



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat durch den Vorsitzenden HR Dr. Robert Huber und die weiteren Mitglieder OR Mag. Bernhard Lang und HR Dr. Alfred Klaming über die Beschwerde der Bf., vom 22. Dezember 2006 gegen die Berufungsvorentscheidung des Zollamtes Klagenfurt vom 6. Dezember 2006, Zl. 400/90588/160/2002, betreffend Eingangsabgaben und Nebengebühren nach der am 4. Dezember 2007 in 9020 Klagenfurt, Dr. Herrmann-Gasse 3, durchgeführten mündlichen Berufungsverhandlung entschieden:

1. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.
2. Der Bescheid wird aus in der Beschwerdeschrift nicht geltend gemachten Gründen abgeändert wie folgt:

Die Eingangsabgabenschuld wird in folgender Höhe festgesetzt:

Abgabe	Betrag in €
Zoll	3.748,20
Einfuhrumsatzsteuer	5.933,64
Gesamt	9.681,84

Gemäß § 108 Abs.1 ZolIR-DG ist eine Abgabenerhöhung in der Höhe von € 132,16 zu entrichten.

Entscheidungsgründe

Bei der Beschwerdeführerin (Bf.) handelt es sich um ein slowenisches Transportunternehmen mit ca. 50 LKW-Zügen. Das Unternehmen verfügt über mehrere für unterschiedliche Länder gültige CEMT-Genehmigungen.

Am 7. November 2002 reiste J.R. im Auftrag der Bf. mit dem Beförderungsmittel (Zugmaschine) der Marke „Mercedes Benz Actros“, behördliches Kennzeichen: AAAA, samt Auflieger der Marke „Viberti“, behördliches Kennzeichen: BBBB, im unbeladenen Zustand über das Zollamt Vrtojba/Görz von Slowenien kommend nach Italien ein. Er hatte den Auftrag, bei der Firma P., 28 Paletten Laminatboden (Gewicht 23 Tonnen) zu laden und zur Firma L. nach Manchester (Großbritannien) zu verbringen.

In der Niederschrift vom 21. November 2002 erklärte J.R., dass er nach der erfolgten Beladung in Richtung Österreich gefahren sei. Für den Warentransport habe er eine in Italien gültige CEMT-Genehmigung benutzt. Der Transit durch Österreich hätte mit der CEMT-Genehmigung Nr. 1111 erfolgen sollen, in deren Fahrtenbuch der Transport am 7. November 2002 auch eingetragen worden sei. Während der Fahrt habe er einen Defekt an seinem Fahrzeug bemerkt und kurz vor der österreichischen Grenze angehalten, von wo aus er seine Firma verständigt habe. Am 8. November 2002 hätten zwei Mechaniker der Bf. versucht, die Zugmaschine in Italien zu reparieren. Da dies nicht möglich gewesen sei, habe man den Entschluss gefasst, die Zugmaschine über Arnoldstein und das Zollamt Karawankentunnel nach Slowenien zu Reparatur zu bringen.

Für die Fahrt der Zugmaschine durch Österreich wurde als Güterbeförderungsbewilligung eine Ökokarte mit der Nummer 000001 mit 6 Ökopunkten, die nicht entwertet waren, benutzt, die mit dem Datum der Einreise 7. November 2002 für 23 Tonnen Ladung zwischen Arnoldstein und Walserberg für den Transport Udine-Manchester ausgefüllt war. Einer der Mechaniker, Herr M.B., sei nach den Angaben des J.R. in der Niederschrift vom 21. November 2002 zwischenzeitig mit der CEMT-Genehmigung nach Walserberg gefahren, da diese für einen anderen Transport benötigt worden sei. Nach der erfolgten Reparatur seines Fahrzeuges sei der Warentransport von Arnoldstein nach Walserberg mit der CEMT-Genehmigung Nr. 2222 durchgeführt worden.

Tatsächlich ist dem Fahrtenbuch zur CEMT-Genehmigung Nr. 1111 keine Eintragung der verfahrensgegenständlichen Zugmaschine für den 7. oder 8. November 2002 zu entnehmen, im Fahrtenbuch zur CEMT-Genehmigung Nr. 2222 ist der Transport am 8. November 2002 eingetragen.

Auf den vom slowenischen Verkehrsministerium ausgestellten CEMT-Genehmigungen Nr. 2222 und Nr. 1111 ist jeweils ein Stempel angebracht, aus dem ersichtlich ist, dass die beiden

CEMT-Genehmigungen in Italien nicht gültig sind. Bei einer Untersuchung der Kriminaltechnischen Untersuchungsanstalt in Klagenfurt konnte festgestellt werden, dass bei beiden CEMT-Genehmigungen zwei weitere ursprünglich angebrachte Stempel entfernt wurden, die die Gültigkeit der Genehmigungen in zwei weiteren Mitgliedstaaten ausschloss. Seitens des Untersekretärs X.Y. des Ministeriums für Verkehr und Verbindungen der Republik Slowenien wurde am 22. November 2002 auf Antrag der Bf. bestätigt, dass die CEMT-Genehmigungen für das Jahr 2002 mit den Nummern 3333, 4444, 2222, 1111 und 5555 für Österreich Gültigkeit hätten. Aus einer weiteren Bestätigung vom 22. November 2002 von X.Y. geht hervor, dass eine Beamtin fälschlicherweise auf den CEMT-Genehmigungen Nr. 2222, 1111 und 5555 einen Stempel für die Untersagung von Fahrten nach Griechenland angebracht habe. Der zweifache Stempel GR sei auf den drei genannten Zertifikaten vom slowenischen Ministerium für Verkehr und Verbindungen entfernt worden. Am 4. Dezember 2002 bestätigte das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter der GZ. 12345 nach Rücksprache mit X.Y., dass für Österreich lediglich die CEMT-Genehmigungen mit den Nummern 3333 und 4444 gültig sind und übermittelte eine Auflistung aller im Jahre 2002 in Österreich gültigen CEMT-Genehmigungen, aus der hervorgeht, dass in Österreich nur Genehmigungen mit den Nummern 0000 bis 9999 Gültigkeit haben. Ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass die Genehmigungsnummern 2222, 1111 und 5555 in Österreich nicht gültig sind.

