

## Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Beschwerde der Bf, vertreten durch Jürgen Dickmann, Rechtsanwalt, D-80802 München, Potsdamer Straße 4, vom 31. März 2009 gegen die Berufungsvorentscheidung des Zollamtes Graz vom 24. Februar 2009, ZI. 700000/00000/2008, betreffend Eingangsabgaben und Abgabenerhöhung entschieden:

Der Beschwerde wird Folge gegeben. Der angefochtene Bescheid wird dahingehend abgeändert, dass der Berufung vom 23. Juni 2008 stattgegeben und der Bescheid des Zollamtes Graz vom 3. Juni 2008, Zahl: 700/00000/01/2007, aufgehoben wird.

### Entscheidungsgründe

Am 16. Jänner 2007 kontrollierte die Mobile Kontrollgruppe des Hauptzollamtes Landshut auf der Autobahn Salzburg-München eine kroatische Sattelzugmaschine, die auf die nunmehrige Beschwerdeführerin Bf (nachstehend mit "Bf" bezeichnet) zugelassen ist.

Bei der Vernehmung des Fahrers, ZS, erklärte dieser, die Fahrer der Bf seien angewiesen, CEMT-Genehmigungen auf Grund der Ausschlüsse verschiedener Mitgliedstaaten während innergemeinschaftlicher Binnentransporte untereinander zu tauschen. So sei am 7. Jänner 2007 mit der auf die Bf zugelassenen Sattelzugmaschine DAF, Fahrzeugnummer: X, mit dem amtlichen kroatischen Kennzeichen ZG ein Transport von Italien nach Frankreich durchgeführt worden. Zu Beginn dieses Transportes habe der Fahrer die CEMT-Genehmigung HR Nr. 1 (nicht gültig für Österreich) mitgeführt. Diese Genehmigung sei dann in Eben in Österreich an einen anderen Fahrer der Bf übergeben bzw mit diesem getauscht worden. Der Weitertransport nach Frankreich sei mit der nicht für Italien, Österreich und Griechenland

gültigen CEMT-Genehmigung HR Nr. 2 erfolgt. In den CEMT-Fahrtenbüchern wurde dabei die jeweilige Teilstrecke (Italien-Österreich bzw Österreich-Frankreich) eingetragen.

Im weiteren Verfahren wurde der Vertreter der Bf vom Hauptzollamt Augsburg mit Schreiben vom 22. Juni 2007 ersucht, noch offene Fragen zu beantworten und Unterlagen vorzulegen. Mit Antwortschreiben vom 11. Juli 2007 teilte dieser ua mit, es sei richtig, dass die CEMT-Genehmigung HR Nr. 2 nicht für Österreich gültig sei, die Genehmigung sei jedoch zusammen mit einer österreichischen Genehmigung benutzt worden. Diese österreichische Genehmigung Nr. 3 (richtig: Nr. 3a) hätte die Bf nach Benutzung am 23. Februar 2007 beim Ministerium in Zagreb abgeben müssen. Soweit das Original oder ein Nachweis benötigt werde, werde um Mitteilung und Fristgewährung ersucht, um das Ministerium verständigen und ein Nachweisdokument vorlegen zu können. In der Anlage wurde beispielsweise eine andere, derzeit gültige Fahrtengenehmigung "Kroatien 2 Euro 2" vorgelegt.

Mit Schreiben vom 1. August 2007 informierte die deutsche Zollverwaltung das Zollamt Graz und teilte unter Anschluss der relevanten Unterlagen mit, das nach do. Ansicht unabhängig von der Frage, ob auf dem betreffenden Transport für den österreichischen Streckenabschnitt eine gültige österreichische bilaterale Genehmigung mitgeführt wurde oder nicht, durch die Weitergabe der CEMT-Genehmigung HR Nr. 2 in Österreich die Zollschuld gemäß Artikel 204 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 (Zollkodex ZK) für die genannte Sattelzugmaschine entstanden sei. Es werde daher ersucht, die in Österreich entstandenen Einfuhrabgaben festzusetzen.

