

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter R. in der Beschwerdesache der Firma A., vertreten durch B., gegen den Bescheid des Zollamt Linz Wels vom 05.02.2015, Zl. a. betreffend Eingangsabgabenschuld zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) unzulässig.

Entscheidungsgründe

Das Zollamt Linz Wels hat mit dem im Spruch bezeichneten Bescheid ausgesprochen, dass für die Firma A für das näher bezeichnete Sattelfahrzeug der Marke Volvo gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a und Abs. 3 Zollkodex (ZK) iVm § 2 Abs. 1 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG) die Eingangsabgabenschuld in Höhe von € 29.400,00 (Zoll: € 12.000,00, infuhrumsatzsteuer: € 17.400,00) am 20.1.2015 bei der Einreise von Italien kommend nach Österreich über den Grenzübergang Arnoldstein dadurch entstanden sei, dass sie durch widerrechtliche Verwendung des im Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung in das Zollgebiet der Gemeinschaft eingebrachten Beförderungsmittels eine der Pflichten nicht erfüllt habe, die sich bei der einfuhrabgabepflichtigen Ware aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das es übergeführt worden war, ergeben haben.

Dem Abgabenbescheid lagen folgende Sachverhaltsfeststellungen des Zollamtes zugrunde:

Aufgrund der Tatbeschreibung eines Organes des Zollamtes Linz Wels, Zollstelle Flughafen Hörsching vom 21.01.2015, GZ. b., wurde bekannt, dass die Firma A das ausländische unverzollte Beförderungsmittel, nämlich die Sattelzugmaschine der Marke VOLVO, Typ 24A3C, Farbe gelb, Kilometerstand 34.498, Fahrgestellnummer xx., amtliches Kennzeichen xy, Zulassungsdatum 10.09.2014, Baujahr 2014, im Binnenverkehr gewerblich verwendet habe. Mit diesem auf die Beschwerdeführerin in der Türkei zugelassenen Beförderungsmittel wurde am 19.01.2015 in Triest (Italien) der in der Türkei mit insgesamt 65 Colli Hubwinden mit einem Gesamtgewicht von

10.589 kg und per Fährschiff ohne Zugfahrzeug in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbrachte Sattelanhänger, amtliches Kennzeichen yy aufgenommen. Der LKW-Lenker C., geboren am tt.mm.1981, wohnhaft in XY) konnte für diesen Gütertransport von Triest nach Österreich lediglich eine sogenannte „Belohnungsgenehmigung“ mit der Nummer ab vorweisen. In Österreich wurde am 21.01.2015 eine Teilentladung durchgeführt. Abladestelle war die D. in 4063 Hörsching. Zuvor reiste C. laut Eintrag in der Belohnungsgenehmigung am 20.01.2015 um 16:47 Uhr mit dem in Rede stehenden Beförderungsmittel am Grenzübergang Arnoldstein nach Österreich ein.

Im Zuge der niederschriftlichen Einvernahme vom 22.01.2015 gab C. an, den gegenständlichen Sattelanhänger (amtliches Kennzeichen yy.) am 16.01.2015 in der Türkei zuerst beim Unternehmen E. in Akhisar beladen und anschließend zum Hafengelände in Cesme gebracht zu haben. Im Hafen Cesme sei der Sattelanhänger von einem Mitarbeiter des Fährunternehmens F. mit einer firmeneigenen Zugmaschine auf die eingangs erwähnte Fähre verladen worden. Danach habe C. drei weitere Sattelanhänger zum Hafen gebracht, welche in gleicher Weise verladen worden seien. Schließlich habe C. den Sattelanhänger mit amtlichem Kennzeichen zz. an das Zugfahrzeug gekoppelt und dieses in der Folge selbst auf die Fähre gelenkt. Am 19.01.2015 sei C. laut eigener Aussage vom 22.01.2015 von Istanbul nach Venedig geflogen. Von dort sei er via Shuttle-Bus zum Hafen Triest gebracht worden, wo er von einem Herrn G. das Carnet-TIR für den Sattelanhänger yy. erhalten habe. In der Folge habe C. die Fähre betreten und dann die in Cesme verladene Fahrzeugkombination bestehend aus dem gegenständlichen Beförderungsmittel und dem Sattelanhänger zz. von dieser Fähre in das Hafengelände Triest gelenkt. Dort habe er den besagten Sattelanhänger abgekoppelt und jenen mit dem Kennzeichen yy. an das Zugfahrzeug angehängt. Der letztgenannte Sattelanhänger sei zwischenzeitlich von Mitarbeitern der Fährgesellschaft mit einer firmeneigenen Zugmaschine von der Fähre in das Hafengelände verbracht worden. Am 20.01.2015 verließ C. mit dem Sattelanhänger yy. das Hafengelände von Triest und fuhr Richtung Österreich. Am selben Tag um 16:47 Uhr passierte er den Grenzübergang Arnoldstein. Dabei wurde die Belohnungsgenehmigung mit der Nummer ab entwertet.

