



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Beschwerde des Bf., SI, R., vertreten durch Dr. L.D., Rechtsanwalt, 9500 Villach, B., vom 1. Juni 2004 gegen die Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Klagenfurt vom 29. April 2004, Zl. 1234, betreffend Eingangsabgaben entschieden:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe

Das Hauptzollamt Klagenfurt hat dem Bf. mit Bescheid vom 23. Februar 2004, Zl. 2345, mitgeteilt, Herr R.B. habe als verantwortlicher Disponent des Bf. am 15. Februar 2004 hinsichtlich des einfuhrabgabepflichtigen LKW-Sattelzuges mit den slowenischen behördlichen Kennzeichen xy (Zugmaschine) und yz (Auflieger), der in das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführt worden sei, eine aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens entstandene Verpflichtung nicht erfüllt.

Für den Bf. sei dadurch gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a, Abs. 2 und Abs. 3 ZK in Verbindung mit § 79 Abs. 2 ZollR-DG die Eingangsabgabenschuld für diesen LKW-Sattelzug im Gesamtbetrage von € 17.306,80 (darin enthalten € 6.189,00 an Zoll und € 10.717,80 an Einfuhrumsatzsteuer) kraft Gesetzes entstanden und werde gemäß Art. 220 ZK nacherhoben. Die Eingangsabgaben seien gemäß Art. 217 Abs. 1 ZK buchmäßig erfasst und gemäß Art. 221 Abs. 1 leg. cit. mitgeteilt worden. Als Folge der Nacherhebung sei gemäß § 108 Abs. 2 ZollR-DG eine Abgabenerhöhung im Betrage von € 60,00 zu entrichten. Die Fälligkeit trete nach § 73 leg. cit. mit Beginn des Tages ein, an dem die Abgaben spätestens zu entrichten seien. Die Abgabeberechnung sei Bestandteil des Bescheides.

Das Hauptzollamt Klagenfurt stützt die Entscheidung im Wesentlichen darauf, Ermittlungen des Hauptzollamtes Klagenfurt hätten ergeben, ein Kraftfahrer des Bf. habe im Auftrag des Disponenten der Bf., Herrn R.B., den verfahrensgegenständlichen LKW-Sattelzug am 15. Februar 2004 unter Inanspruchnahme des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung von Straßenfahrzeugen zur gewerblichen Verwendung im Sinne der Art. 137 bis 144 ZK in Verbindung mit den Art. 558 ff ZK-DVO in das Zollgebiet der Europäischen Union eingebracht.

Es sei das gegenständliche Beförderungsmittel entgegen den für das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung von Straßenfahrzeugen zur gewerblichen Verwendung geltenden Bestimmungen für eine Beförderung von Waren im Binnenverkehr (Beförderung von Waren, die im Zollgebiet der Europäischen Union verladen und in diesem Gebiet wieder entladen werden) benutzt worden. Es seien Möbel in Treviso/Italien geladen und über das Zollamt Arnoldstein ohne eine erforderliche Güterbewilligung nach Österreich eingebracht, bis Salzburg-Walserberg im Transit durch Österreich und in der Folge über Deutschland an den Empfänger in Großbritannien transportiert worden.

Gemäß Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO werde die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben für im Straßenverkehr eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt, wenn diese bei gewerblicher Verwendung nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebietes beginnen oder enden.

Gemäß § 79 Abs. 2 ZollR-DG entstehe die Zollschild, die für einen Dienstnehmer oder sonstigen Beauftragten eines Unternehmens entstanden sei, weil er in Besorgung von Angelegenheiten seines Dienstgebers oder Auftraggebers bei der Wahrnehmung seiner Pflichten ein rechtswidriges Verhalten gesetzt habe, im selben Zeitpunkt auch für den Dienstgeber und Auftraggeber.

Dadurch sei gemäß Art. 204 Abs. 3 und Art. 213 ZK in Verbindung mit § 79 Abs. 2 ZollR-DG ein Gesamtschuldverhältnis begründet worden. Gemäß § 20 BAO werde der Bf., dem auch die Vorteile aus diesem vorschriftswidrigen Verkehr zugute gekommen seien, der zum Entstehungsgrund der Zollschild das größere Naheverhältnis gehabt habe, zur Zahlung der Zollschild herangezogen.

Gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK entstehe die Einfuhrzollschild, wenn in anderen als den in Art. 203 genannten Fällen eine der Pflichten nicht erfüllt wird, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen Ware aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden sei, ergibt.

