

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter ***R*** in der Beschwerdesache ***Bf.***, ***Adr.Bf.***, vertreten durch ***Stb***, über die Beschwerde vom 29. Oktober 2020 gegen den Bescheid des damaligen Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien vom 15. Oktober 2020, Zl. ***1***, betreffend Erteilung eines Betankungsscheines zu Recht erkannt:

- I. Über Antrag vom 24.09.2020 wird der ***Bf.***, ***Adr.Bf.***, als Inhaberin des eingeschränkten Freischeines Nr. ***2*** (siehe Bescheid des damaligen Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien vom 16.12.2020, Zl. ***3***) gemäß § 12 Abs. 1 Z 1 Mineralölsteuergesetz 1995 (MinStG) iVm § 2 Abs. 3 Luftfahrtbegünstigungsverordnung (LfbV) die Bewilligung zum un versteuerten Bezug von Luftfahrtbetriebsstoffen aus einem österreichischen Steuerlager und deren steuerfreie Verwendung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen für das Luftfahrzeug des Types ***4***, Seriennummer ***5*** mit Eintragungskennzeichen ***6***, unter der Auflage erteilt, dass das genannte Luftfahrzeug ausschließlich in der gewerbsmäßigen Luftfahrt genutzt wird. 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". Die Bewilligung gilt drei Jahre ab Zustellung dieses Erkenntnisses, endet aber jedenfalls zum Zeitpunkt des Ablaufs des genannten eingeschränkten Freischeines.
- II. 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 15.10.2020, Zl. ***1***, wies das damalige Zollamt Eisenstadt Flughafen Wien den Antrag der nunmehrigen Beschwerdeführerin (Bf.), der ***BfNN***, nunmehr ***Bf.***, ***Adr.Bf.***, vom 24.09.2020 auf Erteilung eines Betankungsscheins für das

Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen ***6*** gemäß § 12 Abs. 1 Z 1 Mineralölsteuergesetz 1995 (MinStG), BGBl. Nr. 630/1994 in der geltenden Fassung iVm § 3 Abs. 5 Luftfahrtbegünstigungsverordnung (LfbV), BGBl. II Nr. 185/2017 in der geltenden Fassung ab.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde vom 29.10.2020.

Das Zollamt Österreich wies diese Beschwerde mit Beschwerdevorentscheidung vom 04.03.2021, Zl. ***7***, als unbegründet ab.

Die Bf. stellte daraufhin mit Schriftsatz vom 11.03.2021 den Vorlageantrag.

Mit Eingabe vom 30.11.2022 zog die Bf. den Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung und auf Entscheidung durch den Senat zurück.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Mit Bescheid vom 16.12.2020, Zl. ***3***, erteilte das damalige Zollamt Eisenstadt Flughafen Wien der ***Bf.***, ***Adr.1***, gem. § 12 Abs. 1 Z 1 MinStG iVm § 2 Abs. 2 Z 2 Luftfahrtbegünstigungsverordnung die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen gem. § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG im Bedarfsflugverkehr (Eingeschränkter Freischein). Es handelt sich dabei nicht um eine Neuerteilung der Bewilligung, sondern bloß um eine Neufassung der Bewilligung zur Berücksichtigung der Änderung der Rechtsverhältnisse (die ***Bf.*** ist die Rechtsnachfolgerin der ursprünglichen Bewilligungsinhaberin, der **BfNN**).

Mit Eingabe vom 24.09.2020 beantragte die **BfNN** einen Betankungsschein. Diesem Antrag liegt ein in englischer Sprache verfasster und als Aircraft Management Agreement (Luftfahrzeug Management Vereinbarung) bezeichneter Halterschaftsvertrag bei, abgeschlossen zwischen einerseits der ***NN*** Holdings Ltd., ***Adr.2***, in der Vereinbarung als „Client“ (also Kunde) oder „Lessee“ (also Leasingnehmer) bezeichnet und andererseits der **BfNN** (der Rechtsvorgängerin der Bf.), in der Vereinbarung als „Operator“ (also Halter) bezeichnet.