Mit Telefaxeingabe vom 18. März 2003 erklärte die Bf., dass der Weitertransport des Aufliegers BBBB mit einer gültigen Bewilligung (CEMT oder Ökopunkte) erfolgt sei.

Mit Bescheid des Hauptzollamtes Klagenfurt vom 24. März 2003, Zl. 400/90588/16/2002, wurden der Bf. die Eingangsabgaben für das verfahrensgegenständliche Beförderungsmittel gemäß Art. 204 Abs.1 Buchstabe a, Abs.2 und Abs.3 ZK i.V.m. § 2 Abs.1 und § 79 Abs.2 ZollR-DG in Höhe von € 10.146,64 (Zoll: € 3.802,20; EUSt: € 6.344,44) sowie eine Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.1 ZollR-DG in Höhe von € 308,53 zur Entrichtung vorgeschrieben. Begründend wurde darauf verwiesen, dass J.R. das Beförderungsmittel für eine Beförderung von Waren im Binnenverkehr benutzt habe, ohne über eine in Österreich gültige Güterbeförderungsbewilligung zu verfügen. Die Zugmaschine wurde dabei aufgrund eines Schätzgutachtens des beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen für Kraftfahrzeuge und Havarieschäden, Herrn G.G., vom 11. März 2003 mit € 22.920,-, der Auflieger mit € 5.000.- geschätzt.

Gegen diesen Bescheid hat die Bf. mit Eingabe vom 25. April 2003 binnen offener Frist den Rechtsbehelf der Berufung wegen Verfahrensmängeln und inhaltlicher Rechtswidrigkeit erhoben. Begründend wurde im Wesentlichen darauf verwiesen, dass der Bf. nicht ausreichend Gelegenheit gegeben wurde ihre Rechte geltend zu machen. Die Bf. habe die

CEMT-Genehmigung Nr. 2222 beim zuständigen Ministerium bezogen. Diese sei daher offenbar von der zuständigen Behörde ausgestellt worden und es könne daher keine Fälschung vorliegen. Abgesehen davon habe die Bf. die CEMT-Genehmigung Nr. 2222 im gegenständlichen Fall überhaupt nicht verwendet. Dass diese Genehmigung zum Warentransport nach der erfolgten Reparatur seines LKW's verwendet worden sei, habe J.R. bloß aufgrund der Eintragung im Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 2222 gemutmaßt. J.R. sei sich der Tragweite seiner Aussage nicht im Klaren gewesen, zumal von einer gefälschten CEMT-Genehmigung nie die Rede gewesen sei. Die Bf. habe jedenfalls Grund zur Annahme, dass der Weitertransport der Waren mit einer anderen Zugmaschine und mit einer anderen CEMT-Genehmigung erfolgt sei. Die Eintragung im CEMT-Fahrtenbuch Nr. 2222 beziehe sich zudem nur auf die Zugmaschine AAAA, ein Sattelschlepper-Kennzeichen BBBB sei nicht vermerkt, dies obwohl bei den meisten sonstigen Fahrten die Kennzeichen der Anhänger mitangeführt seien.

Mit Eingabe vom 28. November 2003 legte die Bf. einen Auszug aus dem CEMT-Fahrtenbuch Nr. 4444 und den bezughabenden Fahrtauftrag der Bf. vom 9. November 2002 mit der Behauptung vor, der Weitertransport des Anhängers Kennzeichen BBBB sei mit der Zugmaschine CCCC auf Basis der CEMT-Genehmigung Nr. 4444 erfolgt. Sowohl aus dem Fahrtauftrag als auch aus dem CEMT-Fahrtenbuch ist ersichtlich, dass am 9. November 2002 mit der Zugmaschine CCCC ein Warentransport Arnoldstein-Walserberg mit einem Gewicht von 12 Tonnen durchgeführt wurde. Im CEMT-Fahrtenbuch ist kein Kennzeichen eines Aufliegers eingetragen.

Hinsichtlich des Zollwertes wurden von der Bf. mit Eingabe vom 18. Dezember 2002 Verkaufsanbote für Lastkraftwagen der Marke Mercedes Benz, Modell 1840 LS Actros, Bj. 1997 und 1998 und Modell 1835 Actros, Bj. 1998, aus dem Internet vorgelegt, welche Preise zwischen € 16.900 und € 18.900 ausweisen. Auch die im Gutachten des allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen G.G. angenommenen Neupreise der Lastkraftwagen Mercedes Benz Actros 1840 LS und Mercedes Benz Actros 1835 L seien laut Stellungnahme vom 25. März 2003 teilweise zu hoch angesetzt worden. Zudem seien die Lastkraftwagen von der Bf. zum Teil havariert angekauft und selbst repariert worden.

Mit Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Klagenfurt vom 22. April 2004, ZI. 400/90588/20/2002, wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen. Begründend wurde im Wesentlichen darauf verwiesen, dass durch Einsicht in die Grenzübertrittsaufzeichnungen der slowenischen Behörden festgestellt werden konnte, dass die Zugmaschine AAAA am 8. November 2002 um 19.12 Uhr ohne Auflieger über das Zollamt Karawankentunnel nach Österreich eingetreten sei. Im Zusammenhang mit den Angaben des J.R., des vorgefundenen Frachtbriefes und dem CEMT-Fahrtenbuch, sei es erwiesen, dass mit der

verfahrensgegenständlichen Zugmaschine ein Binnentransport mit einer Güterbeförderungsbewilligung, die im Anwendungsgebiet keine Gültigkeit habe, durchgeführt worden sei.

Gegen diese Berufungsvorentscheidung hat die Bf. mit Eingabe vom 24. Mai 2004 binnen offener Frist den Rechtsbehelf der Beschwerde erhoben. Begründend wurde auf das Vorbringen in der Berufung verwiesen und im Wesentlichen ergänzend ausgeführt, dass der Bf. zu Unrecht unterstellt werde, für den Weitertransport der verfahrensgegenständlichen Lieferung sei die CEMT-Genehmigung Nr. 2222 verwendet worden.

