



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat durch den Vorsitzenden HR Dr. Robert Huber und die weiteren Mitglieder OR Mag. Bernhard Lang und HR Dr. Alfred Klaming über die Beschwerde der Bf., vom 12. Februar 2007 gegen die Berufungsvorentscheidung des Zollamtes Klagenfurt vom 11. Jänner 2007, Zl. 400/90588/164/2002, betreffend Eingangsabgaben und Nebengebühren nach der am 4. Dezember 2007 in 9020 Klagenfurt, Dr. Herrmann-Gasse 3, durchgeführten mündlichen Berufungsverhandlung entschieden:

1. Der Beschwerde wird teilweise Folge gegeben.

Die Eingangsabgabenschuld wird in folgender Höhe festgesetzt:

Abgabe	Betrag in €
Zoll	1.388,00
Einfuhrumsatzsteuer	2.677,60
Gesamt	4.065,60

Gemäß § 108 Abs.1 ZollR-DG ist eine Abgabenerhöhung in der Höhe von € 73,98 zu entrichten.

2. Im Übrigen wird die Bschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe

Zwischen 3. und 6. Oktober 2002 war am Parkplatz St. Niklas der Autobahn A11 ein Sattelaufleger der Beschwerdeführerin (Bf.) mit dem slowenischen Kennzeichen AAAA

abgestellt. Die Einreise des Sattelauflegers erfolgte am 3. Oktober 2002 mit der CEMT-Genehmigung Nr. 1111 über das Zollamt Karawankentunnel. Anlässlich einer Kontrolle des Fahrtenbuches zur CEMT-Genehmigung Nr. 1111 konnte festgestellt werden, dass zwischen dem 3. und dem 6. Oktober 2002 mehrere Fahrten durchgeführt wurden.

Eine Eintragung betrifft einen Binnenverkehr zwischen Italien und Deutschland am 6./7. Oktober 2002 mit dem Beförderungsmittel BBBB (Zugmaschine) und dem Auflieger CCCC. Die CEMT-Genehmigung wurde laut Fahrtenbuch für die Fahrt von Arnoldstein nach Walserberg zum Transport einer Ladung mit 16 Tonnen Gewicht verwendet.

Bei der Bf. handelt es sich um ein slowenisches Transportunternehmen mit ca. 50 LKW-Zügen. Das Unternehmen verfügt insgesamt über mehrere für unterschiedliche Länder gültige CEMT-Genehmigungen. Auf den vom slowenischen Verkehrsministerium ausgestellten CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und Nr. 2222 ist jeweils ein Stempel angebracht, aus dem ersichtlich ist, dass die beiden CEMT-Genehmigungen in Italien nicht gültig sind. Bei einer Untersuchung der Kriminaltechnischen Untersuchungsanstalt in Klagenfurt konnte festgestellt werden, dass bei beiden CEMT-Genehmigungen zwei weitere ursprünglich angebrachte Stempel entfernt wurden, die die Gültigkeit der Genehmigungen in zwei weiteren Mitgliedstaaten ausschloss. Seitens des Untersekretärs X.Y. des Ministeriums für Verkehr und Verbindungen der Republik Slowenien wurde am 22. November 2002 auf Antrag der Bf. bestätigt, dass die CEMT-Genehmigungen für das Jahr 2002 mit den Nummern 3333, 4444, 1111, 2222 und 5555 für Österreich Gültigkeit hätten. Aus einer weiteren Bestätigung vom 22. November 2002 von X.Y. geht hervor, dass eine Beamtin fälschlicherweise auf den CEMT-Genehmigungen Nr. 1111, 2222 und 5555 einen Stempel für die Untersagung von Fahrten nach Griechenland angebracht habe. Der zweifache Stempel GR sei auf den drei genannten Zertifikaten vom slowenischen Ministerium für Verkehr und Verbindungen entfernt worden. Am 4. Dezember 2002 bestätigte das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter der GZ. 123456 nach Rücksprache mit X.Y., dass für Österreich lediglich die CEMT-Genehmigungen mit den Nummern 3333 und 4444 gültig sind und übermittelte eine Auflistung aller im Jahre 2002 in Österreich gültigen CEMT-Genehmigungen, aus der hervorgeht, dass in Österreich nur Genehmigungen mit den Nummern 0000 bis 9999 Gültigkeit haben. Ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass die Genehmigungsnummern 1111, 2222 und 5555 in Österreich nicht gültig sind.