Die Bf. beschreibt den Ablauf des Geschehens auf der Grundlage des eben erwähnten Halterschaftsvertrags in der Beschwerde wie folgt:

*„Die **BfNN** ist im Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC), für den gewerblichen Luftverkehr samt der notwendigen Betriebsgenehmigung. Die Luftfahrzeuge sind durch ein entsprechendes AOC-Dokument gekennzeichnet; das heißt, diese Flugzeuge sind jeweils einzeln für den (ausschließlichen) gewerblichen Flugverkehr zugelassen. Die jeweiligen*

Eigentümer der Luftfahrzeuge verfügen über keine Betriebsgenehmigungen. Die Nutzung der Luftfahrzeuge erfolgt durch diverse Passagiere (aber auch durch den Eigentümer selbst), was bedeutet, mit diesen Luftfahrzeugen wird der gewerbliche Air Taxi Betrieb abgewickelt, das heißt es werden Personen von A nach B gegen Entgelt befördert. Auch dem Eigentümer des Luftfahrzeuges wird für die Beförderungsleistung ein fremdübliches Entgelt in Rechnung gestellt.

*Aufgrund des Halterschaftsvertrages ist die ****BfNN**** für die administrativen, technischen und betrieblichen, einschließlich der luftfahrtrechtlichen Belange verantwortlich; der Eigentümer hat auf die Nutzung des Luftfahrzeuges, soweit es sich um betriebliche oder luftfahrtrechtliche Belange bezieht, keinerlei Einfluss; aufgrund luftfahrtrechtlicher Regelungen ist hierfür ausschließlich der Operator, also die ****BfNN**** verantwortlich und zuständig.*

*Der Eigentümer des Luftfahrzeuges hat dem Halter, also der ****BfNN****, eine Halterschaftsgebühr zu bezahlen, aus welcher der Operator seine Leistungen wie Verkauf, Budgetierung, Kostenrechnung und Buchhaltung, Luftfahrzeugeinkauf/-verkauf, Behördenverkehr, Flugplanung einschließlich des Personalplanes, die Aufrechterhaltung der Flugbereitschaft der Flugzeuge sowie die Aufrechterhaltung der Berechtigung zum gewerbsmäßigen Einsatz der Flugzeuge und der Crews bezahlt. Darunter fällt zum Beispiel auch die laufende Aktualisierung der Betriebshandbücher, so dass diese dem von der europäischen Luftfahrtbehörde (EASA) geforderten technischen Stand entspricht, sowie allfälliger von der österreichischen Luftfahrtbehörde (Austro Control) geforderten Anpassungen, Verbesserungen, etc. Dies verbunden mit der Notwendigkeit die in der Luftfahrt notwendigen turnusmäßigen Schulungen bei Bord- und Bodenpersonal (also Dispatcher, Techniker, Überwachungspersonal, etc.) durchzuführen.*

Die vom Operator erbrachten Flugleistungen werden dem Kunden in Rechnung gestellt; dies jeweils unter Angabe des Luftfahrzeuges, der Flugstrecke und des Datums des Fluges.

*Bei der Abwicklung des Fluggeschäftes macht es grundsätzlich keinen Unterschied, ob das Luftfahrzeug von dem Eigentümer oder von einem Dritten genutzt wird. Die vom Operator ****BfNN**** eingesetzten Piloten und Co-Piloten, werden in aller Regel von der ****BfNN**** als Dienstnehmer eingestellt und entsprechend entlohnt.“*

Dem o.a. Halterschaftsvertrag ist unter Pkt. 3.5.1. zu entnehmen, dass die *****NN***** eine Sicherheitsleistung in der Höhe von € 200.000,00 zu erlegen hat.

Zusätzlich hat die *****NN***** gem. Pkt. 3.5.2. des Halterschaftsvertrags bis zum spätestens 25. Tag jeden Kalendermonats eine Akontozahlung in der Höhe von € 150.000,00, zu leisten, um die ordnungsgemäße Begleichung aller im Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Luftfahrzeug im Folgemonat einlangenden Eingangsrechnungen durch die Bf. zu gewährleisten.