Die Zollschild entstehe u.a. gemäß Abs. 2 leg. cit. in dem Zeitpunkt, in dem die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollschild entstehen lässt, nicht mehr erfüllt wird. Gemäß Abs. 3 leg. cit. sei Zollschildner u.a. die Person, welche die Pflichten zu erfüllen hat, die sich bei einer

einfuhrabgabepflichtigen Ware aus der Inanspruchnahme des betreffenden Zollverfahrens ergeben.

Die Abgabenerhöhung sei in § 108 Abs. 1 ZollR-DG begründet. Der Betrag der Zollschild sei nach den Bemessungsgrundlagen erhoben worden, die für das Fahrzeug im Zeitpunkt des Entstehens der Zollschild maßgebend gewesen seien. Der Wert der Zugmaschine und des Aufliegers sei – dies ausgehend von den Angaben des Bf. – mit dem Fachhandel abgesprochen und amtlich geschätzt worden.

Dagegen wendet sich die Berufung vom 26. März 2004. In dieser wird der Bescheid wegen unrichtiger Feststellungen und unrichtiger rechtlicher Beurteilung seinem gesamten Inhalte nach angefochten.

Der Bf. wendet im Wesentlichen ein, Slowenien sei Mitglied des CEMT-Abkommens. Es werde vom Hauptzollamt Klagenfurt eine Interpretation der CEMT-Bestimmungen vorgenommen, wie sie den CEMT-Bestimmungen nicht entspreche. Nach dem GütbefG sei ein Transport durch einen ausländischen Unternehmer in Österreich zulässig, wenn beim Transport eine CEMT-Genehmigung mitgeführt werde. Für das im Bescheid erfasste Fahrzeug samt Anhänger sei die CEMT-Genehmigung mit der Nr. 3456 vorgelegen. Es handle sich um keinen unzulässigen Binnentransport innerhalb Österreichs, da der Transport von Italien nach Großbritannien durchgeführt worden sei. Die CEMT-Genehmigung berechne zur Durchführung von Beförderungen im Straßengüterverkehr, bei denen Be- und Entladeort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister liege. Die einzigen zwei Ausnahmen seien jene, dass die CEMT-Genehmigung nicht zum Binnenverkehr in einem CEMT-Mitgliedstaat bzw. zur Beförderung zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nicht-Mitgliedstaat berechne.

Da sowohl Italien als auch Großbritannien Mitgliedstaaten seien, sei der Transport ordnungsgemäß durchgeführt worden. Eine andere Interpretation würde den CEMT-Bestimmungen widersprechen, wäre eine unrichtige Interpretation und Auslegung derselben.

Das Hauptzollamt Klagenfurt hat die Berufung mit Berufungsvorentscheidung vom 29. April 2004, Zl. 1234, als unbegründet abgewiesen und im Wesentlichen ausgeführt, es sei am 19. Februar 2004 ein LKW-Sattelzug des Bf. mit den behördlichen Kennzeichen ab (Zugmaschine) und bc (Auflieger) über das Zollamt Karawankentunnel eingebracht und am Parkplatz der Karawankenautobahn bei St. Niklas abgestellt worden. Die Einfahrt dieses LKW-Sattelzuges sei mit der CEMT-Genehmigung Nr. 3456, gültig bis zum 31. Dezember 2004, erfolgt. Die Bewilligung sei auf den Bf. ausgestellt gewesen. Gleichzeitig sei die eingangsabgabenpflichtige Zugmaschine mit Auflieger, behördliches Kennzeichen xy

(Zugmaschine) und yz (Auflieger), durch einen Angestellten des Bf. unter Inanspruchnahme des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von Eingangsabgaben für Straßenfahrzeuge zur gewerblichen Verwendung gemäß Art. 137 bis 144 ZK in Verbindung mit Art. 558 ZK-DVO in das Zollgebiet der Europäischen Union eingebracht worden. Mit diesem Fahrzeug sei laut CEMT-Buch Nr. 3456 am 15. Februar 2004 ein Warentransport mit Möbeln von Italien nach Großbritannien durchgeführt worden. Da mit einer CEMT-Genehmigung jeweils nur ein Fahrzeug das Hoheitsgebiet befahren dürfe, sei die Einbringung dieses Fahrzeuges unzulässig gewesen. Der Zollwert der Zugmaschine der Marke Mercedes Actros und des Aufliegers der Marke Koegel sei nach Rücksprache mit dem Fachhandel gemäß § 184 BAO im Sinne des Art. 31 ZK mit € 40.000,00 bzw. € 7.000,00 geschätzt worden.

