

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter Ri, den Richter Ri 2 sowie fachkundigen Laienrichter Ri 3 und Ri 4 in der Beschwerdesache ***Bf1***, ***Bf1-Adr***, vertreten durch Hannl Customs Consulting GmbH, Sterzinggasse 4, 4055 Pucking, über die Beschwerde vom 28. Mai 2020 gegen die Bescheide des Zollamtes Linz Wels vom 13. Mai 2020 betreffend Berichtigung einer Zollanmeldung sowie Erstattung von Einfuhrumsatzsteuer nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 26. Mai 2020 in Anwesenheit der Schriftführerin SF zu Recht erkannt:

I. Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

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

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang/Parteivorbringen

Die Bf überführte mit Zollanmeldung vom 14.10.2014 als Anmelderin und indirekte Vertreterin für DA (DA) als Warenempfängerin zwei Kraftfahrzeuge in den zoll- und steuerrechtlich freien Verkehr. Zur Zollwertermittlung wurde die Faktura Nr. ***1*** vom 30.08.2014 herangezogen. Die Lieferbedingung in dieser Rechnung lautete CIF Koper, Slovenia und weist für die beiden KFZ einen Rechnungsbetrag von 32.986,00 Euro aus. In Feld 20 der ggstl. Anmeldung wurde als Lieferbedingung „CIF“ Koper (bei diesem Incoterm übernimmt der Verkäufer sowohl die Kosten für den Transport als auch die Versicherung der Ware bis zum vereinbarten Bestimmungshafen. Der Verkäufer sorgt damit dafür, dass die Ware während der gesamten Reise versichert ist, während das Risiko beim Verladen auf das Schiff auf den Käufer übergeht); ebenso ist der Code „B“ („Frei EU-Außengrenze (unverzollt)“) angeführt. In dieser Zollanmeldung wurden keine für den Zollwert abzugsfähigen Frachtkosten erklärt. Das Zollamt Linz Wels nahm die Zollanmeldung antragsgemäß an und überließ der Bf die Waren unter

Festsetzung des Zolls und Gewährung der Befreiung von der Einfuhrumsatzsteuer. Mit Eingabe vom 18. Jänner 2016 beantragte die Bf gemäß Art. 78 Abs. 1 ZK, die Zollbehörde möge die in Rede stehende Zollanmeldung aufgrund eines von ihr dargestellten Sachverhalts nachträglich prüfen und unter Beachtung der erlassenen Vorschriften gemäß Art. 78 Abs. 3 ZK die erforderlichen Maßnahmen treffen, um den Fall unter Berücksichtigung der ihr bekannten Umstände neu zu regeln. Mit Bescheid des Zollamtes vom 15. Juni 2016, GZ 520000/xxxx/2016 wurde der Antrag als unbegründet abgewiesen. Mit Erkenntnis des BFG vom 21.10.2019, GZ RV/520008/2017, wurde dem Begehren der Beschwerdeführerin stattgegeben. Dem Antrag vom 18.1.2016 auf Überprüfung der Zollanmeldung wurde Folge gegeben.

In der Folge wurde der Antrag des nunmehrigen Bf. auf Überprüfung der Zollanmeldung vom 14.10.2014 inhaltlich geprüft. Mit Bescheid des Zollamtes vom 13.5.2020, Zahl 520000/xxxx/2/2016 wurde dem Antrag auf Berichtigung der Zollanmeldung teilweise entsprochen. Konkret wurde im Datenfeld 55 eine neue Wertberichtigung ausgewiesen und eine Abgabenerstattung in Höhe von 17,42 Euro gewährt. Begründend führte das Zollamt aus, dass die Voraussetzungen des Art. 163 Abs. 1 ZK-DVO erfüllt seien. Als Ort des Verbringens der beiden Kraftfahrzeuge sei der Hafen von Piräus (und nicht der Hafer Koper) anzusehen. Daraus folge, dass Beförderungskosten, die nach der Ankunft am Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Union anfallen, nicht in den Zollwert einzubeziehen seien.