Grenzübertrittsaufzeichnungen der slowenischen Behörden würden sich entweder nicht im Akt befinden oder sie würden vor der Bf. geheim gehalten. Die Bf. habe jedenfalls nachweisen können, dass die Zugmaschine AAAA noch vor der österreichischen Grenze in Italien schadhaft geworden und die bereits für den Transit vorbereitete CEMT-Genehmigung Nr. 2222 – irrtümlich in der Niederschrift vom 21 November 2002 als 1111 bezeichnet – einem anderen Fahrer für die Weiterverwendung übergeben worden sei. Richtig sei in diesem Zusammenhang, dass auch die Zugmaschine AAAA am 8. November 2002 um 19.12 Uhr ohne Auflieger erneut nach Österreich eingetreten sei, was offenbar auf dem Laufzettel 75424 beruhe, auf dem wiederum eine andere CEMT-Genehmigung, nämlich Nr. 5555 vermerkt sei. Ein Zusammenhang zwischen dieser Fahrt und dem Weitertransport des Aufliegers BBBB könne daher nicht hergestellt werden, zumal der Weitertransport mit CEMT-Genehmigung Nr. 4444 erfolgt sei. Auch J.R. habe bereits in der Niederschrift vom 21. November 2002 erklärt, dass er für den Transport durch Österreich die CEMT-Genehmigung Nr. 1111, richtig wohl 2222, vorbereitet hätte und in das Fahrtenberichtsheft eingetragen habe. Wegen des Havariefalles sei die Genehmigung an einen anderen Fahrer weitergegeben worden, weshalb bei der Fahrt der Zugmaschine nach Slowenien die Ökokarte verwendet worden sei. Als Beweis hiefür seien die Angaben von J.R., des Mechanikers M.B., der noch vernommen werden müsste, die verwendete Ökokarte, der CEMT-Buchauszug Nr. 4444 vom 9. November 2002, der Fahrtenberichtschaftsauszug vom 9. November 2002 und die noch nachzuholende Einvernahme des Geschäftsführers der Bf., A.B., anzuführen. Weiters sei darauf zu verweisen, dass es unbestritten sei, dass die CEMT-Genehmigung Nr. 2222 vom zuständigen slowenischen Ministerium ausgestellt worden sei. Die Bf. habe in diesem Zusammenhang überdies eine Bestätigung des zuständigen slowenischen Ministeriums eingeholt, die der Zollbehörde vorliegt. Der Bf. habe die CEMT-Genehmigungen niemals manipuliert, dem Zollamt aber zur Kenntnis gebracht, dass es möglicherweise im Ministerium selbst zu Manipulationen gekommen sei, was schon zur Einleitung eines Strafverfahrens in Slowenien geführt habe. Diesbezüglich wurde ein Auszug aus der Zeitschrift "Delo" aus dem Jahre 2003 vorgelegt. In diesem Artikel ginge es um die Bevorzugung einzelner Frächter auf Kosten der

anderen durch Mitarbeiter des Ministeriums, weshalb die Bf. selbst Opfer möglicher Manipulationen sein könnte. Da die Vorschreibung von Eingangsabgaben rein pönenal Charakter hätte, müsste auch ein Verschuldensnachweis erfolgen. Die Bf. hätte sich durch Antragstellungen und Urkundenvorlagen bemüht, den Sachverhalt aufzuklären, während die Behörde die Unschuldsvermutung genauso verletzt habe, wie das Recht auf ein faires Verfahren gemäß der EMRK. Im Übrigen sei es bedenklich, dass über die Berufung der Bf. dieselbe Behörde entschied, die bereits den Bescheid erlassen habe, sodass die rechtsstaatlichen Garantien gefährdet sein könnten. Die Bf. stellte den Antrag auf Aufnahme der beantragten Beweise, Durchführung einer mündlichen Verhandlung und Entscheidung durch alle drei Mitglieder des Berufungssenates.

Mit Stellungnahme vom 20. Oktober 2004 an das Zollamt Klagenfurt gab die Bf. den Wert des Beförderungsmittels mit € 18.000,00 (Zugmaschine) bzw. € 3.000,00 (Auflieger) bekannt.

Mit Eingabe vom 6. Juni 2005 an den Unabhängigen Finanzsenat teilte die Bf. mit, dass sie eine ladungsfähige Adresse von M.B. nicht mitteilen könne, da dieser nicht mehr bei ihr beschäftigt sei. Im Hinblick auf die Beschwerdeausführungen und Urkundenbeweise erscheine dessen Einvernahme aber nicht unbedingt erforderlich. Weiters wurde mitgeteilt, dass die Fahrtenschreiber für den verfahrensgegenständlichen LKW vom 7. und 8. November 2002 nicht mehr übermittelt werden können, weil die Bf. diese der zuständigen Behörde übermittelt habe. Kopien könnten nicht mehr aufgefunden werden und seien möglicherweise im Zuge einer Überschwemmung vernichtet worden. Die Bf. übermittelte auch eine Kopie des Laufzettels Nr. 75424 des Zollamtes Karawankentunnel, auf welchem die Einreise der verfahrensgegenständlichen Zugmaschine (Leerfahrt) um 19.09 mit der CEMT-Genehmigung Nr. 5555 dokumentiert ist.

Mit Schreiben des Unabhängigen Finanzsenates vom 4. August 2005 wurden der Bf. die Grenzübertrittsaufzeichnungen der slowenischen Behörden für den verfahrensgegenständlichen LKW zwischen 6. und 13. November übermittelt. Mit Stellungnahme vom 20. September 2005 wies die Bf. darauf hin, dass die Identität des Ausstellers der Grenzübertrittsaufzeichnung nicht hervorgehe. Gehe man von der Echtheit und Richtigkeit der Urkunde aus, ergebe sich daraus, dass die LKW des öfteren leer gefahren seien und, dass Fahrten während der Nachtstunden, insbesondere Leerfahrten, nicht aufgezeichnet würden. Ein Zusammenhang dieser Grenzübertrittsaufzeichnungen mit dem Weitertransport des Anhängers BBBB sei daraus nicht zu erschließen. Die Leerfahrt des LKW AAAA bei der Einreise nach Österreich am 8. November 2002 ist laut Laufzettel des Zollamtes Karawankentunnel mit der CEMT-Genehmigung Nr. 5555 erfolgt. Aus den Grenzübertrittsaufzeichnungen gehe ein Rücktransport des Anhängers BBBB mit dem LKW AAAA am 8. November 2002 oder in den Tagen darauf nicht hervor. Ein Zusammenhang

