welcher mit der Bahn von Triest gebracht werde, übernehmen sollte.

Um 16:45 Uhr wurden das NAVI und das iPhone des Lenkers zur Sicherung der Daten abgenommen und um 18:30 Uhr die den Transport betreffenden Daten im Beisein des Lenkers abgefragt. Am NAVI wurden die letzten Zielpunkte festgestellt: ...“

Im Zuge der Kontrolle gab der Fahrer des hier gegenständlichen Beförderungsmittels im Beisein eines Dolmetschers (auszugsweise) zu Protokoll (laut Tatbeschreibung GZ. 00002):

„Nachdem mir durch die Ausfolgung des Vordrucks „Rechtsbelehrung für Verdächtige und Beschuldigte eines Finanzstrafverfahrens“ Rechtsbelehrung erteilt wurde, gebe ich folgende Angaben zur Niederschrift:

Der oben geschilderte Sachverhalt ist richtig.

Ich arbeite seit November 2008 für die Bf. Seit sechs Monaten bin ich ununterbrochen in der EU und transportiere mit diesem Zugfahrzeug Sattelanhänger von Triest in die EU und retour. Ich habe auch schon Sattelanhänger vom Terminal Wels abgeholt und nach Deutschland oder Polen gebracht. Ich habe auch schon Sattelanhänger von Deutschland zum Terminal Wels gebracht.

Am 08.05. um ca. 05:15 Uhr bin ich von Deutschland über Salzburg nach Triest gekommen und habe am 08.05. um ca. 17:30 Uhr den Sattelanhänger KZ: yyyyy übernommen. Im Sattelanhänger war die CEMT-Genehmigung 000** mit dem Fahrtenbuch, so wie es Ihnen vorliegt. Die drei Eintragungen ab 08.05. habe ich gemacht. Telefonisch wurde mir bekannt gegeben, welchen Auflieger ich abzuholen hätte. Am 08.05. gegen 21:00 Uhr fuhr ich über Arnoldstein nach Österreich ein. Nach zweistündiger Pause bin ich gegen 22:30 Uhr bis Mitternacht Richtung Wels gefahren, wo ich nach zwei Pausen am 09.05. um ca. 07:30 Uhr eingetroffen bin.

Gegen 08:00 Uhr wurde die Ware verzollt. Ich bin bis zum 12.05. 01:30 Uhr in Wels geblieben. In T. wurden vom Empfänger 1.000 kg Ware abgeladen, weil er sie dringend brauchte.

Am 12.05. 01:30 Uhr bin ich nach B. zur Entladeadresse gefahren, wo gegen 06:30 Uhr abgeladen wurde. Ich habe vom Disponenten der Bf., Herrn ZZ, telefonisch den Auftrag bekommen, nach E. zu fahren, wo bei der Fa. AB um 09:00 Uhr die Ware für den Irak geladen wurde. Von dort bin ich gegen 11:00 Uhr wegefahren. Ich habe von Herrn ZZ den Auftrag bekommen, die Ware nach Deutschland zu bringen. Ich habe vergessen, diese Fahrt ins Fahrtenbuch einzutragen. Ich habe gesagt, ich würde nach Wels fahren, weil ich selbst von dort in die Türkei reisen wollte. Den Sattelzug hätte ich am Terminal gelassen, den Schlüssel hinter dem Kennzeichen hinterlegt und wäre dann mit einem anderen Kollegen auf der Straße in die Türkei gefahren. Über den Ersatzfahrer weiß ich nicht Bescheid. Die Ladung hätte heute nach Deutschland gebracht werden sollen.

Betreffend die Adresse in W. kann ich sagen, dass ich den Auftrag bekommen habe, eine Ladung in W. aufzunehmen und nach Deutschland ins Depot zu bringen. Die Anschrift des Depots hätte ich erst am Weg nach Deutschland noch erfahren. Den Auftrag nach W. zu fahren habe ich am Weg nach Deutschland bekommen.