Das Hauptzollamt Klagenfurt hat in weiterer Folge im Wesentlichen auf Art. 185 Abs. 1 ZK, auf Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK, auf Abs. 2 und Abs. 3 leg. cit., auf Art. 232, die Art. 556 bis 561, insbesondere Art. 555 Abs. 1 Buchstabe c und Art. 558 Abs. 1 Buchstaben a bis c, auf Art. 233 ZK-DVO und nicht zuletzt auf die §§ 79 Abs. 2 und 108 Abs. 1 ZollR-DG verwiesen. Durch die Angaben des Herrn R.B., Disponent des Bf., durch die Eintragungen im CEMT-Buch Nr. 3456 und durch die Feststellungen der Zollorgane des Zollamtes Karawankentunnel sei der Einsatz des gegenständlichen Fahrzeuges am 15. Februar 2004 zum Warentransport von Italien nach Großbritannien erwiesen. Der Transport sei dabei mit der CEMT-Genehmigung des in St. Niklas abgestellten LKW-Sattelzuges durchgeführt worden.

Anlässlich der Einreise mit dem in Slowenien zugelassenen Fahrzeug in das Zollgebiet der Europäischen Union habe der Fahrzeuglenker eine Zollanmeldung zur vorübergehenden Verwendung des LKW-Sattelzuges im Sinne von Art. 232 ZK-DVO abgegeben. Diese sei jedoch nur bei Erfüllung der Voraussetzungen der Art. 556 bis 561 ZK-DVO zulässig. Nach Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c der ZK-DVO dürfen Straßenbeförderungsmittel grundsätzlich nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft beginnen oder enden. Binnentransporte im Zollgebiet der Gemeinschaft - wie im gegenständlichen Fall ein Warentransport von Italien nach Großbritannien - dürfen nur durchgeführt werden, sofern dies die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften vorsehen. Der Transit durch Österreich sei mit einer CEMT-Güterbeförderungsbewilligung durchgeführt worden, die für das verfahrensgegenständliche Fahrzeug keine Gültigkeit gehabt habe, da sie durch die Einreise und das Abstellen des LKW-Sattelzuges mit dem behördlichen Kennzeichen ab/bc in St. Niklas blockiert und dadurch an dieses Fahrzeug gebunden gewesen sei. Nach den geltenden Bestimmungen dürfe mit einer CEMT-Genehmigung nur ein Fahrzeug das Hoheitsgebiet befahren. Die gleichzeitige Einbringung mehrerer Fahrzeuge mit nur einer CEMT-Genehmigung, wie im gegenständlichen Fall, sei unzulässig.

Da die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften für einen Transport von Italien nach Großbritannien mit Transit durch Österreich nicht eingehalten worden seien, sei eine der Voraussetzungen des Art. 558 ZK-DVO nicht erfüllt. Da eine der Pflichten, die sich aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung unter vollständiger Befreiung von Einfuhrabgaben ergeben habe, nicht erfüllt worden sei, sei die zwingende Folge daraus die Zollschuldentstehung nach Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK.

Dagegen wendet sich die Beschwerde vom 1. Juni 2004. Darin wird der Bescheid wegen unrichtiger Feststellungen und unrichtiger rechtlicher Beurteilung seinem gesamten Inhalte nach angefochten.

Der Bf. wendet im Wesentlichen ein, es sei am 13. Februar 2004 mit der dem Bf. zugeteilten CEMT-Bewilligung mit der Nr. 3456 mit dem Fahrzeug ab/bc ein Transport von Ljubljana nach St. Niklas durchgeführt worden. In St. Niklas sei das Fahrzeug ordnungsgemäß abgestellt und versperrt worden. Die CEMT-Genehmigung mit der Nr. 3456 sei nach dem Abstellen des Fahrzeuges am 15. Februar 2004 für den Transport mit dem Fahrzeug xy/yz von Italien nach England verwendet worden. Dies lasse sich auch an den Tachografenblättern nachvollziehen. Es habe beim Transport dieser Fahrzeuge bei der Verwendung der CEMT-Genehmigung mit der Nr. 3456 keinerlei zeitliche Überschneidungen gegeben.

Sowohl § 7 als auch § 9 des GütbefG würden vom Mitführen der CEMT-Genehmigung bei der Beförderung und der gesamten Fahrt sprechen. Das Abstellen eines Fahrzeuges stelle keine Beförderung bzw. kein Fahren dar, so dass die CEMT-Bewilligung nicht im Auto aufliegen müsse.