Unter Hinweis auf Art. 164 ZK-DVO stellte das Zollamt weiters fest, dass die Gesamtbeförderungskosten im Verhältnis der außerhalb und innerhalb des Zollgebiets der Union zurückgelegten Strecken aufzuteilen seien. Die vom Beschwerdeführer vertretene Auffassung, wonach keine Aufteilung vorzunehmen sei, sondern die Beförderungskosten anhand eines allgemein anerkannten Frachttarifs zu ermitteln seien, wurde abgelehnt. Es fehle an der erforderlichen Verbindlichkeit eines solchen Tarifs.

Daran ändere auch der Umstand nichts, dass die herangezogene Frachttabelle nach Ansicht des Beschwerdeführers realitätsnahe Frachtraten enthalte. Im gesonderten Bescheid über die Erstattung wurde der Betrag von 17,42 Euro festgesetzt.

In der dagegen erhobenen Beschwerde brachte der Bf vor, dass das vom Zollamt ermittelte Ergebnis zwar rechnerisch nachvollziehbar sei, jedoch der Wechsel des Beförderungsmittels unzureichend berücksichtigt worden sei. Es bestünden erhebliche Unterschiede zwischen Hochseeschiffen und Feeder-Schiffen. Da kein allgemein verbindlicher Frachttarif im kartellrechtlichen Sinn mehr existiere, sei auf einen allgemein anerkannten Standardfrachttarif abzustellen.

Der Bf. verwies insoweit auf marktbezogene Kriterien wie Angebot und Nachfrage, Tarifgestaltung sowie zusätzliche Kosten, insbesondere für den Umschlag der Fahrzeuge im Hafen von Piräus. Vor diesem Hintergrund erscheine die Heranziehung eines standardisierten Frachttarifs als sachgerechte Lösung.

Ergänzend wurde auf Kommentar Nr. 9 des Zollwertkompendiums Bezug genommen, der sich mit besonderen Fallkonstellationen bei der Aufteilung von Luftfrachtkosten befasst. Daraus leite sich ab, dass bei einem Wechsel des Beförderungsmittels eine differenzierte Betrachtung der jeweiligen Beförderungsabschnitte und gegebenenfalls eine eigenständige Bewertung der Transportkosten geboten sei.

Mit Stellungnahme vom 10.7.2020 wurde betont, dass es in Österreich geübte Praxis sei und nach wie vor sei, dass österreichische Anmelder als erste Eingangszollstelle den nordeuropäischen Bestimmungshafen benennen, obwohl Hochseeschiffe, insbesondere bei Nutzung des Suezkanals, zuvor regelmäßig einen Mittelmeerhafen im Zollgebiet der Union anlaufen und danach keinen Drittlandshafen mehr berühren.

Weiters wird dargelegt, dass es in den Dienstanweisungen zum Zollwertrecht für den Straßengüterverkehr eine zweckmäßige Pauschalregelung zur Ermittlung des abzugsfähigen Wegstreckenanteils gegeben habe. Von dieser sei jedoch wieder abgegangen worden, weil die festgelegten Raten nicht an die sich aufgrund schwankender Treibstoffkosten verändernde Marktsituation angepasst worden seien.

Zudem wird ausgeführt, dass der Vorschriftengeber vom Zollanmelder zum Nachweis abzugsfähiger Beförderungskosten die Vorlage konkreter Nachweise oder Standardfrachttarife verlange, obwohl das Abzugsrecht typischerweise nur dann bestehe, wenn der drittländische Verkäufer den Transport beauftrage und die Kosten im Kaufpreis berücksichtige, diese jedoch aus wirtschaftlichen Gründen regelmäßig nicht offenlege.