Weil ich den Transport von W. nicht durchführen wollte, habe ich noch vor der Zollkontrolle bei meiner Firma angerufen und bekanntgegeben, dass ich den Sattelzug am Terminal Wels abstellen werde, und ich habe meiner Firma weiters gesagt, sie soll für den Sattelanhänger ein Ticket für die ROLA bestellen, was sie auch offensichtlich getan hat. Sonst habe ich nichts zu sagen.“

Der unter Punkt I.) dargestellte Sachverhalt ergibt sich aus dem Inhalt der vom Zollamt vorgelegten Akten, aus den dargestellten Angaben des einvernommenen Kraftfahres sowie aus den Angaben und Vorbringen der Bf.

Ausgehend von den Ermittlungsergebnissen sieht das Bundesfinanzgericht den maßgeblichen Sachverhalt als ausreichend geklärt an. Es liegen in sachverhaltsmäßiger Hinsicht keine begründeten Zweifel vor, die durch weitere Ermittlungen zu verfolgen wären, zumal auch die Verfahrensparteien keine solchen begründeten Zweifel darlegten, dass weitere Erhebungen erforderlich und zweckmäßig erscheinen.

IV.) Rechtslage

Im Beschwerdefall ist von folgender Rechtslage auszugehen:

Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können nach Art. 137 der im Beschwerdefall noch anwendbaren Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften, ABIEG Nr. L 302 vom 19. Oktober 1992, S. 1, (Zollkodex - ZK) Nichtgemeinschaftswaren, die zur Wiederausfuhr bestimmt sind, ohne dass sie, abgesehen von der normalen Wertminderung auf Grund des von ihnen gemachten Gebrauchs, Veränderungen erfahren hätten, unter vollständiger oder teilweiser Befreiung von den Einfuhrabgaben, und ohne dass sie handelspolitischen Maßnahmen unterliegen, im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet werden.

Die Bewilligung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung wird gem. Art. 138 ZK auf Antrag der Person erteilt, welche die Waren verwendet oder verwenden lässt.

Nach Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften, ABIEG Nr. L 253 vom 11. Oktober 1993, S. 1, (Zollkodex-Durchführungsverordnung - ZK-DVO) wird die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben u.a. für im Straßenverkehr verwendete Beförderungsmittel bewilligt, die bei gewerblicher Verwendung nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden; sie können jedoch im Binnenverkehr eingesetzt werden, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzung für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, es vorsehen.

Nach Art. 555 Abs. 1 ZK-DVO bedeutet:

„gewerbliche Verwendung“: die Verwendung eines Beförderungsmittels zur Beförderung von Personen gegen Entgelt oder zur industriellen oder gewerblichen Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt (Buchstabe a).

„Binnenverkehr“: die Beförderung von Personen oder Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft einsteigen oder geladen werden, um in diesem Gebiet wieder auszusteigen oder ausgeladen zu werden (Buchstabe c).

Inhaber eines Zollverfahrens ist nach Art. 4 Nr. 21 ZK die Person, für deren Rechnung eine Zollanmeldung abgegeben wird, oder die Person, der die Rechte und Pflichten der vorgenannten Person im Zusammenhang mit einem Zollverfahren übertragen worden sind.

§ 7 Güterbeförderungsgesetz 1995, BGBl. Nr. 593/1995 idF. BGBl. I Nr. 32/2013 (GütbefG) lautet:

„Verkehr über die Grenze

§ 7. (1) Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen von Orten, die außerhalb des Bundesgebietes liegen, in das Bundesgebiet oder durch das Bundesgebiet hindurch, oder von innerhalb des Bundesgebietes liegenden Orten in das Ausland ist außer Inhabern von Konzessionen nach § 2 auch Unternehmern gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und Inhaber einer der folgenden Berechtigungen sind:

1. Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/09,
2. Genehmigung aufgrund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973,

3. Bewilligung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich,

4. aufgrund zwischenstaatlicher Abkommen vergebene Genehmigung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Eine solche Berechtigung ist jedoch nicht erforderlich, wenn eine anders lautende Anordnung nach Abs. 4 ergangen ist.