zwischen der Fahrt vom 13. November 2002 und dem ursprünglichen Transport vom 8. November 2002 sei nicht erwiesen. Interessanterweise scheine in den Aufzeichnungen der slowenischen Zollverwaltung am 8. November 2002 ein Transport mit der verfahrensgegenständlichen Kombination überhaupt nicht auf. Die Aufzeichnungen seien daher unzuverlässig und unvollständig. Die mit Schriftsatz vom 28. November 2003 vorgelegte Kopie der CEMT-Genehmigung Nr. 4444 mit dem dazugehörigen Fahrtenauftragsbuch sei viel beweiskräftiger. Demnach sei die Weiterfahrt des Anhängers BBBB mit der Zugmaschine CCCC am 9. November 2002 auf Basis der CEMT-Bewilligung Nr. 4444 bewerkstelligt worden. Die Bf. sei nicht in der Lage, weitere Beweisurkunden vorlegen zu können oder zu müssen. Abschließend wies die Bf. darauf hin, dass kein Nachweis über eine ordnungsgemäße Beförderung im Staatsgebiet Italiens erbracht werden könne und somit der Ort der Zollschuldentstehung auf jeden Fall in Italien liege, so dass die italienischen Behörden zur Zollschulderhebung zuständig wären.

In der am 24. November 2005 abgehaltenen mündlichen Berufungsverhandlung teilte der Vertreter des Zollamtes Klagenfurt mit, dass er kurz vor der Verhandlung einen Zwischenbericht der slowenischen Zollverwaltung zum Amtshilfeersuchen des Zollamtes Klagenfurt als Finanzstrafbehörde I. Instanz an das slowenische Finanzministerium vom 2. März 2004 erhalten habe. Bei diesem Zwischenbericht handelt es sich um ein Schreiben der slowenischen Handelskammer an das slowenische Finanzministerium vom 26. Oktober 2005, ZI. 123456, aus dem hervorgeht, dass die CEMT-Genehmigungen Nr 2222, 1111 und 5555 im Jahre 2002 an die Bf. ausgegeben wurden, diese aber in der Republik Österreich und der Republik Italien nicht gültig sind. Dem Schreiben angeschlossen ist ein Konvolut von Unterlagen beinhaltend auch die Fahrtenbücher der betroffenen CEMT-Genehmigungen. Der Vertreter des Zollamtes Klagenfurt führte dazu aus, dass dem übermittelten Konvolut zu entnehmen sei, dass offenkundig mit dem verfahrensgegenständlichen Fahrzeug bereits vor dem 8. November 2002 Binnenverkehre ohne gültige Güterbeförderungsbewilligung durchgeführt wurden. Das Zollamt Klagenfurt habe bislang nur über die Fahrtenberichtsblätter ab Oktober der CEMT-Genehmigungen Nr. 2222 und 1111 verfügt, nunmehr seien auch die Fahrtenberichtsblätter von Jänner bis September und die CEMT-Genehmigung Nr. 5555 auszuwerten. Die bisherigen Ermittlungen zur Sachverhaltsfeststellung seien daher obsolet und müssten wieder bei Null beginnen, da erst durch zusätzliche Erhebungen ein neuer Zollschuldentstehungszeitpunkt, in der Folge ein neuer Zollwert und die Abgabenhöhe festgestellt werden könnten. Außerdem sei noch weiteres Beweismaterial aus der endgültigen Erledigung des Amtshilfeersuchens zu erwarten.

Mit Berufungsentscheidung des Unabhängigen Finanzsenates vom 25. Jänner 2006, GZ: ZRV/0060-Z3K/04, wurde die Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Klagenfurt

vom 22. April 2004, ZI. 400/90588/20/2002, gemäß § 289 Abs.1 BAO in Verbindung mit § 85c Abs.8 ZollR-DG unter Zurückverweisung der Sache an die Berufungsbehörde der ersten Stufe aufgehoben.

In der abschließenden Erledigung des Amtshilfeersuchens des Zollamtes Klagenfurt als Finanzstrafbehörde I. Instanz an das slowenische Finanzministerium vom 2. März 2004 teilte die Zollverwaltung der Republik Slowenien mit Schreiben vom 19. Juli 2006 mit, dass die Bf. zu den genannten CEMT-Genehmigungen offensichtlich jeweils zwei unterschiedliche Fahrtenbücher geführt hat, da die Eintragungen in den vom Hauptzollamt Klagenfurt beschlagnahmten Fahrtenberichtsblättern zu den CEMT-Genehmigungen Nr. 2222 und Nr. 1111 nicht mit jenen in den von der Bf. den slowenischen Behörden vorgelegten Fahrtenberichtsblättern übereinstimmen. Zudem waren die CEMT-Genehmigungen Nr. 2222, 1111 und 5555 für Österreich nicht gültig. An der Bewilligung Nr. 5555 wurden zwei ursprünglich angebrachte Stempelabdrücke beseitigt. Die Bf. verfügte im Jahr 2002 über zwei CEMT-Bewilligungen für Österreich (Nr. 3333 und 4444), 5 CEMT-Bewilligungen für Kroatien (Nr. 2222 bis 8888) und zwei CEMT-Bewilligungen für Italien (Nr. 6666 und 7777). A.B., Geschäftsführer der Bf. im Jahre 2002, wurde am 10. Juli 2006 von Organen der slowenischen Zollverwaltung zu den gefälschten CEMT-Genehmigungen befragt, wobei er erklärte, er wisse nicht, wer die Genehmigungen von der slowenischen Wirtschaftskammer übernommen habe und was daran verändert worden sein sollte.

Bei dem von den slowenischen Behörden übermittelten Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 handelt es sich nach den Feststellungen des Zollamtes Klagenfurt – wie auch bei den von den slowenischen Behörden übermittelten Fahrtenberichtsheften zu den CEMT-Genehmigungen Nr. 2222 und 1111 – um ein parallel geführtes bzw. gefälschtes, welches nicht mit den Laufzetteln des Zollamtes Karawankentunnel übereinstimmt. Diese Fahrtenberichtshefte wurden vom Zollamt Klagenfurt nicht anerkannt.

