

Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Beschwerde der Bf., vertreten durch Dr. Michael Stögerer, Rechtsanwalt, A-1070 Wien, Neubaugasse 3/10, vom 4. Februar 2004 gegen die Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Linz vom 19. Dezember 2003, Zl. 500/11111, betreffend Eingangsabgaben und Nebengebühren nach der am 13. Juli 2005 in A-9020 Klagenfurt, Dr. Herrmann-Gasse 3, im Beisein der Schriftführerin Monika Fritz durchgeführten Berufungsverhandlung entschieden:

Der Beschwerde wird Folge gegeben.

Der angefochtene Bescheid wird aufgehoben.

Entscheidungsgründe

Am 14. Mai 2003 wurde von Organen der Zollwachabteilung Linz/MÜG auf dem Autobahnparkplatz Enns der Autobahn A1 die Sattelzugmaschine, amtliches bulgarisches Kennzeichen: 1234, Fahrgestellnummer: abcd, gelenkt vom bulgarischen Staatsbürger T., einer Zollkontrolle unterzogen. Die vorangeführte Sattelzugmaschine war mit dem Auflieger, amtliches französisches Kennzeichen: 2345 mit einer Ladung Textilien von Frankreich nach Bulgarien unterwegs. Die bulgarische Sattelzugmaschine ist auf die Firma A., BG, der französische Auflieger auf die Beschwerdeführerin (Bf.) zugelassen. Im Zuge dieser Kontrolle auf dem Autobahnparkplatz wurde vom Kraftfahrer unter anderem ein in französischer Sprache abgefasster Vertrag vorgelegt, welcher die Vermietung der gegenständlichen Sattelzugmaschine samt Fahrer von der bulgarischen Firma A. an die Bf. zum Inhalt hatte. Diesem Vertrag war ein zwischenzeitlich abgelaufener, jedoch inhaltlich sinngemäß gleich lautender Vertrag für einen anderen LKW in deutscher Sprache beigefügt. Die Warenlieferung wurde von einem CMR-Frachtbrief Nr. 0123, in dem die Bf. als Frachtführer aufscheint, und

einem Carnet TIR Nr. 0234, ausgestellt auf die Bf., begleitet. Aus einer ebenfalls mitgeführten, in Bulgarien unter der Nr. 0 ausgestellten Transitlizenz, gültig für die Mitgliedstaaten Österreich, Deutschland, Belgien und Niederlande, geht hervor, dass die gegenständliche Sattelzugmaschine am 10. Mai 2003 in P. (Bulgarien) beladen wurde, am 12. Mai 2003 über das Zollamt Nickelsdorf (Österreich) in das Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft gelangte und der dabei mitgeführte Auflieger in B. (Frankreich) entladen wurde. Am 12. Mai 2003 wurde der bei der Kontrolle auf der Autobahn A1 mitgeführte Auflieger in PC. (Frankreich) beladen, am 13. Mai 2003 in B. (Frankreich) das Carnet TIR eröffnet und in der Folge mit der verfahrensgegenständlichen Sattelzugmaschine die Rückreise nach P. (Bulgarien) angetreten. Der Zollwert der Sattelzugmaschine beläuft sich auf € 38.793,10.

Im an die Bf. gerichteten Abgabenbescheid vom 17. Juli 2003, Zl. 500/22222, stellte das Hauptzollamt Linz unter Zugrundelegung dieses Sachverhaltes fest, dass für die oben bezeichnete nichtgemeinschaftliche Sattelzugmaschine gemäß Art. 202 Abs.1 Buchstabe a und Abs.3 zweiter Gedankenstrich der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (Zollkodex, ZK) in Verbindung mit Art. 234 Abs.2 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 (Zollkodex-Durchführungsverordnung, ZK-DVO) und § 2 Abs.1 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG) die Eingangsabgabenschuld in Höhe von € 15.206,90 (Zoll: € 6.206,90; EUSt: € 9.000,00) zuzüglich einer Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.1 ZollR-DG in Höhe von € 250,54 entstanden ist. Gleichzeitig wurden die Eingangsabgaben gemäß Art. 202 Abs.1 Buchstabe a und Abs.3 erster Gedankenstrich ZK i.V.m. Art. 234 Abs.2 ZK-DVO, § 2 Abs.1 ZollR-DG und § 79 Abs.2 ZollR-DG auch gegenüber der Firma A. zur Vorschreibung gebracht.