(2) Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern, deren Be- und Entladeort innerhalb Österreichs liegt, durch Güterkraftverkehrsunternehmer mit Sitz im Ausland (Kabotage) ist – ausgenommen für die in Art. 8 Abs. 1, 5 und 6 Verordnung (EG) Nr. 1072/09 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer - verboten; sie ist nur gestattet,

1. wenn mit dem Staat, in dem der Unternehmer seinen Sitz hat, eine diesbezügliche Vereinbarung besteht, sowie

2. im Rahmen des Vor- oder Nachlaufs im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr mit einem in einem EWR-Staat zugelassenen Kraftfahrzeug; durch Verordnung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzulegen, unter welchen Voraussetzungen grenzüberschreitender Kombiniertes Verkehr vorliegt und welche Nachweise mitzuführen sind.

(3) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann Kabotagevereinbarungen mit Drittländern aufgrund dieses Bundesgesetzes abschließen, wenn für österreichische Unternehmer in dem betreffenden Staat Gegenseitigkeit besteht und verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Interessen dem nicht entgegenstehen. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung festzusetzen:

1. die Staaten, mit denen Kabotagevereinbarungen bestehen,

2. die Voraussetzungen, unter denen Kabotage durchgeführt werden darf,

3. die Pflichten der Unternehmer und des Lenkpersonals und

4. etwaige Meldepflichten der Behörden.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann anordnen, dass die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern nach, durch oder aus Österreich durch ausländische Unternehmer ohne die in Abs. 1 vorgeschriebenen Berechtigungen gestattet ist, wenn und insoweit der betreffende ausländische Staat in dieser Hinsicht Gegenseitigkeit einräumt oder wenn wirtschaftliche Interessen Österreichs dies rechtfertigen.

(5) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung nähere Bestimmungen hinsichtlich des Mitführens und der ordnungsgemäßen Erfassung der Fahrten im Fahrtenberichtsheft gemäß Anhang 7 des Handbuches der Europäischen Verkehrsministerkonferenz festzulegen.“

Nach § 9 Abs. 1 GütbefG hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet mitgeführt werden. Der Fahrer hat nach Abs. 2 leg. cit. die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen (§ 21) auf Verlangen auszuhändigen.

Gemäß dem Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der Türkischen Republik über den internationalen Straßentransport, BGBl. Nr. 274/1970 (im Folgenden kurz: Abkommen), II. Gütertransport, Art. 4, ist ein Ausweis erforderlich für Kraftfahrzeuge einschließlich Anhängern, die in einem der beiden Staaten zugelassen sind und für Güterbeförderungen zwischen diesen Staaten oder im Transitverkehr durch die beiden Staaten verwendet werden.

Gemäß Art. 6 Z 1 bis 3 des Abkommens werden die Ausweise den Beförderungsunternehmern ausgestellt. Sie berechtigen zur Beförderung mit Kraftfahrzeugen einschließlich Anhängern. Ausweise eines Staates berechtigen zur Ausübung von Beförderungen nach und aus dem anderen Staat sowie zum Transit durch diesen Staat. Sie müssen im Fahrzeug während der Dauer der Fahrt durch das Gebiet des Staates, für den der Ausweis gilt, mitgeführt werden und sind auf Verlangen den zuständigen Überwachungsorganen des Staates vorzuweisen.

Wenn beabsichtigt ist, mit dem Fahrzeug des einen Landes Güter vom anderen Land in dritte Länder zu befördern, ist nach Art. 9 Satz 2 des Abkommens eine Sondergenehmigung der zuständigen Behörde des anderen Landes erforderlich.

Art. 204 ZK lautet:

„Abs. 1:

Eine Einfuhrzollschuld entsteht, wenn in anderen als den in Artikel 203 genannten Fällen

a) eine der Pflichten nicht erfüllt wird, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen Ware aus deren vorübergehender Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben, oder

b) eine der Voraussetzungen für die Überführung einer Ware in das betreffende Verfahren oder für die Gewährung eines ermäßigten Einfuhrabgabensatzes oder einer Einfuhrabgabefreiheit aufgrund der Verwendung der Ware zu besonderen Zwecken nicht erfüllt wird,

es sei denn, dass sich diese Verfehlungen nachweislich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt haben.