Die Ergebnisse des vorgenannten Amtshilfeersuchens wurden der Bf. vom Zollamt Klagenfurt mit Schreiben vom 25. Oktober 2006 übermittelt. Mit Schreiben vom 13. November 2006 teilte das Zollamt Klagenfurt mit, dass der Wert der verfahrensgegenständlichen Zugmaschine aufgrund des Schätzgutachtens weiterhin mit € 22.920,00, der Schätzwert des Aufliegers aufgrund eingeholter Auskünfte beim Fachhandel weiter unverändert mit € 5.000,00 festgestellt werde. Weiters wurde mitgeteilt, dass die beim Karawankentunnel geführten Laufzettel nicht mit den Aufzeichnungen im vorgelegten Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 übereinstimmen würden.

In der Stellungnahme vom 4. Dezember 2006 verwies die Bf. auf ihr bisheriges Vorbringen und den Umstand, dass, wenn die CEMT-Genehmigungen Nr. 2222, 1111 und 5555 für

Österreich und Italien ungültig waren, die Zuständigkeit der italienischen Zollbehörden vorliege, zumal entweder der Beladeort in Slowenien liege und der Transport zum Beispiel wegen der eingeschränkten Öffnungszeiten des Zollamtes Karawankentunnel über Italien gewählt worden sei oder der Beladeort liege tatsächlich in Italien. Darüberhinaus seien von den CEMT-Genehmigungen die Untersagungsstempel von Österreich und Italien entfernt worden. Bei den der Bf. zur Laste gelegten Gütertransporten gehe es ausschließlich um Fahrten mit einem angeblichen Beladeort in Italien, jeweils unter Verwendung einer der inkriminierten CEMT-Genehmigungen, weshalb die Zuständigkeit der italienischen Behörden und eine Unzuständigkeit Österreichs gegeben sein müsse. Zu den Angaben der Schätzwerthe des Fachhandels würden Hinweise bei wem und auf welche Weise die Schätzungen eingeholt wurden, fehlen. Die Bf. habe immer Fahrzeuge mit Vorschäden erworben und diese selbst repariert. Diese kaufmännische Wertminderung sei nicht berücksichtigt worden. Im Übrigen sei mittlerweile die Einfuhrumsatzsteuer mit Ausnahme der Beträge von € 18.140,00 und € 14.529,44 rückerstattet worden, weshalb die Berufung insoferne als erledigt zu betrachten sei. Die Bf. wies weiters auf die rechtskräftigen Entscheidungen des Unabhängigen Verwaltungssenates für Kärnten vom 3. März 2005 im dort anhängigen Verwaltungsstrafverfahren, wonach die vorliegenden Unterlagen für einen Schuldspruch nicht ausreichen würden. Zu den Widersprüchen zwischen den Laufzetteln des Zollamtes Karawankentunnel und dem Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 konnte die Bf. keine Angaben machen.

Mit Berufungsvorentscheidung vom 6. Dezember 2006, Zl. 400/90588/160/2002, wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen, die Abgabenerhöhung abweichend vom angefochtenen Bescheid mit € 138,50 festgesetzt, der Wortlaut des Spruches abgeändert und die Zollschuldentstehung für die Bf. nur mehr auf Art. 204 Abs.1 Buchstabe a und Abs.3 ZK i.V.m. § 2 Abs.1 ZollR-DG gestützt. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Bf. ohnehin Verfahrensinhaberin sei und demnach die Heranziehung des § 79 Abs.2 ZollR-DG entfallen könne. Da im Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 2222 (Blatt 22) eine Fahrt von Arnoldstein bis Walserberg mit dem verfahrensgegenständlichen Beförderungsmittel eingetragen ist, sei davon auszugehen, dass die Genehmigung für diesen Transport verwendet wurde. Während in der Berufung dazu eingewendet wurde, die dieser Eintragung entsprechende Transitfahrt sei im Hinblick auf das fehlende Kennzeichen eines Anhängers nur mit der genannten Zugmaschine erfolgt, wurde in der Beschwerde erklärt, die CEMT-Genehmigung Nr. 2222 sei für den Transit durch Österreich nur vorbereitet worden, letztlich aber aufgrund einer Havarie der Zugmaschine nicht verwendet worden. Diesen Einwendungen sei entgegenzuhalten, dass in der Spalte Brutto-Gewicht ein Gewicht von 23 Tonnen, was gerundet genau dem im Frachtbrief Nr. 295/02 vom 7. November 2002 angeführten

Bruttogewicht der Ladung des Aufliegers entspricht, eingetragen ist. Da auch bei anderen im Fahrtenberichtsheft eingetragenen Fahrten trotz Ladegewichten von 20 bis 25 Tonnen nur jeweils das Kennzeichen der Zugmaschine, die selbst keine Ladung transportieren kann, eingetragen ist, sei davon auszugehen, dass die fehlenden Eintragungen auf unterschiedlichen Vorgangsweisen der jeweiligen Fahrer beruhen. Im Übrigen weise auch die von der Bf. geltend gemachte Transitfahrt am 9. November 2002 mit der Zugmaschine CCCC im Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 4444 (Blatt 30), die den Weitertransport des Aufliegers mit dem Kennzeichen BBBB belegen soll, ein Ladungsgewicht von 12 Tonnen aber keine Angabe des Kennzeichens des verwendeten Aufliegers auf. Auch weise der nachweislich alleinige Eintritt der Zugmaschine mit dem Kennzeichen AAAA am 8. November 2002 um 19.40 Uhr auf den Weitertransport des verfahrensgegenständlichen Aufliegers mit dieser Zugmaschine hin. Die Ungültigkeit der verwendeten CEMT-Genehmigung Nr. 2222 habe die slowenische Wirtschaftskammer im Schreiben vom 4. Juli 2006 an das Generalzollamt der Republik Slowenien bestätigt. Zum Zeitpunkt der Einfahrt des Beförderungsmittels nach Österreich sei daher keine gültige güterbeförderungsrechtliche Bewilligung vorgelegen, weshalb die Eingangsabgabenschuld für das Beförderungsmittel entstanden ist. Bei der Festsetzung der Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.2 ZollR-DG war eine von der Bf. geleistete Barsicherheit zu berücksichtigen.