C. hat im Zuge seiner Vernehmungen vom 21.01.2015 und 22.01.2015 weiters ausgesagt, den Auftrag, den gegenständlichen Sattelanhänger aufzunehmen und die Teilentladung in Hörsching vorzunehmen, habe persönlich der Direktor des Unternehmens A.- H. erteilt. C. habe den Auftrag noch in der Türkei erhalten; in Triest habe er mit H telefoniert, um sich hinsichtlich des Sattelanhängers zu vergewissern.

In der Äußerung vom 04.02.2015 zum abgabenrechtlichen Vorhalt vom 23.01.2015, führte die Firma A.- aus, dass mit derselben Fähre 14 Sattelanhänger und das gegenständliche Zugfahrzeug nach Triest befördert worden seien. Das Terminal Cesme, wo die Fähre nach Triest ablegte, sei vom Beförderungsmittel mit dem Sattelanhänger yy. erreicht worden. Es liege nur an den Verlade-Modalitäten, dass das Beförderungsmittel mit dem anderen Sattelanhänger mit dem Kennzeichen zz. auf die Fähre gekommen sei. Schließlich könne man nicht alle Sattelanhänger gleichzeitig zum Zollgelände Cesme bzw. zur Fähre

bringen. So komme es vor, dass Sattelanhänger bereits Tage vor der Abfahrt zum Hafen gebracht werden. Der Äußerung beigelegt wurde ein Schreiben des Unternehmens F. vom 22.01.2015, welches die gemeinsame Überfahrt des Beförderungsmittels und des Sattelanhängers yy. auf der Fähre bestätigt. Dargelegt wurde auch, dass das Sattelzugfahrzeug xy zusammen mit dem Sattelanhänger yy. das Terminal Cesme erreicht hatte. Die gewählte Vorgehensweise zur Beladung der Fähre mit dem Beförderungsmittel xy und dem Sattelanhänger zz. habe laut F. an Verlademodalitäten gelegen ("because of loading procedure").

Gegen die Geltendmachung und Vorschreibung der Eingangsabgabenschuld brachte die Bescheidadressatin (Beschwerdeführerin) durch ihren Vertreter fristgerecht die Beschwerde vom 4.3.2015 ein und begründete diese im Wesentlichen damit, es sei unrichtig, dass die Aufnahme des gegenständlichen Sattelanhängers in Triest geschehen sei. Der Transport habe jedenfalls in Akhisar (Türkei) begonnen. Schließlich seien Beförderungsmittel und Sattelanhänger "nur auf der Fähre" nicht aneinander gekoppelt gewesen. Das bloße Aufsatteln in Triest sei keine Beladung und unterbreche einen einheitlichen Transportvorgang nicht. Im Übrigen sei der Tausch von Zugmaschinen eine übliche Gepflogenheit in der Transportbranche. Relevant sei der Weg der Waren - hier von der Türkei nach Österreich - nicht jener des Beförderungsmittels. Kabotage im Sinne des Art 558 ZK-DVO, demnach Binnenverkehr, liege nur vor, "wenn bei einer Warenbeförderung Waren im Zollgebiet geladen und wieder ausgeladen werden". Als Ort der Beladung sei die Türkei anzusehen. Gemäß Art. 558 ZK-DVO reiche die vorgelegte Belohnungsgenehmigung aus. Eine Zollschild nach Art. 204 ZK sei nicht entstanden. Die Voraussetzungen des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO seien insofern erfüllt, als die im einschlägigen Abkommen zwischen Österreich und der Türkei vorgesehenen Bewilligungen vorgelegen seien.

