

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter***1*** in der Beschwerdesache ***2***, nunmehr ***Bf1***, ***Bf1-Adr***, vertreten durch PKF CENTURION Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH, Hegelgasse 8, 1010 Wien, über die Beschwerden vom 21. August 2019 gegen die Bescheide des Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien vom 13. August 2019, GZlen. 320000/208143/12/2019 und 320000/208143/11/2019, betreffend die Erteilung von Betankungsscheinen zu Recht erkannt:

Den Beschwerden wird gemäß § 279 BAO Folge gegeben. Es werden nachfolgende Betankungsscheine ausgestellt:

1. Über Antrag vom 12. Juni 2019 wird der Bf. als Inhaberin des eingeschränkten Freischeins ATF2049007008 gemäß § 12 Abs 1 Z 1 Mineralölsteuergesetz 1995 (MinStG) iVm § 2 Abs 3 Luftfahrtbegünstigungsverordnung (LfbV) die Bewilligung zum unversteuerten Bezug von Luftfahrtbetriebsstoffen aus einem österreichischen Steuerlager und die steuerfreie Verwendung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen für die Dauer von 27. August 2019 bis 26. August 2022 für das Luftfahrzeug ***3***, erteilt. Der Luftfahrtbetriebsstoff ist in direkter Abfolge an das Luftfahrzeug abzugeben. Es ist nicht gestattet, ihn nach Abgabe aus dem Steuerlager und vor der Nutzung als Luftfahrtbetriebsstoff in irgendeiner Form „zwischenzulagern“.
2. Über Antrag vom 12. Juni 2019 wird der Bf. als Inhaberin des eingeschränkten Freischeins ATF2049007008 gemäß § 12 Abs 1 Z 1 Mineralölsteuergesetz 1995 (MinStG) iVm § 2 Abs 3 Luftfahrtbegünstigungsverordnung (LfbV) die Bewilligung zum unversteuerten Bezug von Luftfahrtbetriebsstoffen aus einem österreichischen Steuerlager und die steuerfreie Verwendung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen für die Dauer von 27. August 2019 bis 26. August 2022 für das Luftfahrzeug ***4*** erteilt. Der Luftfahrtbetriebsstoff ist in direkter Abfolge an das Luftfahrzeug abzugeben. Es ist nicht gestattet, ihn nach Abgabe aus dem Steuerlager und vor der Nutzung als Luftfahrtbetriebsstoff in irgendeiner Form „zwischenzulagern“.

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

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang

Mit Bescheiden des Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien vom 13. August 2019, GZlen. 320000/208143/012/2019 und 320000/208143/011/2019, wurden die Anträge der Beschwerdeführerin (Bf.) auf Bewilligung von Betankungsscheinen für die im Spruch genannten Luftfahrzeug gemäß § 12 Abs 1 Z 1 MinStG iVm § 3 Abs 5 LfbV als unbegründet abgewiesen. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass im geprüften Zeitraum von April bis Juni 2019 ausschließlich Flüge der Eigentümer oder nach Veranlassung durch die Eigentümer erfolgt seien. Die Bf. habe keine entgeltliche Beförderung von Passagieren oder Waren oder sonstigen Dienstleistungen erbracht, bei denen die Luftfahrzeuge unmittelbar zur Erbringung dieser entgeltlichen Dienstleistungen gedient haben. Bei der in den Halterschaftsverträgen ausgewiesenen und monatlich gebührenden „Management-Fee“ handle es sich um Entgelte mit dem diverse Dienstleistungen für den Betrieb der Luftfahrzeuge von den Eigentümern an den Operator/Halter gezahlt würden.

Gegen diese Bescheide hat die Bf. mit Eingabe vom 20. August 2019 in offener Frist Beschwerde erhoben. Begründend wurde ausgeführt, dass die Luftfahrzeuge in der gewerblichen Luftfahrt der Bf. eingesetzt und tätig sind. Es gebe Halterschaftsverträge, nach welchen für alle Flugbewegungen – einschließlich der Flugbewegungen, die durch die Eigentümer veranlasst seien – entsprechende Beförderungsrechnungen ausgestellt werden. Darüber hinaus erhalte die Bf. pro Luftfahrzeug ***€-Betrag2*** pro Monat an Halterschaftsgebühr. Insbesondere wurde auf das Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes vom 21. März 2019, GZ. RV/7200050/2018, in einem gleichartigen Fall verwiesen. Die Entscheidung durch den gesamten Senat sowie die Durchführung einer mündlichen Verhandlung wurden beantragt.