Mit Bescheid vom 3. Juni 2008 hat das Zollamt Graz der Bf den Abgabenbetrag für das oa Fahrzeug mitgeteilt und eine Abgabenerhöhung gemäß § 108 ZollR-DG vorgeschrieben. In der Begründung wird ausgeführt, das betreffende Fahrzeug sei am 5. Jänner 2007 in Italien mit Waren für einen innergemeinschaftlichen Transport nach Frankreich beladen worden. Für die Teilstrecke von Italien nach Eben/Österreich sei die in Österreich nicht gültige CEMT-Genehmigung Nr. 1 verwendet worden. Der Transport wäre im CEMT-Fahrtenbuch unzulässigerweise nur mit der Teilstrecke Italien-Österreich eingetragen worden. Die CEMT-Genehmigung Nr. 1 wäre in Eben an einen anderen Fahrer übergeben worden. Für die Weiterfahrt von Eben nach Frankreich wäre die nicht in Österreich, Italien und Griechenland gültige CEMT-Genehmigung Nr. 2 verwendet worden. Diese Teilstrecke (7. bis 9. Jänner 2007) wäre im Fahrtenbuch der Genehmigung eingetragen worden. In seiner Stellungnahme habe der Abgabenschuldner angegeben, für den österreichischen Streckenabschnitt der Fahrt eine weitere, bilaterale Genehmigung verwendet zu haben. Dazu wird Folgendes ausgeführt:

*"Für die gewerbliche Verwendung des ggst. Beförderungsmittels im innergemeinschaftlichen Verkehr, welches nach Artikel 232 ZK-DVO i.V.m. Artikel 233 ZK-DVO in das Zollverfahren der*

*vorübergehenden Verwendung unter vollständiger Einfuhrabgabenbefreiung angemeldet worden ist, besteht die Verpflichtung auf allen Fahrtbewegungen eine gültige, güterbeförderungsrechtliche Bewilligung im Sinne des § 7 Güterbeförderungsgesetz mitzuführen. Die gültige CEMT-Genehmigung ist auf der gesamten Fahrtstrecke, vom Beladeort bis zum Entladeort mitzuführen und auf Verlangen auszuhändigen. In das Fahrtenbuch der Genehmigung ist bei einem Binnentransport der gesamte Transport, sowie der komplette Zeitraum des Transportes einzutragen. Die Verwendung einer CEMT-Genehmigung auf Teilstrecken ist unzulässig, mit der Weitergabe während eines Transportes wird diese ungültig.*

*Spätestens ab dem Zeitpunkt der Weitergabe der CEMT-Genehmigung am 7.1.2007 in Eben/Österreich erfolgte der Binnentransport ohne gültige Genehmigung.*

*Der Abgabepflichtige hat somit im gegenständlichen Fall eine der Pflichten nicht erfüllt, die sich bei einer einfuhrabgabenpflichtigen Ware aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens (Vorübergehende Verwendung), in das sie übergeführt worden ist, ergeben hat."*

Gemäß Artikel 204 Absatz 1 Buchstabe a) ZK sei somit am 7. Jänner 2007 die Einfuhrzollschuld für das Kraftfahrzeug entstanden.

Entsteht eine Zollschuld gemäß Artikel 204 ZK, so sei gemäß § 108 Abs. 1 ZollR-DG eine Abgabenerhöhung zu entrichten, die dem Betrag entspricht, der für den Zeitraum zwischen dem Entstehen der Zollschuld und dem der buchmäßigen Erfassung an Säumniszinsen (§ 80 ZollR-DG) angefallen wäre.

Gegen diesen Bescheid hat die Bf durch ihren Vertreter mit Schreiben vom 23. Juni 2008 Berufung erhoben. In der Berufung wird eingeräumt, dass die CEMT-Genehmigung Nr. 2 für die Fahrt nach Frankreich benutzt wurde. Bis zur Übernahme sei das Mitführen dieser Genehmigung jedoch im Hinblick darauf, dass die Bf für den österreichischen Streckenabschnitt eine bilaterale Genehmigung gehabt habe, nicht erforderlich gewesen. Laut der vorgelegten "Niederschrift der 2. Sitzung der deutsch-kroatischen Gemischten Kommission für den grenzüberschreitenden Straßenpersonen- und Güterverkehr vom 24. bis 25. April 2003 in Zagreb" wurde dort vereinbart, dass deutsche und kroatische Unternehmer Gütertransporte aus Österreich oder Italien bzw. nach Österreich oder Italien mit einer CEMT-Genehmigung, deren Nutzung für Österreich oder Italien beschränkt ist, vornehmen dürfen. Dementsprechend habe die Bf den verfahrensgegenständlichen Transport von Italien aus mit einer CEMT-Genehmigung durchgeführt, welche zunächst für Italien (und andere Länder), aber nicht für Österreich gültig gewesen sei. Für Österreich wäre entsprechend der bisherigen Handhabung, wie es nach Kenntnis der Bf bei allen Unternehmen üblich sei, eine Transitgenehmigung verwendet worden.