Das Beschwerdevorbringen enthält zudem wiederholende Schilderungen zum Sachverhalt und zur Rechtsansicht der Partei, welche nicht über die in der Äußerung vom 04.02.2015 hinausgingen.

Nachdem das Zollamt die Beschwerde mit der Beschwerdevorentscheidung vom 10.4.2015, Zl. c., als unbegründet abgewiesen hatte, begehrte die Beschwerdeführerin im Schreiben vom 20.4.2015 die Vorlage der Beschwerde an und die Entscheidung durch das Bundesfinanzgericht.

Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

Die Entscheidung des Zollamtes Linz Wels in seiner Beschwerdevorentscheidung ist sowohl in ihr als auch im angefochtenen Bescheid ausführlich und umfassend begründet. Das Bundesfinanzgericht erhebt daher die Begründungen im angefochtenen Bescheid und in der Beschwerdevorentscheidung zu seinen eigenen und verweist ausdrücklich auf dieselben.

Die Ausführungen der Beschwerdeführerin, die sich nach einer wiederholenden Schilderung des unbestrittenen Sachverhaltes in Erwägungen zur subjektiven Tatseite in

Bezug auf Verlademodalitäten, Gepflogenheiten der Transportbranche und die Absicht eines durchgehenden Transportes bei Auftragserteilung in der Türkei erschöpften, konnten nicht erfolgreich sein. Auf eine subjektive Tatseite kam es im Abgabungsverfahren nicht an.

Weil Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK, wonach eine Einfuhrzollschuld entsteht, wenn eine der Pflichten nicht erfüllt wird, ausschließlich objektive Voraussetzungen enthält, hatte die Abgabenbehörde die aufgezeigten subjektiven Umstände wie Verlademodalitäten, Gepflogenheiten der Transportbranche und die Absicht eines durchgehenden Transportes bei Auftragserteilung in der Türkei nicht zu beurteilen. Daran änderte auch der Umstand nichts, dass dritte Sattelanhänger vom Beförderungsmittel allenfalls nur "ein paar hundert Meter" gezogen wurden. Auch der Umstand, dass zufolge der Stellungnahme der rechtsfreundlich vertretenen Beschwerdeführerin vom 22.01.2015 H., wenn überhaupt, nur ein fahrlässiges Verhalten vorgeworfen werden könnte, war unbeachtlich. Auch aus allfällig unrichtigen Rechtsauskünften von Behörden aus Drittländern, welche auf die österreichische Gesetzeslage abzielen, ließen sich keine Rechte ableiten.

Gemäß § 2 Abs. 1 ZollR-DG gelten das im § 1 legcit 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, 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.

Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können gemäß Art. 137 ZK Nichtgemeinschaftswaren, die zur Wiederausfuhr bestimmt sind, unter vollständiger oder teilweiser Befreiung von Einfuhrabgaben, und ohne dass sie handelspolitischen Maßnahmen unterliegen, im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet werden. Gemäß Art. 138 ZK wird die Bewilligung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung auf Antrag der Person erteilt, welche die Waren verwendet oder verwenden lässt.

Gemäß Art. 558 ZK-DVO wird die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von Einfuhrabgaben für im Straßenverkehr eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt, die

- a) außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft auf den Namen einer außerhalb dieses Zollgebietes ansässigen Person amtlich zugelassen sind;
- b) unbeschadet der Artikel 559, 560, und 561 von einer außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft ansässigen Person verwendet werden, und
- c) bei gewerblicher Verwendung mit Ausnahme von Schienenbeförderungsmittel nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft

beginnen oder enden; sie können jedoch im Binnenverkehr eingesetzt werden, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzungen für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, es vorsehen.