Abs. 2:

Die Zollschuld entsteht in dem Zeitpunkt, in dem die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollschuld entstehen lässt, nicht mehr erfüllt wird, oder dem Zeitpunkt, in dem die Ware

in das betreffende Zollverfahren überführt worden ist, wenn sich nachträglich herausstellt, dass eine der Voraussetzungen für die Überführung dieser Ware in das Verfahren oder für die Gewährung eines ermäßigten Einfuhrabgabensatzes oder einer Einfuhrabgabenfreiheit aufgrund der Verwendung der Ware zu besonderen Zwecken nicht wirklich erfüllt war.

Abs. 3:

Zollschuldner ist die Person, welche die Pflichten zu erfüllen hat, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen Ware aus deren vorübergehender Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des betreffenden Zollverfahrens ergeben, oder welche die Voraussetzungen für die Überführung der Ware in dieses Zollverfahren zu erfüllen hat.“

Art. 859 ZK-DVO lautet:

„Folgende Verfehlungen gelten im Sinne des Artikels 204 Absatz 1 des Zollkodex als Verfehlungen, die sich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt haben, sofern

- es sich nicht um den Versuch handelt, die Waren der zollamtlichen Überwachung zu entziehen;
- keine grobe Fahrlässigkeit des Beteiligten vorliegt;
- alle notwendigen Förmlichkeiten erfüllt werden, um die Situation der Waren zu bereinigen:

...

4. im Falle einer in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführten Ware die Verwendung dieser Ware unter anderen als den in der Bewilligung vorgesehenen Voraussetzungen, sofern diese Verwendung im gleichen Verfahren bewilligt worden wäre, sofern ein entsprechender Antrag gestellt worden wäre;

...“

Gem. Art. 860 ZK-DVO betrachten die Zollbehörden eine Zollsuld als im Sinne des Artikels 204 Absatz 1 des Zollkodex entstanden, es sei denn, der vermutliche Zollsuldner weist nach, dass die Voraussetzungen des Artikels 859 erfüllt sind.

Gem. § 2 Abs. 1 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG, BGBl 1994/659) gelten das im § 1 genannte gemeinschaftliche Zollrecht, dieses Bundesgesetz und die in Durchführung dieses Bundesgesetzes ergangenen Verordnungen sowie die allgemeinen abgabenrechtlichen Vorschriften und das in Österreich anwendbare Völkerrecht, soweit sie sich auf Einfuhr- oder Ausfuhrabgaben beziehen, weiters in allen nicht vom Zollkodex erfassten gemeinschaftsrechtlich und innerstaatlich geregelten Angelegenheiten des Warenverkehrs über die Grenzen des Anwendungsgebietes, einschließlich der Erhebung von Abgaben (sonstige Eingangs- oder Ausgangsabgaben) und anderen Geldleistungen, soweit in diesem Bundesgesetz oder in den betreffenden Rechtsvorschriften die Vollziehung der Zollverwaltung übertragen und nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist.

Gemäß § 26 Abs. 1 UStG 1994 gelten für die Einfuhrumsatzsteuer die Rechtsvorschriften für Zölle sinngemäß, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist.

V.) Rechtliche Erwägungen

Nach Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK entsteht eine Einfuhrzollschuld, wenn eine der Pflichten nicht erfüllt wird, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen Ware aus deren vorübergehender Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben, es sei denn, dass sich diese Verfehlungen nachweislich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt haben.

Die Zugmaschine wurde durch das Überschreiten der Grenze des Zollgebiets der Union gemäß Art. 232 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 iVm Art. 233 Abs. 1 Buchstabe a ZK-DVO formlos in das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung (Art. 137 ZK) übergeführt.

Nach Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c erster Halbsatz ZK-DVO durfte die Sattelzugmaschine nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebiets der Union begannen oder endeten.