Schließlich wird angemerkt, dass Kaufverträge häufig unter Verwendung von Lieferkonditionen wie FCA, CIF, DAP oder DDP abgeschlossen würden, weil der jeweils transportbeauftragende Vertragspartner wirtschaftliche Vorteile aus der Organisation der Beförderung ziehe. Die im Kaufpreis enthaltenen Transportkosten würden daher dem Käufer in der Regel nicht offengelegt. Der Bf führt in der Folge aus, weshalb andere Beweismittel gut geeignet wären, weil es keine verbindlichen Frachttarife mehr gebe.

Mit Beschwerdeverechtsentscheidung des Zollamtes vom 13. August 2020 wurde die Beschwerde als unbegründet abgewiesen. Die beschneiderlassende Behörde führte aus, dass im Zuge der Zollabfertigung vom 14.10. 2014 eine Aufteilung der Beförderungskosten gemäß Artikel 164 lit. a ZK-DVO maßgeblich sei. Diese Bestimmung stelle darauf ab, dass es auf die gleiche Beförderungsart ankomme. Eine Aufteilung könne nur dann unterbleiben, wenn ein allgemein verbindlicher Frachttarif für die Beförderung der Waren bis zum Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft vorliege.

Das Zollamt führte weiters die vorgelegten Beweismittel an, insbesondere zwei Frachtpapiere sowie eine Bestätigung einer Reederei, wonach die Kosten für die Beförderung der Waren mit einem sogenannten Feederschiff von Piräus nach Koper € 250 pro Fahrzeug betragen.

Gleichzeitig wurde eingeräumt, dass diese Kosten von variablen Faktoren wie etwa Treibstoffzuschlägen oder dem Transportvolumen abhängen.

Nach Ansicht des Zollamtes wären diese Unterlagen nicht ausreichend, um von einer Aliquotierung der Beförderungskosten nach Maßgabe der zurückgelegten Wegstrecke abzugehen. Es handle sich nicht um Nachweise, aus denen sich die Kosten auf Grundlage eines allgemeinverbindlichen Frachttarifs ergeben würden.

Darüber hinaus stellte das Zollamt fest, dass es sich sowohl beim Transport mit dem Hochseeschiff als auch mit dem Feederschiff um dieselbe Beförderungsart, nämlich Seeverkehr, handle. In einem solchen Fall sei eine Aufteilung nach der zurückgelegten Strecke vorzunehmen, sofern kein allgemein verbindlicher Frachttarif nachgewiesen werde.

Abschließend hielt das Zollamt fest, dass Frachtkosten bei einheitlicher Beförderungsart grundsätzlich zu aliquotieren seien. Eine Ausnahme bestehe nur dann, wenn zweifelsfrei ein allgemein verbindlicher Frachttarif vorliege, was im gegenständlichen Fall nicht nachgewiesen worden sei.

In der mündlichen Verhandlung bringt der Bf ein neues Beweismittel vor. IZm einer PowerPoint-Präsentation (Ausführung zu den Beförderungskosten eines Fahrzeugimports aus Japan) betonte er, dass man den enormen Aufwand bei der Umladung am Hafen Piräus berücksichtigen müsse.

Dies könne einem Schaubild entnommen werden. Tatsächlich sei die Seebeförderung unterbrochen. Er betonte überdies, dass es nicht zwingend sei, dass eine Umladung am Hafen Piräus erfolgen müsse, sodass abhängig vom Bestimmungsort auch ein Direkttransport mit Hochseeschiffen zum Bestimmungsort erfolgen könne.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Die Antragstellerin meldet seit dem Jahr 2008 im Rahmen einer einheitlichen Bewilligung im vereinfachten Anmeldeverfahren gemäß Artikel 76 Abs. 1 Buchstabe c Zollkodex Nichtunionswaren, konkret Kraftfahrzeuge der Position 8703, beim Zollamt Linz Wels zum zollrechtlich freien Verkehr mit innergemeinschaftlicher Anschlusslieferung an.