Außerdem hat die ***NN*** der Bf. eine monatliche Managementgebühr in der Höhe von € 8.000,00 zu bezahlen (Pkt. 4.2.1. des Halterschaftsvertrags).

2. Beweiswürdigung

Der dieser Entscheidung zugrunde gelegte Sachverhalt wird in freier Überzeugung als erwiesen angenommen und ergibt sich vor allem aus dem Inhalt der dem BFG vom Zollamt vorgelegten Verwaltungsakten unter Bedachtnahme auf die Ermittlungsergebnisse des Zollamtes sowie die vorgelegten Unterlagen und Angaben der Bf.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1. Zu Spruchpunkt I. (Stattgabe)

Rechtslage:

§ 4 des Bundesgesetzes, mit dem die Mineralölsteuer an das Gemeinschaftsrecht angepasst wird - Mineralölsteuergesetz 1995 (im Folgenden: MinStG), BGBl. Nr. 630/1994 idF BGBl. II Nr. 440/2019, lautete auszugsweise wie folgt:

„Steuerbefreiungen

§ 4 (1) Von der Mineralölsteuer sind befreit:

1. Mineralöl, das als Luftfahrtbetriebsstoff an Luftfahrtunternehmen aus Steuerlagern oder Zolllagern abgegeben wird und unmittelbar der entgeltlichen Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen dient; als Luftfahrt-Dienstleistungen gelten die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen und sonstige gewerbsmäßige Dienstleistungen, die mittels eines Luftfahrzeuges unmittelbar an den Kunden des Luftfahrtunternehmens erbracht werden;

[...]

(2) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, durch Verordnung

1. [...]

[...]

5. die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach Abs. 1 Z 1 [...] zu regeln und die dazu notwendigen Verfahrensvorschriften zu erlassen.

(3) Gewerbsmäßigkeit im Sinne des Abs. 1 Z 1 und 2 liegt 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.“

§ 12 MinStG, BGBl. Nr. 663/1994 idF BGBl. I Nr. 104/2019, lautete auszugsweise wie folgt:

„Freischein, Ausstellung

§ 12 (1) Wer Mineralöl

1. der im § 4 Abs. 1 Z 1 bezeichneten Art oder

2. [...]

steuerfrei verwendet will, bedarf einer Bewilligung (Freischein).

(2) Freischeine sind auf Antrag des Inhabers des Betriebes, in dem das Mineralöl verwendet werden soll (Verwendungsbetrieb) oder eines Unternehmens im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1 auszustellen, wenn kein Ausschließungsgrund (Abs. 3) vorliegt.

[...]“

Die - aufgrund des § 4 Abs. 2 Z 5 MinStG ergangene - Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur näheren Regelung der steuerbegünstigten Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen - Luftfahrtbegünstigungsverordnung (im Folgenden: LfbV), BGBl. II Nr. 185/2017, lautete auszugsweise wie folgt:

„Definitionen

§ 1 In dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

[...]

4. ‚Luftfahrtunternehmen‘ Luftverkehrsunternehmen im Sinne des Luftfahrtgesetzes sowie sonstige Unternehmen, die über eine Berechtigung zur entgeltlichen Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen verfügen:

5. ‚Freischein Luftfahrt‘ (§ 2 Abs. 2) die Bewilligung zur steuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach § 12 Abs. 1 Z 1 MinStG für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrtunternehmen. Je nach Bewilligungsumfang ist dieser nach § 2 Abs. 2 dieser Verordnung als globaler, eingeschränkter oder Einzelfreischein auszustellen. Im Falle von § 2 Abs. 2 Z 1 (globaler Freischein) und Z 3 (Einzelfreischein) ist der Freischein als solcher auch Betankungsschein. Im Falle von § 2 Abs. 2 Z 2 (eingeschränkter Freischein) ist für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrzeuge jeweils ein gesonderter Betankungsschein auszustellen (§ 2 Abs. 3);

6. ‚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.