Aus dem von der Bf. mit Eingabe vom 20. Feber 2003 vorgelegten Fahrtauftrag ("Potni nalog") geht hervor, dass der Fahrer D.V. mit der Zugmaschine der Marke Mercedes Benz, slowenisches Kennzeichen: BBBB, und dem Auflieger der Marke Kögel, slowenisches Kennzeichen: CCCC, die Fahrt am 6. Oktober 2002 im unbeladenen Zustand zwischen 22.00 und 02.00 Uhr nachts durchgeführt haben soll. Es habe sich dabei um eine Leerfahrt von

Slowenien über Italien und Österreich nach Deutschland gehandelt. Dies ergebe sich aus der Bezeichnung "PRAZEN", während es noch die Bezeichnung "NAKLAD" (Ladeort) und "RAZKLAD" (Entladeort) gebe.

Am 29. April 2003 ersuchte das Hauptzollamt Klagenfurt die italienischen Zollbehörden im Wege der Amtshilfe um Erhebungen bei der Spedition A., und der Firma P., ob die Bf. weitere innergemeinschaftliche Transporte durchgeführt habe und um Übermittlung von Frachtbriefen der Bf.. Beide Firmen standen in Geschäftsverbindungen mit der Bf., was dem Hauptzollamt Klagenfurt aufgrund eines bei einer Amtshandlung am 21. November 2002 vorgefundenen Frachtpapiers bekannt war. Von der italienischen Zollverwaltung wurden in der Folge in 20 von 32 gleichartigen beim Zollamt Klagenfurt anhängigen Fällen, nicht aber für die verfahrensgegenständliche Beförderung, entsprechende Frachtbriefe übermittelt.

Mit Bescheid des Hauptzollamtes Klagenfurt vom 20. Oktober 2003, Zl. 400/90588/28/2002, wurden der Bf. die Eingangsabgaben für das verfahrensgegenständliche Beförderungsmittel gemäß Art. 204 Abs.1 Buchstabe a, Abs.2 und Abs.3 ZK i.V.m. § 2 Abs.1 und § 79 Abs.2 ZollR-DG in Höhe von € 5.706,40 (Zoll: € 1.922.-; EUSt: € 3.784,40) sowie eine Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.1 ZollR-DG in Höhe von € 333,82 zur Entrichtung vorgeschrieben. Begründend wurde ausgeführt, dass D.V. das Beförderungsmittel für eine Beförderung von Waren im Binnenverkehr benutzt habe, ohne über eine in Österreich gültige Güterbeförderungsbewilligung zu verfügen. Die Zugmaschine wurde dabei mit € 11.000.-, der Auflieger mit € 6.000.- geschätzt.

Gegen diesen Bescheid hat die Bf. mit Eingabe vom 21. November 2003 binnen offener Frist den Rechtsbehelf der Berufung wegen Verfahrensmängeln und inhaltlicher Rechtswidrigkeit erhoben. Begründend wurde im Wesentlichen darauf verwiesen, dass der Bf. nicht ausreichend Gelegenheit gegeben wurde ihre Rechte geltend zu machen. Der LKW Zug mit dem Kennzeichen AAAA – das im Erstbescheid angeführte Kennzeichen DDDD ist bei der Bf. nicht existent – habe infolge einer Havarie am Parkplatz St. Niklas abgestellt werden müssen. Für einen Havariefall gebe es gesetzliche Ausnahme im Zusammenhang mit verwaltungs- und zollrechtlichen Vorschriften, zudem habe die Havarie ein gleichzeitiges Befahren des Hoheitsgebietes mit zwei Fahrzeugen unmöglich gemacht. Aus dem Fahrtauftrag vom 6. Oktober 2002 gehe außerdem hervor, dass der LKW BBBB erst in den späten Nachtstunden des 6. Oktober 2002 in das Bundesgebiet eingebracht worden sei, als der LKW AAAA Österreich längst verlassen haben dürfte. Aus der Eintragung im CEMT-Buch Nr. 1111 lasse sich überdies nicht ableiten, dass es sich um einen Gütertransport gehandelt habe, zudem werde im Fahrtauftrag vom 6. Oktober 2002 die Fahrt als Leerfahrt geführt. Unzutreffend sei auch die Behauptung, es sei laut CEMT-Buch Nr. 1111 am 6. Oktober 2002 ein Warentransport von Italien nach Deutschland durchgeführt worden. Vielmehr sei dem