Mit Beschwerdevereinscheidungen des Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien vom 23. September 2019, GZlen. 320000/208143/014/2019 und 320000/208143/015/2019, wurden die Beschwerden als unbegründet abgewiesen. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass aus den Halterschaftsverträgen zwischen den Eigentümern der Luftfahrzeuge,

- zu 1. der ***5*** in Wien und der Bf. hervorgehe, dass die monatliche Managementgebühr des Operators ***€-Betrag1*** beträgt (Punkt 6.1) und, dass der Operator eine von den Chartereinnahmen (Dritt-Charterflüge) abhängige Verkaufsprovision von 5 % der entsprechenden Bruttoumsätze erhält (Punkt 6.2.1),

- zu 2. der ***6*** in Wien und der Bf. hervorgehe, dass die monatliche Managementgebühr des Operators ***€-Betrag3*** beträgt (Punkt 6.3) und, dass der Operator eine von den Chartereinnahmen (Dritt-Charterflüge) abhängige Verkaufsprovision von 6 % der entsprechenden Bruttoumsätze erhält (Punkt 6.2.1).

Aus den vorgelegten Unterlagen und Rechnungen gehe hervor, dass im Beobachtungszeitraum April bis Juni 2019 hinsichtlich beider Flugzeuge keine Erlöse aus Verkaufsprovisionen erwirtschaftet worden seien. Die monatlichen Managementgebühren würden die einzige Einnahme aus dem Betrieb der Flugzeuge darstellen. Die jeweils durchgeführten 43 Flüge seien ohne Verrechnung einer Verkaufsprovision und damit ausschließlich im Auftrag des Eigentümers oder über dessen Veranlassung erfolgt. Nach Ansicht des Zolldienstes Eisenstadt Flughafen Wien liege daher keine fremdübliche Verrechnung von unmittelbaren entgeltlichen Luftfahrtdienstleistungen, sondern lediglich die Verrechnung von Aufwandskosten vor. Es sei keine unmittelbare mit den Flügen zusammenhängende gewerbliche Dienstleistung durch den Operator im Sinne des § 4 Abs 3 MinStG erbracht worden bzw. sei keine ausschließliche gewerbsmäßige Nutzung der Luftfahrzeuge im Sinne des § 3 Abs.5 LfbV erfolgt.

Mit Eingaben, jeweils vom 27. September 2019, stellte die Bf. gemäß § 264 BAO die Anträge auf Entscheidung über die Beschwerden durch das Bundesfinanzgericht (Vorlageantrag).

Mit Schriftsatz vom 23. Dezember 2020 wurde auf die Durchführung der mündlichen Verhandlungen und die Befassung des gesamten Senates verzichtet und die Entscheidung durch den Einzelrichter beantragt.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Wegen der Gleichartigkeit und der Reduktion des Rechtsstreites im Wesentlichen auf die Frage, ob die beiden Luftfahrzeuge „unmittelbar der entgeltlichen Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen“ dienen, verbindet das Bundesfinanzgericht beide Verfahren.

Die Bf. hat mit den Eigentümern der von den gegenständlichen Betankungsscheinen betroffenen Luftfahrzeuge Halterschaftsverträge abgeschlossen.

Nach diesen Verträgen ist die Bf. als Operator für den wirtschaftlichen Betrieb und Transportdienstleistungen an Dritte verantwortlich und erbringt die Beförderungsleistungen im eigenen Namen und wickelt den entgeltlichen Flugbetrieb mit den Flugzeugen durch Erbringung von Beförderungsdienstleistungen im Rahmen ihres gültigen Flugzeugbetreiberzertifikates (Air Operator Certificate) ab. Der Operator ist insbesondere für Buchungsanfragen des Eigentümers und dritter Personen zuständig. Er hat auch den Eigentümern andere Flugzeug seiner Flotte zur Verfügung zu stellen, wenn es zu

Buchungskonflikten oder Wartungsausfällen kommt. Er ist mit der Weiterbildung der Crew, wobei eine permanente Crew vom Eigentümer oder dem Operator anzustellen ist und der Wartung des Flugzeuges beauftragt.