Gleiches ergebe sich auch aus den CEMT-Bestimmungen, die festlegen würden, dass die CEMT-Bewilligung bei der Beförderung und bei der gesamten Fahrt mitzuführen seien. Ein Abstellen des Fahrzeuges sei nach den CEMT-Bestimmungen nicht verboten und somit zulässig. Es würden die CEMT-Bestimmungen nicht vorsehen, dass die CEMT-Bewilligung im abgestellten Auto aufliegen müsse. Dies sei zu gefährlich, weil Einbrecher das wichtige Dokument an sich bringen könnten.

Als öffentliches Dokument müsse die CEMT-Genehmigung wie ein Reisepass oder Zulassungsschein beim Abstellen und Versperren eines Fahrzeuges vom Lenker aus dem Fahrzeug herausgenommen und persönlich mitgeführt werden.

Die Fahrt am 15. Februar 2004 von Italien nach Großbritannien sei mit der CEMT-Genehmigung Nr. 3456 durchgeführt und dabei keine Verkürzung der Eingangsabgaben, auch nicht fahrlässig, begangen worden.

CEMT-Bewilligungen seien unternehmensgebunden und nicht - wie in der bekämpften Berufungsvorentscheidung behauptet - fahrzeuggebunden, so dass die Genehmigung durch das Abstellen des LKW-Sattelzuges in St. Niklas nicht blockiert gewesen sei. Eine

CEMT-Genehmigung könne an andere Fahrer bzw. andere Fahrzeuge weitergegeben werden. Es sei lediglich untersagt, dass mehrere Fahrzeuge zeitgleich mit einer Lizenz das Hoheitsgebiet eines CEMT-Mitgliedstaates befahren.

Die bekämpfte Berufungsvorentscheidung gehe von zwei wesentlichen Grundsatzfehlern aus, wenn einerseits festgestellt wird, dass ein unzulässiger Transport vorliege, wenn ein Warentransport von Italien nach Großbritannien durchgeführt werde. Die in der Entscheidung angeführten Bestimmungen würden besagen, dass die Durchführung von Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten im Rahmen der CEMT-Genehmigung zulässig sei. Auf der anderen Seite sei die CEMT-Genehmigung sowohl nach den CEMT-Bestimmungen als auch nach dem GütbefG nur während der Beförderung mitzuführen. Das Abstellen eines Fahrzeuges sei keine Beförderung. Die CEMT-Genehmigung sei während des Transportes durch Österreich mitgeführt worden und sei damit keine Übertretung zollrechtlicher Bestimmungen erfolgt, weshalb der Bescheid sowohl faktisch als auch rechtlich verfehlt sei.

Mit Schreiben vom 18. Juli 2005 wurde der Bf. eingeladen, dem Unabhängigen Finanzsenat mitzuteilen, ob bzw. dass ein und gegebenenfalls welches Bewilligungspapier für den gegenständlichen grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr auf der Beförderungsstrecke im Staatsgebiet Italiens vorgelegen hat bzw. verwendet wurde. Der Bf. wurde darauf verwiesen, dass die Beantwortung dieser Frage bzw. die Vorlage von Unterlagen im Hinblick auf den Ort der Entstehung einer allfälligen Zollschuld von wesentlicher rechtlicher Relevanz sei.

Der Bf. hat in der Folge mit Schreiben vom 4. August 2005 mitgeteilt, er sei – wie sich dies aus der angeschlossenen Bestätigung des M.F. vom 19. März 2004 ergebe – selbständiger Transportunternehmer und habe die Fahrt in und durch Italien mit der für Italien gültigen CEMT-Bewilligung durchgeführt.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können gemäß Art. 137 der Verordnung (EWG) Nr. 2913 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (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 Einfuhrabgaben, und ohne dass sie handelspolitischen Maßnahmen unterliegen, im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet werden.

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

Gemäß Art. 558 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2494/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EWG) Nr. 2913 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (Zollkodex-Durchführungsverordnung; ZK-DVO) wird die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von Einfuhrabgaben für im Straßenverkehr eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt, die

- a) außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft auf den Namen einer außerhalb dieses Zollgebietes ansässigen Person amtlich zugelassen sind; in Ermangelung einer amtlichen Zulassung gilt diese Voraussetzung als erfüllt, wenn die betreffenden Fahrzeuge einer außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft ansässigen Person gehören,
- b) unbeschadet der Art. 559, 560 und 561 von einer außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft ansässigen Person verwendet werden, und
- c) bei gewerblicher Verwendung mit Ausnahme von Schienenbeförderungsmittel, nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft beginnen oder enden; sie können jedoch im Binnenverkehr eingesetzt werden, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzungen für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, es vorsehen.