Die Genehmigung, die ab Eben verwendet wurde, galt für alle EU-Länder, nicht jedoch für Griechenland, Österreich und Italien, weshalb sie gar nicht mit Beginn des Transportes einsetzbar gewesen wäre. Daher habe man für den Transport in Italien eine andere CEMT-Genehmigung verwendet. Die Bf hätte also von Anfang an zwei Genehmigungen mitführen müssen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Schwerpunkt des Verfahrens in Deutschland darauf lag, ob die Weiterfahrt ab Eben mit der Genehmigung Nr. 2 gegen § 7 Güterbeförderungsgesetz, insbesondere gegen die so genannte "2+3-Regelung", verstößt. Das dortige Verfahren vor dem Amtsgericht Köln gegen den Inhaber der Bf sei eingestellt worden.

Die Bf sei davon ausgegangen, sich gesetzeskonform verhalten zu haben. Der Transport durch Österreich sei nicht, wie im angefochtenen Bescheid ausgeführt, ohne gültige Genehmigung erfolgt, sondern mit einer "grünen Transitgenehmigung".

In der Folge forderte das Zollamt Graz die Bf am 1. September 2008 auf, die für den Transit durch Österreich verwendete bilaterale Genehmigung (Original oder beglaubigte Abschrift) vorzulegen.

Daraufhin wurde ein Schreiben des Ministeriums für Seewesen, Verkehr und Infrastruktur der Republik Kroatien vom 29. Jänner 2009 samt beglaubigter Übersetzung beigebracht:, in dem gegenüber der Bf bestätigt wird, dass auf Grund der Einsichtnahme in die amtliche Evidenz des Ministeriums festgestellt worden sei, dass die Bf am 20. Juni 2006 die österreichische Bewilligung für den Warentransport im internationalen Straßenverkehr für das Jahr 2006, Seriennummer 3a, erhalten hat und diese am 23. Februar 2007 zurückgegeben wurde. Da die Bewilligungen aus dem Jahr 2006 ausgesondert wurden und man nicht mehr über die geforderte Dokumentation verfüge, sei man jedoch nicht in der Lage, der Bf die angeführte Bewilligung zuzustellen.

Mit Bescheid vom 24. Februar 2009 wurde die Berufung gegen den Bescheid vom 3. Juni 2008 als unbegründet abgewiesen. In der Begründung führt die belangte Behörde im Wesentlichen aus, die Bf habe keinen Nachweis dafür erbringen können, dass die im Schreiben des kroatischen Ministeriums für Seewesen, Verkehr und Infrastruktur genannte Bewilligung auch tatsächlich bei der konkreten Fahrt des Lkws in Österreich verwendet und mitgeführt worden sei. Anlässlich der Einvernahme des Fahrers durch die deutsche Zollbehörde, wo dieser auf die fehlende für Österreich gültige Genehmigung hingewiesen worden sei, habe dieser mit keinem Wort auf das angebliche Mitführen einer in Österreich gültigen bilateralen Fahrtengenehmigung hingewiesen. Außerdem seien die durchgeföhrten Fahrten in Österreich im Fahrtenbuch der für Österreich ungültigen gegenständlichen CEMT-Genehmigungen dokumentiert, was als deutliches Indiz dafür gewertet werde, dass die Fahrten ausschließlich mit diesen Genehmigungen vorgenommen wurden.

Die ersten Monate nach dem Aufgriff erstmals getätigte Behauptung, es wäre eine nationale Bewilligung für den Transit durch Österreich vorhanden gewesen und bei dem

gegenständlichen Transport auch mitgeführt worden, werde somit als reine Schutzbehauptung angesehen.

Mit Schreiben vom 31. März 2009 hat die anwaltlich vertretene Bf Beschwerde gegen die oa Berufungsvorentscheidung eingebracht und die Aufhebung des angegriffenen Bescheides beantragt.

In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug während der gesamten Fahrt von Zagreb über Italien, Österreich, Deutschland nach Frankreich und zurück nicht kontrolliert wurde. Es wäre also zu keinem Zeitpunkt festgestellt worden, dass auf der Fahrt durch Österreich keine gültige bilaterale Genehmigung vorhanden war bzw mitgeführt wurde. Insbesondere sei für die Teilstrecke von Italien nach Eben in Österreich weder die CEMT-Genehmigung Nr. 1 noch die CEMT-Genehmigung Nr. 2 verwendet worden.