Bewilligungsarten

§ 2 (1) Die unversteuerte Abgabe von Luftfahrtbetriebsstoffen setzt einen Freischein Luftfahrt für das nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrtunternehmen samt gültigem Betankungsschein für das Luftfahrzeug voraus, in das die Luftfahrtbetriebsstoffe nach § 15 Abs. 3 MinStG abgegeben werden und von dem sie verwendet werden.

(2)

1. [...]

2. Eingeschränkter Freischein: Mit einem eingeschränkten Freischein wird einem Luftfahrtunternehmen die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen im Bedarfsflugverkehr bewilligt. Die Bewilligung umfasst nur jene Luftfahrzeuge, deren ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachgewiesen oder glaubhaft gemacht werden kann. Das Zollamt kann in berücksichtigungswürdigen Einzelfällen Ausnahmen von der ausschließlichen gewerbsmäßigen Nutzung gewähren, wenn durch die Ausnahme Steuerbelange nicht beeinträchtigt werden, insbesondere die bestimmungsgemäße Verwendung der Luftfahrtbetriebsstoffe sichergestellt werden kann.

3. [...]

(3) Mit einem Betankungsschein wird 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 drei Jahre). Auf Antrag des Freischeininhabers ist eine Verlängerung um jeweils bis zu drei Jahre möglich. § 14 MinStG ist auf derartige Verlängerungen sinngemäß anzuwenden.

(4) [...]

(5) Im gesonderten Betankungsschein sind insbesondere anzugeben:

- 1. Verweis auf den Freischein Luftfahrt;*
- 2. der Name (die Firma) und die Anschrift des zum unversteuerten Bezug und zur steuerfreien Verwendung berechtigten Luftfahrtunternehmens;*
- 3. Angaben zum Luftfahrzeug (Registrierung des Luftfahrzeuges, Herstellerbezeichnung, Seriennummer);*
- 4. gegebenenfalls eine Beschreibung der begünstigten Luftfahrt-Dienstleistung;*

5. der Zeitraum, innerhalb dessen Luftfahrtbetriebsstoffe unversteuert bezogen und steuerfrei verwendet werden dürfen.

Bewilligungserteilung

§ 3 (1) Der Antragsteller hat die Voraussetzungen für die Ausstellung des Freischeines Luftfahrt einschließlich Betankungsschein darzulegen und nachzuweisen oder zumindest glaubhaft zu machen. Jedenfalls ist die gewerbsmäßige Luftfahrt-Dienstleistung zu beschreiben und anzugeben, welche Art Freischein Luftfahrt beantragt wird.

[...]

(3) Zur Erlangung eines eingeschränkten Freischeins sind insbesondere die Umstände dar- und offenzulegen, die die gewerbsmäßige Luftfahrt belegen (z. B. Geschäftsmodelle). Weiters sind die begünstigt eingesetzten Luftfahrzeuge und die Dauer ihres geplanten begünstigten Einsatzes anzugeben sowie ihre ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachzuweisen oder glaubhaft zu machen.

(4) [...]

(5) Zur Erlangung eines gesonderten Betankungsscheines (§ 2 Abs. 3) ist der Freischein Luftfahrt, zu dem der Betankungsschein ausgestellt werden soll, anzugeben und die ausschließliche Nutzung des betreffenden Luftfahrzeugs in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachzuweisen oder glaubhaft zu machen. Weiters ist die Dauer anzugeben, für die der Betankungsschein ausgestellt werden soll. Die Befristung endet jedenfalls zum Zeitpunkt des Ablaufs des betreffenden Freischeins Luftfahrt.

(6) [...]“

Erwägungen:

Im Beschwerdefall ist strittig, ob das Zollamt zu Recht für das verfahrensgegenständliche Luftfahrzeug den Antrag auf einen gesonderten Betankungsschein iSd § 2 Abs. 3 LfbV für den steuerfreien Bezug von Mineralöl iSd § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG abgewiesen hat.