Fahrtauftrag vom 6. Oktober 2002 zu entnehmen, dass der verfahrensgegenständliche LKW um 22.00 Uhr über Arnoldstein nach Walserberg gefahren sei. Dies sei die – insbesondere zur Nachtzeit – übliche Route von Slowenien über das Dreiländereck nach Deutschland, weshalb eine Kabotagefahrt nicht vorliege. Im Übrigen sei die CEMT-Genehmigung Nr. 1111 nicht ungültig gewesen, da sie vom zuständigen slowenischen Ministerium ausgestellt worden sei, was dieses auch nachträglich bestätigt habe. Die Bf. hätte daher auf die Gültigkeit dieser CEMT-Genehmigung vertrauen dürfen und wäre die Pönalisierung durch eine Zollvorschreibung nicht gerechtfertigt. Abschließend wurde darauf hingewiesen, dass der Bf. weder Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden, noch eine Einvernahme des Lenkers oder Firmeninhabers erfolgt sei.

Mit Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Klagenfurt vom 22. April 2004, Zl. 400/90588/34/2002, wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass der Warentransport von Italien nach Deutschland aufgrund der Eintragung im CEMT-Buch erwiesen sei. Hinsichtlich der für diesen Transport verwendeten Güterbeförderungsbewilligung CEMT Nr. 1111 sei gemäß dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4. Dezember 2002 die Ungültigkeit für Österreich durch das slowenische Verkehrsministerium festgestellt worden. Überdies sei den Eintragungen im CEMT-Buch zu entnehmen, dass mit der Zugmaschine BBBB 16 Tonnen Fracht befördert worden sei und daher keine Leerfahrt vorliege. Den Eintragungen im CEMT-Fahrtenbuch werde dabei ein höherer Stellenwert beigemessen, als den dem Hauptzollamt Klagenfurt von der Bf. vorgelegten Fahrtaufträgen.

Gegen diese Berufungsvorentscheidung wurde mit Eingabe vom 24. Mai 2004 binnen offener Frist der Rechtsbehelf der Beschwerde erhoben. Begründend wurde auf das Vorbringen in der Berufung verwiesen und im Wesentlichen ergänzend ausgeführt, es sei verwunderlich, dass ein anonymes Aktenvermerk, aus dem die angebliche Mitteilung des GrpInsp. M. hervorgeht, dass das Fahrzeug der Bf. mit dem Kennzeichen DDDD, richtig AAAA, am 3. Oktober 2002 am Parkplatz St. Niklas abgestellt worden sei, zur Grundlage einer Entscheidung genommen werde. Es würden zudem jede Ermittlungen fehlen, aus denen sich ableiten ließe, dass beide LKW´s mit derselben CEMT-Genehmigung gleichzeitig das Hoheitsgebiet befahren hätten. Die Weiterfahrt des Fahrzeuges mit dem Kennzeichen AAAA am 6. Oktober 2002 sei jedenfalls mit der CEMT-Genehmigung Nr. 3333 erfolgt, die CEMT-Genehmigung Nr. 1111 habe somit für einen anderen Transport Verwendung finden können. Außerdem dürfte der LKW AAAA das Bundesgebiet bereits verlassen haben, als der LKW BBBB in den späten Abendstunden in das Bundesgebiet eintrat. Der Bf. sei aber keine Gelegenheit gegeben worden entsprechende Entlastungsbeweise zu erbringen. Weiters sei darauf zu verweisen, dass die CEMT-Genehmigung Nr. 1111 vom zuständigen slowenischen Ministerium ausgestellt worden und

