

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter R. in der Beschwerdesache Bf. Adresse1, vertreten durch RA, gegen den Bescheid des Zollamtes St. Pölten Krems Wiener Neustadt vom 08. Oktober 2012, Zl. zzz, betreffend Festsetzung von Eingangsabgaben zu Recht erkannt:

- 1.) Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.
- 2.) Eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) unzulässig.

Entscheidungsgründe

Mit Bescheid vom 8. Oktober 2012, Zl. zzz, setzte das Zollamt St. Pölten Krems Wiener Neustadt der nunmehrigen Beschwerdeführerin (Bf.), der Bf, eine Zollsschuld fest. Für die Bf. sei am 19. Juni 2012 durch eine Verletzung aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung von Beförderungsmitteln gem. Art. 137 bis 144 Zollkodex (ZK) iVm Art. 558 Zollkodes-Durchführungsverordnung (ZK-DVO) die Eingangsabgabenschuld gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a, Abs. 2 und Abs. 3 ZK iVm § 2 Abs. 1 Zollrechtsdurchführungsgesetz (ZollR-DG) für das im Bescheid genannte Sattelzugfahrzeug in der Höhe von € 14.896,00 (€ 6.080,00 an Zoll und € 8.816,00 an Einfuhrumsatzsteuer) entstanden.

Darüber hinaus gelangte mit diesem Sammelbescheid auch eine Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs. 1 ZollR-DG im Betrag von € 143,00 zur Vorschreibung.

Gegen diesen Bescheid erhob die Bf. mit Schriftsatz vom 9. November 2012 das Rechtsmittel der Berufung.

Das Zollamt St. Pölten Krems Wiener Neustadt entschied über diese Berufung mit Berufungsvorentscheidung vom 8. Februar 2013, Zl. xxx, hob die Festsetzung der Abgabenerhöhung auf und wies im Übrigen die Berufung als unbegründet ab.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die Beschwerde vom 1. März 2013.

Über das vom Zollamt dem damaligen Unabhängigen Finanzsenat vorgelegte Rechtsmittel hat nunmehr gemäß § 323 Abs. 38 BAO das Bundesfinanzgericht zu entscheiden.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können gemäß Art. 137 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 den Einfuhrabgaben, und ohne dass sie handelspolitischen Maßnahmen unterliegen, im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet werden.

Artikel 555 ZK-DVO bestimmt:

(1) Für diesen Unterabschnitt gelten folgende Definitionen:

- a) "gewerbliche Verwendung": die Verwendung eines Beförderungsmittels zur Beförderung von Personen gegen Entgelt oder zur industriellen oder gewerblichen Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt;
- b) "eigener Gebrauch": eine andere als die gewerbliche Verwendung eines Beförderungsmittels;
- 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.

(2) Beförderungsmittel schließen die ihnen beigelegten normalen Ersatzteile, Zubehör und Ausrüstungen ein

Artikel 558 ZK-DVO bestimmt:

- (1) Die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben wird 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. 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 vorübergehenden 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.

Nach den Bestimmungen des Art. 204 Abs. 2 ZK entsteht die Zollschuld in dem Zeitpunkt, in dem die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollschuld entstehen lässt, nicht mehr erfüllt wird, oder in dem Zeitpunkt, in dem die Ware in das betreffende Zollverfahren überführt worden ist, wenn sich nachträglich herausstellt, dass eine der Voraussetzungen für die Überführung dieser Ware in das Zollverfahren oder für die Gewährung eines ermäßigten Einfuhrabgabensatzes oder einer Einfuhrabgabenfreiheit auf Grund der Verwendung der Ware zu besonderen Zwecken nicht wirklich erfüllt war.

Gemäß Art. 204 Abs. 3 ZK ist Zollschuldner die Person, welche die Pflichten zu erfüllen hat, die sich bei einer einfuhrabgabenpflichtigen Ware aus der vorübergehenden Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des betreffenden Zollverfahrens ergeben, oder welche die Voraussetzungen für die Überführung der Ware in dieses Zollverfahren zu erfüllen hat.

Inhaber des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung und damit Pflichteninhaber ist das drittländische Fuhrunternehmen und zwar selbst dann, wenn der Fahrer den Binnentransport eigenmächtig durchgeführt hat (Witte/Henke, Zollkodex⁵, Art. 141 Rz13).

Das Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG; BGBl. Nr. 593/1995 idgF) regelt die für das gegenständliche Verfahren relevanten Bestimmungen in den §§ 7 bis 9 wie folgt.

§ 7 Abs. 1:

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 ist außer Inhabern von Konzessionen nach § 2 auch Unternehmern gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und Inhaber einer der folgenden Berechtigungen sind:

1. Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92,
2. Genehmigung auf Grund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973,
3. Bewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich,
4. auf Grund zwischenstaatlicher Abkommen vergebene Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Eine solche Berechtigung ist jedoch nicht erforderlich, wenn eine anders lautende Anordnung nach Abs. 4 ergangen ist.

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 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen (§ 21) auf Verlangen auszuhändigen.

Dem vorliegenden Abgabungsverfahren liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Am 3. August 2012 kontrollierten Organe des Zollamtes St. Pölten Krems Wiener Neustadt zwei auf die Bf. in der Türkei zugelassene Sattelzüge in Bezug auf die Erfüllung der güterbeförderungsrechtlichen Bestimmungen.

Bei beiden LKW stellten die Zollorgane jeweils Verstöße gegen die zuletzt genannten Bestimmungen fest und hoben bei den jeweiligen Fahrern im Grunde des § 37a des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) eine vorläufige Sicherheit ein. Diese Sicherheit hat die Bezirkshauptmannschaft Melk mit Bescheiden vom 6. September 2012 jeweils für verfallen erklärt. Beide Bescheide sind nach der Aktenlage unbeeinträchtigt in Rechtskraft erwachsen.