Diese Voraussetzung liegt im Beschwerdefall nicht vor, weil die Verwendung einer außerhalb des Zollgebiets der Union zugelassenen Sattelzugmaschine für die Beförderung eines Aufliegers von einem Ort innerhalb des Zollgebiets zu einem anderen Ort innerhalb des Zollgebiets einen Binnentransport darstellt. Dies gilt auch dann, wenn der Ort, an dem der Auflieger ursprünglich mit Waren beladen wurde, oder der Ort, an dem die Waren letztlich aus dem Auflieger entladen werden, außerhalb des Zollgebiets der Union gelegen ist (EuGH 15.12.2004, Rs. C-272/03; BFH 14.6.2005, VII R 44/02).

Die Bf. führt dagegen ins Treffen, dass die Waren in der Türkei auf den Sattelaufleger aufgeladen worden seien, sodass mit der in Rede stehenden Zugmaschine keine im Zollgebiet der Gemeinschaft auf- und wieder abgeladene Waren befördert worden seien und somit auch kein Binnenverkehr iSd Art. 558 ZK-DVO durchgeführt worden sei, weil die Türkei Ausgangspunkt der Beförderung der Waren gewesen sei. Die bloße Aufsattelung des Sattelauflegers auf das Zugfahrzeug in Triest stelle nach Ansicht der Bf. keine Beladung mehr dar und unterbreche den einheitlichen Transport nicht, da nicht auf den Weg der Zugmaschine abzustellen sei, sondern darauf, wo die Beförderung der Waren beginne und ende.

Dieser Argumentation steht die bereits angeführte Rechtsprechung des EuGH entgegen. Es genügt demnach nicht, dass ein im Verfahren der vorübergehenden Verwendung befindliches Beförderungsmittel nur für den im Zollgebiet der Gemeinschaft gelegenen Teil der zurückzulegenden Strecke eingesetzt wird, zumal diese einfuhrabgabenrechtliche Privilegierung für eine bestimmte Beförderung gewährt wird, die mit dem Fahrzeug durchzuführen ist. Demnach ist es zwingend erforderlich, dass die beförderten Waren gemeinsam mit dem Fahrzeug die Grenze des Zollgebiets der Gemeinschaft überschreiten. Sie dürfen nicht nur bis an diese Grenze gebracht werden (EuGH 15.12.2004, Rs. C-272/03, Rz. 22).

Die entgegengesetzte Auslegung, wonach das entscheidende Kriterium für die Frage, ob eine Beförderung mit einem zur vorübergehenden Verwendung zugelassenen Fahrzeug

eine Beförderung darstellt, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnt oder endet, nur darin besteht, dass die zu einer bestimmten Zeit mit dem fraglichen Fahrzeug beförderte Ware unabhängig von diesem Fahrzeug tatsächlich die Grenze des genannten Gebietes überschritten hat, und nicht darin, dass das Fahrzeug und die beförderte Ware diese Grenze gleichzeitig überschreiten, würde nach Ansicht des EuGH den betreffenden Bestimmungen der ZK-DVO (damals Art. 718 Abs. 3 Buchstabe b als Vorgängerregelung des im Anlassfall anzuwendenden Art. 558) seine praktische Wirksamkeit nehmen (EuGH aaO, Rz. 23).

Nichts würde nämlich einen Beförderungsunternehmer daran hindern, eine Sattelzugmaschine im Verfahren der vorübergehenden Verwendung einzuführen und ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft zu verwenden, sobald gewährleistet ist, dass entweder der Herkunfts- oder der Bestimmungsort der beförderten Auflieger und ihrer Ladung außerhalb der Gemeinschaft liegt (EuGH aaO, Rz. 24).

Ein solches Vorgehen liegt im Übrigen auch im Beschwerdefall vor. So gab der Fahrer an, dass er seit sechs Monaten ununterbrochen in der EU war und mit dem Zugfahrzeug Sattelanhänger von Triest in die EU und retour transportierte. Er holte seinen Angaben zufolge auch Sattelanhänger vom Terminal Wels ab und brachte sie nach Deutschland oder Polen bzw. transportierte er Sattelanhänger von Deutschland zum Terminal Wels.