somit echt sei. Überdies gehe aus dem CEMT-Fahrtenbuch Nr. 1111 hervor, dass die Zugmaschine BBBB am 6. Oktober 2002 über Arnoldstein nach Walserberg gefahren sei. Der Behörde sei auch bekannt, dass slowenische Frächter insbesondere in den Nachtstunden über Italien und Arnoldstein fahren müssten, da beim Zollamt Karawankentunnel keine Zollabfertigung erfolge. Im CEMT-Fahrtenbuch sei als Beladeort "Arnoldstein im Staate Italien" eingetragen, dies gehe auf die Angewohnheit der Lenker zurück, meist die Grenzstellen einzutragen, weshalb hier Arnoldstein eingetragen worden sei. Der verfahrensgegenständliche Gütertransport sei daher kein Binnentransport gewesen. Da die Vorschreibung dieser Eingangsabgaben rein pönalen Charakter hätte, müsse auch ein Verschuldensnachweis erfolgen. Die Behörde habe aber die Unschuldsvermutung genauso verletzt wie das Recht auf ein faires Verfahren gemäß der EMRK. Im Übrigen sei es bedenklich, dass über die Berufung der Bf. dieselbe Behörde, noch dazu ohne das Recht der Bf. auf Parteiengehör zu wahren, entscheide, die bereits den Bescheid erlassen habe. Die Bf. stellte den Antrag auf Aufnahme der beantragten Beweise, Durchführung einer mündlichen Verhandlung und Entscheidung durch alle drei Mitglieder des Berufungssenates.

Mit Stellungnahme vom 20. Oktober 2004 an das Zollamt Klagenfurt teilte die Bf. mit, dass die Zollwerte für die Zugmaschine und den Auflieger wesentlich überbewertet seien. Grund für die Differenzen dürfte sein, dass die LKW verunfallt oder zumindest gebraucht angekauft wurden. Die Bf. bezifferte die Zollwerte des Beförderungsmittels mit € 8.000,00 (Zugmaschine) bzw. € 4.000,00 (Auflieger).

Mit Eingabe vom 6. Juni 2005 an den Unabhängigen Finanzsenat teilte die Bf. mit, dass sie eine ladungsfähige Adresse von D.V. nicht mitteilen könne, da dieser nicht mehr bei ihr beschäftigt sei. Im Hinblick auf die Beschwerdeausführungen und Urkundenbeweise erscheine dessen Einvernahme aber nicht unbedingt erforderlich.

Das Zollamt Klagenfurt teilte mit Schreiben vom 24. Juni 2005 dem Unabhängigen Finanzsenat mit, dass die Öffnungszeiten des Zollamtes Ratece jenen des Zollamtes Karawankentunnel entsprochen hätten. Die Güterabfertigung wäre demnach zwischen Montag bis Freitag von 06.00 bis 22.00 Uhr und am Samstag von 06.00 bis 15.00 Uhr, Leerfahrten bei beiden Grenzübergängen rund um die Uhr möglich gewesen. Die Steuer- und Zollkoordination Region Süd teilte am 31. August 2005 mit, dass ein Gütertransport auf der Strecke Ratece–Tarvis einer Beschränkung von 7,5 Tonnen unterlägen hätte.

Mit Stellungnahme vom 16. August 2005 an das Zollamt Klagenfurt teilte die Bf. mit, dass sie infolge einer Überschwemmung ihrer Büroräumlichkeiten und eines weiteren Einbruches in die Büroräumlichkeiten keine weiteren Ankaufrechnungen für ihre Beförderungsmittel vorlegen könne.