Man habe nachgewiesen, dass die Bf im fraglichen Zeitpunkt im Besitz einer vom kroatischen Ministerium vergebenen bilateralen Genehmigung gewesen sei. Als zusätzlicher Nachweis wurde eine Bestätigung des zweiten Fahrers, VS, sowie der für die Fahrt erteilte interne Arbeitsauftrag Nr. 0 vorgelegt. Laut dieser Bestätigung wurden von der Abfahrt in Zagreb am 4. Jänner 2007 bis zur Rückkehr am 15. Jänner 2007 sowohl die erforderlichen CEMT-Genehmigungen als auch die genannte kroatisch-österreichische Genehmigung mitgeführt und die Fahrtstrecke in Österreich in der bilateralen Genehmigung, die nicht mehr greifbar ist, eingetragen.

Zum Vorwurf, bei der Einvernahme in Deutschland sei die bilaterale Genehmigung mit keinem Wort erwähnt worden, wird festgestellt, dass die Einvernahme bzw Kontrolle – wie bereits ausgeführt - nicht auf der streitgegenständlichen Fahrt stattgefunden hat.

Es sei rechtlich nicht zulässig, aus dem Umstand, dass die CEMT-Genehmigungen in den CEMT-Fahrtenbüchern aufgeführt wurden, die auf der ganzen Fahrt benötigt wurden, den Umkehrschluss zu ziehen, dass keine bilaterale Genehmigung mitgeführt wurde.

Man sei überdies der Ansicht, dass nicht die Bf nachträglich nachweisen müsse, auf der verfahrensgegenständlichen Fahrt eine Genehmigung mitgeführt zu haben, sondern umgekehrt die Zollbehörde den Nachweis führen müsste, dass diese nicht mitgeführt wurde.

Man habe erst nach Monaten auf die bilaterale Genehmigung hingewiesen, weil die Bf vorher nicht damit konfrontiert worden wäre. Es sei daher unzulässig, dies als reine Schutzbehauptung darzustellen. Man habe sich vielmehr bemüht, die beim Ministerium in Zagreb eingereichte Genehmigung beizubringen, dies sei aber nicht mehr möglich gewesen.

***Über die Beschwerde wurde erwogen:***

Gemäß Artikel 558 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 (ZK-DVO) wird die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben für im Straßenverkehr 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 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.

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 gemäß § 7 Abs. 1 Unterabs. 1 Güterbeförderungsgesetz 1995 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.

Gemäß § 9 Abs. 1 Güterbeförderungsgesetz 1995 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.

Der Lenker hat die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen gemäß § 9

Abs. 2 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.

Auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Österreich und Kroatien und den Transitverkehr durch deren Staatsgebiet findet die Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Republik Kroatien über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern, BGBl III Nr. 1/2003 idgF, Anwendung.

Gemäß Artikel 7 der Vereinbarung bedürfen die im Anwendungsbereich angeführten Verkehrsarten, sofern mit ihnen eine Fahrt auf der Straße verbunden ist, einer Genehmigung des anderen Vertragsstaates, in dem die Fahrt auf der Straße stattfindet. Die Genehmigungen werden im Rahmen einer Kontingentvereinbarung als Einzelgenehmigungen oder auf Zeit gemäß Artikel 12 erteilt, und zwar als

- a) Standardgenehmigungen (Universalgenehmigungen),
- b) eingeschränkte Genehmigungen (zB: örtlich, nach Güterart, für bestimmte Fahrzeuge oder nach Art des Transportes).

Artikel 9 der genannten Vereinbarung lautet:

*"1. Für jedes motorgetriebene Lastfahrzeug ist unbeschadet des Artikels 8 eine Genehmigung auszustellen.*

*2. Die Genehmigung muß folgende Angaben enthalten:*

- a) Name und Anschrift des Unternehmers;*
- b) amtliches Kennzeichen des Fahrzeuges;*
- c) höchstzulässige Nutzlast und zulässiges Gesamtgewicht des Lastfahrzeuges;*
- d) Art des Transportes (gewerbsmäßiger Verkehr, Werkverkehr, Leerfahrt);*
- e) gegebenenfalls besondere Auflagen und Bedingungen der Verwendung;*
- f) Dauer der Gültigkeit.*

*3) Die Genehmigung gilt ausschließlich für den Unternehmer, auf dessen Namen sie lautet und ist nicht übertragbar.*