Zu prüfen bleibt, ob die Ausnahmenvorschrift des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c zweiter Halbsatz ZK-DVO, wonach gewerblich verwendete Fahrzeuge im Binnenverkehr eingesetzt werden können, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften diese Möglichkeit vorsehen, zur Anwendung kommen kann, weil etwa anlässlich der in Rede stehenden Güterbeförderung im Zeitpunkt des Passierens der Grenze zu Österreich als maßgeblichen Zeitpunkt der Zollschuldentstehung die hierfür erforderliche güterverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 7 Abs. 1 GütbefG mitgeführt worden ist.

Genehmigungen aufgrund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973 sind in § 7 Abs. 1 Z. 2 GütbefG ausdrücklich genannt.

Der Fahrer der Bf. hat zwar eine solche CEMT-Genehmigung mitgeführt. Die Zollbehörde vertritt unter Berufung auf eine Rechtsauskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie jedoch den Standpunkt, dass diese für den in Rede stehenden Transport ungültig gewesen sei. Auf die entsprechenden Ausführungen in der Beschwerdeentscheidung wird verwiesen.

Die Bf. verwendete für den in Rede stehenden Gütertransport die ihr erteilte - in Italien, Griechenland und Russland ungültige - CEMT-Genehmigung 2014 TR Nr. 000**, in der es heißt:

„ ... this licence entitles:

to carry goods by road für hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles;

... and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries; ...“

Eine solche Genehmigung berechnete daher die Bf. zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr, bei denen Be- und Entladeort in zwei dem Abkommen angeschlossenen Staaten liegen. Im Beschwerdefall erfolgte die Beladung der Zugmaschine durch das Aufsatteln des Aufliegers in Triest, wobei jedoch Italien von der Gültigkeit der Genehmigung ausgenommen war. Vor diesem Hintergrund ist es nicht als rechtswidrig anzusehen, dass das Zollamt den Transport nach den güterbeförderungsrechtlichen Bestimmungen als unzulässig erachtete.

Die Zollbehörde weist in der Beschwerdevorentscheidung auch zu Recht darauf hin, dass eine in einer Sitzung der sog. „Gemischten Kommission“ vereinbarte Zulässigkeit von Triest-Transporten im Rahmen von CEMT-Genehmigungen keine Relevanz für den gegenständlichen Beschwerdefall haben kann, wenn eine solche Vereinbarung erst nach der hier maßgeblichen Zollkontrolle erfolgte.

Für die Bf. ist daher die Zollschild für die für sie zugelassene Sattelzugmaschine nach Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK entstanden. Entsprechendes gilt nach § 2 Abs. 1 ZollR-DG und § 26 Abs. 1 UStG 1994 für die Entstehung der Einfuhrumsatzsteuer.

Hinsichtlich des maßgebenden Zeitpunktes der Zollschildentstehung ist auf den Zeitpunkt des Passierens der Grenze zu Österreich abzustellen. Im Urteil vom 16. Juni 2011, Rs. C-351/10, hat der Gerichtshof der Europäischen Union ausgesprochen, dass die Art. 555 Abs. 1 und 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO dahin auszulegen sind, dass eine Unzulässigkeit des Einsatzes eines Fahrzeugs, das nach dem Verfahren der vollständigen Befreiung von Zoll in die Europäische Union eingeführt und im Binnenverkehr verwendet wurde, zum Zeitpunkt der Überquerung der Grenze des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen fährt, gegeben ist.

Daraus ergibt sich, dass in diesem Zeitpunkt die Zollschild iSd Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK entsteht und die Zollbehörden jenes Mitgliedstaates, in dem die Unregelmäßigkeit gegeben ist, zur Erhebung der Eingangsabgaben zuständig werden (vgl. auch VwGH 29.9.2011, 2011/16/0149).

Nach Art. 204 Abs. 1 ZK entsteht die Eingangsabgabenschuld allein bei Erfüllen der objektiven Tatbestandsvoraussetzungen, unabhängig vom Verschulden der beteiligten Personen.

Zu prüfen ist, ob es sich gegenständlich um eine Verfehlung handelte, die sich nachweislich im Sinne des Art. 859 ZK-DVO auf das betreffende Zollverfahren nicht wirklich ausgewirkt hat, und dadurch die Zollschild nach Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK nicht entstanden ist.