Gegen diesen Bescheid hat die Bf. mit Eingabe vom 20. August 2003 binnen offener Frist den Rechtsbehelf der Berufung erhoben. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass das Beförderungsmittel nicht von der Bf., sondern dem bulgarischen Frächter verwendet worden sei. Der bulgarische Frachtführer transportiere die Waren über Auftrag der Bf. und sei auch für die Erhaltung des Fahrzeuges zuständig. Weiters wurde auf ein Schreiben des französischen Ministeriums für Straßenbau, Verkehr, Wohnungsbau, Tourismus und das Meer vom 14. Mai 2003 verwiesen, nach welchem kein Miet- sondern ein Handelskontrakt zwischen der Bf. und der Firma A. vorliege und demnach der Transport vom bulgarischen Unternehmen durchgeführt worden sei.

Die Bf. legte in der Folge ein Schreiben der Französischen Vereinigung für internationalen Straßentransport AFTRI vom 26. September 2003 vor, mit welchem bestätigt wird, dass die Firma A. seit 1997 zum TIR-Verfahren zugelassen sei und die AFTRI der Bf. die Genehmigung erteilt habe, die Firma A. unter dem Schutze des Carnet TIR für die Abwicklung von Transporten als Subunternehmer in Anspruch zu nehmen. Weiters wurden Unterlagen

vorgelegt, dass die Firma A. in Bulgarien zum TIR-Verfahren zugelassen sei. Vom französischen Ministerium für Straßenbau, Verkehr, Wohnungsbau, Tourismus und das Meer wurde ein weiteres Schreiben vom 13. August 2003 vorgelegt, nach welchem es sich bei dem zwischen der Bf. und der Firma A. abgeschlossenen Vertrag um einen Befrachtungsvertrag und nicht um einen Mietvertrag handle. Das bulgarische Beförderungsmittel habe über bilaterale französische Transportgenehmigungen und eine Durchfuhr genehmigung im Rahmen des Kontingents der Europäischen Union verfügt, weshalb kein Verstoß gegen die Transportverordnung vorliege.

Vorgelegt wurde auch eine beglaubigte Übersetzung des in französischer Sprache abgefassten "Befrachtungsvertrages Nr. 2003 / BG 1". Der Vertrag wurde am 1. Jänner 2003 unterzeichnet. Aus diesem Vertrag geht hervor, dass die Bf. über Straßenfahrten verfügt, die sie selbst nicht bewerkstelligen könne. Sie biete daher Transporteuren in Form von langfristigen Befrachtungsverträgen an, Fahrzeuge und Fahrer zur Verfügung zu stellen. Im Lichte dessen verpflichtete sich die Firma A. gegenüber der Bf., die verfahrensgegenständliche Straßenzugmaschine samt Fahrpersonal für die Abwicklung von Gütertransporten zur Verfügung zu stellen. Sämtliche Sozialabgaben für den Fahrer sind von der Firma A. zu tragen, die auch die Kontrolle und Haftung für das Lenken des Fahrzeuges, den Schutz des Fahrzeuges vor Diebstahl, die technische Vorbereitung des Fahrzeuges und die Überprüfung der Einstellungen und der Nutzlastbefestigungen vornimmt bzw. trägt. Die Bf. wiederum trägt die Verantwortung und Haftung für die Transportoperationen, die Menge und Art der beförderten Güter in Hinblick auf die zugelassene Nutzlast des Fahrzeuges, die Fahrstrecken, die Verlade- und Entladestellen und die Lieferfristen für die Güter sowie die Verladung, Entladung und Befestigung der Güter. Im Falle einer Panne oder der Fahruntüchtigkeit des Fahrzeuges muss die Firma A. die Bf. sofort davon in Kenntnis setzen und alle notwendigen Veranlassungen treffen, damit das Fahrzeug so rasch als möglich repariert oder durch ein anderes Fahrzeug ersetzt werde, sodass der Auftrag mit dem geringst möglichen Schaden für die Kunden der Bf. ausgeführt werden kann. Die Firma A. haftet der Bf. zudem für Schäden oder Verlust am Transportgut. Pro gefahrenem Kilometer erhält die Firma A. von der Bf. den Betrag von € 0,76, wobei die Bf. ein Mindesteinkommen auf Basis von 120.000 km pro Jahr garantiert. Die Abrechnung erfolgt monatlich. Der Vertrag wurde auf die Dauer von einem Jahr (1. Jänner 2003 bis 31. Dezember 2003) abgeschlossen. In dieser Zeit und ein Jahr darnach ist es der Firma A. verboten, Geschäftsbeziehungen mit Kunden der Bf. zu unterhalten. Gemäß Artikel 2 des Vertrages erfolgt die erstmalige Bereitstellung des Fahrzeuges an die Bf. – vorbehaltlich eines anderen von den Vertragsparteien dafür festgelegten Ortes - an der Adresse der Garage der Bf..