Eine gewerbliche Verwendung im Sinne des Art. 555 ZK liegt vor, wenn das Beförderungsmittel im Zusammenhang mit der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Waren im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten eines Unternehmens verwendet wird.

Der verfahrensgegenständliche Lastkraftwagen wurde von der Beschwerdeführerin verwendet.

Als "Verwender" gilt jenes Unternehmen, für dessen Geschäftsbetrieb das Beförderungsmittel im Einsatz steht und das den wirtschaftlichen Vorteil aus der Verwendung des Fahrzeuges erzielt. Verwender ist der Bewilligungsinhaber des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung.

Gemäß Art. 4 Z 21 ZK wird grundsätzlich die Person Inhaber des Zollverfahrens, für deren Rechnung die Zollanmeldung auf Überführung einer Ware in das betreffende Zollverfahren abgegeben worden ist. Die Beschwerdeführerin war die Inhaberin des ihr anlässlich der Einfuhr der gegenständlichen Sattelzugmaschine bewilligten vorübergehenden Verwendungsverkehrs.

Gemäß Art. 555 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO ist Binnenverkehr die Beförderung von Personen oder Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft einsteigen oder geladen werden, um in diesem Gebiet wieder auszusteigen oder ausgeladen zu werden.

Für die Inanspruchnahme des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung für ein im Drittland zugelassenes Straßenfahrzeug zur gewerblichen Verwendung ist vorausgesetzt, dass es im grenzüberschreitenden Verkehr verwendet wird. Das bedeutet, dass Beförderungen im Rahmen der gewerblichen Verwendung, zu deren Durchführung in einem Drittland zugelassene Straßenfahrzeuge verwendet werden, außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft beginnen oder enden müssen. Es darf keine gewerbliche Verwendung erfolgen, die im Zollgebiet der Gemeinschaft beginnt und auch endet.

Gemäß Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO können solche Straßenfahrzeuge jedoch im Binnenverkehr (EU-Kabotage) eingesetzt werden, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzungen für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, es vorsehen.

Die im Bereich des Verkehrs über die Grenzen des Bundesgebietes geltenden Vorschriften sind das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG), BGBl. Nr. 593/1995, im Allgemeinen und gegenüber der Türkei das Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der türkischen Republik über den internationalen Straßentransport vom 07. 11.1969, BGBl. Nr. 274/1970 idgF., im Besonderen.

Gemäß § 9 Abs. 1 GütbefG 1995 hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 legcit. angeführten Berechtigungen (Bewilligungen, CEMT- Genehmigungen, Fahrtenberichtshefte und Kontrolldokumente) bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet mitgeführt werden.

Gemäß § 9 Abs. 2 GütbefG 1995 hat der Lenker die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 legcit. angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen (§ 21 legcit.) auf Verlangen auszuhändigen.

Das verfahrensgegenständliche Sattelzugfahrzeug ist am 19.01.2015 in Triest anlässlich der Einreise in das Zollgebiet der Europäischen Union durch andere Form der Willensäußerung (Passieren der Zollstelle) nach Art. 232 Abs. 1 und Art. 233 ZK-DVO formlos in das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführt worden. Voraussetzung für die Bewilligung war, dass das Beförderungsmittel ausschließlich für Fahrten im (EU-) grenzüberschreitenden Verkehr verwendet wird.

Der Beginn der Beförderung (Aufsattelung) des Sattelanhängers yy. (TR) sowie die vorgesehene Entladung erfolgten im Zollgebiet der Europäischen Union. Im Zusammenhang mit der Aufsattelung hat bereits das Zollamt treffend auf das Urteil des deutschen Bundesfinanzhofes vom 14.06.2005, VII R 44/02, hingewiesen, wonach die Verwendung einer außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft zugelassenen Sattelzugmaschine für die Beförderung eines Aufliegers von einem Ort innerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft zu einem anderen Ort innerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft einen unzulässigen Binnentransport darstellt, und zwar auch dann, wenn der Ort, an dem der Auflieger ursprünglich mit Waren beladen wurde, außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft gelegen ist (Anschlussentscheidung nach dem EuGH-Urteil vom 15.12.2004, Rs C-272/03). Nach dieser Rechtsprechung kommt es darauf an, dass die Beförderung außerhalb des Zollgebietes beginnt und/oder endet.