§ 4 Abs. 1 Z 1 MinStG ist unionsrechtskonform iSd Art. 14 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, ABl. L 283 vom 31. Oktober 2003, auszulegen (vgl. VwGH 22.4.2015, Ro 2015/16/0007).

Art. 14 der Richtlinie 2003/96/EG lautet:

„(1) Über die allgemeinen Vorschriften für die steuerbefreite Verwendung steuerpflichtiger Erzeugnisse gemäß der Richtlinie 92/12/EWG hinaus und unbeschadet anderer

Gemeinschaftsvorschriften befreien die Mitgliedstaaten unter den Voraussetzungen, die sie zur Sicherstellung der korrekten und einfachen Anwendung solcher Befreiungen und zur Verhinderung von Steuerhinterziehung und -vermeidung oder Missbrauch festlegen, die nachstehenden Erzeugnisse von der Steuer:

a) [...]

b) 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.

[...]“

Art. 14 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2003/96/EG bezieht sich auf eine bestimmte Art der Nutzung eines Luftfahrzeugs, und zwar auf die Nutzung für die Luftfahrt, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt.

Daraus folgt nach der Rechtsprechung des EuGH, dass im Falle der Vermietung oder Vercharterung eines Luftfahrzeugs die Gewährung oder Versagung der in Art. 14 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2003/96/EG vorgesehenen Befreiung davon abhängt, in welcher Weise der Mieter oder Charterer das Luftfahrzeug nutzt (vgl. EuGH 21.12.2011, C-250/10, Halterschaftsgemeinschaft LBL GbR, Rn. 22; sowie VwGH 22.4.2015, Ro 2015/16/0007).

In einem vergleichbaren Fall, der ebenfalls die hier beschwerdeführende Partei betrifft, hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass es angesichts der eben zitierten Rechtsprechung entscheidungsmaßgeblich auf die Art der Nutzung des Luftfahrzeugs durch die Bf. ankomme, sei sie es doch, die aufgrund des abgeschlossenen Halterschaftsvertrags und somit als die „aus sonstigen Gründen“ nutzungsberechtigte juristische Person iSd Art. 14 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2003/96/EG das verfahrensgegenständliche Luftfahrzeug für die Luftfahrt nutze.

Die Bf. sei aufgrund des Halterschaftsvertrags für den Flugbetrieb, den Abschluss von Beförderungsverträgen und die Erbringung von Transportdienstleistungen an Dritte zuständig. Auch gingen die Verfahrensparteien übereinstimmend davon aus, dass die Bf. die Halterin des Luftfahrzeugs iSd § 13 Luftfahrtgesetz sei und damit die zivil- und luftfahrtrechtliche Verantwortung für das Luftfahrzeug trage (VwGH 01.09.2022, Ra 2019/16/0104).

Es ist daher auch im vorliegenden Beschwerdefall zu prüfen, ob die Bf. als Halterin das Luftfahrzeug zur entgeltlichen Beförderung von Passagieren oder Waren nutzt.

Das Zollamt begründete im angefochtenen Bescheid die Abweisung des Antrags auf Ausstellung eines Betankungsscheins damit, dass laut Pkt. 4.2. des Annex C des o.a. Halterschaftsvertrags das in Rede stehende Luftfahrzeug ausschließlich für den privaten Gebrauch bestimmt sei.

Die vom Zollamt angesprochene Stelle der erwähnten Anlage lautet:

„Use and operate the Aircraft solely for the private use of the Lessee and or the Ultimate Beneficial Owner and/or the purposes of the Manager's ad hoc charter business pursuant to the Aircraft Management Agreement, and for no other use or purpose.“

Das bedeutet sinngemäß übersetzt etwa:

„Verwenden und betreiben Sie das Luftfahrzeug ausschließlich für den privaten Gebrauch des Leasingnehmers und/oder des letztlichen wirtschaftlichen Eigentümers und/oder die Zwecke des Ad-hoc-Chartergeschäfts gemäß des Halterschaftsvertrags und für keine andere Verwendung oder Zweck.“

Da es nach der oben wiedergegebenen höchstgerichtlichen Rechtsprechung auf die Art der Nutzung des Luftfahrzeuges durch die Bf. und nicht durch die ***NN*** oder den wirtschaftlichen Eigentümer ankommt, lässt sich nach der Überzeugung des Bundesfinanzgerichts mit der eben zitierten vertraglichen Vereinbarung entgegen der Ansicht des Zollamts die Versagung der Mineralölsteuerbefreiung im gegebenen Zusammenhang nicht erfolgreich argumentieren.