Beim zweiten (verfahrensgegenständlichen) Sattelzug-LKW mit dem Kennzeichen XXX lag zusätzlich der Verdacht eines Verstoßes gegen zollrechtliche Bestimmungen vor und der LKW-Fahrer wurde niederschriftlich einvernommen.

Im Zuge dieser Einvernahme konnte hinsichtlich dieses Fahrzeuges folgende Beförderungsrouten rekonstruiert werden:

Die Einreise in das Zollgebiet der Gemeinschaft erfolgte mit einer für Frankreich bestimmten Ladung von der Türkei kommend am 9. Juni 2012 über Bulgarien. Nach der Entladung in Frankreich fuhr der LKW leer nach Deutschland. Dort wurde der Auflieger des LKW an fünf verschiedenen Ladestellen mit für die Türkei bestimmten Waren beladen. Am 19. Juni 2012 kam es zum Grenzübertritt des LKW samt Auflieger von Deutschland nach Österreich. Diese Fahrt endete am 20. Juni 2012 in Triest. Dort sattelte der Fahrer den Auflieger samt den beförderten Waren zum Zwecke der Verschiffung in die Türkei ab und übernahm im Austausch einen anderen aus der Türkei stammenden Auflieger für die Weiterbeförderung mit der in Rede stehenden Zugmaschine über Österreich nach Deutschland.

Die nachstehende Aufstellung bietet eine Übersicht über die einzelnen Fahrten:

8.6.2012	Einreise in das Zollgebiet der Gemeinschaft über Bulgarien
9.6.2012	Bulgarien
10.6.2012	Bulgarien
11.6.2012	Rumänien

12.6.2012	Ungarn, Österreich
13.6.2012	Augsburg (D)
14.6.2012	Glanon (F)
15.6.2012	Dissay (F)
16.6.2012	Bois Guillerot (F)
17.6.2012	Ostfildern (D)
17.6.2012 bis 18.6.2012	Ostfildern (D) – PAUSE
19.6.2012	Bad Reichenhall (D)
19.6.2012	Grenzübertritt (D/A)
20.6.2012	Triest (I)
21.6.2012	Triest (I)
22.6.2012	Triest (I)
22.6.2012	Grenzübertritt (I/A)
23.6.2012	Ennstal (A), Bad Reichenhall (D)
25.6.2012	Welskirchen (D)
26.6.2012	Welskirchen (D)
27.6.2012	Schofflock (D)
28.6.2012	Bad Reichenhall (D)
28.6.2012	Grenzübertritt (D/A)
29.6.2012	Triest (I)
29.6.2012	Grenzübertritt (I/A)
...	
7.7.2012	Grenzübertritt (D/A)
...	
9.7. 2012	Grenzübertritt (I/A)
...	
15.7.2012	Grenzübertritt (I/A)
...	
27.7.2012	Triest (I)

27.7.2012	Grenzübertritt (I/A)
27.7.2012	Villach
30.7.2012	Bad Reichenhall
31.7.2012	Heilbronn
2.8.2012	Boren
2.8.2012	Bad Reichenhall
2.8.2012	Grenzübertritt (D/A)
3.8.2012	Betretung

Einleitend ist festzustellen, dass Gegenstand des vorliegenden Rechtsmittelverfahrens ausschließlich die Frage ist, ob das Zollamt die Festsetzung der Eingangsabgaben mittels des angefochtenen Bescheides vom 8. Oktober 2012 zu Recht vorgenommen hat. In der Beschwerde vom 11. März 2013 wird der Punkt 1 der o.a. Berufungsvorentscheidung vom 8. Februar 2013 ausdrücklich nicht angefochten. Mit diesem Spruchpunkt hat das Zollamt die mit dem angefochtenen Bescheid erfolgte Festsetzung der Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs. 1 ZollR-DG in der Höhe von € 143,00 aufgehoben. Im Hinblick auf den Charakter des angefochtenen Bescheides als Sammelbescheid ist somit in Bezug auf die genannte Abgabenerhöhung insoweit von einer Teilrechtskraft der vorbezeichneten Berufungsvorentscheidung auszugehen. Eine Prüfung dahingehend, ob die Aufhebung zu Recht erfolgte, hat daher nach Ansicht des Bundesfinanzgerichtes im Rahmen der vorliegenden Entscheidung zu unterbleiben. Dem in der mündlichen Verhandlung erstatten Begehren des Zollamtes, die Beschwerde hinsichtlich der Abgabenerhöhung abzuweisen, sohin auch über diesen Teilbetrag meritorisch abzusprechen, kann daher nicht entsprochen werden.

Zur Frage des Beweisverwertungsverbotes

Die Bf. bringt vor, die Zollkontrolle habe um 02.20 Uhr stattgefunden und die Einvernahme des Lenkers sei erst um 18.00 Uhr, also nach rund 15 Stunden Dauer beendet worden. Eine derart lange Einvernahme sei schon per se rechtlich unzulässig und der betreffenden Niederschrift sei keinerlei Beweiswert beizumessen.

Dem ist zu entgegnen, dass die Einvernahme tatsächlich „nur“ von 13.30 Uhr bis 18.00 Uhr gedauert hat. Dies scheint angesichts des komplexen Sachverhaltes (an Hand der vom Fahrer vorgelegten Unterlagen waren die einzelnen Beförderungsrouten zu rekonstruieren und die sich daraus ergebenden güterbeförderungsrechtlichen Fragen abzuklären) durchaus angemessen. Von einer unzumutbaren Länge der Befragung kann auch deshalb keine Rede sein, weil zwischendurch laufend Pausen eingelegt worden sind. Außerdem hat der Fahrer nach den übereinstimmenden Aussagen des damals einschreitenden Zollorgans und des zur Amtshandlung beigezogenen Übersetzers während der Befragung keinen übermüdeten Eindruck erweckt. Dies ergibt sich aus der

Einvernahme der beiden zuletzt genannten Personen durch das Bundesfinanzgericht am 24. April 2015.