Nach den Halterschaftsverträgen gebührt dem Operator eine monatliche Management-Gebühr in Höhe von ***€-Betrag1*** bzw. ***€-Betrag3***. Zusätzlich haben die Eigentümer im Wesentlichen alle Auslagen (Personalkosten und damit zusammenhängende Kosten, Landegebühen, Cateringkosten, Security- und Transportgebühren, Wartungskosten und Ersatzteile, sonstige Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugzeuges wie Reinigungskosten oder Kosten des Hangars), mit Ausnahme bestimmter von der Managementgebühr gedeckter geringfügiger Leistungen, zu erstatten und für einen ständigen Kostenvorschussbetrag in Höhe von ***€-Betrag6*** zu sorgen. Der Operator erhält von den Chartereinnahmen abhängige Verkaufsprovisionen in Höhe von 5 % bzw. 6 % der in Rechnung gestellten Bruttobeträge. Der Operator ist verpflichtet, vor Abschluss eines Chartervertrages mit Drittkunden, die Zustimmung der Eigentümer einzuholen.

In den Halterschaftsverträgen ist überdies die Rechnungslegung zwischen Eigentümer und Operator genau geregelt. Für jedes Flugzeug ist eine eigene Kostenstelle anzulegen.

Mit Eingaben vom 12. Juni 2019 stellte die Bf. die Anträge auf Verlängerung der Betankungsscheine für die beiden verfahrensgegenständlichen Luftfahrzeuge auf Grundlage des eingeschränkten Freischeins ATF2049007008 zur mineralölsteuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen für die Dauer von 36 Monaten.

Mit Bescheid des Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien vom 27. Februar 2018 wurde der Bf. gemäß § 12 Abs 1 Z 1 MinStG iVm § 2 Abs 2 Z 2 LfbV als Luftfahrtunternehmen die Bewilligung nach § 4 Abs 1 Z 1 MinStG zur steuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen (eingeschränkter Freischein) erteilt. Die Bewilligung umfasst jene Luftfahrzeuge, deren ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachgewiesen oder glaubhaftgemacht wurde. Für den un versteuerten Bezug von Luftfahrtbetriebsstoffen ist je begünstigtem Luftfahrzeug ein auf der Grundlage dieses Freischeins ausgestellter gesonderter Betankungsschein nach § 2 Abs 3 iVm Abs 5 LfbV erforderlich.

Im Beobachtungszeitraum April bis Juni 2019 wurden mit den beiden verfahrensgegenständlichen Luftfahrzeugen jeweils 43 Flüge durchgeführt, die von der Bf. im ersten Fall immer einer bestimmten natürlichen Person verrechnet wurden und im zweiten Fall immer dem Eigentümer des Luftfahrzeugs.

Die Einnahmen aus diesen Flügen wurden den getätigten Ausgaben und den jeweiligen Management-Gebühren gegenübergestellt und monatlich mit den Eigentümern der Luftfahrzeuge abgerechnet. Der Bf. verblieben in den jeweiligen Monaten die Management-

Gebühren in Höhe von ***€-Betrag1*** bzw. ***€-Betrag3*** monatlich.
Verkaufsprovisionen wurde keine verrechnet.

2. Beweiswürdigung

Das Bundesfinanzgericht gründet den festgestellten Sachverhalt auf den Inhalt der vom Zollamt Eisenstadt Flughafen Wien vorgelegten Verwaltungsakten.

Als Nachweise für die „entgeltliche Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen“ im Sinne des § 4 Abs 1 Z 1 MinStG wurden neben dem Halterschaftsvertrag im Akt einliegende Rechnungen, Auszüge aus den Logbüchern und Abrechnungen über die getätigten Flugbewegungen vorgelegt:

Gemäß dem im Abgabungsverfahren vorherrschenden Grundsatz der freien Beweiswürdigung (§ 167 BAO) genügt es nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes von mehreren Möglichkeiten jene als erwiesen anzunehmen, die gegenüber anderen Möglichkeiten eine überragende Wahrscheinlichkeit für sich hat und alle anderen Möglichkeiten mit Wahrscheinlichkeit ausschließt oder zumindest weniger wahrscheinlich erscheinen lässt.