Gemäß Art. 555 Abs. 1 Buchstabe a ZK-DVO ist gewerbliche Verwendung die Verwendung eines Beförderungsmittels im Zusammenhang mit der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Waren oder im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten eines Unternehmens.

Gemäß Art. 555 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO ist 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.

Gemäß Art. 562 Abs. 1 Buchstabe b ZK-DVO beträgt die Frist zur Beendigung der vorübergehenden Verwendung für gewerblich verwendete Beförderungsmittel den Zeitraum, der für die Durchführung des Transportes notwendig ist.

Gemäß Art. 4 Nr. 21 ZK wird grundsätzlich die Person Inhaber des Zollverfahren, für deren Rechnung die Zollanmeldung auf Überführung einer Ware in das betreffende Zollverfahren abgegeben worden ist.

Gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a leg. cit. entsteht eine Einfuhrzollschuld, wenn in anderen als in den in Art. 203 ZK genannten Fällen u.a. eine der Pflichten nicht erfüllt wird, die sich bei einer einfuhrabgabenpflichtigen Ware aus der Inanspruchnahme des Zollverfahren, in das sie übergeführt worden ist, ergeben.

Im Sinne des Abs. 2 leg. cit. entsteht die Zollschuld in dem Zeitpunkt, in dem die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollschuld entstehen lässt, nicht mehr erfüllt wird.

Im Sinne des Abs. 3 leg. cit. ist Zollschuldner die Person, welche die Pflichten zu erfüllen hat, die sich aus der Inanspruchnahme des betreffenden Zollverfahrens ergeben.

Gemäß Art. 215 Abs. 1 erster Anstrich ZK entsteht die Zollschuld an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollschuld entstehen lässt.

Aufgrund zollamtlicher Ermittlungen und im Grunde der Aussagen des Herrn R.B., Disponent, am 15. und 19. Februar 2004 vor Organen des Hauptzollamtes Klagenfurt wird dem gegenständlichen Verfahren der nachstehende für das Verfahren relevante Sachverhalt zugrunde gelegt:

Beim Bf. handelt es sich um ein in Slowenien ansässiges Unternehmen, welches den Transport von Waren zum Gegenstand hat. Auf Grund des Auftrages des Herrn R.B. ist der LKW-Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen ab (Zugmaschine) und bc (Auflieger) am 13. Februar 2004 um ca. 18.00 Uhr über das Zollamt Karawankentunnel nach Österreich eingereist.

Für den Transport in Österreich wurde die CEMT-Güterbeförderungsbewilligung Nr. 3456 verwendet. Dieser LKW-Zug wurde am 5. Dezember 2003 um ca. 19.00 Uhr in St. Niklas abgestellt.

In weiterer Folge wurde die CEMT-Genehmigung mit der Nr. 3456 in der Zeit vom 13. Februar 2004 (19.00 Uhr) bis zum 16. Februar 2004 (01.00 Uhr) für verschiedene grenzüberschreitende Transporte zur Durchfuhr durch Österreich verwendet; nicht hingegen für die Durchführung des Transportes mit dem LKW-Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz.

Bei diesem Transport am 15. Februar 2004 wurden in Treviso/Italien Möbel für Großbritannien geladen. Es ist dabei durch den Disponenten der Bf. unberücksichtigt geblieben, dass die CEMT-Genehmigung Nr. 3456 bereits durch die Fahrt des Lastkraftwagens mit dem behördlichen Kennzeichen ab belegt war.

Es wurde zwar auch dieser Transport in die CEMT-Güterbeförderungsbewilligung Nr. 3456 eingetragen. Er ist aber nicht mit dieser CEMT-Güterbeförderungsbewilligung durchgeführt worden. Für diesen Transport von Treviso/Italien über Thörl-Maglern und Walserberg nach Großbritannien ist für die Transithahrt in Österreich keine Güterbeförderungsbewilligung verwendet worden.