Diese Angaben erscheinen durchaus glaubwürdig, zumal der Fahrer nach der Aktenlage vor der Betretung 12 Stunden Ruhezeit hatte und sich nach der Betretung (also vor der Einvernahme) mehrere Stunden (von 04.00 Uhr bis 09.00 Uhr und von 11.00 Uhr bis 13.30 Uhr) ausruhen konnte.

Dem Einwand der Bf., zu den belastenden Aussagen ihres Lenkers sei es nur wegen Erschöpfung aufgrund der langen Einvernahme und der Nachtfahrt gekommen, kann daher nur der Charakter einer Schutzbehauptung zugemessen werden. Das Bundesfinanzgericht erachtet es im Rahmen der freien Beweiswürdigung vielmehr als erwiesen, dass mit dem verfahrensgegenständlichen Fahrzeug tatsächlich genau jene Warenbeförderungen durchgeführt wurden, die der Fahrer im Zuge der erwähnten Einvernahme geschildert hat. Dies auch deshalb, weil die betreffenden Aussagen hinsichtlich des zeitlichen Ablaufes in den vorliegenden Fahrtenschreiberschaublättern ihre Bestätigung finden.

Die Bf. behauptet, er sei von den einvernehmenden Beamten unter Druck gesetzt worden. Er sei ständig das Gleiche gefragt worden und es seien ihm mehrfach Aussagen in den Mund gelegt worden, etwa ob es richtig sei, dass er eine Prämie erhalte, wenn er keine Belohnungsgenehmigung ausfülle, etc.

Das Bundesfinanzgericht hat den damals einschreitenden Zollbeamten und den Übersetzer auch dazu befragt. Die beiden haben entschieden in Abrede gestellt, dass den erwähnten Vorwürfen Berechtigung zukommt. Der Übersetzer hat ausdrücklich bestätigt, dass dem Lenker die Beantwortung der Fragen der Zollbeamten frei gestanden sei. Die Antworten seien ihm auch nicht in den Mund gelegt worden. Der Zollbeamte sagte wörtlich aus:

„ Zu Beginn der Amtshandlung war davon auszugehen, dass ein Verstoß gegen güterbeförderungsrechtliche Bestimmungen dahingehend vorliegt, dass Herr NN die Belohnungsgenehmigung Nr. ZZZ verfälscht hat, indem er das Datum der Einreise überschrieben hat (das Datum der ersten Einreise am 22.6.2012 war überschrieben worden mit 29.6.2012). Im Zuge der Befragung hat er aber überraschend zugegeben, dass er schon vorher (bei der Fahrt von D nach AT am 19. bzw. 20. 6. 2012) ohne gültige Bewilligung mit dem angeführten LKW Transit durch Österreich Waren befördert hat. Diese Verantwortung war für uns völlig überraschend. Denn wenn er gesagt hätte, er habe damals über eine gültige Bewilligung verfügt und diese bereits wieder seinem Arbeitgeber retourniert, hätten wir ihm dies zweifellos geglaubt. Wir haben ihn daher mehrmals gefragt, ob er tatsächlich die erwähnte Fahrt ohne Bewilligung durchgeführt habe. Nachdem er uns dies mehrfach bestätigt hat und seine Aussagen hinsichtlich des zeitlichen Ablaufes in den vorliegenden Fahrtenschreiberschaublättern ihre Bestätigung finden, haben wir seine Angaben protokolliert und darauf die weitere abgabenrechtliche Würdigung aufgebaut. Wir

hatten keinerlei Veranlassung Herrn NN zu einer falschen Aussage zu überreden oder gar diesbezüglich Druck auszuüben und haben dies auch keinesfalls getan.“

Der Aussage des am 24. April 2015 seitens des Bundesfinanzgerichtes getrennt vom Zollbeamten zeugenschaftlich einvernommenen Übersetzers ist zu entnehmen, dass der Lenker ihm gegenüber eingeräumt habe, von seinem Dienstgeber (also von der Bf.) unter Druck gesetzt worden zu sein, möglichst viele Fahrten ohne güterbeförderungsrechtliche Bewilligung durchzuführen. Diese nur an ihn persönlich gerichteten Worte des Fahrers seien aber nicht protokolliert worden.

Dass im Rahmen der Amtshandlung vom 3. August 2012 auch seitens des Übersetzers Druck auf den Lenker ausgeübt worden sei, behauptet nicht einmal die Bf. Es ist auch keinerlei nachvollziehbare Motivation dafür zu erkennen, warum die einschreitenden Zollorgane den Fahrer zu einer Falschaussage zwingen sollten. Selbst die Bf. vermag dazu keinerlei Erklärung zu liefern. Nach ständiger Rechtsprechung genügt es im Rahmen der freien Beweiswürdigung iSd § 167 BAO von mehreren Möglichkeiten jene als erwiesen anzunehmen, die gegenüber allen anderen Möglichkeiten eine überragende Wahrscheinlichkeit oder gar die Gewissheit für sich hat und alle anderen Möglichkeiten absolut oder mit Wahrscheinlichkeit ausschließt oder zumindest weniger wahrscheinlich erscheinen lässt (VwGH 26.5.2011, 2011/16/0011). Die glaubwürdigen, schlüssigen und übereinstimmenden Angaben der beiden am 24. April 2015 einvernommenen Zeugen erfüllen die eben zitierten Voraussetzungen um als den Tatsachen entsprechend erachtet zu werden. Das Bundesfinanzgericht sieht es angesichts der oben dargestellten Beweislage als erwiesen, dass der Fahrer seine Aussagen frei von Zwang getätigt hat. Einer Verwertung seiner Angaben steht daher nichts entgegen.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass nach ständiger Rechtsprechung (unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen des § 166 BAO), dem Verfahren zur Abgabenerhebung ein Beweisverwertungsverbot grundsätzlich fremd ist (VwGH 28.5.1997, 94/13/0200). Auch das Unionsrecht enthält keine Grundlage für ein allgemeines Verwertungsverbot von rechtswidrig erlangten Beweismitteln (EuGH 10.4.2003, 276/01).