Der Transport der für den österreichischen Markt bestimmten Fahrzeuge erfolgt grundsätzlich mehrstufig: Zunächst werden die Fahrzeuge im Abgangshafen in Japan auf Hochseeschiffe verladen. Diese verkehren über die europäischen Umschlaghäfen Piräus (Griechenland), Zeebrügge (Belgien) und Bremerhaven (Deutschland). Die Weiterverteilung innerhalb Europas

erfolgt mittels Feederschiffen, also speziell konzipierten Zuliefer- und Verteilschiffen für den Kurzstreckenseeverkehr.

Die für Österreich bestimmten Fahrzeuge werden regelmäßig über den Hafen Piräus (Griechenland) transportiert. Dort werden sie unter zollamtlicher Überwachung entladen und anschließend – ebenso wie Fahrzeuge für andere süd- und südosteuropäische Bestimmungsländer – auf Feederschiffe umgeladen und zu den jeweiligen Zielhäfen weiterbefördert, im gegenständlichen Fall nach Koper (Slowenien).

Auch der konkrete Importvorgang erfolgt entsprechend diesem Logistikschemata: Die Fahrzeuge werden per Hochseeschiff nach Piräus verbracht und dort am 29.09.2014 unter zollamtlicher Überwachung auf ein Feederschiff umgeladen, welches den Weitertransport nach Koper durchführte. Insgesamt wurden 68 Personenkraftwagen befördert. Zwei dieser Fahrzeuge werden am 14.10.2014 in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt; Grundlage war eine Handelsrechnung vom 30.08.2014 mit der Lieferbedingung CIF Koper, Slowenien.

2. Beweiswürdigung

Beweismittel:

Erfassung der Fahrzeuge laut „bill of lading“ Nr ccccc (Anlage 1)

1 Bestätigung bzgl. Umladung auf Feederschiff (jtgdtgd; Anlage 2)

Bestätigung Umladung am Hafen Piräus vom 24.11.2014 (Anlage 3)

Abzugsposten vom 10.4.2014 (jjjjj € 250,00) (Anlage 4)

E-Mail vom 01.12.2020 öööö, pppp, Hannl Customs Consulting

Power Point Präsentation „Ausführungen zu den Beförderungskosten Fahrzeug Import aus Japan“

Der oa festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus den vorgelegten Unterlagen (Anlage 1- 4) sowie der mündlichen Verhandlung vom 26.5.2026.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1. Zu Spruchpunkt I. (Abweisung)

Artikel 78 ZK

(1) Die Zollbehörden können nach der Überlassung der Waren von Amts wegen oder auf Antrag des Anmelders eine Überprüfung der Anmeldung vornehmen.

(2) Die Zollbehörden können nach der Überlassung der Waren die Geschäftsunterlagen und anderes Material, das im Zusammenhang mit den betreffenden Einfuhr- oder Ausfuhrgeschäften sowie mit späteren Geschäften mit diesen Waren steht, prüfen, um sich von der Richtigkeit der Angaben in der Anmeldung zu überzeugen. ...

(3) Ergibt die nachträgliche Prüfung der Anmeldung, dass bei der Anwendung der Vorschriften über das betreffende Zollverfahren von unrichtigen oder unvollständigen Grundlagen ausgegangen worden ist, so treffen die Zollbehörden unter Beachtung der gegebenenfalls erlassenen Vorschriften die erforderlichen Maßnahmen, um den Fall unter Berücksichtigung der ihnen bekannten neuen Umstände zu regeln.

Artikel 33 ZK

Die nachstehenden Aufwendungen oder Kosten werden nicht in den Zollwert einbezogen, vorausgesetzt, dass sie getrennt von dem für die eingeführten Waren tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preis ausgewiesen werden:

- a) Beförderungskosten für die Waren nach deren Ankunft am Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft;
- b) ...

Art. 163 ZK-DVO

(1) Im Sinne des Artikels 32 Absatz 1 Buchstabe e) und des Artikels 33 Buchstabe a) des Zollkodex ist der Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft

- a) für im Seeverkehr beförderte Waren der Entladehafen oder der Umladehafen, sofern die Umladung von der Zollbehörde des Umladehafens bescheinigt ist;
- b) ...