Herr R.B. hat zum gegenständlichen Transport in der fortgesetzten Niederschrift vom 19. Februar 2004 ua. erklärt:

"Dieser Transport (es wurden in Trevisio/Italien Möbel für London/GB geladen) wurde über meinen Auftrag durchgeführt. Ich habe nicht berücksichtigt, dass die CEMT-Genehmigung 3456 mit dem LKW, beh. Kennz. ab belegt war. Deshalb ist auch dieser Transport vom 12.02.2004 von Treviso nach London in der CEMT eingetragen, obwohl dieser nicht mit dieser

CEMT durchgeführt worden ist.

Es ist leider so gewesen, dass für diesen Transport von Treviso über Thörl Maglern und Walserberg nach Grossbritannien durch den LKW wy (Anmerkung: richtig - xy/yz) für die Transitfahrt in Österreich keinerlei Güterbeförderungsbewilligung verwendet worden ist."

Diese Ausführungen des Herrn R.B. in der fortgesetzten Niederschrift vom 19. Februar 2004 sind bisher unwidersprochen geblieben.

Die Inanspruchnahme des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung für in einem Drittland zugelassene Straßenfahrzeuge zur gewerblichen Verwendung unterliegt grundsätzlich der unabdingbaren Voraussetzung, dass diese Verwendung im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgt. Das bedeutet, dass Beförderungen im Rahmen der gewerblichen Verwendung, zu deren Durchführung in einem Drittland zugelassene Straßenfahrzeuge verwendet werden, außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft beginnen oder enden müssen. Es darf keine gewerbliche Verwendung durchgeführt werden, welche im Zollgebiet der Gemeinschaft beginnt und auch endet.

Gewerblich verwendete, in einem Drittland zugelassene Fahrzeuge können nur im Rahmen von CEMT-Genehmigungen Beförderungen im Binnenverkehr (Kabotageverkehr) durchführen. 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 (auch) zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterstraßenverkehr durch Drittlandsfahrzeuge, bei denen Be- und Entladeort in zwei im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft liegenden europäischen Staaten liegen (Kabotageverkehr).

Der Bf. hat in seiner Stellungnahme vom 4. August 2004 mitgeteilt, die Fahrt in und durch Italien sei mit der für Italien gültigen CEMT-Genehmigung – nach der Sachlage mit hoher Wahrscheinlichkeit eine bilaterale Beförderungsbewilligung, weil sonst für die Transitfahrt durch Österreich eine weitere Beförderungsbewilligung nicht notwendig gewesen wäre - durchgeführt worden. Weil im gewerblichen Güterverkehr sehr kurzfristig und gewinnorientiert disponiert wird, ist davon auszugehen, dass der LKW-Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz anlässlich des unmittelbar vor der Aufnahme der Ware liegenden Grenzübertrittes von Slowenien nach Italien, um dort Ware aufzunehmen, zum Verfahren der vorübergehenden Verwendung zugelassen worden ist. Jedenfalls aber wurde der LKW-Sattelzug anlässlich des Grenzübertrittes von Slowenien nach Italien nach den Bedingungen der im Schreiben der Bf. vom 4. August 2004 erwähnten CEMT-Güterbeförderungsbewilligung zum Verfahren der vorübergehenden Verwendung

zugelassen.

Das diesbezügliche konkludente und auf die Bewilligung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung gerichtete Verhalten des Kraftfahrers anlässlich des Grenzübertrittes von Slowenien nach Italien ist im Sinne des Art. 4 Nr. 21 ZK in Verbindung mit Art. 138 ZK dem Bf. zuzurechnen, weil er das Beförderungsmittel durch entsprechenden Dispositionen verwenden hat lassen.

CEMT-Genehmigungen wurden erstmals im Jahre 1974 eingeführt. Im Hinblick auf Art. 558 Abs. 1, Buchstabe c, zweiter Satz ZK-DVO kann ein Frächter mit diesen Genehmigungen liberalisiert und unter einheitlichen Bedingungen im Transit bzw. zwischen den Mitgliedstaaten der CEMT Güterbeförderungen durchführen. Transporte zwischen CEMT-Mitgliedstaaten und Staaten, die nicht Mitglieder der CEMT sind, sind danach ebenso verboten, wie die Durchführung von Kabotagefahrten.

Im Gegenstand hat der in Slowenien ansässige Bf. nach der Aktenlage zu Recht – wie sich dies aus den Akten ergibt - am 15. Februar 2004 in Treviso/Italien Waren geladen, um diese danach gewerbsmäßig mit seinem LKW-Sattelzug der Marke Mercedes Koegel mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz im Transit durch Österreich im Rahmen eines Kabotageverkehrs zwischen Italien und Großbritannien nach Großbritannien zu verbringen. CEMT-Genehmigungen berechtigen – wie oben dargestellt - auch zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterstraßenverkehr durch Drittlandsfahrzeuge, bei denen Be- und Entladeort in zwei im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft liegenden europäischen Staaten liegen (Kabotageverkehr).