Liegt eine unzulässige Binnenbeförderung vor?

Die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben wird für im Straßenverkehr eingesetzte Beförderungsmittel bei gewerblicher Verwendung (Definition siehe Art. 555 Abs. 1 Buchstabe a ZK-DVO) gemäß Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO grundsätzlich nur für Beförderungen bewilligt, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden (Kabotageverbot).

Die hier zu betrachtende Beförderung nahm ihren Anfang in Deutschland, wo der in Rede stehende leere LKW im Juni 2012 an fünf verschiedenen Ladestellen mit für die Türkei bestimmten Waren beladen wurde. Am 19. Juni 2012 kam es zum Grenzübertritt des LKW samt Auflieger von Deutschland nach Österreich. Diese Fahrt endete am 20. Juni 2012 in Triest. Dort sattelte der Fahrer den Auflieger samt den beförderten Waren zum Zwecke der

Verschiffung in die Türkei ab und übernahm im Austausch einen anderen aus der Türkei stammenden Auflieger für die Weiterbeförderung mit der in Rede stehenden Zugmaschine über Österreich nach Deutschland.

Dass es tatsächlich zu dieser Fahrt gekommen ist, steht mittlerweile auch deshalb fest, weil die diesbezüglichen Angaben des Fahrers in den vorliegenden Ablichtungen der Fahrtenschreiberschaublätter ihre Deckung finden.

Die Bf. stellt weder in Abrede, dass es in Triest zum Absatteln des Aufliegers gekommen ist noch dass die Zugmaschine selbst nicht verschifft worden ist. Sie meint aber, ein Binnenverkehr läge nur dann vor, wenn bei einer Warenbeförderung Waren im Zollgebiet geladen und wieder ausgeladen würden. Im Streitfall seien die Waren in Italien nicht abgeladen sondern auf dem Auflieger (wenn auch ohne Zugmaschine) in die Türkei weiter befördert worden.

Es sei nicht auf die Zugmaschine abzustellen sondern darauf, wo die Beförderung der Ware beginne oder ende. Im vorliegenden Fall habe der Beförderungsvorgang in der Türkei geendet.

Dem ist zu entgegnen, dass es nach ständiger Rechtsprechung nicht genügt, dass ein im Verfahren der vorübergehenden Verwendung befindliches Beförderungsmittel nur für den im Zollgebiet der Gemeinschaft gelegenen Teil der zurückzulegenden Strecke eingesetzt wird, zumal diese einfuhrabgabenrechtliche Privilegierung für eine bestimmte Beförderung gewährt wird, die **mit dem Fahrzeug** durchzuführen ist. Demnach ist es zwingend erforderlich, dass die beförderten Waren gemeinsam mit dem Fahrzeug die Grenze des Zollgebiets der Gemeinschaft überschreiten. Sie dürfen nicht nur bis an diese Grenze gebracht werden (EuGH 15.12.2004, C-272/03, Rz. 22).

Die entgegengesetzte Auslegung, wonach das entscheidende Kriterium für die Frage, ob eine Beförderung mit einem zur vorübergehenden Verwendung zugelassenen Fahrzeug eine Beförderung darstellt, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnt oder endet, nur darin besteht, dass die zu einer bestimmten Zeit mit dem fraglichen Fahrzeug beförderte Ware unabhängig von diesem Fahrzeug tatsächlich die Grenze des genannten Gebietes überschritten hat, und nicht darin, dass das Fahrzeug und die beförderte Ware diese Grenze gleichzeitig überschreiten, würde nach Ansicht des EuGH den betreffenden Bestimmungen der ZK-DVO (damals Art. 718 Abs. 3 Buchstabe b als Vorgängerregelung des im Anlassfall anzuwendenden Art. 558) seine praktische Wirksamkeit nehmen (EuGH 15.12.2004, C-272/03, Rz. 23).

Nichts würde nämlich einen Beförderungsunternehmer daran hindern, eine Sattelzugmaschine im Verfahren der vorübergehenden Verwendung einzuführen und ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft zu verwenden, sobald gewährleistet ist, dass entweder der Herkunfts- oder der Bestimmungsort der beförderten Auflieger und ihrer Ladung außerhalb der Gemeinschaft liegt (EuGH 15.12.2004, C-272/03, Rz. 24).

Zu prüfen bleibt, ob die Ausnahmebestimmung des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c zweiter Halbsatz ZK-DVO greift, wonach der Einsatz im Binnenverkehr zulässig ist, wenn die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften ... es vorsehen.

Letzteres ist ausschließlich dann der Fall, wenn der Beteiligte entweder über eine gültige Genehmigung verfügt, oder wenn keine Genehmigungspflicht vorliegt.

Lag eine gültige güterbeförderungsrechtliche Genehmigung vor?