Art. 164 ZK-DVO

Bei der Anwendung des Artikels 32 Absatz 1 Buchstabe e) und des Artikels 33

Buchstabe a) des Zollkodex gilt Folgendes:

a) Werden Waren auf die gleiche Beförderungsart über den Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft hinaus befördert, so werden die Beförderungskosten im Verhältnis der außerhalb und innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft zurückgelegten Beförderungsstrecken aufgeteilt, es sei denn, der Zollstelle wird nachgewiesen, welche Kosten nach einem allgemein verbindlichen Frachttarif für die Beförderung der Waren bis zum Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft entstanden wären.

b) ...

Für die gesamte Sendung liegt lediglich eine Gesamtübersicht der Frachtkosten bis zum Bestimmungshafen Koper vor (Anlage 1) Eine gesonderte Abrechnung der innerhalb des Zollgebiets der Union angefallenen Beförderungskosten, insbesondere für die Strecke Piräus–Koper, liegt hingegen nicht vor.

Allerdings existiert ein Frachttarif einer Reederei vom 10.04.2014, der für die Strecke Piräus–Koper eine Beförderungsrate von € 250,00 pro Fahrzeugeinheit vorsieht.

Im gegenständlichen Verfahren ist strittig, ob dieser Frachttarif als geeigneter Nachweis herangezogen werden kann, um die auf die Strecke innerhalb des Zollgebiets der Union entfallenden Beförderungskosten abzuziehen.

Kommentar Nr 9 des Zollwertkompendiums lautet (in der Originalsprache):

Can air transport apportionment be applied to the whole or only part of a journey when the goods are transported on two consecutive flights on different airlines during the journey from the country of dispatch to the EU?

EXAMPLE

The buyer purchases the goods from a supplier in Colombia, where the goods originate, and are transferred by airfreight to an MS. However the journey is split into two, the first leg being Bogotá to Miami, then in Miami the goods are transferred to a different airline for the remainder of the journey to the EU. Separate airway bills (and freight charges) are issued for each leg.

OPTION 1

The full amount for the 1st leg of the journey (Bogotá to Miami) should be included in the customs value and a percentage apportionment is made for the 2nd leg of the journey (Miami

to EU), using the percentage which applies for an operation beginning at that airport of departure, as per Annex 23-01 UCC IA (Zone B).

OPTION 2

The air transport apportionment is applied to the whole airfreight cost (Bogotá to Miami plus Miami to EU) using the Bogotá rate in Annex 23-01 UCC IA (also Zone B).

CONCLUSION

In the case outlined above the apportionment in principle should apply only to the air transport costs from Miami to the EU, on the basis that the transport of the goods was really interrupted in Miami: the airline was different and separate airway bills were issued. The transport from Bogotá to Miami is not necessarily related to the transport from Miami to the EU, as required by the rule of the "same mode of transport"

(Article 138 (1) UCC IA).

The apportionment in Annex 23-01 simplifies the calculation of transport costs with a view to avoid having to calculate the intra-EU transport costs which have to be left out of the total air freight.

If the mode of transport had changed in Miami from sea to air, the full sea freight would have been included in the customs value.

In other cases the conclusion might be different. A case by case study is necessary. If the transport is only interrupted for logistical reasons and only one airway bill exists, the appropriate percentage applicable to the total transport costs for the distance from the initial airport (zone) of departure to the airport of destination (zone) in the Union will be included in the customs value.

In such a case it would have to be proven to the satisfaction of the customs authorities that the interruption is due to logistical reasons and that the journey has to be considered as a single transport operation (one airway bill). Only then can the whole transport operation be apportioned according to Annex 23-01.

Übersetzt (mittels deepl.com):

Kann die Aufteilung bei Lufttransporten auf die gesamte Strecke oder nur auf einen Teil davon angewendet werden, wenn die Waren auf zwei aufeinanderfolgenden Flügen verschiedener Fluggesellschaften auf der Strecke vom Versandland in die EU befördert werden?