Mit Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Wien vom 19. Dezember 2003, ZI. 500/11111, wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen. In der Begründung wurde darauf verwiesen, dass ein Lohnfuhrvertrag, welcher auch Elemente eines Mietvertrages

aufweise, vorliege. Die Sattelzugmaschine sei somit im Auftrag und für Rechnung einer im Zollgebiet der Gemeinschaft ansässigen Person, der Bf., verwendet worden. Da die Sattelzugmaschine entgegen der Bestimmung des Art. 558 ZK-DVO verwendet worden sei, sei die Zollschuld gemäß Art. 202 ZK entstanden.

Gegen diese Berufungsvorentscheidung hat die Bf. mit Eingabe vom 4. Feber 2004 binnen offener Frist Beschwerde erhoben. Begründend wurde darauf verwiesen, dass das Fahrzeug ausschließlich zu grenzüberschreitenden Transporten eingesetzt worden sei. Die "Oberhoheit" über den Transport habe der bulgarische Frachtführer gehabt, der selbst über den Transport entschieden habe. Das Wesen eines Lohnfuhrfrachtvertrages sei es, dass das Fahrzeug und der Fahrer unter die eigenständige Verantwortung des Frachtführers fallen. So müsste der Fahrer von der Bf. zu jeweils unterschiedlichen Transporten eingeteilt werden, was aber nicht der Fall gewesen sei. Es habe sich somit um einen eigenständigen Frachtvertrag gehandelt, der vom bulgarischen Frachtführer auszuführen gewesen sei, zumal die vertragliche Rahmenvereinbarung die Eigenständigkeit des Frachtführers nicht beeinträchtigt habe. Auch die AFTRI habe bestätigt, dass die Firma A. als Subfrächter eingesetzt und somit jedenfalls nicht als Lohnfuhrwerker der Bf. zu qualifizieren sei. Auch die Bestätigung der bulgarischen AEBTRI-Organisation lege klar, dass die Firma A. im Carnet-TIR-Verfahren zugelassen und daher ebenfalls als selbständiger Frachtführer tätig sei. Im Übrigen sei der Vertrag nach französischem Recht und keinesfalls nach österreichischen Recht oder der Rechtssprechung österreichischer Gerichte auszulegen.

Mit Eingabe vom 15. Dezember 2004 wurden seitens der Bf. 48 CMR-Frachtbriefe betreffend den LKW mit dem Kennzeichen 3456 bzw. auf keinen bestimmten LKW lautend, in denen die Firma A. als Frachtführer für Transporte zwischen Bulgaren und der Bf. aufscheint, vorgelegt. Die Frachtbriefe stammen durchwegs aus dem Jahre 2004. Weiters wurde ein Zertifikat der bulgarischen Handels- und Industriekammer vorgelegt, nach welchem die Firma A. im dortigen Handelsregister eingetragen sei. In der Eingabe wurde weiters mitgeteilt, dass es eine direkte Involvierung der A. in den Organisationsbereich der Bf. nie gegeben habe, es aber diesbezüglich keine Aufzeichnungen oder Beweise gebe.

Mit Eingabe vom 28. Feber 2005 wurden seitens der Bf. weitere Urkunden vorgelegt, darunter eine Bestätigung des Zollamtes Flughafen Sofia über die dortige Zollregistrierung der Firma A. , eine Versicherungspolizze vom 25. November 2004 über den Zugang der Firma A. zum TIR-Regime, eine Lizenz des bulgarischen Ministeriums für Verkehr und Nachrichtenwesen vom 22. November 2002 für die Durchführung von internationalen Straßentransporten, ein Beschluss vom 20. Mai 1993 über die Eintragung der Firma A. in das Handelsregister der bulgarischen Industrie- und Handelskammer, zwei Anmietungsbestätigungen für einen LKW zwischen der Firma A. und der Firma L. vom 9. September 2004 und 17. Juni 2004, sowie eine Rechnung für einen durchgeföhrten Transport über €2.650,00.