Wie bereits oben erwähnt hat der Fahrer des streitgegenständlichen Fahrzeuges im Rahmen seiner Einvernahme zugegeben, für die in Rede stehenden Fahrt von Deutschland nach Triest über keine für Österreich gültige güterbeförderungsrechtliche Bewilligung verfügt zu haben.

Die Bf. äußert sich zum diesbezüglichen entscheidungsmaßgeblichen Sachverhaltskomplex äußerst widersprüchlich:

In der Beschwerde behauptet sie, der Fahrer habe für den (streitgegenständlichen) Transport vom 19./20. Juni 2012 eine gültige Genehmigung gehabt und beantragt als Beweis für die Richtigkeit dieses Vorbringens die Einvernahme der Frau M. , ihrer Export-Managerin.

Mit Eingabe vom 13. Jänner 2015 verzichtete die Bf. auf diese Einvernahme und kündigte die Nachreichung einer schriftlichen Aussage dieser Zeugin an.

Diese Aussage langte am 1. Juni 2015 beim Bundesfinanzgericht ein. Die Export-Managerin belastet in dieser Gegenäußerung den Fahrer schwer. Dieser habe eine unausgeglichene Persönlichkeit an den Tag gelegt, habe nicht zum Unternehmen gepasst und sei dort auch nicht mehr beschäftigt. Bei seinen Angaben im Rahmen der Niederschrift handle es sich um eine Verleumdung, um sich selbst zu retten. Er habe die Bescheinigung in Triest vergessen.

Ein Beweisantrag (§ 183 Abs. 1 BAO) bietet der Partei die Möglichkeit, auf das Verfahren und dadurch selbstverständlich auch auf den Verfahrensausgang, der die Feststellung und die Berücksichtigung der materiellen Wahrheit zum Ziel hat, Einfluss zu nehmen. Im vorliegenden Fall aber bieten die Angaben der Bf. zur entscheidenden Frage des Mitführens der Genehmigung im Rahmen der streitgegenständlichen Güterbeförderung in Österreich auf Grund ihrer Widersprüchlichkeit keine wertvolle Unterstützung zur Erforschung der tatsächlichen Sachumstände und sind schon gar nicht geeignet, die glaubwürdigen Aussagen des Fahrers in Zweifel zu ziehen. Die Bf. räumt einerseits in ihrer o.a. Gegenäußerung erstmals ein, dass der Fahrer tatsächlich keine Genehmigung mitgeführt hat. Andererseits versucht sie die Verantwortung für dieses Fehlverhalten ausschließlich dem Fahrer anzulasten, der die Genehmigung in Triest vergessen haben soll. Letzteres ist aber denkunmöglich, zumal der Fahrer damals gar nicht von Triest kam. Das gegenständliche Beförderungsmittel wurde vielmehr im Zuge einer Güterbeförderung von der Türkei über Bulgarien in die Gemeinschaft eingeführt und in Frankreich entladen. Der hier zu betrachtende Beförderungsvorgang nahm seinen Ausgang unbestritten in

Deutschland und führte über Österreich nach Triest. Die Begründung dafür, dass der Fahrer – wie die Export-Managerin mittlerweile selbst angibt – keine für Österreich gültige Genehmigung mitgeführt hat, kann bei einem derartigen Ablauf der Geschehnisse nicht an der Vergesslichkeit des Fahrers liegen, die sich in Triest zugetragen hat.

Angesichts dieser Widersprüche und um eine endgültige Klärung dieses Sachverhaltes zu ermöglichen, wurde an den Vertreter der Bf. daher im Rahmen der mündlichen Verhandlung neuerlich die Frage gerichtet, welche Bewilligung der Fahrer anlässlich der verfahrensgegenständlichen Beförderung mitgeführt habe. Der Vertreter der Bf. beantwortete diese Frage dahingehend, er könne dazu keine näheren Angaben machen. Er verweise diesbezüglich auf die Aufzeichnungen des Zollamtes. Letzteren (namentlich der Tatbeschreibung vom 3. August 2012, dem Vorhalt vom 17. August 2012 und dem angefochtenen Abgabenbescheid vom 8. Oktober 2012) ist aber zu entnehmen, dass der Fahrer bei dieser Fahrt eben keine für Österreich gültige Genehmigung mitgeführt hat.

Das Bundesfinanzgericht erachtet es angesichts dieser Umstände und unter Würdigung der vorliegenden Unterlagen und Aussagen im Rahmen der freien Beweiswürdigung als erwiesen, dass der Fahrer – wie von ihm selbst angegeben – den erwähnten Beförderungsvorgang durchgeführt hat, ohne über die dafür notwendige für Österreich gültige Genehmigung zu verfügen.

Vor allem die Aussagen des seitens des Bundesfinanzgerichtes einvernommenen damals amtshandelnden Zollorgans und des beigezogenen Übersetzers ließen keinerlei Zweifel daran aufkommen, dass die protokollierten Aussagen des Fahrers in Bezug auf das Nichtmitführen der Genehmigung den Tatsachen entsprechen. Das Gegenteil ist der Fall. Die Aussage des Übersetzers lieferte sogar noch eine weitere Erklärung für das Vorgehen des Fahrers, der ihm sich ihm gegenüber dahingehend geäußert habe, dass er seitens seines Arbeitgebers (also von der Bf.) unter Druck gesetzt worden sei, möglichst viele Fahrten ohne güterbeförderungsrechtliche Bewilligung durchzuführen. Wenn diese persönlich an den Übersetzer gerichteten Angaben zwar auch nicht Eingang ins Protokoll gefunden haben, stärken sie doch die Glaubwürdigkeit der im Rahmen der niederschriftlichen Einvernahme getätigten Aussagen des Fahrers. Nachdem dessen Angaben im Kern (nämlich hinsichtlich des Umstandes des Nichtmitführens der erwähnten Genehmigung) darüber hinaus auch in der o.a. Äußerung der Export-Managerin der Bf. ihre Deckung finden, spricht alles für deren Richtigkeit.