Das Bundesfinanzgericht kommt auf Grund der vorgelegten Abrechnungen zur Überzeugung, dass die Bf. im Bezug habenden Zeitraum keine Charterflüge im Sinne der Halterschaftsverträge, sondern nur Flüge über Veranlassung des Eigentümers durchgeführt und abgerechnet hat. Im Übrigen ist der festgestellte Sachverhalt ohnehin unbestritten.

3. Rechtliche Beurteilung

Gemäß Artikel 14 Abs 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom befreien die Mitgliedstaaten Lieferungen von Energieerzeugnissen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt. Im Sinne dieser Richtlinie ist unter der „privaten nichtgewerblichen Luftfahrt“ zu verstehen, dass das Luftfahrzeug von seinem Eigentümer oder der durch Anmietung oder aus sonstigen Gründen nutzungsberechtigten natürlichen oder juristischen Person für andere als kommerzielle Zwecke und insbesondere nicht für die entgeltliche Beförderung von Passagieren oder Waren oder für die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen oder für behördliche Zwecke genutzt wird.

Gemäß § 12 Abs 1 MinStG bedarf, wer Mineralöl der im § 4 Abs 1 Z 1 bezeichneten Art steuerfrei verwenden will, einer Bewilligung (Freischein).

Gemäß § 4 Abs 1 Z 1 MinStG ist von der Mineralölsteuer Mineralöl befreit, das als Luftfahrtbetriebsstoff an Luftfahrtunternehmen aus Steuerlagern oder Zollagern abgegeben wird und unmittelbar der Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen dient; als Luftfahrt-Dienstleistung gelten die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen und sonstige gewerbsmäßige Dienstleistungen, die mittels eines Luftfahrzeuges unmittelbar an den Kunden des Luftfahrtunternehmens erbracht werden.

Gemäß § 4 Abs 3 MinStG liegt Gewerbsmäßigkeit im Sinne des Abs 1 Z 1 und 2 vor, wenn die mit Luft- oder Wasserfahrzeugen gegen Entgelt ausgeübte Tätigkeit mit Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird und der Unternehmer auf eigenes Risiko und eigene Verantwortung handelt.

Gemäß § 4 Abs 2 Z 5 MinStG wird der Bundesminister für Finanzen ermächtigt, durch Verordnung die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach Abs 1 Z 1 sowie die Vergütung von Mineralölsteuer nach § 5 Abs 3a zu regeln und die dazu notwendigen Verfahrensvorschriften zu erlassen.

Gemäß § 1 Z 6 der Luftfahrtbegünstigungsverordnung (LfbV) ist ein „Betankungsschein“ (§ 2 Abs 3) die Bewilligung zur steuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach § 12 Abs 1 Z 1 MinStG für nach § 4 Abs 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrzeuge.

Gemäß § 2 Abs 2 Z 2 LfbV wird mit einem eingeschränkten Freischein einem Luftfahrtunternehmen die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen bewilligt. Die Bewilligung umfasst nur jene Luftfahrzeuge, deren ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachgewiesen oder glaubhaft gemacht werden kann.

Gemäß § 2 Abs 3 LfbV wird mit einem Betankungsschein dem Inhaber eines Freischeines Luftfahrt nach Abs 2 der unversteuerte Bezug von Luftfahrtbetriebsstoffen für das betreffende Luftfahrzeug sowie deren steuerfreie Verwendung bewilligt. ... Im Falle von Abs 2 Z 2 (eingeschränkter Freischein) ist auf Grundlage des Freischeins Luftfahrt für jedes einzelne Luftfahrzeug der unversteuerte Bezug und die steuerfreie Verwendung durch einen gesonderten Betankungsschein zu bewilligen. Solche gesondert ausgestellten Betankungsscheine sind zu befristen (Höchstdauer 3 Jahre). ...