Die Bf. trägt dazu vor, sie verwende das Luftfahrzeug entsprechend dem Halterschaftsvertrag gewerblich. Jeder Flug werde ausnahmslos fremdüblich in Rechnung gestellt.

Das Bundesfinanzgericht forderte die Bf. mit Vorhalt vom 23.11.2022 auf, entsprechende Nachweise vorzulegen. Die von der Bf. mit Eingabe vom 30.11.2022 daraufhin beispielsweise nachgereichten Fakturen sprechen für die Richtigkeit des Beschwerdevorbringens.

Den beiden Belegen (ausgestellt am 30.09.2020 bzw. am 07.10.2020) ist zu entnehmen, dass die Bf. der ***NN*** mehrere konkrete Flüge in Rechnung gestellt hat, wobei jeweils Flugdatum, Abflugs- und Ankunftszeit, Flugdauer, Abflughafen und Bestimmungsflughafen detailliert angeführt sind. Dafür, dass es sich bei diesen Fakturen um Scheinrechnungen handelt, gibt es nicht den geringsten Anhaltspunkt. Auch das Zollamt, dem die Belege ebenfalls bekannt sind, behauptet Derartiges nicht. Damit steht fest, dass im Streitfall das Ausschlusskriterium der „privaten nicht gewerblichen Luftfahrt“ nicht verwirklicht ist und somit

keine rechtliche Grundlage besteht, die begehrte Ausstellung eines Betankungsscheins zu verwehren.

Zu den rechtlichen Bedenken des Zollamt im Zusammenhang mit der Tatsache, dass es sich bei dem eben erwähnten Vertragspartner der Bf. um ein Offshore-Unternehmen handelt, ist neuerlich auf das oben angeführte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 01.09.2022 zu verweisen. Das Höchstgericht hat in jenem Fall die Erteilung eines Betankungsscheins trotz des Umstandes als zulässig erklärt, dass die Bf. den Halterschaftsvertrag mit einem solchen Unternehmen abgeschlossen hat.

Nach Ansicht des Bundesfinanzgerichts hat die Bf. als nutzungsberechtigte juristische Person die Luftfahrtdienstleistung des Entgelts wegen betrieben, somit eine entgeltliche Beförderung von Passagieren und eine entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen durchgeführt und das Luftfahrzeug für kommerzielle Zwecke genutzt.

Unter Bedachtnahme auf die seitens der Bf. dem Zollamt und dem Gericht insgesamt vorgelegten Unterlagen erachtet das Bundesfinanzgericht nach der Aktenlage die Verpflichtung zur Nachweisführung bzw. Glaubhaftmachung iSd § 3 Abs. 5 LfbV als erfüllt.

Auf der Grundlage des seitens des damaligen Zollamtes Eisenstadt Flughafen Wien mit Bescheid vom 16.12.2020, Zl. ***3*** der Bf. gem. § 13 Abs. 1 Z 1 MinStG iVm § 2 Abs. 2 Z 2 LfbV erteilten eingeschränkten Freischeins war daher dem Antrag der Bf. auf Ausstellung eines gesonderten Betankungsscheins gem. § 2 Abs. 3 LfbV zu entsprechen.

Es war daher wie im Spruch zu entscheiden.

3.2. Zu Spruchpunkt II. (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.

Die vorliegende Entscheidung kann sich auf die zitierte höchstgerichtliche Rechtsprechung stützen. Es musste daher der Revisionsausschluss zum Tragen kommen.

Wien, am 14. Dezember 2022