*4. Die Genehmigungen werden von den zuständigen Behörden des einen Vertragsstaates an die zuständige Behörde des jeweiligen anderen Vertragsstaates übermittelt, welche die Genehmigungen ausgefüllt – mit Ausnahme der in Z 2 lit. b, c und d angeführten Angaben – an die in Betracht kommenden Unternehmer ausgibt. Die Angaben gemäß Z 2 lit. b, c und d sind vor Antritt der Fahrt vom Unternehmer selbst auszufüllen.*

*5. Die Genehmigung ist bei jeder Fahrt vollständig ausgefüllt mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Kontrollorganen vorzuweisen.*

*6. Die Vertragsparteien vereinbaren die äußere Form und die Sprache, in denen die Genehmigung ausgestellt wird."*

Laut vorliegendem Frachtbrief hat die Bf mit dem verfahrensgegenständlichen Fahrzeug am 5. Jänner 2007 bei der Firma N. in S in Italien Waren für die Firma V in R in Frankreich

geladen.

Unstrittig ist, dass die Bf für den Gütertransport von Italien nach Frankreich zunächst die CEMT-Genehmigung HR Nr. 1 verwendet hat. Im Fahrtenberichtsheft der CEMT wurde ursprünglich der gesamte Transport von S (Beladeort) bis R (Entladeort) eingetragen, der Entladeort dann aber auf Eben in Österreich geändert. Dort wurde die CEMT-Genehmigung HR Nr. 1 am 7. Jänner 2007 gegen die CEMT-Genehmigung HR Nr. 2 getauscht und die Fahrt nach Frankreich mit dieser Genehmigung fortgesetzt. Beide CEMT-Genehmigungen waren territorial beschränkt und im Hoheitsgebiet von Österreich nicht gültig (roter Rundstempel auf der ersten Seite der Genehmigung mit der Aufschrift CEMT an dessen Rand und dem durchgekreuzten Nationalitätskennzeichen A).

Wie oben ausgeführt geht das Zollamt davon aus, dass die Bf für den Transport durch Österreich keine bilaterale Genehmigung mitgeführt hatte.

Dazu ist festzustellen, dass – wie auch von der Bf vorgebracht wurde – während der verfahrensgegenständlichen Fahrt keine Kontrolle erfolgt ist. Ob die Bf für den Verkehr durch Österreich die genannte Einzelgenehmigung Nr. 3a verwendet hat, ist daher eine Frage der Beweiswürdigung.

Als Beweismittel im Abgabenverfahren kommt gemäß § 166 BAO alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhalts geeignet und nach Lage des einzelnen Falles zweckdienlich ist. Wenn Tatsachen bei der Abgabenbehörde nicht offenkundig sind, hat die Abgabenbehörde unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Abgabenverfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht (§ 167 Absatz 2 BAO). Nach ständiger Rechtsprechung genügt es, 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 (Ritz, BAO3, § 167, Tz 8 mit Judikaturhinweisen).

Diese Kriterien für die Beweiswürdigung gelten uneingeschränkt auch für den UFS. Demnach hat er im verfahrensgegenständlichen Fall anhand der vorliegenden Beweismittel und aufgrund der Ermittlungsergebnisse zu beurteilen, welche Genehmigung am 7. Jänner 2007 für den Transport durch Österreich Verwendung gefunden hat.

Für die Verwendung der Genehmigung Nr. 3a spricht, dass die Bf bereits mit Schreiben vom 11. Juli 2007 erklärte, diese Genehmigung benutzt zu haben und das Hauptzollamt Augsburg um Mitteilung und Fristgewährung ersucht hat, falls das an das Ministerium in Zagreb zurückgegebene Original der Genehmigung oder ein sonstiger Nachweis benötigt werden sollte. Da die deutschen Zollbehörden die Ansicht vertreten, die Zollschuld sei unabhängig vom Vorliegen einer österreichischen Genehmigung mit dem Tausch der CEMT-

Genehmigungen in Eben entstanden, wurde der Akt zur weiteren Bearbeitung an die österreichische Zollverwaltung übermittelt, ohne auf das Angebot der Bf einzugehen. Laut Eingangsstempel ist der Ermittlungsakt am 20. August 2007 beim Zollamt Graz eingelangt; am 3. Juni 2008 sind die Eingangsabgaben für das verfahrensgegenständliche Fahrzeug vorgeschrieben worden, ohne zuvor den angebotenen Nachweis anzufordern. Dass dieser später im Berufungsverfahren nicht mehr beigebracht werden konnte, weil er von der kroatischen Verwaltung in der Zwischenzeit skartiert worden ist, kann der Bf nicht vorgeworfen werden.