Mit Eingabe vom 22. Dezember 2006 hat die Bf. gegen diese Berufungsvereentscheidung den Rechtsbehelf der Beschwerde erhoben. Gleichzeitig beantragte die Bf. die Durchführung einer mündlichen Verhandlung und die Entscheidung über die Beschwerde durch den gesamten Berufungssenat. Begründend wurde unter Hinweis auf die Berufungsausführungen im Wesentlichen ausgeführt, dass der Weitertransport des Aufliegers mit der CEMT-Genehmigung Nr. 4444 und der dazugehörige Fahrtauftrag vom 9. November 2002 vom Zollamt Klagenfurt nicht widerlegt habe werden können. Der Fahrer des LKW J.R. habe die CEMT-Genehmigung Nr. 2222 gleich nach der Havarie einem anderen Fahrer für einen anderen Transport übergeben, weshalb er auch eine Ökokarte für den Transport von Udine nach Manchester ausgefüllt habe. Dass J.R. in seiner Einvernahme nach Vorhalt des Fahrtenbuches zur CEMT-Genehmigung Nr. 2222 erklärte, der Weitertransport sei mit dieser Genehmigung erfolgt, sei kein Beweis, sondern ein Irrtum des Fahrers. Der maßgebliche Sachverhalt sei daher nicht wirklich erhoben und habe weder der Ort der Zollschuldentstehung gemäß Art. 215 ZK noch ein erstmaliger Zollschuldentstehungszeitpunkt für das Beförderungsmittel festgestellt werden können, weil die belangte Behörde nicht zugeben wolle, dass dieser in Italien gelegen sein müsse bevor die Havarie aufgetreten sei. Im Übrigen habe bislang nicht geklärt werden können, warum das zuständige slowenische Ministerium noch nachträglich bestätigt habe, dass eine Mitarbeiterin des Ministeriums selbst die Untersagungsstempel entfernt habe.

Zu der am 4. Dezember 2007 abgehaltenen Berufungsverhandlung ist keine der beiden Parteien erschienen. Der Geschäftsführer der Bf. hat sich krankheitshalber entschuldigt.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

Gemäß Art. 204 Abs.1 Buchstabe a ZK entsteht eine Einfuhrzollschuld, wenn in anderen als den in Art. 203 genannten Fällen eine der Pflichten nicht erfüllt wird, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen Ware aus deren vorübergehender Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben, es sei denn, dass sich diese Verfehlungen nachweislich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt haben.

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

Gemäß Art. 232 Abs.1 Buchstabe b ZK-DVO können Zollanmeldungen zur vorübergehenden Verwendung für in Art. 556 bis 561 genannte Beförderungsmittel durch eine Willensäußerung im Sinne des Artikels 233 nach Maßgabe des Artikel 579 abgegeben werden, sofern sie nicht schriftlich oder mündlich angemeldet werden.

Gemäß Art. 558 Abs.1 ZK-DVO wird die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben für im Straßen-, Schienen-, oder Luftverkehr und in der See- und Binnenschifffahrt eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt, die

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

Gemäß Art. 555 Abs.1 ZK-DVO gelten für diesen Unterabschnitt folgende Definitionen:

- a. „Gewerbliche Verwendung“: die Verwendung eines Beförderungsmittels im Zusammenhang mit der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Waren oder im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten eines Unternehmens;

c. „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. 859 dritter Gedankenstrich Nummer 4 ZK-DVO gilt im Falle einer in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführten Ware die Verwendung dieser Ware unter anderen als den in der Bewilligung vorgesehenen Voraussetzungen, sofern diese Verwendung im gleichen Verfahren bewilligt worden wäre, sofern ein entsprechender Antrag gestellt worden wäre, im Sinne des Art. 204 Abs.1 ZK als Verfehlung, die sich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt hat, sofern

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

Unbestritten und aufgrund der vorliegenden Frachtpapiere (Frachtbrief Nr. 295/02 vom 7. November 2002) erwiesen ist, dass die Bf. einen Warentransport von Udine nach Manchester mit dem Auflieger der Marke „Viberti“, behördliches Kennzeichen BBBB durchgeführt hat, der die Definition des „Binnenverkehrs“ im Sinne des Art. 555 Abs.1 Buchstabe c ZK-DVO erfüllt. Weiters ist unbestritten, dass das Beförderungsmittel gewerblich im Sinne der Definition des Art. 555 Abs.1 Buchstabe a ZK-DVO verwendet wurde.

Anlässlich der Einreise von Slowenien nach Italien am 7. November 2002 wurde das verfahrensgegenständliche Beförderungsmittel durch eine Anmeldung gemäß Art. 232 ZK-DVO für die Bf. als Inhaberin in das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung überführt. Gewerblich verwendete Beförderungsmittel können gemäß Art. 558 Abs.1 Buchstabe c ZK-DVO im Binnenverkehr nur eingesetzt werden, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzung für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, es vorsehen.

Gewerblich verwendete in einem Drittland zugelassene Fahrzeuge können im Rahmen von CEMT-Genehmigungen Beförderungen im Binnenverkehr 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 zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr durch Drittlandsfahrzeuge, bei denen Be- und Entladeort in zwei im

Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft liegenden Staaten liegen (§ 7 Abs.1 Z.2 Güterbeförderungsgesetz).