BEISPIEL

Der Käufer erwirbt die Waren von einem Lieferanten in Kolumbien, wo die Waren ihren Ursprung haben, und sie werden per Luftfracht in einen Mitgliedstaat befördert. Die Reise ist jedoch in zwei Abschnitte.

unterteilt: Der erste Abschnitt führt von Bogotá nach Miami, in Miami werden die Waren dann auf eine andere Fluggesellschaft umgeladen für den Rest der Reise in die EU. Für jeden Abschnitt werden separate Luftfrachtbriefe (und Frachtkosten) ausgestellt.

OPTION 1

Der volle Betrag für die erste Etappe der Reise (Bogotá nach Miami) sollte in den Zollwert einbezogen werden, und für die zweite Etappe der Reise (Miami in die EU) erfolgt eine prozentuale Aufteilung unter Verwendung des Prozentsatzes, der für einen Transport gilt, der an diesem Abflughafen beginnt, gemäß Anhang 23-01 UCC IA (Zone B).

OPTION 2

Die Aufteilung der Luftfrachtkosten wird auf die gesamten Luftfrachtkosten (Bogotá nach Miami plus Miami in die EU) unter Verwendung des Bogotá-Satzes in Anhang 23-01 UCC IA (ebenfalls Zone B) angewandt.

FAZIT

Im oben dargestellten Fall sollte die Aufteilung grundsätzlich nur auf die Luftfrachtkosten von Miami in die EU angewandt werden, da der Transport der Waren tatsächlich in Miami unterbrochen wurde: Es handelte sich um eine andere Fluggesellschaft und es wurden separate Luftfrachtbriefe ausgestellt. Der Transport von Bogotá nach Miami steht nicht zwangsläufig im Zusammenhang mit dem Transport von Miami in die EU, wie es die Regel des „gleichen Verkehrsträgers“ (Artikel 138 (1) UCC IA) verlangt.

Die Aufteilung in Anhang 23-01 vereinfacht die Berechnung der Transportkosten, um die Berechnung der innergemeinschaftlichen Transportkosten zu vermeiden, die aus den gesamten Luftfrachtkosten herauszurechnen sind.

Hätte sich das Transportmittel in Miami von See- auf Luftfracht geändert, wäre die gesamte Seefracht in den Zollwert einbezogen worden.

In anderen Fällen könnte die Schlussfolgerung anders ausfallen. Eine Einzelfallprüfung ist erforderlich. Wenn der Transport nur aus logistischen Gründen unterbrochen wird und nur ein Luftfrachtbrief vorliegt, wird der entsprechende Prozentsatz der gesamten Transportkosten für die Strecke vom ursprünglichen Abflughafen (Zone) zum Zielflughafen (Zone) in der Union in den Zollwert einbezogen.

In einem solchen Fall müsste den Zollbehörden glaubhaft nachgewiesen werden, dass die Unterbrechung auf logistische Gründe zurückzuführen ist und dass die Beförderung als ein einziger Transportvorgang anzusehen ist (ein Luftfrachtbrief). Erst dann kann der gesamte Transportvorgang gemäß Anhang 23-01 aufgeteilt werden.

Zur Beförderungsart:

Der Bf rekuriert zunächst darauf, dass eine unterschiedliche Beförderungsart (wegen der unterschiedlichen Schiffe) gewählt wurde; dies trifft aber nicht zu, es bleibt ein einheitlicher Transportvorgang in der Seeschifffahrt: Entscheidend ist nämlich zunächst, dass sowohl der Transport von Japan nach Piräus als auch jener von Piräus nach Koper durchgehend im Seeweg erfolgt. Der Einsatz unterschiedlicher Schiffstypen (Hochseeschiff einerseits, Feederschiff andererseits) betrifft lediglich die organisatorisch-logistische Ausgestaltung des Transports, nicht jedoch dessen verkehrstechnische Qualifikation. Feederschiffe sind funktional integraler Bestandteil des Seeverkehrs; sie dienen der Verteilung von Ladung innerhalb regionaler Seegebiete und stellen keine eigenständige Beförderungsart dar.

