

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter R in der Beschwerde-
sache A, Adresse1, vertreten durch Rechtsanwalt V, Adresse2, über die Beschwerde vom
7. November 2014 gegen den Bescheid des Zollamtes Linz Wels vom 30. September
2014, Zahl: 520000/xxx/2/2014, betreffend eine Zollschuld-
entstehung durch widerrechtliche Verwendung eines Beförderungsmittels zu Recht er-
kannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfas-
sungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

Verfahrensverlauf

Mit Bescheid vom 30. September 2014, Zahl: 520000/xxx/2/2014, setzte das Zollamt Linz Wels (nachfolgend: Zollamt) für die nunmehrige Beschwerdeführerin A, (nachfolgend: Bf) eine Zollschuld fest. Das Zollamt begründete seine Entscheidung im Wesentlichen damit, für die Bf sei durch die Verwendung des im Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung in das Zollgebiet der Gemeinschaft eingebrochenen und im Bescheid näher bezeichneten Beförderungsmittels entgegen den Bestimmungen des Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c) Zollkodex-Durchführungsverordnung (ZK-DVO) eine der Pflichten nicht erfüllt worden, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen Ware aus der vorübergehenden Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben. Gemäß Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a) und Abs. 3 Zollkodex (ZK) iVm § 2 Abs. 1 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG) sei für das genannte Sattelzugfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen bbb die Zollschuld in der Höhe von € 14.896 [darin enthalten an A00 (Zoll) € 6.080 und an B00 (Einfuhrumsatzsteuer) € 8.816] entstanden.

Gegen diesen Bescheid erhob die Bf in offener Frist mit Schriftsatz vom 5. November 2014 das Rechtsmittel der Beschwerde.

Das Zollamt hat über diese Beschwerde mit Beschwerdevorentscheidung vom 2. März 2015, Zahl: 52000/xxx/4/2014, entschieden und die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Die Bf stellte daraufhin in offener Frist mit Schriftsatz vom 17. März 2015 den Vorlageantrag.

Sachverhalt

Am 16. September 2014 nahmen Organe des Zollamtes anlässlich der Importabfertigung am Amtsplatz der Zollstelle Terminal Wels bei dem auf die Bf in der Türkei zugelassenen gegenständlichen Sattelzug mit dem amtlichen Kennzeichen bbb für die Zugmaschine und mit dem amtlichen Kennzeichen ccc für den Sattelanhänger (Anhänger 1) eine Kontrolle hinsichtlich der güterbeförderungsrechtlichen Bestimmungen vor.

Dabei legte der Fahrer der Sattelzugmaschine den Kontrollorganen die am 12. September 2014 in Arnoldstein entwertete Belohnungsgenehmigung Nr. ddd/2014 vor.

Die Kontrollorgane des Zollamtes konnten feststellen, 1) dass die Sattelzugmaschine mit dem amtlichen Kennzeichen bbb und der Sattelanhänger mit dem amtlichen Kennzeichen eee (Anhänger 1) am 10. September 2014 gemeinsam mit der Fähre aus der Türkei nach Triest angekommen waren und 2)) das der Sattelanhänger mit dem amtlichen Kennzeichen ccc (Anhänger 2) bereits am 7. September 2014 mit der Fähre aus der Türkei nach Triest angekommen war.

Dass der Sattelanhänger mit dem amtlichen Kennzeichen ccc (Anhänger 2) bereits am 7. September 2014 mit der Fähre aus der Türkei nach Triest angekommen war, ergibt sich u.a. aus einer vorgefundenen Genehmigung Nr. fff des Italienischen Infrastruktur- und Transportministeriums.

Der Fahrer hat demnach mit der Sattelzugmaschine im Hafen von Triest am 12. September 2014 den am 7. September 2014 angekommenen Sattelanhänger (Anhänger 2), der ohne die streitgegenständliche Sattelzugmaschine per Schiff nach Triest befördert worden war, zum Zwecke der Weiterbeförderung nach Österreich übernommen.

Folglich hat der kontrollierte Transport hinsichtlich der streitgegenständliche Sattelzugmaschine nicht in der Türkei sondern mit dem Aufsatteln in Triest begonnen.

Der Fahrer führte im Zuge der Einvernahme am 16. September 2014 im Wesentlichen aus, dass für die Disposition der Fahrzeuge und auch die Zusammenstellung der Gespanne Herr B von der in Istanbul ansässigen Bf zuständig sei. Die Sattelzugmaschine mit dem amtlichen Kennzeichen bbb und der Sattelanhänger (Anhänger 2), die dazugehörigen Schlüssel, die Zollpapiere, die Frachtpapiere und die Genehmigung Nr. ddd/2014 habe er von Herrn C, dem Verantwortlichen im Hafen Triest, übernommen. Er sei danach in Arnoldstein nach Österreich eingereist und habe an der Grenze die Genehmigung handschriftlich entwertet. Er wisse, dass seine Zugmaschine mit

dem Kennzeichen bbb mit einem Sattelanhänger, dessen Kennzeichen er nicht kenne, auf eine Fähre mit dem Ziel Triest verladen worden sei.