Auch der Umstand, dass die Verwendung einer österreichischen Genehmigung erst im Juli 2007 vorgebracht worden war, schadet nicht, weil es in dem Verfahren in Deutschland zunächst primär um den Tausch der CEMT-Genehmigungen und den Vorwurf der Nichtbeachtung der so genannten Drei-Fahrten-Beschränkung ging; mit welcher Genehmigung die vorangegangene Transitfahrt durch Österreich durchgeführt wurde, ist erst im Zuge der weiteren Ermittlungen hinterfragt worden.

Es spricht nichts dagegen, dass für den Verkehr durch Österreich eine Einzelgenehmigung verwendet wird, wenn eine CEMT-Genehmigung auf österreichischem Hoheitsgebiet ungültig ist. Die bloße Eintragung der durchgeföhrten Fahrten im Fahrtenbuch der für Österreich ungültigen CEMT-Genehmigungen ist nach ho, Ansicht kein ausreichendes Indiz dafür, dass die Transitfahrt ausschließlich mit diesen Genehmigung durchgeführt wurde.

Für das Mitführen einer österreichischen Einzelgenehmigung spricht überdies, dass im Fahrzeug der Bf laut Aktenlage auch bei der Kontrolle in Deutschland am 16. Jänner 2007 eine "Fahrten-Genehmigung für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Österreich-Kroatien" für die Fahrt durch Österreich mitgeführt wurde.

Der UFS kommt aus den angeführten Gründen zu dem Schluss, dass die Bf beim betreffenden Gütertransport von S nach R neben den beiden CEMT-Genehmigungen Nr. 1 und Nr. 2 auch die Einzelgenehmigung Nr. 3a mitgeführt und verwendet hat.

Wenn die belangte Behörde der Bf vorhält, die Behauptung, eine nationale Bewilligung für den Transit durch Österreich mitgeführt zu haben, sei als reine Schutzbehauptung anzusehen und daher nicht glaubwürdig, ist darauf hinzuweisen, dass diese Argumentation nicht schlüssig ist. Da die verwendeten CEMT-Genehmigungen auf österreichischem Hoheitsgebiet nicht gültig waren, wäre die Zollschuld bei Fehlen einer gültigen güterbeförderungsrechtlichen Bewilligung nämlich mit Beginn der Beförderung im Bundesgebiet entstanden und nicht – wie vom Zollamt selbst angenommen – mit dem Tausch der CEMT-Genehmigungen in Eben.

Zum Vorwurf, der Tausch der CEMT-Genehmigungen Nr. 1 und Nr. 2 bzw deren Verwendung auf Teilstrecken hätte zur Folge gehabt, dass diese Genehmigungen ungültig werden, ist festzustellen, dass die genannten Genehmigungen auf österreichischem Gebiet nie gültig

waren.

Für den UFS ist als erwiesen anzunehmen, dass die verfahrensgegenständliche Güterbeförderung auf österreichischem Hoheitsgebiet mit einer gültigen Berechtigung gemäß § 7 Güterbeförderungsgesetz 1995 durchgeführt worden ist; die Weitergabe der CEMT-Genehmigung HR Nr. 1 am 7. Jänner 2007 hat daher unmittelbar keine Auswirkungen auf die ordnungsgemäße Abwicklung des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung. Ergänzend ist zu bemerken, dass Österreich der CEMT-Resolution zwar beigetreten ist, diese jedoch nicht ordnungsgemäß kundgemacht hat, weshalb die CEMT-Resolution keine Grundlage für ein Vorgehen von ho. Behörden oder Kontrollorganen bildet (VwGH-Erkenntnis vom 19. Oktober 2004, ZI. 2000/03/0185).

Da während des Verkehrs durch Österreich aus den angeführten Gründen keine Einfuhrzollschuld gemäß Artikel 204 ZK entstanden ist, war wie im Spruch ausgeführt zu entscheiden.

Im Hinblick auf die Aufhebung des Bescheides vom 3. Juni 2008 erübrigt sich eine Verhältnismäßigkeitsprüfung hinsichtlich der Entrichtung der Abgabenerhöhung gemäß § 108 ZollR-DG für den Zeitraum zwischen dem Einlangen des Ermittlungsaktes bei der Abgabenbehörde erster Instanz (August 2007) und der buchmäßigen Erfassung der Zollschuld (Juni 2008).

Salzburg, am 14. Jänner 2010