Liegt eine Ausnahme von der Genehmigungspflicht vor?

Bestimmte Beförderungen sind von der Genehmigungspflicht ausgenommen. Dazu zählen etwa die Beförderung von Postsendungen bzw. von Bienen oder Fischbrut (siehe Art. 5 Z 3 und 4 des Abkommens vom 7. November 1969 zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der türkischen Republik über den internationalen Straßentransport, BGBl. Nr. 274/1970). Dass eine nicht der Genehmigungspflicht unterliegende Ausnahme vorliegt kann nach der Aktenlage ausgeschlossen werden.

Hätte nämlich damals ein entsprechender Ausnahmetatbestand bestanden, wäre völlig unbegreiflich warum die Bf. dies nicht unmittelbar nach der Beschlagnahme des Fahrzeuges (unter Vorlage aussagekräftiger Beweismittel, wie etwa Frachtbriefe und Handelsrechnungen etc.) vorgebracht hätte. Die Bf., die in ihrer Stellungnahme vom 26. Mai 2015 stolz auf ihre ISO-Qualitätszertifizierung verweist, also wohl auch über die notwendigen Strukturen für ein entsprechendes Dokumentationsmanagement verfügt, hat aber bislang derartige Nachweise nicht vorgelegt. Sie hat vielmehr in ihrer Stellungnahme vom 27. September 2012 (also noch vor Erlassung des angefochtenen Bescheides) ausdrücklich behauptet, der Fahrer habe tatsächlich auch eine gültige Genehmigung für den Transport vom 19./20. Juni 2012 gehabt. Diese Verantwortung behält die Bf. auch in ihrer Beschwerde bei, in der sie – bezogen auf die streitgegenständlichen Warenbeförderung – wörtlich ausführt:

„Im konkreten Fall ist nun vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Bewilligung für den Transport der Waren von der Türkei nach Österreich und retour sowie im Transit durch Österreich ausgestellt worden.“

Da güterbeförderungsrechtliche Genehmigungen aber schwer zu bekommen sind und nie in der von der Transportwirtschaft gewünschten Anzahl erteilt werden, wäre es völlig unverständlich wenn die Bf. für eine nicht der Genehmigungspflicht unterliegende Beförderung eine Genehmigung „verschwenden“ würde.

Zur Frage der Zuständigkeit:

Zu prüfen bleibt, ob dem Einwand der Bf., die österreichischen Zollbehörden seien für die Festsetzung der allenfalls entstandenen Zollschuld örtlich unzuständig, Berechtigung zukommt. Der EuGH hat in einem ähnlich gelagerten Fall entschieden, dass die Art. 555 Abs. 1 und 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO dahin auszulegen sind, dass die Unzulässigkeit des Einsatzes eines Fahrzeugs, das nach dem Verfahren der vollständigen Befreiung von Zoll in die Union eingeführt und im Binnenverkehr verwendet wurde, zum Zeitpunkt der Überquerung der Grenze des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen fährt, als gegeben anzunehmen ist und die Behörden dieses Staates dafür zuständig sind, den Zoll zu erheben (EuGH 16.6.2011, C-351/10).

Diesem Urteil ist auch zu entnehmen, dass sich eine Unregelmäßigkeit iSd vorstehenden Ausführungen dann konkretisiert, wenn das betreffende Fahrzeug tatsächlich im Gebiet eines Mitgliedstaats eine gewerbliche Beförderung vornimmt, die nicht von einer gültigen CEMT-Genehmigung gedeckt wird und die den Voraussetzungen, denen eine solche Beförderung nach den in diesem Staat geltenden Bestimmungen unterliegt, nicht genügt (Randnr. 37).

Demnach sind sowohl der endgültige Bestimmungsort der Waren als auch im Allgemeinen die mögliche Absicht des Inhabers des Fahrzeuges unerheblich. Eine allfällige Unregelmäßigkeit bei der Verwendung dieses Fahrzeuges ist vielmehr allein anhand der mit dem Fahrzeug durchgeführten Fahrten festzustellen (Randnr. 36).

Im vorliegenden Fall steht nach den obigen Ausführungen fest, dass das in Rede stehende Sattelzugfahrzeug für eine Binnenbeförderung (Transport von Waren von Bad Reichenhall in Deutschland nach Triest in Italien) eingesetzt wurde und dass für den Bereich des österreichischen Bundesgebietes keine güterbeförderungsrechtliche Bewilligung vorlag. Die Zollschuld ist daher zum Zeitpunkt des Überquerens der zwischen Deutschland und Österreich gelegenen Grenze entstanden und die Zollbehörden Österreichs sind gemäß Art. 215 ZK zuständig für die Festsetzung der sich daraus ergebenden Abgabenschuld.