Nach den Ausführungen des EuGH-Urteiles müssen die beförderten Waren die Grenze des Zollgebietes der Gemeinschaft **gemeinsam** mit dem hierzu eingesetzten Fahrzeug überschreiten. Das war hier nicht der Fall. Der Auflieger und die Sattelzugmaschine sind getrennt in das Zollgebiet eingeführt worden. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass sich das Beförderungsmittel und der gegenständliche Sattelanhänger auf derselben Fähre - jedenfalls nicht „weit“ voneinander getrennt - befanden. Schließlich führte die Trennung dazu, dass die Grenzüberschreitung nicht "zusammen" erfolgte. Der Sachverhalt konnte nicht anders beurteilt werden, zumal die Zugmaschine vor der Beladung des Schiffes im türkischen Hafen vom in Rede stehenden Auflieger entkoppelt und dazu verwendet wurde, andere Auflieger auf das Schiff zu verbringen und in der Folge gekoppelt mit einem anderen Auflieger am Schiff verblieb und im Hafen in Triest vom Schiff in das Hafengelände verbracht wurde. Erst in Triest wurde der verfahrensgegenständliche Auflieger mit der Zugmaschine wieder verbunden.

Der Transport in der Kombination Zugmaschine und Auflieger yy. wurde jedenfalls im türkischen Hafen beendet und in Triest erneut für einen Binnenverkehr begonnen.

Da die vorübergehende Verwendung für eine bestimmte Beförderung, die mit dem Fahrzeug durchzuführen ist, für welches diese Maßnahme bewilligt wird, gewährt wird, genügt es nicht, dass dieses Fahrzeug nur für den im Zollgebiet der Gemeinschaft gelegenen Teil der zurück zu legenden Strecke eingesetzt wird. Mit dem Fahrzeug müssen die beförderten Waren die Grenze des Zollgebietes der Gemeinschaft überschreiten (EuGH, Rs C-272/03, RNr. 22). Andernfalls würde einen Beförderungsunternehmer nichts daran hindern, eine Sattelzugmaschine im Verfahren der vorübergehenden Verwendung einzuführen und ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen innerhalb des Zollgebietes 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, Rs C-272/03, RNr. 24).

In diesem Zusammenhang war auf den Wortlaut der Triest-Belohnungsgenehmigung zu verweisen:

*"Diese Genehmigung berechtigt auch zur Beförderung mit einem in der Türkei zugelassenen Zugfahrzeug **zusammen** mit einem in der Türkei zugelassenen Sattelanhänger ab/nach dem Hafen Triest nach/von Österreich."*

Bereits das Wort "auch" deutete auf ein über den gewöhnlichen Bewilligungsumfang hinausgehendes auf Triest abzielendes Recht. Der weitere Wortlaut "für den internationalen Straßengüterverkehr zwischen ÖSTERREICH und der TÜRKEI" enthielt schließlich auch eine "gewöhnliche" Belohnungsgenehmigung" unverändert. Es erscheint unzweifelhaft, dass eine „gewöhnliche“ Belohnungsgenehmigung derartige Triest-Fahrten nicht abdeckte, weil es eine (spezielle) Triest-Belohnungsgenehmigung gibt. Andernfalls wäre die (spezielle) Triest-Belohnungsgenehmigung nutzlos gewesen.

Das Zollamt wertete den festgestellten Sachverhalt zu Recht als Binnenverkehr im Sinne der zollrechtlichen Bestimmungen. Darüber hinaus war zu prüfen, ob dieser Binnenverkehr nach den Bestimmungen des Güterverkehrsrechts und damit nach Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO zulässig war.