Beweiswürdigung

Der oben wiedergegebene Sachverhalt ergibt sich ohne berechtigte Zweifel und unbestritten aus der Aktenlage sowie aus den Erkenntnissen der seitens des Zollamtes vor Erlassung des Bescheides bereits durchgeführten Ermittlungen und deckt sich mit den vom Fahrer und der Bf selbst bisher vorgebrachten Äußerungen.

Das gegenständliche Beförderungsmittel ist anlässlich der Einreise in die Europäische Union am 12. September 2014 durch eine Willensäußerung im Sinne des Art. 232 Abs. 1 Buchstabe b) und des Art. 233 ZK-DVO in das formlos bewilligte Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung unter vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben nach Art. 554 und Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c) ZK-DVO übergeführt worden.

Die Bf als Halterin des angemeldeten Fahrzeuges war Inhaberin des Zollverfahrens.

Rechtslage

Die für das vorliegende Rechtsbehelfsverfahren wesentlichsten gesetzlichen Bestimmungen in der entscheidungserheblichen Fassung lauten:

Art. 4 Nr. 21 ZK:

Inhaber des Zollverfahrens ist die Person, für deren Rechnung die Zollanmeldung abgegeben wird, oder die Person, der die Rechte und Pflichten der vorgenannten Person im Zusammenhang mit einem Zollverfahren übertragen worden sind.

Art. 137 ZK:

Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können 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.

Art. 555 ZK-DVO:

(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 beigefügten normalen Ersatzteile, Zubehör und Ausrüstungen ein.

Art. 558 ZK-DVO:

(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.

Art. 204 ZK:

(1) Eine Einfuhrzollschuld entsteht, wenn in anderen als den in Art. 203 genannten Fällen

a) 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, oder

b) [...],

es sei denn, dass sich diese Verfehlungen nachweislich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt haben.

(2) Die Zollschuld entsteht 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.

(3) Zollschuldner ist die Person, welche die Pflichten zu erfüllen hat, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen 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.

Im Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG; BGBI. Nr. 593/1995 idG) sind die für das gegenständliche Verfahren relevanten Bestimmungen die §§ 7 und 9:

§ 7 GütbefG:

(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 (EG) Nr. 1072/09,*
 - 2. Genehmigung aufgrund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973,*
 - 3. Bewilligung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich,*
 - 4. aufgrund zwischenstaatlicher Abkommen vergebene Genehmigung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.*
- Eine solche Berechtigung ist jedoch nicht erforderlich, wenn eine anders lautende Anordnung nach Abs. 4 ergangen ist.*

(2) [...]

§ 9 GütbefG:

(1) Der Unternehmer hat 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.

(2) Der Lenker hat 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.

(3) [...]

Rechtliche Erwägungen

Eine Beförderung von Waren (Gütern), die in Triest beladen und in Österreich entladen werden, mit einem im Verfahren der vorübergehenden Verwendung befindlichen gewerblich verwendeten Beförderungsmittel stellt einen Binnenverkehr iSd Art. 555 Abs. 1 Buchstabe c) der ZK-DVO dar.

Die Bf bestätigt in der Beschwerdeschrift zunächst, dass die Sattelzugmaschine mit dem amtlichen Kennzeichen bbb und der Sattelanhänger mit dem amtlichen Kennzeichen ccc (Anhänger 1) nicht gemeinsam mit der Fähre aus der Türkei nach Triest gebracht wurden. Die Sattelzugmaschine kam am 10. September 2014, der Sattelanhänger hingegen kam schon am 7. September 2014 aus der Türkei in Triest an.

Danach bringt die Bf in der Beschwerdeschrift vor, in der Sache sei die Auffassung des Zollamtes, der gegenständliche Transport sei ein Binnenverkehr, der nicht in der Türkei begonnen habe, falsch. Die Bf bestreitet das Vorliegen eines solchen Binnenverkehrs im Wesentlichen mit der Begründung, dass ein Aufsatteln keine Beladung darstelle. Es liege vielmehr ein einheitlicher Transportvorgang von der Türkei nach Österreich vor. Es handle sich um einen bilateralen Transport zwischen der Türkei und Österreich. Die Waren seien in der Türkei auf den Sattelauflieder aufgeladen worden, sodass mit der in Rede stehenden Zugmaschine keine im Zollgebiet der Gemeinschaft aufgeladenen und wieder abgeladenen Waren befördert worden seien. Der Ausgangspunkt für die Beförderung der Waren sei die Türkei gewesen. Das bloße Aufsatteln eines Sattelaufliegers auf das Zugfahrzeug in Triest unterbreche den einheitlichen Transport nicht. Es sei nämlich nicht auf den Weg der Zugmaschine abzustellen, sondern darauf, wo die Beförderung der Waren beginne und ende. Der Tausch von Zugmaschinen während eines Transportes komme häufig vor und sei ein üblicher Vorgang, der nichts an der Einheitlichkeit des Transportes ändere.