Mit Erkenntnis vom 19. Oktober 2004, ZI. 2000/03/0185, hat der VwGH erkannt, Österreich sei der CEMT-Resolution zwar beigetreten, diese sei jedoch nicht ordnungsgemäß kundgemacht worden, sodass sie keine Grundlage für ein Vorgehen von Behörden oder Kontrollorganen bilde. Ausgehend von diesem Erkenntnis ist die CEMT-Resolution und sind damit die darin enthaltenen Bedingungen bzw. die dort konkretisierten Verpflichtungen keine taugliche Grundlage dafür, dem Bf. vorhalten zu können, er hätte deren Bedingungen nicht eingehalten oder gegen die dort verankerten Verpflichtungen verstoßen.

Im Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG; BGBl.Nr. 593/1995 idgF) sind die für das gegenständliche Verfahren relevanten Bestimmungen in den §§ 7 bis 9 geregelt.

Nach § 7 Abs. 1 Z 2 leg. cit. ist 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 auch Unternehmen gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres

Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und Inhaber einer Genehmigung aufgrund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) sind.

Der Bf. war im fraglichen Zeitraum und ist im Sinne der Bestätigung des M.F. vom 19. März 2004 ein nach den in Slowenien geltenden Vorschriften selbständiger Transportunternehmer und zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt. Wie oben dargestellt, wurde der Bf. Inhaber des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung, weil für dessen Rechnung die konkludente Zollanmeldung auf Überführung einer Ware in das betreffende Zollverfahren abgegeben worden ist. Der Bf. hat über die CEMT-Genehmigung mit der Nr. 3456 verfügt.

Gemäß § 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. Gemäß Abs. 2 leg. cit. hat der Lenker die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 leg. cit. angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen.

Der LKW-Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen ab/bc ist am 13. Februar 2004 um ca. 18.00 Uhr über das Zollamt Karawankentunnel nach Österreich eingereist. Für den Transport in Österreich wurde die CEMT-Güterbeförderungsbewilligung Nr. 3456 verwendet. Dieser LKW-Zug ist um ca. 19.00 Uhr in St. Niklas abgestellt worden. In weiterer Folge wurde die CEMT-Genehmigung mit der Nr. 3456 in der Zeit vom 13. Februar 2004 (19.00 Uhr) bis zum 16. Februar 2004 (01.00 Uhr) für verschiedene LKW-Fahrten des Bf. für grenzüberschreitende Transporte zur Durchfuhr durch Österreich verwendet; nicht jedoch für den Transport mit dem LKW-Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz.

Bei diesem Transport am 15. Februar 2004 wurden in Treviso/Italien Möbel für Großbritannien geladen. Es ist dabei unberücksichtigt geblieben, dass die CEMT-Genehmigung Nr. 3456 bereits durch die LKW-Fahrt mit dem behördlichen Kennzeichen ab belegt war. Es wurde zwar auch dieser Transport in die CEMT-Güterbeförderungsbewilligung Nr. 3456 eingetragen, die Güterbeförderung selbst ist aber ohne Güterbeförderungsbewilligung durchgeführt worden. Nach der Aktenlage ist diese Transitfahrt durch Österreich keine Güterbeförderungsbewilligung verwendet worden.

Der Lenker des LKW-Sattelzuges mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz hat sohin während seiner Fahrt durch Österreich eine Bewilligung nicht mit sich geführt. Es hat sohin der Lenker, weil er einen Nachweis über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei der

gegenständlichen Güterbeförderung während der gesamten Fahrt in und durch Österreich überhaupt nicht mitgeführt hat, diese Beförderung damit entgegen den Anforderungen des § 9 Abs. 2 GütbefG durchgeführt.

Dieser Verstoß des Lenkers gegen die Bestimmung des § 9 Abs. 2 GütbefG ist, weil der Lenker auf Rechnung und nach den Anweisungen des Bf. bzw. seines Disponenten gehandelt hat, dem Bf. zuzurechnen, wenn eine gewerbliche Verwendung ihren Charakter nicht einmal dann und dadurch verliert, dass ein LKW-Fahrer eine Binnenbeförderung eigenmächtig und ohne Rücksprache mit seinem Fuhrunternehmer durchführt (vgl. dazu P. Witte, Kommentar zum Zollkodex, 3. Auflage, S 1249, Rz 13).