Gewerbsmäßigkeit im Sinne des § 4 Abs 3 MinStG liegt nur vor, wenn die mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt ausgeübte Tätigkeit mit Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird und der Unternehmer auf eigenes Risiko und eigene Verantwortung handelt. Die Bf. muss daher mit ihren Leistungen in Gewinnerzielungsabsicht am Markt teilnehmen.

Die Bf. hat im Beobachtungszeitraum Flugleistungen in Höhe von ***€-Betrag⁷*** bzw. ***€-Betrag⁸*** verrechnet und dabei an Managementgebühren ***€-Betrag⁴***, somit rund 7,4 % bzw. ***€-Betrag⁵*** somit rund 6,2 % des Umsatzes erlässt. Eine Gewinnerzielungsabsicht

kann ihr dabei nicht abgesprochen werden, auch wenn im Beobachtungszeitraum keine Charterflüge, die eine zusätzliche Provision von 5 % bzw. 6 % eingebracht hätten, durchgeführt wurden. Der Bf. mangelt es aber am eigenen finanziellen Risiko, da sie für ihre Leistungen ein monatliches Fixum erhält und sämtliche anfallende Kosten dritter Personen an die Eigentümer weiterverrechnet werden. Eine gewerbsmäßige Betätigung im Sinne des § 4 Abs 3 MinStG könnte daher zu Recht in Zweifel gezogen werden.

Mit der Befreiungsbestimmung des § 4 Abs 1 Z 1 MinStG sollten den ErläutRV (Hinweis ErläutRV, 1714 BgINR XVIII. GP 21 f; ErläutRV, 132 BgINR XX. GP 36) zufolge die gemeinschafts- und unionsrechtlichen Richtlinien in innerstaatliches Recht umgesetzt werden, weshalb diese Befreiungsbestimmung richtlinienkonform im Sinne des Art. 14 Abs 1 Buchst b der Richtlinie 2003/96/EG dahingehend auszulegen ist, dass die Steuerbefreiung nach § 4 Abs 1 Z 1 MinStG nur für „private nichtgewerbliche Luftfahrt“ nicht gilt (VwGH 22.04.2015, Ro 2015/16/007, RS 2).

Ist der Umfang der Befreiungsregelung der Richtlinie weiter als der der nationalen Bestimmung des § 4 Abs 1 Z 1 MinStG, sodass nach dem Gemeinschaftsrecht auch Sachverhalte zwingend befreit sind, die nach der nationalen Regelung nicht befreit wären, dann kann sich nach dem Urteil des EuGH, Rs. C-346/97, der Einzelne auf die Richtlinienbestimmung des Art. 14 Abs 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG berufen (Vgl. VwGH 26.1.2006, 2005/16/0172).

Nach Art. 14 Abs 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG sind alle Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt befreit und davon ausgenommen sind nur die Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die private nicht gewerbliche Luftfahrt. Was unter nicht gewerblicher Luftfahrt zu verstehen ist, wird in der Richtlinienbestimmung näher umschrieben. Es sind dies andere als „kommerzielle Zwecke“, wobei als „kommerzielle Zwecke“ ausdrücklich die entgeltliche Beförderung von Personen oder Waren, oder die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen genannt sind.

Aus der geforderten Nutzung eines Luftfahrzeuges für die Luftfahrt folgt, dass im Rahmen der Miete oder Charter eines Luftfahrzeuges, bei der es sowohl einen Vermieter oder Vercharterer des Luftfahrzeuges als auch einen Mieter oder Charterer gibt, der mit diesem Luftfahrzeug Flüge übernimmt, die Gewährung oder Versagung der in Art. 14 Abs 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG vorgesehenen Befreiung davon anhängt, in welcher Weise das Luftfahrzeug von Letzterem genutzt wird, also davon, ob es zu gewerblichen Zwecken oder für die private nichtgewerbliche Luftfahrt genutzt wird. (EuGH 21.12.2011, C-250/10; VwGH 22.4.2015, Ro 2015/16/0007, Rz 22).

Gemäß § 13 Luftfahrtgesetz (LFG) ist Halter eines Zivilflugzeuges, wer das Zivilflugzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt. Halterin der verfahrensgegenständlichen Flugzeuge ist die Bf., die dadurch über die ausschließliche zivil- und luftfahrtrechtliche Verantwortung verfügt.