Das Zollamt Linz teilte mit Schreiben vom 14. März 2005 zu den vorgelegten Urkunden mit, dass die vorgelegten CMR -Frachtbriefe nicht den verfahrensgegenständlichen LKW betreffen würden bzw. diesem nicht zugeordnet werden könnten. Die Anmietungsbestätigungen und die Rechnung seien erst nach dem zollschuldbegründenden Verhalten erstellt worden und somit unerheblich. Die vorgelegten Unterlagen seien aber schlüssige Beweise im Hinblick auf den Transportweg für die Warenbeförderung, könnten aber den im Vertragswerk vom 1. Jänner 2003 erkennbaren Willen der Parteien nicht widerlegen.

In einer Replik vom 18. April 2005 erklärte die Bf., dass sich aus den vorgelegten Unterlagen sehr wohl ergeben würde, dass es sich bei beiden Firmen um völlig unabhängige Unternehmen handle. Das verfahrensgegenständliche Zugfahrzeug verfüge über sämtliche notwendige internationale Transportgenehmigungen. Der Vertrag vom 1. Jänner 2003 sei zudem vom französischen Verkehrsministerium als Transportvertrag beurteilt worden. Die Bf. bestritt abschließend auch ausdrücklich die Zuständigkeit der österreichischen Zollbehörden, da der Transport mittels Carnet TIR von Frankreich nach Bulgarien durchgeführt worden sei.

In der am 13. Juli 2005 abgehaltenen Berufungsverhandlung wurden von der Bf. 8 Frachtbriefe betreffend die Transporte der gegenständlichen Sattelzugmaschine im Jahre 2003 vorgelegt. Ergänzend wurde seitens der Bf. ausgeführt, dass der erste Warentransport nach Vertragsabschluss mit der Beladung am 6. Feber 2003 in Bulgarien begonnen und über das Zollamt Nickelsdorf nach B. geführt habe. Eine formelle Übergabe der Sattelzugmaschine – wie in Punkt 2 des Vertrages angeführt – habe es nicht gegeben. Der Fahrer des Fahrzeuges unterstand dienstrechtlich ausschließlich der Firma A. und sei nicht in das Unternehmen der Bf. eingegliedert gewesen. Die Frachtaufträge seien nicht direkt an die jeweiligen Fahrer, sondern von der Bf. an die Firma A. erteilt worden, die wiederum den Fahrtauftrag an den Fahrer erteilt habe. Der vorliegende Vertrag sei ein Rahmenvertrag gewesen, durch den die einzelnen Aufträge ergänzt und konkretisiert worden seien. Weiters seien die Voraussetzungen des Art. 558 ZK-DVO ohnehin erfüllt, da nicht normiert sei, dass das Fahrzeug ausschließlich von einer außerhalb der Gemeinschaft ansässigen Person verwendet werden müsse. Zudem sei gemäß dem Urteil des EuGH, C-272/03, die Zollschuld gemäß Art. 204 ZK entstanden und dadurch gemäß Art. 859 ZK-DVO heilbar. Im Übrigen treffe die Bf. kein grob fahrlässiges Verschulden, da das Rechtsinstitut des Lohnfuhrvertrages in Frankreich nicht existiere und sämtliche Transportgenehmigungen von der Firma A. besorgt wurden. Der Vertreter des Zollamtes Linz wies neuerlich darauf hin, dass sich aus dem Befrachtungsvertrag eindeutig ergebe, dass die Disposition über die Fahrzeuge durch die Bf. erfolgt sei, der Zeitpunkt der Zollschuldentstehung sei jedoch eventuell früher anzusetzen. Die Bf. werde seitens des Zollamtes Linz als Beteiligte an der Zollschuldentstehung betrachtet, da die Zollschuldentstehung erst durch den Abschluss des Vertrages ermöglicht wurde. Die grobe Fahrlässigkeit werde darin erblickt, dass es der Bf. durch den geschlossenen Vertrag

bekannt war, dass die Firma A. nur durch eine ausdrückliche Zollanmeldung und nicht konkludent das Fahrzeug in die Gemeinschaft hätte einbringen können. Die Bf. beantragte der Beschwerde Folge zu geben, das Hauptzollamt Linz beantragte die Abweisung der Beschwerde.