Die Bf. hatte in Österreich insgesamt 5 CEMT-Genehmigungen mit den Nummern 3333, 4444, 2222, 1111 und 5555 in Verwendung. Auf den CEMT-Genehmigungen Nr. 2222 und 1111 ist jeweils ein Stempel angebracht, aus dem hervorgeht, dass die beiden CEMT-Genehmigungen in Italien nicht gültig sind. Dass auf den genannten Genehmigungen zwei weitere Länderstempel angebracht waren, ist aufgrund der Untersuchung der Kriminaltechnischen Untersuchungsanstalt in Klagenfurt erwiesen. Ungeachtet der Bestätigungen des Untersekretärs X.Y. vom slowenischen Ministerium für Verkehr und Verbindungen, vom 22. November 2002, wonach alle fünf CEMT-Genehmigungen in Österreich Gültigkeit hätten und von einer Beamtin des Ministeriums irrtümlicherweise zweimal ein griechischer Stempel an den Bewilligungen angebracht worden sei, sieht es der erkennende Senat als erwiesen an, dass in Österreich nur die Bewilligungen mit den Nummern 3333 und 4444 gültig waren. Diese Feststellung ist der abschließenden Erledigung des Amtshilfeersuchens des Zollamtes Klagenfurt als Finanzstrafbehörde I. Instanz an das slowenische Finanzministerium durch die Zollverwaltung der Republik Slowenien mit Schreiben vom 19. Juli 2006 zu entnehmen, wonach die CEMT-Genehmigungen mit den Nummern 2222, 1111 und 5555 in Österreich im Jahre 2002 nicht gültig waren. Diesselbe Feststellung ergibt sich aus dem Schreiben des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4. Dezember 2002, nach welchem nach Ausstellung der oben angeführten Bestätigungen X.Y. neuerlich vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie kontaktiert wurde und dabei erklärte, dass nur die CEMT-Genehmigungen mit den Nummern SLO 3333 und SLO 4444 zu Güterbeförderungen von, nach und durch Österreich berechtigen würden. Zudem wurde gleichzeitig eine Auflistung aller in Slowenien ausgestellten und in Österreich gültigen CEMT-Genehmigungen mit den namentlich angeführten Transportunternehmen übermittelt. In dieser Auflistung sind ausschließlich Nummern zwischen 0000 und 9999 enthalten. Auch von der CEMT-Genehmigung Nr. 5555 wurde nach einer Untersuchung des Centers für forensische Untersuchungen des Innenministeriums der Republik Slowenien (Gutachten vom 10. Juli 2006, Zl. 1234) ebenfalls zwei der drei ursprünglich angebrachten Länderstempel entfernt. Die Frage, weshalb X.Y. die Bestätigung vom 22. November 2002 ausstellte und ob diese überhaupt von ihm stammt, ist im vorliegenden Abgabenverfahren ebenso unbedeutend wie die Frage, wer die CEMT-Genehmigungen 2222, 1111 und 5555 ge- oder verfälscht hat, zumal für den erkennenden Senat zweifelsfrei feststeht, dass diese in Österreich nicht gültig waren.

Hinsichtlich des Sachverhaltes ist auf die Aussage des Kraftfahrers J.R. in der Niederschrift vom 21. November 2002 zu verweisen. J.R.. hat diese Angaben völlig unbeeinflusst von

seinem Arbeitgeber, von zollschuldrechtlichen Auswirkungen und in Unkenntnis dessen, dass die verwendete CEMT-Genehmigung in Österreich keine Gültigkeit hatte, getätigten. Demnach konnte J.R.. bei seiner Aussage in das Fahrtenberichtsheft der CEMT-Genehmigung Nr. 2222 Einsicht nehmen und hat dabei festgestellt, dass der Warentransport nach der erfolgten Reparatur zwischen Arnoldstein und Walserberg mit dieser Genehmigung am 8. November 2002 durchgeführt wurde. Dass diese Bewilligung zuvor durch M.B. zum Zwecke der Durchfuhr durch Österreich mit einem anderen LKW nach Walserberg gebracht wurde, steht dabei nicht in Widerspruch, da dieser Transport (Rotterdam-Kidricevo (SLO)) laut dem CEMT-Fahrtenbuch bereits um 16.30 Uhr durch den Austritt nach Slowenien beendet war. Hingegen kann die von der Bf. mit Eingabe vom 28. November 2002 vorgelegte Eintragung im CEMT-Fahrtenbuch Nr. 4444 und der Fahrtenberichtsheftauszug nicht mit dem verfahrensgegenständlichen Warentransport in Verbindung stehen, da dieser laut den vorgelegten Unterlagen nur ein Gewicht von 12 Tonnen, hingegen die mit dem Auflieger BBBB transportierte Ladung laut CMR-Frachtbrief Nr. 295/02 ein Bruttogewicht von 22.686 kg aufwies. Zudem hätte sich J.R.. nach 13 Tagen an einen Wechsel der Zugmaschinen wohl noch erinnern können. Ebenso ergibt sich aus den Aufzeichnungen des slowenischen Zollabfertigungs-Registrationsprogrammes, dass die gesamte verfahrensgegenständliche Fahrzeugkombination am 7. November 2002 über das Zollamt Vrtojba/Görz von Slowenien nach Italien eingetreten ist, die Zugmaschine offenkundig mit einem anderen Auflieger am 8. November 2002 nachmittags über das Zollamt Karawankentunnel nach Slowenien ausgetreten und um 19.12 Uhr die Zugmaschine alleine neuerlich über das Zollamt Karawankentunnel nach Österreich eingetreten und bis 13. November 2002 im Zollgebiet verblieben ist. Erst an diesem Tag stellte sich J.R.. mit der verfahrensgegenständlichen Fahrzeugkombination dem Zollamt Karawankentunnel zur Ausreise aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft. Daraus ergibt sich schlüssig, dass während dieser Zeit der Auflieger mit dem Kennzeichen BBBB mit der Zugmaschine mit dem Kennzeichen AAAA transportiert wurde. Es ist zwar zutreffend, dass auf den Aufzeichnungen des slowenischen Zollabfertigungs-Registrationsprogrammes kein Aussteller vermerkt ist, die Urkunden unterliegen aber der freien Beweiswürdigung und decken sich mit den Angaben des J.R... Hingegen ist den Aufzeichnungen der Zugmaschine mit dem Kennzeichen CCCC zu entnehmen, dass diese am 8. November 2002 Slowenien über das Grenzzollamt Vrtojba/Görz in Richtung Italien mit dem Auflieger mit dem Kennzeichen DDDD verlassen hat. Diesen Aufzeichnungen der slowenischen Zollbehörde kommt jedenfalls größere Glaubwürdigkeit zu, als dem vorgelegten Fahrtauftrag der Bf.. Wenn die Bf. rügt, dass im CEMT-Fahrtenbuch Nr. 2222 nur das Kennzeichen der Zugmaschine, nicht aber jenes des Aufliegers vermerkt sei, ist darauf zu verweisen, dass bei

einem Ladegewicht von 23 Tonnen das Mitführen eines Aufliegers wohl nicht ernstlich in Zweifel gezogen werden kann.

Eingeräumt wird allerdings, dass anlässlich der Einreise der verfahrensgegenständlichen Zugmaschine am 8. Oktober 2002 um ca. 10.09 Uhr am Laufzettel des Zollamtes Karawankentunnel als Güterbeförderungsbewilligung die CEMT-Genehmigung Nr. 5555 vermerkt ist. Zum Einen vermag dieser Umstand aber nicht die Glaubwürdigkeit der Aussage des J.R. zu mindern, da auch zwei CEMT-Genehmigungen mitgeführt worden sein könnten, zum Anderen ist auch diese Genehmigung in Österreich nicht gültig und ist in dem von den slowenischen Behörden übermittelten Fahrtenbuch zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 – welches nicht mit den Laufzetteln des Zollamtes Karawankentunnel übereinstimmt – am 8. November 2002 jedenfalls kein Transport mit der Zugmaschine AAAA eingetragen.