Der Bf. hat sich durch diese Pflichtverletzung den Anordnungen des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c zweiter Satz ZK-DVO widersetzt. Danach werden im Rahmen der vorübergehenden Verwendung im Straßenverkehr eingesetzte Beförderungsmittel bei gewerblicher Verwendung nur für Beförderungen verwendet, die außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft beginnen oder enden; es sei denn, sie können im Binnenverkehr eingesetzt werden.

Können und werden diese Beförderungsmittel im Binnenverkehr eingesetzt, so sind dabei die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften einzuhalten. Diese wurden im Gegenstande jedoch – wie oben dargestellt - nicht eingehalten.

Für den Bf. ist die Einfuhrzollschuld gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK deshalb entstanden, weil er eine der sich aus § 9 GütbefG ergebenden Pflichten nicht erfüllt hat, eine Pflicht, die sich für ihn als Pflichteninhaber aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung des Beförderungsmittels im Sinne von Art. 558 Abs. 1 ZK-DVO ergeben hat.

Die Zollschuld ist für den Bf. im Sinne des Art. 204 Abs. 2 in dem Zeitpunkt, in dem die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollschuld entstehen lässt, nicht mehr erfüllt wurde, namentlich also am 15. Februar 2004 nach dem Zeitpunkt des Überschreitens der Staatsgrenze Österreich/Italien entstanden.

Der Bf. ist die Person, welche die Pflichten zu erfüllen hatte, die sich aus der Inanspruchnahme des gegenständlichen Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung im Hinblick auf grenzüberschreitenden Transport mit dem Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz ergeben haben. Der Bf. ist damit Zollschuldner im Sinne von Art. 204 Abs. 3 ZK.

Gemäß Art. 215 Abs. 1 erster Anstrich ZK entsteht die Zollschuld an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollschuld entstehen lässt.

Den Ausführungen des Bf. in der Berufung und Beschwerde ist nur bedingt beizupflichten.

Slowenien ist Mitglied des CEMT-Abkommens. Das Hauptzollamt Klagenfurt hat sich im Hinblick darauf, dass die CEMT-Resolution nicht gehörig kundgemacht worden ist, zu Unrecht auf die CEMT-Bestimmungen berufen. Nach dem GütbefG ist ein Transport durch einen ausländischen Unternehmer in Österreich zulässig, wenn beim Transport während der gesamten Fahrt ua. eine CEMT-Genehmigung mitgeführt wird. Für das im Bescheid erfasste Kraftfahrzeug samt Anhänger wurde im Grunde der Ausführungen des Disponenten des Bf. für den Transit durch Österreich jedoch überhaupt keine Bewilligung verwendet.

Zu den Ausführungen in der Beschwerde im Hinblick auf die CEMT-Resolution ist auf das Erkenntnis des VwGH vom 19. Oktober 2004, Zl. 2000/03/0185, hinzuweisen. Danach sind die Bestimmungen der CEMT-Resolution keine Grundlage, auf die sich österreichische Behörden stützen können.

Der Hinweis auf die Bestimmung des § 79 Abs. 2 ZollR-DG, dass eine Zollschuld, die für einen Dienstnehmer oder sonstigen Beauftragten eines Unternehmens entstanden ist, weil dieser in Besorgung von Angelegenheiten seines Dienstgebers oder Auftraggebers bei der Wahrnehmung zollrechtlicher Pflichten ein rechtswidriges Verhalten gesetzt hat, im selben Zeitpunkt auch für den Dienstgeber oder Auftraggeber entsteht, ist deshalb entbehrlich, weil der Dienstgeber und nunmehrige Bf. in derselben Sache selbst zum Zollschuldner bereits nach einer anderen Bestimmung geworden ist. Der Bf. ist die Person, welche die Pflichten zu erfüllen hatte, die sich aus der Inanspruchnahme des gegenständlichen Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Transport mit dem LKW-Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz ergeben haben, und damit Zollschuldner im Sinne des Art. 204 Abs. 3 ZK.

Für den LKW-Sattelzug mit dem behördlichen Kennzeichen xy/yz hat Herr R.B. die Bemessungsgrundlagen genannt, die auf der einen Seite unbestritten geblieben und auf der anderen Seite vom Fachhandel bestätigt worden sind.

Graz, am 23. August 2005