Zur Zuständigkeitsfrage brachte der Vertreter der Bf. im Rahmen der mündlichen Verhandlung erstmals vor, das Zollamt habe keine Feststellungen dahingehend getroffen, ob die Bf. allenfalls auch für Frankreich und für Deutschland keine güterbeförderungsrechtliche Bewilligung gehabt habe. Dass dies tatsächlich der Fall gewesen sei und somit die Warenbeförderung auch in diesen Ländern ohne Genehmigung durchgeführt worden sei, behauptet aber nicht einmal die Bf. Gegen eine derartige Annahme sprechen aber mehrere Umstände: Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Fahrer anlässlich der Betretung eine für Deutschland und Frankreich gültige CEMT-Bewilligung mitgeführt hat. Dafür, dass er diese nicht verwendet habe, bestehen keinerlei Hinweise. Außerdem weist die Export-Managerin im o.a. Schriftsatz vom 26. Mai 2015 darauf hin, dass die Bf. sowohl im eigenen Land als auch in all den anderen Ländern, in den sie ihre Dienste anbietet, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und international gültigen Regeln tätig ist. Wenn daher das Nichtmitführen einer gültigen Genehmigung für Österreich anlässlich der streitgegenständlichen Beförderung ihre Ursache im sorglosen Verhalten des Fahrers hat, also aus Sicht der Bf. einen bedauerlichen Einzelfall darstellt, ist nicht anzunehmen, dass dieser auch in allen anderen Ländern einen derartigen Verstoß begangen hat.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die zur Ausfuhr in die Türkei bestimmten Waren in Deutschland einer Zollabfertigung unterzogen worden sind. Dass sich ein LKW-Fahrer zum Arbeitsplatz eines Zollamtes begibt, ohne über die geforderten für Deutschland gültigen güterbeförderungsrechtlichen Genehmigungen zu verfügen kann wohl ausgeschlossen werden, denn das Risiko vor Ort durch die für deren Kontrolle zuständigen Organe in Deutschland betreten zu werden ist hier zweifellos ungleich größer einzuschätzen als bei einer Transitfahrt durch Österreich ohne Aufenthalt bei einer Zollstelle.

Zur Frage der Festsetzung der Einfuhrumsatzsteuer:

§ 26 Abs. 1 Umsatzsteuergesetz (UStG) bestimmt:

Soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Einfuhrumsatzsteuer die Rechtsvorschriften für Zölle sinngemäß; ausgenommen sind die Vorschriften über den aktiven Veredlungsverkehr nach dem Verfahren der Zollrückvergütung und über den passiven Veredlungsverkehr. Eine Erstattung oder ein Erlass der Einfuhrumsatzsteuer findet in den Fällen der Artikel 235 bis 242 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. Nr. L 302/1) statt, ausgenommen der Antragsteller ist in vollem

Umfang zum Vorsteuerabzug berechtigt; diese Einschränkung gilt in den Fällen des Artikels 236 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 nicht, wenn ein ausdrücklicher Antrag auf Erstattung oder Erlass der Einfuhrumsatzsteuer gestellt wird.

§ 2 Abs. 1 ZollR-DG bestimmt:

Das im § 1 genannte Zollrecht der Union, dieses Bundesgesetz und die in Durchführung dieses Bundesgesetzes ergangenen Verordnungen sowie die allgemeinen abgabenrechtlichen Vorschriften und das in Österreich anwendbare Völkerrecht, soweit sie sich auf Einfuhr- oder Ausfuhrabgaben beziehen (Zollrecht im Sinn des Artikels 1 des Zollkodex), gelten weiters in allen nicht vom Zollkodex erfassten unionsrechtlich und innerstaatlich geregelten Angelegenheiten des Warenverkehrs über die Grenzen des Anwendungsgebietes, einschließlich der Erhebung von Abgaben (sonstige Eingangs- oder Ausgangsabgaben) und anderen Geldleistungen, soweit in diesem Bundesgesetz oder in den betreffenden Rechtsvorschriften die Vollziehung der Zollverwaltung übertragen und nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist.

Entsteht für ein Beförderungsmittel die Zollschuld, lässt § 26 Abs. 1 UStG unabhängig vom Ort der Verbringung in die Union die EUST-Schuld am Ort der Zollschuldentstehung in sinngemäßer Anwendung der Zollvorschriften entstehen. Dass die gegenständliche Sattelzugmaschine im Zuge des hier zu betrachtenden Beförderungsvorganges über Deutschland nach Österreich eingebracht worden ist, kann daher entgegen der Ansicht der Bf. die Steuerschuldentstehung nicht verhindern.

Wesentlich ist, dass das Fahrzeug selbst aus dem Drittland stammt und im Zuge der Einreise in die Union in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von Einfuhrabgaben überführt worden ist. Dies geschah wie oben ausgeführt am 8. Juni 2012 an der Grenze zwischen der Türkei und Bulgarien.

Die nach den oben ausführlich dargelegten Feststellungen bestehende Zuständigkeit Österreichs für die Festsetzung der Einfuhrabgaben nach Art. 215 ZK bewirkt aus all diesen Überlegungen heraus daher auch die Zuständigkeit des einschreitenden Zollamtes für die Festsetzung der Einfuhrumsatzsteuer.

Zum Vorwurf des Verstoßes gegen das Unionsrecht:

Die Bf. meint, die Vorschreibung der Einfuhrabgaben im Streitfall sei mit den Bestimmungen des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), nicht in Einklang zu bringen und verweist insbesondere auf dessen Artikel 28.

Die maßgebenden Bestimmungen des AEUV lauten:

Artikel 28

(1) Die Union umfasst eine Zollunion, die sich auf den gesamten Warenaustausch erstreckt; sie umfasst das Verbot, zwischen den Mitgliedstaaten Ein- und Ausfuhrzölle und Abgaben gleicher Wirkung zu erheben, sowie die Einführung eines Gemeinsamen Zolltarifs gegenüber dritten Ländern.

(2) Artikel 30 und Kapitel 3 dieses Titels gelten für die aus den Mitgliedstaaten stammenden Waren sowie für diejenigen Waren aus dritten Ländern, die sich in den Mitgliedstaaten im freien Verkehr befinden.

Artikel 30

Ein- und Ausfuhrzölle oder Abgaben gleicher Wirkung sind zwischen den Mitgliedstaaten verboten. Dieses Verbot gilt auch für Finanzaufschläge.