Aufgrund des festgestellten Sachverhaltes gelangt der Unabhängige Finanzsenat zur Überzeugung, dass der Weitertransport des Aufliegers am 8. November 2002 unter Verwendung der CEMT-Genehmigung Nr. 2222 erfolgt ist. Da somit für Österreich keine gültige Güterbeförderungsbewilligung mitgeführt wurde, liegen die Voraussetzungen des Art. 558 Abs.1 Buchstabe c ZK-DVO über die Bewilligung des Binnenverkehrs nicht vor und hat die Bf. mit dem Überschreiten der Staatsgrenze in Arnoldstein eine der Pflichten nicht erfüllt, die sich aus dem Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung ergeben, weshalb die Zollschuld nach Art. 204 Abs.1 Buchstabe a ZK entstanden ist. Ein Verschulden der Bf. an der Zollschuldentstehung bzw. der Veränderungen der verwendeten Güterbeförderungsbewilligungen ist dabei nicht erforderlich. Art. 859 ZK-DVO sieht bei bestimmten taxativ aufgezählten Verfehlungen, die sich nicht wirklich auf die ordnungsgemäße Abwicklung des Zollverfahrens ausgewirkt haben, vor, dass keine Zollschuld nach Art. 204 ZK entsteht. Die Voraussetzungen der einzig in Betracht kommenden Bestimmung des Art. 859 dritter Gedankenstrich Nummer 4 ZK-DVO lagen aber nicht vor, da die Zollbehörden im Rahmen des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung keine Möglichkeit gehabt hätten, einen Binnenverkehr zu bewilligen (Vgl. BFH vom 8.7.2004, VII R 60/03). Die Bf. verfügte nämlich nicht über die für die Anzahl ihrer Transporte erforderlichen güterbeförderungsrechtlichen Bewilligungen und gibt es keine Hinweise dafür, dass der Bf. weitere Berechtigungen – über die erteilten Bewilligungen (CEMT-Genehmigungen Nr. 3333 und 4444) hinaus erteilt worden wären (vgl. BFH vom 14.6.2005, VII R 44/02).

Zum Ort der Zollschuldentstehung ist auf die Aussage des J.R.. in der Niederschrift vom 21. November 2002 zu verweisen, wonach er in Italien eine gültige CEMT-Genehmigung – die Bf. verfügte im Jahre 2002 über die in Italien gültigen CEMT-Genehmigungen Nr. 6666 und 7777 – benutzte. Im Zeitpunkt der Einreise in das Zollgebiet der Gemeinschaft und des

Ladens der Ware erfüllte das Beförderungsmittel somit alle objektiven Voraussetzungen des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung. Der Bewilligungsinhaber hatte dabei sicherzustellen, dass die Ware – aus welchen Gründen auch immer – keine unzulässige Verwendung erfährt. Die bloße Absicht, eine in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführte Ware anders als in dem von der erteilten Bewilligung vorgegebenen Rahmen zu nutzen, ist für sich genommen unschädlich. Erst dann, wenn sie sich in einem objektiv feststellbaren Tun oder Unterlassen manifestiert, ist dies als Verletzung der sich aus der Bewilligung ergebenden Verpflichtung anzusehen und gemäß den hiefür bestehenden Vorschriften zu sanktionieren (vgl. BFH vom 14.6.2005, VII R 44/02). Aufgrund der Angaben des J.R.. – für die Annahme eines anderen Sachverhaltes gibt es keinerlei Anhaltspunkte – ist die Zollschuld gemäß Art. 215 erster Gedankenstrich ZK in Österreich entstanden, da erst in Österreich die Voraussetzungen zur Durchführung eines Binnentransportes nicht mehr vorlagen.

Hinsichtlich des Zollwertes ist betreffend der Sattelzugmaschine der Marke Mercedes Actros, Type 1843 LS, Fahrgestellnummer 123456789, Bj. 1998, auf das Schätzgutachten des allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen G.G. vom 11. März 2003 zu verweisen, der das Fahrzeug am 10. März 2003 am Grenzübergang Karawankentunnel besichtigt und den Wert des Fahrzeuges ohne Umsatzsteuer auf Grundlage der Eurotax-Einkaufsliste mit € 22.920,00 ermittelt hat. Betreffend den Sattelauflieder der Marke „Viberti“, Bj. 1992, wurden vom Hauptzollamt Klagenfurt am 19. März 2003 bei der Firma S-GmbH Erkundigungen eingeholt. Dabei wurde der Neupreis des Sattelauflieders mit € 22.000,00, der Zeitwert (Bj. 1992) mit ca. € 5.000,00 bis € 6.000,00 bekannt gegeben. Eine Anfrage des Zollamtes Klagenfurt am 14. Jänner 2006 bei der Firma T-GmbH, ergab für einen Auflieder der Marke Viberti, Bj. 1992, einen Schätzwert per November 2002 von € 3.000,00. Der Unabhängige Finanzsenat hat gegen diese niedrigere Bemessungsgrundlage keine Bedenken, zumal die genannte Fahrzeughändlerin auch mit dieser Marke handelt.

Abgabenberechnung:

	Zollwert	Zollsatz	Zoll	BMG EUST	EUST Satz	EUST	Summe
Zugmaschine	22.920,00	16 %	3.667,20	26.587,20	20 %	5.317,44	8.984,64
Auflieder	3.000,00	2,70 %	81,00	3.081,00	20 %	616,20	697,20

Die Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.1 ZollR-DG beläuft sich auf € 132,16.

Gemäß § 72a ZollR-DG unterbleibt die Abänderung der Einfuhrumsatzsteuer im Rechtsbehelfsweg, wenn der Steuerschuldner für diese Abgaben nach den

umsatzsteuerrechtlichen Vorschriften zum vollen Vorsteuerabzug berechtigt ist. Der Bf. wurde im gegenständlichen Fall der Vorsteuerabzug vom Finanzamt Graz-Stadt verwehrt, weshalb auch die Einfuhrumsatzsteuer zu berichtigen ist.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Klagenfurt, am 25. Jänner 2008