Artikel 4 Z 1 des Österreichisch-Türkischen Abkommens sieht eine Genehmigung für Kraftfahrzeuge einschließlich Anhänger, die in einem der beiden Staaten zugelassen sind und für Güterbeförderungen zwischen diesen Staaten oder im Transitverkehr durch die beiden Staaten verwendet werden, vor.

Aus dem Wortlaut der Norm folgt, dass die Bewilligungspflicht auf das Kraftfahrzeug (Zugfahrzeug) und nicht auf den von der Türkei nach Triest versendeten Auflieger abstellt. Die Wortfolge "einschließlich Anhänger" bedeutet lediglich, dass für den Anhänger/Auflieger keine gesonderte Genehmigung erforderlich ist. Die Fahrt des Zugfahrzeuges - und diese ist güterbeförderungsrechtlich sowie nach dem bilateralen Abkommen zwischen der Türkei und Österreich ausschlaggebend - begann in Triest. Das Zugfahrzeug hat den gegenständlichen Auflieger in Triest aufgesattelt. Dieser Vorgang kam güterbeförderungsrechtlich einer Beladung in Triest gleich.

Da die Bewilligungspflicht auf das Zugfahrzeug abstellt, folgt, dass eine Bewilligung stets für die Beförderung durch ein bestimmtes Zugfahrzeug gilt.

In diesem Zusammenhang war auf die Bestimmungen der §§ 7 und 8 GütbefG 1995 hinzuweisen, auf deren Grundlage einschlägige bilaterale Abkommen geschlossen werden ("Kraftfahrzeuge").

Der Wortlaut der Triest-Belohnungsgenehmigung "Zugfahrzeug zusammen mit (...) Sattelanhänger" erscheint unmissverständlich, wonach die Genehmigung auf das Zugfahrzeug gerichtet war. Im vorliegenden Fall erfolgte die güterbeförderungsrechtlich relevante Beförderung mit dem Zugfahrzeug, auf das die Bewilligung ausgestellt war, zwischen Triest/Italien und Österreich.

Artikel 6 Z 2 des Österreichisch-Türkischen Abkommens bestimmt, dass die vereinbarten Bewilligungen nur für bilaterale Fahrten zwischen der Türkei und Österreich und Transitfahrten durch die Türkei oder durch Österreich gelten.

Nach Artikel 9 zweiter Absatz dieses Abkommens ist für Beförderungen mit dem Fahrzeug des einen Landes (in Österreich/Türkei zugelassener LKW) von Gütern vom anderen Land (Güter aus Türkei/Österreich) in dritte Länder (z.B. nach Italien/Triest) eine "Sondergenehmigung" erforderlich. Damit wird festgelegt, dass die sogenannten Drittlandfahrten nur zulässig sind, wenn Güter von einem Partnerstaat (im vorliegenden Fall Österreich) in ein drittes Land (hier Italien/Triest) von im anderen Partnerstaat zugelassenen LKW (hier türkischer LKW) befördert werden und hierfür eine Sondergenehmigung vorhanden ist. Der Transport von einem Drittland in einen Partnerstaat mit einem im anderen Partnerstaat zugelassenen Fahrzeug wird durch das Abkommen nicht behandelt und wäre ebenfalls nur mittels einer gesondert vereinbarten Sondergenehmigung zulässig (Triest-Genehmigung bzw. Drittlandgenehmigung).

Die Beförderung von Gütern mit in der Türkei zugelassenen Kraftfahrzeugen, die in Italien/Triest von der Türkei per Schiff kommende Sattelaufleger aufsatteln und die darin enthaltene Ware ganz oder teilweise nach Österreich verbringen, ist somit nach den Bestimmungen des bilateralen Österreichisch-Türkischen Abkommens und gemäß den Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes nur mittels einer CEMT-Genehmigung oder einer Sondergenehmigung für diese Verkehre möglich. Kann weder eine solche Sondergenehmigung noch eine CEMT-Genehmigung vorgewiesen werden, ist die Güterbeförderung unzulässig.