Das Hauptzollamt Linz als Finanzstrafbehörde I. Instanz sah von der Einleitung eines Strafverfahrens gegen die Verantwortlichen der Bf. und der Kraftfahrer ab, da von einem entschuldbaren Irrtum ausgegangen werden könne und daher ein Schuldausschließungsgrund im Sinne des § 82 Abs.3 lit.c Finanzstrafgesetz (FinStrG) vorliegt.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

Gemäß Art. 202 Abs.1 Buchstabe a ZK entsteht eine Einfuhrzollschuld, wenn eine einfuhrabgabepflichtige Ware vorschriftswidrig in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht wird. Im Sinne dieses Artikels ist vorschriftswidriges Verbringen jedes Verbringen unter Nichtbeachtung der Artikel 38 bis 41 und 177 zweiter Gedankenstrich.

Gemäß Abs.2 leg. cit. entsteht die Zollschuld in dem Zeitpunkt, in dem die Ware vorschriftswidrig in dieses Zollgebiet verbracht wird.

Gemäß Abs.3 leg. cit. sind Zollschuldner:

- die Person, welche die Ware vorschriftswidrig in dieses Zollgebiet verbracht hat;
- die Personen, die an diesem Verbringen beteiligt waren, obwohl sie wussten oder vernünftigerweise hätten wissen müssen, dass sie damit vorschriftswidrig handeln;
- die Personen, welche die betreffende Ware erworben oder im Besitz gehabt haben, obwohl sie in dem Zeitpunkt des Erwerbs oder Erhalts der Ware wussten oder vernünftigerweise hätten wissen müssen, dass diese vorschriftswidrig in das Zollgebiet verbracht worden war.

Gemäß Art. 234 Abs.2 ZK-DVO gelten, wenn sich bei einer Kontrolle ergibt, dass die Willensäußerung im Sinne des Artikels 233 erfolgt ist, ohne dass die verbrachten oder ausgeführten Waren die Voraussetzungen der Artikel 230 bis 232 erfüllen, diese Waren als vorschriftswidrig verbracht oder ausgeführt.

Gemäß Art. 215 Abs.1 ZK entsteht die Zollschuld

- an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollschuld entstehen lässt;
- oder, wenn dieser Ort nicht bestimmt werden kann, an dem Ort, an dem die Zollbehörden feststellen, dass die Ware sich in einer Lage befindet, die eine Zollschuld hat entstehen lassen;
- oder, wenn die Ware in ein noch nicht erledigtes Zollverfahren übergeführt worden ist und der Ort innerhalb einer gegebenenfalls nach dem Ausschussverfahren festgelegten Frist weder nach dem ersten noch nach dem zweiten Gedankenstrich bestimmt werden kann, an

dem Ort, an dem die Ware in das betreffende Verfahren übergeführt oder im Rahmen dieses Verfahrens in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht worden ist.

Gemäß Art. 137 ZK können im Verfahren der vorübergehenden Verwendung Nichtgemeinschaftswaren, die zur Wiederausfuhr bestimmt sind, ohne dass sie, abgesehen von der normalen Wertminderung aufgrund des von ihnen gemachten Gebrauchs, Veränderungen erfahren hätten, unter vollständiger oder teilweiser Befreiung von den Einfuhrabgaben, und ohne dass sie handelspolitischen Maßnahmen unterliegen, im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet 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 Art. 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.

Unbestritten ist, dass die Sattelzugmaschine mit dem bulgarischen Kennzeichen: 1234 außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft auf eine außerhalb dieses Gebiets ansässigen Person, nämlich die Firma A. amtlich zugelassen ist. Weiters ist unbestritten, dass das Fahrzeug für Beförderungen verwendet wurde, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft begonnen oder geendet haben. Unbestritten ist auch der Wert des Fahrzeugs. Im anhängigen Rechtsstreit ist somit lediglich zu klären, ob das Fahrzeug von der bulgarischen Firma A. oder von der Bf. verwendet wurde, da nur bei einer ausschließlichen Verwendung von einer außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft ansässigen Person die Voraussetzungen des Art. 558 Abs.1 Buchstabe b ZK-DVO erfüllt sind und, ob die Bf. in der Folge Zollschuldner geworden ist.