Sie habe die Sattelzugmaschine keinesfalls im Binnenverkehr befördert. Anlässlich der Importabfertigung habe der Fahrer außerdem die Belohnungsgenehmigung mit der Nr. ddd/2014 vorgelegt, die der Fahrer am 12. September 2014 in Arnoldstein entwertet habe.

Dem ist entgegen zu halten, dass in der Union stationierte Fahrzeug nicht selten offensichtlich dazu verwendet werden, um damit immer wieder in der Türkei verschiffte beladene Sattelanhänger im Hafen von Triest zu übernehmen und zum Zwecke der Entladung zu diversen Orten im Unionsgebiet zu befördern.

Zahlreiche noch anhängige bzw. bereits erledigte Rechtsmittel (z.B. BFG 7.3.2016, RV/5200031/2015, BFG 15.7.2015, RV/7200060/2013 und BFG 26.7.2016, RV/5200032/2014) zeigen, dass es sich dabei um eine durchaus häufig praktizierte, in den erwähnten Fällen aber (unter Bedachtnahme auf die im entscheidungserheblichen Zeitpunkt der Beförderung jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen) stets als rechtswidrig eingestufte Vorgehensweise von in der Türkei ansässigen Transportunternehmen handelte.

Es genügt nach ständiger Rechtsprechung nicht, 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. Danach ist es zwingend erforderlich, dass die beförderten Waren "gemeinsam mit dem Zugfahrzeug" die Grenze des Zollgebiets der Gemeinschaft überschreiten. Sie dürfen nicht nur bis an diese Grenze gebracht werden. 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. 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 vom 15.12.2004, C-272/03, Rz. 22 bis 24).

Das Zollamt ist daher zu Recht davon ausgegangen, dass das Aufsatteln in Triest als Beladung anzusehen ist und dass demnach ein Binnenverkehr vorliegt.

Zu erwähnen ist auch noch, dass Art. 555 Abs. 1 und Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c) der ZK-DVO dahin auszulegen sind, 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 Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen fährt, d.h. bei fehlender Genehmigung für das Entladen, des Mitgliedstaates des Entladens, als gegeben anzusehen ist und die Behörden dieses Staates dafür zuständig sind, den Zoll zu erheben (EuGH vom 16.6.2011, C-351/10, Rz. 41).

Zu prüfen bleibt daher, 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.

Die im Bereich des Verkehrs über die Grenzen des Bundesgebietes geltenden Vorschriften sind das GütbefG im Allgemeinen und gegenüber der Türkei das Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich über den Internationalen Straßentransport vom 7. November 1969 idgF im Besonderen.

Wie bereits ausgeführt, genügt es nicht, dass ein im Verfahren der vorübergehenden Verwendung befindliches Beförderungsmittel nur für den im Zollgebiet der Gemeinschaft gelegenen Teil der zurückzulegenden Strecke eingesetzt wird. Es ist zwingend erforderlich, dass die beförderten Waren gemeinsam mit dem Fahrzeug die Grenze des Zollgebiets der Gemeinschaft überschreiten.

Der Beginn der Beförderung (das Aufsatteln in Triest) als auch die Entladung (in Österreich) erfolgten beim zu beurteilenden Transport im Zollgebiet der Europäischen Union.

Im Zusammenhang mit dem Aufsatteln darf auch noch auf das Urteil des BFH vom 14. Juni 2005, GZ. VII R 44/02, hingewiesen werden, wonach die Verwendung einer außerhalb des Zollgebiets der Europäischen Union zugelassenen Sattelzugmaschine für die Beförderung eines Aufliegers von einem Ort innerhalb des Zollgebiets der Union zu einem anderen Ort innerhalb des Zollgebiets der Europäischen Union einen unzulässigen Binnentransport darstellt.

Aufgrund des vorliegenden Sachverhaltes ist erwiesen, dass es sich bei diesem Transport um einen zollrechtlichen Binnenverkehr gehandelt hat.

Es ist daher noch zu prüfen, ob dieser Binnenverkehr nach den Bestimmungen des Güterverkehrsrechtes und damit nach Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c) ZK-DVO zulässig war oder nicht.