Die Bf. übersieht mit ihrer Argumentation, dass das von ihr ins Spiel gebrachte Verbot der Erhebung von Einfuhrzöllen und Abgaben in Art. 28 Abs. 2 iVm Art. 30 AEUV eine wesentliche Einschränkung erfährt und das Entstehen der Zollschuld für Drittlandswaren nicht ausschließt. Das verfahrensgegenständliche Fahrzeug stammt aus der Türkei (also einem Drittland). Dass es in der Union in den zollrechtlich freien Verkehr überführt worden sei, behauptet nicht einmal die Bf. Das von der Bf. angesprochene Verbot der Verschreibung von Einfuhrabgaben nach der bezogenen Norm greift daher im Anlassfall nicht.

Zur Frage des Hafens Triest als Freihafen:

Art. 166 ZK bestimmt:

Freizonen und Freilager sind Teile des Zollgebiets der Gemeinschaft oder in diesem Zollgebiet gelegene Räumlichkeiten, die vom übrigen Zollgebiet getrennt sind und in denen

- a) Nichtgemeinschaftswaren für die Erhebung der Einfuhrabgaben und Anwendung der handelspolitischen Maßnahmen bei der Einfuhr als nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlich angesehen werden, sofern sie nicht in den zollrechtlich freien Verkehr oder ein anderes Zollverfahren übergeführt oder unter anderen als den im Zollrecht vorgesehenen Voraussetzungen verwendet oder verbraucht werden;
- b) für bestimmte Gemeinschaftswaren auf Grund des Verbringens in die Freizone oder das Freilager die Maßnahmen anwendbar werden, die grundsätzlich an die Ausfuhr der betreffenden Waren anknüpfen, sofern dies in einer besonderen Gemeinschaftsregelung vorgesehen ist.

Artikel 802 ZK-DVO bestimmt:

Die Zollbehörden der Mitgliedstaaten teilen der Kommission Folgendes mit:

- a) die Freizonen, die bestehen und in der Gemeinschaft in Betrieb sind, gemäß der Einteilung nach Artikel 799;
- b) die zuständigen Zollbehörden, bei denen der Antrag nach Artikel 804 zu stellen ist.

Die Kommission veröffentlicht die Mitteilungen nach den Buchstaben a) und b) im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Reihe C

Laut Mitteilung der Kommission veröffentlicht unter ABI. C 50 vom 23.2.2002 handelt es sich bei der Punto franco di Trieste (Freizone Triest) um eine Freizone des Kontrolltyps I (Art. 799 Buchstabe a ZK-DVO).

Der erstmals im Zuge der mündlichen Verhandlung erhobene Einwand, der Freihafen Triest zähle nicht zum Zollgebiet der Union, steht im Widerspruch zu den ausdrücklichen Bestimmungen des Art. 166 ZK und ist damit unbeachtlich.

Zwar werden gemäß Art. 166 Buchstabe a ZK Nichtgemeinschaftswaren (um eine solche handelt es sich beim verfahrensgegenständlichen Beförderungsmittel zweifellos) für die Erhebung der Einfuhrabgaben bei der Einfuhr als nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlich angesehen, dies gilt aber nicht, wenn sie in ein anderes Zollverfahren übergeführt oder unter anderen als den im Zollrecht vorgesehenen Voraussetzungen verwendet werden. Das in Rede stehende Fahrzeug befand sich im Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung gemäß Art. 558 ZK-DVO. Die kraft Gesetzes fingierte Drittlandssituation der Nichtgemeinschaftsware greift im Streitfall daher nicht. Das körperliche Vorhandensein einer Ware in Freizonen oder Freilagern besagt nämlich noch nichts darüber, ob die Waren auch die zollrechtliche Bestimmung „Verbringung in eine Freizone oder ein Freilager“ gem. Art. 4 Nr. 15 Buchstabe b ZK haben (siehe Witte, 6. Auflage, Rz. 7 zu Art. 166).

Aus all diesen Gründen erachtet es das Bundesfinanzgericht als erwiesen, dass die Bf. das verfahrensgegenständliche Sattelzugfahrzeug entgegen den Bestimmungen des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO im Zollgebiet der Gemeinschaft im Binnenverkehr zum Einsatz brachte. Verstöße gegen die zuletzt genannte Norm führen zum Entstehen der Zollschuld hinsichtlich des verwendeten Beförderungsmittels gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK (VwGH 28.4.2005, 2004/16/0136). Zollschuldnerin ist die Bf. als Fahrzeughalterin. Dies ungeachtet des Umstandes, dass die Bf. die Verantwortung für die Pflichtverletzung dem Fahrer anlasten möchte. Denn weder aus der Aktenlage noch aus dem Beschwerdevorbringen ergibt sich auch nur der geringste Hinweis darauf, dass die Verbringung des Beförderungsmittels in das Zollgebiet nicht im Auftrag und über Anweisung der Bf. erfolgt sein könnte. Die bei der Überführung in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von Einfuhrabgaben gemäß Art. 233 Abs. 1 Buchstabe a ZK-DVO iVm Art. 232 Abs. 1 Buchstabe b ZK-DVO abgegebene konkludente Zollanmeldung ist daher der Bf. zuzurechnen, die durch die Überlassung zur Pflichteninhaberin und durch die aufgezeigte Zuwiderhandlung zur Zollschuldnerin nach Art. 204 Abs. 3 ZK wurde.

Zulässigkeit einer Revision

Gegen ein Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Bei der Lösung der im Streitfall relevanten Rechtsfragen konnte sich das Bundesfinanzgericht auf die oben zitierten Erkenntnisse des VwGH bzw. Urteile des EuGH stützen. Die Revision war daher als unzulässig zu erklären.

Wien, am 15. Juli 2015