Der rechtliche Charakter des "Befrachtungsvertrages N° 2003 / BG 1 " vom 1. Jänner 2003 besteht darin, dass ein Unternehmer ein bemanntes Fahrzeug zu beliebiger Ladung und Fahrt nach Weisung des Auftraggebers zur Verfügung zu stellen hat. Die Disposition über den LKW hat dabei alleinig die Bf. – wenn auch im Wege der Firma A. - zu treffen. Die Firma A. konnte

über die Transporte nicht selbst entscheiden, ohne im Falle eines Widerspruches vertragsbrüchig zu werden.

Zu den von der Bf. vorgelegten Urkunden ist auszuführen, dass offenkundig in Frankreich bislang kein Verstoß gegen güterbeförderungsrechtliche Bestimmungen gesetzt wurde. Hinsichtlich der Bestätigung des französischen Ministeriums für Straßenbau, Verkehr, Wohnungsbau, Tourismus und das Meer, wonach kein Miet- sondern ein Befrachtungsvertrag vorliege, liegt kein Widerspruch zu den obigen Ausführungen vor, da der vorliegende Kontrakt nicht an seiner zivilrechtlichen Bezeichnung, sondern am Begriff der "Verwendung" im Sinne des Art. 558 Abs.1 Buchstabe b ZK-DVO zu messen ist. Hinsichtlich der Bestätigungen der französischen Vereinigung für internationalen Straßentransport AFTRI vom 26. September 2003, die sich auf eine Untersuchung der bulgarischen Vereinigung AEBTRI stützt, ist hinzuweisen, dass die Teilnahme der Firma A. am TIR-Verfahren seitens des Zollamtes Linz nicht in Frage gestellt wurde. Dass der Firma A. die Genehmigung erteilt wurde als Subfrächter tätig zu sein hat auf den vorliegenden Befrachtungsvertrag, der nur einen einzigen LKW umfasst, keinerlei Auswirkungen, da die Firma A. selbstverständlich mit anderen Fahrzeugen sehr wohl u.a. auch für die Bf. als Subfrächter tätig sein kann. Gemäß Art. 34 des Beförderungsvertrages im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) haftet jeder aufeinanderfolgende Straßenfrachtführer (Subfrächter) für die Ausführung der gesamten Beförderung. Im verfahrensgegenständlichen Fall schuldete die Firma A. aber nicht die Verbringung einer Sache an einen anderen Ort, sondern die Zurverfügungstellung eines bemannten Fahrzeuges. Der Firma A. kann daher für den verfahrensgegenständlichen LKW nicht die Stellung eines Subfrächters zuerkannt werden. In diesem Zusammenhang fügt sich, dass auf den von der Bf. vorgelegten 48 Frachtbriefen, die die Firma A. als Frachtführer ausweisen, ein anderer LKW oder kein bestimmtes Kennzeichen ausgewiesen ist. Zudem stammen - mit Ausnahme der in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Frachtbriefe - sämtliche Frachtbriefe, ebenso wie die Anmietungsbestätigungen vom 9. September 2004 und 17. Juni 2004 sowie die Rechnung über einen durchgeführten Transport, aus dem Jahre 2004 und sind daher für die gegenständliche Beurteilung (Zeitraum des "Befrachtungsvertrages" 1. Jänner 2003 bis 31. Dezember 2003) nicht von Relevanz.

Aufgrund dieser Ausführungen liegt es nahe, dass die verfahrensgegenständliche Sattelzugmaschine durch die Bf. im Sinne des Art. 558 Abs.1 Buchstabe b ZK-DVO verwendet wurde, was im Hinblick auf die Regelung des Art. 234 Abs.2 ZK-DVO eine Zollschuldentstehung nach Art. 202 ZK zur Folge hätte. Dem von der Bf. zitierten Urteil des EuGH vom 15. Dezember 2004, C-272/03, liegt als Sachverhalt zugrunde, dass mit einer außerhalb des Zollgebiets zugelassenen Sattelzugmaschine ein Auflieger innerhalb des Zollgebiets befördert wurde. Diese Sattelzugmaschine war zum Zeitpunkt des Binnentransportes bereits in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführt, was eine Zollschuldentstehung nach Art. 204 ZK zur Folge hatte. Im

verfahrensgegenständlichen Fall handelt es sich aber einerseits unbestrittenmaßen um Transporte, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden, andererseits wurde bereits anlässlich der Einbringung der Sattelzugmaschine in das Zollgebiet zu Unrecht eine Willensäußerung nach Art. 233 ZK-DVO abgegeben, da die Voraussetzungen des Art. 558 ZK-DVO wohl nicht erfüllt sind (Art. 232 Abs.1 Buchstabe b ZK-DVO), weshalb die Zollschuldentstehung für die Bf. nach Art. 202 ZK zu prüfen ist. Ort der Zollschuldentstehung für die in Bulgarien am 6. Feber 2003 begonnene Beförderung ist dabei die Grenzeintrittszollstelle in das Zollgebiet der Gemeinschaft, das Zollamt Nickelsdorf. Eine Zuständigkeit der österreichischen Zollbehörden ist daher, wie die Bf. auch in der Verhandlung einräumte, zweifellos gegeben.