Die Umladung in Piräus ist daher als bloßer Umschlag innerhalb derselben Transportkette zu qualifizieren. Ein solcher Umschlagvorgang – selbst unter zollamtlicher Überwachung – unterbricht weder die Einheitlichkeit der Beförderung noch führt er zu einem Wechsel der Beförderungsart. Auch systematisch spricht gegen eine Differenzierung: Würde jede Umladung auf ein anderes Schiff als Wechsel der Beförderungsart gewertet, hätte dies zur Folge, dass nahezu jeder Seetransport künstlich aufgespalten werden müsste. Dies widerspräche der wirtschaftlichen Realität globaler Lieferketten sowie dem Zweck der zollwertrechtlichen Vorschriften. Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass die Umladung der Fahrzeuge in Piräus vom Hochsee- auf ein Feederschiff keine Änderung der Beförderungsart bewirkt, sondern lediglich einen unselbständigen Teil eines einheitlichen Seetransports darstellt. Daran ändert auch das genannte Gutachten nichts, weil im ggstl. Fall es der typische logistische Ablauf ist und war, weil der Transport der für den österreichischen Markt bestimmten Fahrzeuge erfolgt grundsätzlich und ausnahmslos mehrstufig erfolgte, und deswegen der Transport nie „unterbrochen“ wurde: Zunächst wurden die Fahrzeuge im Abgangshafen in Japan auf Hochseeschiffe verladen. Diese verkehren über die europäischen Umschlaghäfen Piräus (Griechenland), Zeebrügge (Belgien) und Bremerhaven (Deutschland). Die Weiterverteilung innerhalb Europas erfolgt mittels Feederschiffen, also speziell konzipierten Zuliefer- und Verteilschiffen für den Kurzstreckenseeverkehr, wie bereits ausgeführt.

Zum „allgemein verbindlichen Frachttarif“

Eine unionsrechtliche Legaldefinition enthält Art. 164 Buchst. a ZK-DVO nicht.

Der Wortlaut spricht aber für einen Tarif, der nicht nur individuell ausgehandelt, sondern generell gültig und normativ oder faktisch verbindlich ist (z. B. aufgrund transportrechtlicher Tarifsysteme oder standardisierter Bahn-/Posttarife). Eine Abgrenzung ergibt sich zu Art. 164 Abs. 1 Buchst. c (bzw. dem Parallelgedanken): Bei unentgeltlicher Beförderung oder Beförderung mit Beförderungsmittel des Käufers wird nicht auf „allgemein verbindlich“, sondern auf den „üblichen Frachttarif“ abgestellt (Marktüblichkeit); zur Verbindlichkeit s ZK-0280, Arbeitsrichtlinie Zollwert (28.9.2007), 2.5.6.1. Aufteilung der Beförderungskosten. Die Nachfolgevorschrift des UZK arbeitet mit dem Nachweis eines „Standard Frachttarifs“, was als Indiz gelesen werden kann, dass der alte Begriff „allgemein verbindlich“ nicht als marktüblich oder dergleichen verstanden werden konnte. Der Bf selbst verweist zwar darauf, dass die von ihm vorgelegten Frachtraten allgemein akzeptiert seien, räumt aber selbst ein, dass dieser nicht verbindlich seien. Die Verbindlichkeit ist aber ein Tatbestandsmerkmal, um diesen Nachweis führen zu können. Aus den oa Sach- und Rechtsgründen war der Beschwerde der Erfolg zu verweigern.

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. Das Erfordernis eines „allgemein verbindlichen Frachttarifs“ ergibt sich schon aus dem Gesetz.

Salzburg, am 16. Juni 2026