Bei einer Belohnungsgenehmigung im Falle der Türkei handelt es sich um eine sogenannte "Universalgenehmigung", die sowohl für den bilateralen Verkehr zwischen Österreich und der Türkei als auch für den Transitverkehr durch Österreich gültig ist. Für den sogenannten Drittlandverkehr ist sie dann gültig, wenn der Heimatstaat des Zugfahrzeuges durchfahren wird. Verkehre durch türkische Zugmaschinen von Italien nach Österreich stellen einen unerlaubten Drittlandverkehr dar, da der Niederlassungsstaat Türkei nicht durchfahren wird. CEMT-Genehmigungen hingegen berechtigen zum Drittlandverkehr auch dann, wenn der Heimatstaat nicht durchfahren wird.

Ein erlaubter, sogenannter "unechter" Drittlandsverkehr liegt immer dann vor, wenn der Zulassungsstaat des LKW durchfahren wird. Das heißt, eine Fahrt eines türkischen LKW von Italien/Triest nach Österreich darf nur im Transit durch die Türkei abgewickelt werden.

Unzulässig wurde die Beförderung erst mit dem Übertritt über die österreichische Bundesgrenze in Arnoldstein, wodurch die Zollsschuld gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK mangels Vorliegens einer für den durchgeführten Drittlandverkehr gültigen Güterbeförderungsbewilligung entstand.

Diese Rechtsansicht wird durch das Urteil des EuGH vom 16.06.2011, Rs C-351/10 (Laki DOOEL) gestützt, in dem der Gerichtshof Folgendes ausführt:

Art. 555 Abs. 1 und Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO sind dahin auszulegen, dass die Unzulässigkeit des Einsatzes eines Fahrzeuges, das nach dem Verfahren der vollständigen Befreiung von Zoll in die Europäische 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, d. h. bei fehlender Genehmigung für das Entladen, des Mitgliedstaats des Entladens, als gegeben anzusehen ist und die Behörden dieses Staates dafür zuständig sind, den Zoll zu erheben.

Gemäß Artikel 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK entsteht eine Einfuhrzollsschuld, wenn in anderen als in den in Artikel 203 ZK genannten Fällen eine der Pflichten nicht erfüllt wird, die sich bei einer einfuhrabgabenpflichtigen Ware aus deren vorübergehenden Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben.

Im Sinne des Abs. 2 legcit entsteht die Zollsschuld in dem Zeitpunkt, in dem die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollsschuld entstehen lässt, nicht mehr erfüllt wird, oder in dem Zeitpunkt, in dem die Ware in das betreffende Zollverfahren übergeführt worden ist, wenn sich nachträglich herausstellt, dass eine der Voraussetzungen nicht erfüllt war.

Im vorliegenden Fall wurde die Pflicht, das in der vorübergehenden Verwendung befindliche Straßenfahrzeug ausschließlich zu Beförderungen zu verwenden, die außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft beginnen oder enden, nicht erfüllt.

Die Beschwerdeführerin ist gemäß Art. 204 Abs. 3 ZK Zollschuldnerin geworden, weil sie als Inhaberin der Bewilligung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung (Art. 138 ZK) die Pflicht zu erfüllen hatte, die sich aus der Inanspruchnahme des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung ergibt, nämlich den Lastkraftwagen nicht für die Durchführung eines unzulässigen Binnenverkehrs einzusetzen. Die Zollsschuld ist zufolge dessen durch die zweckwidrige Verwendung entstanden (Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK iVm Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO, Art. 87 Abs 2 ZK).

Der allein maßgebliche objektive zollschuldrechtliche Tatbestand für die Zollschuldentstehung war erfüllt. Die belangte Behörde hat den angefochtenen Bescheid zu Recht erlassen.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Zur Zulässigkeit einer Revision:

Gegen diese Entscheidung ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG eine Revision nicht zulässig, da das Erkenntnis nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis nicht von der Rechtsprechung der Höchstgerichte (siehe dazu die zitierte Rechtsprechung), eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung der Höchstgerichte nicht einheitlich beantwortet wird.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Klagenfurt am Wörthersee, am 7. März 2016