Gemäß Art. 202 Abs.3 erster Gedankenstrich ZK wird der Handelnde Zollschuldner. Das tatsächliche Befördern ist entscheidend. Das Verbringen umfasst dabei nicht nur den unmittelbaren Grenzübertritt, sondern den Zeitraum bis zur Gestellung (Witte Zollkodex, Art. 202, Rz. 2). Der Begriff des Verbringers ist grundsätzlich identisch mit dem Gestellungspflichtigen. Gestellungspflichtiger ist diejenige natürliche Person, die die Waren körperlich in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht hat. Zollschuldner nach Art. 202 Abs.3 erster Gedankenstrich ZK ist daher der Kraftfahrer, der die Sattelzugmaschine Anfang Feber 2003 beim Zollamt Nickelsdorf gestellt hat.

Um die Bf. als Zollschuldnerin nach Art. 202 Abs.3 zweiter Gedankenstrich ZK heranziehen zu können, ist erforderlich, dass sie an dieser Entziehung beteiligt war, obwohl sie wusste oder billigerweise hätte wissen müssen, dass die Ware der zollamtlichen Überwachung entzogen wird. In der mündlichen Verhandlung am 13. Juli 2005 begründete das Zollamt Linz das Vorliegen der subjektiven Tatbestandsmerkmale damit, dass der Bf. durch den geschlossenen Vertrag bekannt war, dass die Firma A. nur durch eine ausdrückliche Zollanmeldung und nicht konkludent das Fahrzeug in die Gemeinschaft hätte einbringen können. Dieser Schluss ist jedoch nach Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates nicht zulässig. Der vorliegende Kontrakt ist zwar kausal für die Zollschuldentstehung, wodurch die Bf. zum "Beteiligten" im Sinne des Art. 202 Abs.3 zweiter Gedankenstrich ZK wird, daraus ein qualifiziertes schuldhaftes Verhalten abzuleiten, vermag nicht zu überzeugen. Zum Einen ist das Hauptzollamt Linz als Finanzstrafbehörde zum Schluss gekommen von der Einleitung eines Finanzstrafverfahrens gegen die Verantwortlichen der Bf. wegen des Vorliegens eines entschuldbaren Irrtums abzusehen, zum Anderen wurde weder im erstinstanzlichen Bescheid noch in der angefochtenen Berufungsvorentscheidung das Vorliegen subjektiver Tatbestandsmerkmale näher begründet. Aus dem vorliegenden Akteninhalt ist jedenfalls nicht erkennbar, dass zollrechtliche Überlegungen bei Vertragsabschluss auch nur irgendeine Rolle gespielt hätten, vielmehr ist es so, dass erst auf Grund des im Fahrzeug mitgeführten Vertragswerkes zollrechtliche Ermittlungen angestellt wurden. Hätte die Bf. eine Verletzung der zollrechtlichen Bestimmungen auch nur im Entferntesten für möglich erachtet, hätte sie

den Vertrag wohl nicht im Fahrzeug mitführen lassen. Zudem geht aus dem Schreiben des französischen Ministeriums für Straßenbau, Verkehr, Wohnungsbau, Tourismus und das Meer vom 13. August 2003 hervor, dass der Transport güterverkehrsrechtlich durch entsprechende Bewilligungen gedeckt war. Im Übrigen musste zur Klärung der zollschuldrechtlichen Auswirkungen des vorliegenden Vertragswerkes selbst von der belangten Behörde die Hilfe des Bundesministeriums für Finanzen in Anspruch genommen werden.

Aus dem gesamten Akteninhalt sind somit keinerlei Anhaltspunkte für ein Wissen oder wissen müssen von einem vorschriftswidrigen Handeln erkennbar, weshalb die Bf. nicht als Zollschuldner gemäß Art. 202 Abs.3 zweiter Gedankenstrich ZK in Betracht kommt.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Klagenfurt, am 20. Juli 2005