Nutzungsberechtigte juristische Person der Luftfahrzeuge im Sinne des Art. 14 Abs 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG ist daher die Bf., die gemäß den Halterschaftsverträgen die Flugleistungen als Operator im eigenen Namen erbringt und die Beförderung von Personen (Waren) im eigenen Namen durchführt. Der Operator hat die Beförderungsleistung zu bewirken und gegebenenfalls sogar ein anderes Luftfahrzeug bereitzustellen. Dass die Bf. vor Abschluss eines Chartervertrages mit einem Drittkunden im Innenverhältnis die Zustimmung der Eigentümer einzuholen hat, vermag an der ausschließlichen Nutzungsberechtigung nichts zu ändern.

Ob die Kunden des Operators und die Eigentümerin des Luftfahrzeuges direkt oder indirekt derselben natürlichen oder juristischen Person zuzuordnen sind, ist ebenfalls ohne Belang. Selbst wenn der Operator – was verfahrensgegenständlich nicht der Fall ist – demselben Konzern zugehören würde, wäre eine gewerbsmäßige Personenbeförderung denkbar (BFH 8.7.2014, VII R 9/13; VwGH 22.4.2015, Ro 2015/16/0007).

Es bleibt daher zu prüfen, ob die Bf. unmittelbar eine entgeltliche LuftfahrtDienstleistung erbringt. Der Begriff „Luftfahrt“ verlangt, dass die entgeltliche Dienstleistung unmittelbar mit dem Flug des Luftfahrzeuges zusammenhängt (EuGH 1.12.2011, C-79/10, Helmholz Rz.21). Die Durchführung der Flüge im Beobachtungszeitraum und die Beförderung der von den Eigentümern genannten Personen (Nicht-Dritte im Sinne der Halterschaftsverträge) stellen wie die Beförderung etwaiger anderer Kunden (Dritt-Charterflüge) eine entgeltliche Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen durch die Bf. dar, die den Kunden von der Bf. für jede erbrachte Flugleistung in Rechnung gestellt wird. Von den in Rechnung gestellten Beträgen für erbrachte Flugleistungen behält sich die Bf. für ihre Leistungen ein pauschales Entgelt von ***€-Betrag¹*** bzw. ***€-Betrag³*** monatlich, dies entspricht im Beobachtungszeitraum ca. 7,4 % bzw. 6,2 % der Umsätze, ein. Die Höhe der monatlichen Management-Gebühren indiziert nach Ansicht des Bundesfinanzgerichtes eine mit der Personenbeförderung verbundene kommerzielle Zweckverfolgung, da es seiner Bemessung nach dem Erbringer der LuftfahrtDienstleistung ermöglicht, am Markt bestehen zu können, zumal das Entgelt im Beobachtungszeitraum prozentuell höher ist, als die Provisionen von 5 % bzw. 6 % bei der Durchführung von Dritt-Charterflügen gemäß den Halterschaftsverträgen.

Nach Ansicht des Bundesfinanzgerichtes hat die Bf. die beiden verfahrensgegenständlichen Luftfahrzeuge als nutzungsberechtigte juristische Person für kommerzielle Zwecke genutzt und unmittelbar für die entgeltliche Erbringung von LuftfahrtDienstleistungen verwendet. Da die verfahrensgegenständlichen Luftfahrzeuge somit ausschließlich in der gewerblichen Luftfahrt (gewerbliche Zwecke) genutzt wurden, sind diese vom eingeschränkten Freischein ATF2049007008 des Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien vom 27. Februar 2018 umfasst und waren daher auf Grundlage dieses Freischeins die gesonderten Betankungsscheine auszustellen.

Zulässigkeit der Revision

Gegen ein Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes ist 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.

Da im gegenständlichen Beschwerdeverfahren keine Rechtsfragen aufgeworfen worden sind, denen im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt und sich die Entscheidung auf die zitierte Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Verwaltungsgerichtshofes stützt, ist eine Revision nicht zulässig.

Klagenfurt am Wörthersee, am 9. Februar 2021