Im Einzelnen sind die Voraussetzungen, unter denen die Abgabenschuld nach Art. 204 Abs. 1 ZK ausnahmsweise nicht entsteht, abschließend durch Art. 859 ZK-DVO geregelt (EuGH 11.11.1999, Rs. C-48/98, Söhl & Söhlke). In Betracht kommt im Streitfall der in Art. 859 Nr. 4 ZK-DVO geregelte Tatbestand. Nach dieser Vorschrift hat sich die Verwendung einer in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführten Ware unter anderen als den in der Bewilligung vorgesehenen Voraussetzungen dann nicht ausgewirkt, wenn diese Verwendung im gleichen Verfahren bewilligt worden wäre, sofern ein entsprechender Antrag gestellt worden wäre.

Bei einem unzulässigen Binnenverkehr scheitert aber die Heilung einer Pflichtverletzung regelmäßig daran, dass die Zollbehörden keine Möglichkeit haben, entsprechende Bewilligungen zu erteilen (Witte, Zollkodex⁶, Art. 204 Rz. 48; BFH 8.7.2004, VII R 60/03).

Die Bf. ist gemäß Art. 204 Abs. 3 ZK Zollschuldnerin bzw. nach § 26 Abs. 1 UStG 1994 und § 2 Abs. 1 ZollR-DG iVm Art. 204 Abs. 3 ZK Steuerschuldnerin geworden, weil sie als Inhaberin der Bewilligung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung (Art. 138 ZK) die Pflicht zu erfüllen hatte, die für sie zugelassene Sattelzugmaschine nicht für die Durchführung eines unzulässigen Binnenverkehrs einzusetzen.

Hingegen erweist sich die Vorschreibung der Zollschuld für den Auflieger als zu Unrecht erfolgt, da die Voraussetzungen des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c erster Halbsatz ZK-DVO im Beschwerdefall erfüllt waren.

Der Sattelauflieger wurde durch das Überschreiten der Grenze des Zollgebiets der Union gemäß Art. 232 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 iVm Art. 233 Abs. 1 Buchstabe a ZK-DVO formlos in das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung (Art. 137 ZK) übergeführt.

Nach Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c erster Halbsatz ZK-DVO durfte die Bf. den Auflieger für Beförderungen verwenden, die außerhalb des Zollgebiets der Union begannen oder endeten. Dies war hinsichtlich der dem angefochtenen Bescheid zugrundeliegenden Transporte der Fall. Bei der Beförderung von Mersin/Türkei (Beladeort) zu den in Österreich gelegenen Entladeorten (T. bzw. B.) liegt ebenso ein „grenzüberschreitender Sachverhalt“ vor wie beim Transport von E. in Österreich (Beladeort) nach Erbil im Irak (Entladeort).

Das Abstellen des Beförderungsmittels in Wels bis zum Weitertransport auf der „Rollenden Landstraße“ stellte lediglich eine Unterbrechung der Beförderung dar, sodass es sich bei den im angefochtenen Bescheid sowie in der Beschwerdevorentscheidung angesprochenen Warenbeförderungen um keine unzulässigen Binnentransporte handelte.

Gegenüber der bisherigen Abgabenfestsetzung des angefochtenen Bescheides ergibt sich daraus eine Abgabengutschrift im Ausmaß von insgesamt 4.183,20 Euro (486,00 Euro an Zoll und 3.697,20 Euro an Einfuhrumsatzsteuer).

Aus den dargelegten Gründen war daher spruchgemäß zu entscheiden.

VI.) Revisionszulassung

Gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Hat das Erkenntnis nur eine geringe Geldstrafe zum Gegenstand, kann durch Bundesgesetz vorgesehen werden, dass die Revision unzulässig ist.

Die Revision ist im vorliegenden Fall gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil sich das Bundesfinanzgericht bei den erheblichen Rechtsfragen auf die in den rechtlichen Erwägungen wiedergegebene Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sowie auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union stützen konnte.

Linz, am 23. April 2018