Eine Belohnungsgenehmigung berechtigt gemäß Art. 4 des Abkommens mit der Türkei Kraftfahrzeuge einschließlich Anhänger, die in einem der beiden Staat zugelassen sind, zu Güterbeförderungen zwischen diesen beiden Staaten und im Transitverkehr durch die beiden Staaten. Die Bewilligung ist dabei immer an das Kraftfahrzeug gebunden (argumentum: einschließlich Anhänger).

Die im Gegenstand vorgelegte und verwendete Belohnungsgenehmigung Green Lorry mit der Nr. ddd/204 gilt nach dem Wortlaut derselben "für den internationalen Straßengüterverkehr zwischen Österreich und der Türkei und berechtigte die Bf für eine Hin- und Rückfahrt".

In Art. 6 Abs. 2 des Abkommens mit der Türkei wird normiert, dass die vereinbarten Bewilligungen nur für bilaterale Fahrten zwischen der Türkei und Österreich und für Transitfahrten durch die Türkei oder durch Österreich gelten.

In Art. 9 Abs. 2 des Abkommens mit der Türkei wird normiert, dass für Beförderungen mit dem Fahrzeug des einen Landes (ein in Österreich / in der Türkei zugelassener LKW) von Gütern des anderen Landes (von Österreich / von der Türkei) in dritte Länder eine Sondergenehmigung erforderlich ist.

Die Beförderung von Gütern mit in der Türkei zugelassenen Kraftfahrzeugen, die in Italien stationiert sind um dort von der Türkei per Schiff an kommende Sattelaufzieher aufzusatteln und die darin geladenen Waren ganz oder teilweise nach Österreich zu

verbringen, wären somit nach dem Abkommen und dem GütbefG nur mittels einer CEMT-Genehmigung oder einer Sondergenehmigung möglich.

Die Fahrt des gegenständlichen Zugfahrzeuges hat unbestritten in Italien (Triest) begonnen. Die güterbeförderungsrechtlich relevante Beförderung hat daher nicht zwischen der Türkei und Österreich, sondern zwischen Italien und Österreich, zwischen zwei Mitgliedstaaten der Europäischen Union stattgefunden.

Eine nach dem Abkommen bzw. dem GütbefG erforderliche CEMT-Genehmigung oder Sondergenehmigung wurde aber nicht vorgewiesen.

Weil die Bf das Beförderungsmittel Sattelzugmaschine mit dem amtlichen Kennzeichen bbb im Binnenverkehr zwischen Italien und Österreich und im Entladestaat Österreich unter Verletzung der im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen verwendet hat, hat sie das Entstehen einer Zollschuld in Österreich nach Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a) ZK zu verantworten.

Die Zollschuld ist für sie gemäß Abs. 2 leg. cit. in dem Zeitpunkt entstanden, in dem sie die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollschuld entstehen lässt, namentlich die im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen einzuhalten, nicht mehr erfüllt hat.

Dies war nach der oben erwähnten Judikatur im Zeitpunkt des Überquerens der Grenze zu Österreich (EuGH vom 16.6.2011, C-351/10, Rz. 41).

Die Bf als Halterin der angemeldeten Sattelzugmaschine war als Inhaberin des Zollverfahrens unbestritten jene Person, die die Pflicht, die im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen einzuhalten, zu erfüllen hatte und nicht erfüllt hat und ist demnach zur Zollschuldnerin geworden.

Inhaber des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung und damit Pflichteninhaber bzw. Zollschuldner ist regelmäßig das drittstädtische Fuhrunternehmen und zwar selbst dann, wenn der Fahrer den Binnentransport eigenmächtig durchgeführt haben sollte. Denn beim Verbringen des Beförderungsmittels in das Zollgebiet führt der Fahrer regelmäßig für Zwecke seines vorgesetzten Spediteurs und nicht für eigene Zwecke ein. Die bei der Überführung abgegebene konkludente Zollanmeldung gibt der Fahrer nach Art. 5 Abs. 2 ZK entweder in direkter oder indirekter Vertretung für sein Unternehmen ab (*Witte*, Zollkodex⁶, Art. 141 Rz. 13 und die dort zitierte Judikatur).

Eine Heilung der Zollschuld kommt in der Regel nicht in Betracht, da die Bewilligungsvoraussetzungen für einen Binnenverkehr (Lizenz und/oder Erlaubnis) nicht vorliegen (*Witte*, Zollkodex⁶, Art. 141 Rz. 13 und die dort zitierte Judikatur).

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 zur bestimmungswidrigen Verwendung der Sattelzugmaschine konnte sich das Bundesfinanzgericht auf die in der Entscheidung zitierten Erkenntnisse des VwGH bzw. Urteile des EuGH stützen. Die Revision war daher als unzulässig zu erklären.

Graz, am 2. November 2016