Mit Schreiben des Unabhängigen Finanzsenates vom 12. September 2005 wurden der Bf. die Grenzübertrittsaufzeichnungen des slowenischen Zollabfertigungs-Registrationsprogrammes für den verfahrensgegenständlichen LKW zwischen 2. und 10. Oktober 2002 übermittelt. Daraus ist zu entnehmen, dass das verfahrensgegenständliche Beförderungsmittel (Zugmaschine und Auflieger) am 2. Oktober 2002 in Laibach ein Versandverfahren (Transit) eröffnet hat und am selben Tag über das Zollamt Karawankentunnel nach Österreich eingereist ist. Erst am 10. Oktober 2002 ist die Fahrzeugkombination wieder über das Zollamt Karawankentunnel nach Slowenien ausgetreten. Mit Stellungnahme vom 20. September 2005 wies die Bf. darauf hin, dass die Identität des Ausstellers der Grenzübertrittsaufzeichnung nicht hervorgehe. Gehe man von der Echtheit und Richtigkeit der Urkunde aus, ergebe sich daraus, dass die LKW desöfteren leer gefahren seien und, dass Fahrten während der Nachtstunden, insbesondere Leerfahrten, nicht aufgezeichnet würden. Aus diesem Grund sei es auch nicht aussagekräftig, dass ein Grenzübertritt am 5. oder 6. Oktober 2002 von Slowenien nach Italien in den Aufzeichnungen nicht aufscheine. Überdies gehe aus den Aufzeichnungen nicht hervor, welche Genehmigungen in Italien oder Österreich verwendet worden seien. Folge man den Aufzeichnungen sei die Beschwerde ohnehin im Recht, weil eine Güterbeförderung mit diesem LKW in diesem Zeitraum ohnehin nicht erfolgt sein könne. Auf das Ersuchen des Unabhängigen Finanzsenates um Vorlage des Frachtbriefes für den gegenständlichen Transport wies die Bf. in dem genannten Schreiben auf den Umstand hin, dass es in ihren Büroräumlichkeiten eine Überschwemmung und einen Einbruch gegeben habe, wobei etliche Dokumente abhanden gekommen seien. Abschließend führte die Bf. aus, dass kein Nachweis über eine ordnungsgemäße Beförderung im Staatsgebiet Italiens erbracht werden könne und somit der Ort der Zollschuldentstehung auf jeden Fall in Italien liege, so dass die italienischen Behörden zur Zollschulderhebung zuständig wären.

In der am 24. November 2005 abgehaltenen mündlichen Berufungsverhandlung teilte der Vertreter des Zollamtes Klagenfurt mit, dass er kurz vor der Verhandlung einen Zwischenbericht der slowenischen Zollverwaltung zum Amtshilfeersuchen des Zollamtes Klagenfurt als Finanzstrafbehörde I. Instanz an das slowenische Finanzministerium vom 2. März 2004 erhalten habe. Bei diesem Zwischenbericht handelt es sich um ein Schreiben der slowenischen Handelskammer an das slowenische Finanzministerium vom 26. Oktober 2005, Zl. 1234567, aus dem hervorgeht, dass die CEMT-Genehmigungen Nr 1111, 2222 und 5555 im Jahre 2002 an die Bf. ausgegeben wurden, diese aber in der Republik Österreich und der Republik Italien nicht gültig sind. Dem Schreiben angeschlossen ist ein Konvolut von Unterlagen beinhaltend auch die Fahrtenbücher der betroffenen CEMT-Genehmigungen. Der Vertreter des Zollamtes Klagenfurt führte dazu aus, dass dem übermittelten Konvolut zu entnehmen sei, dass offenkundig mit dem verfahrensgegenständlichen Fahrzeug bereits vor

dem 6./7. Oktober 2002 Binnenverkehre ohne gültige Güterbeförderungsbewilligung durchgeführt wurden. Das Zollamt Klagenfurt habe bislang nur über die Fahrtenberichtsblätter ab Oktober der CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und 2222 verfügt, nunmehr seien auch die Fahrtenberichtsblätter von Jänner bis September und die CEMT-Genehmigung Nr. 5555 auszuwerten. Die bisherigen Ermittlungen zur Sachverhaltsfeststellung seien daher obsolet und müssten wieder bei Null beginnen, da erst durch zusätzliche Erhebungen ein neuer Zollschuldentstehungszeitpunkt, in der Folge ein neuer Zollwert und die Abgabenhöhe festgestellt werden könnten. Außerdem sei noch weiteres Beweismaterial aus der endgültigen Erledigung des Amtshilfeersuchens zu erwarten.

Mit Berufungsentscheidung des Unabhängigen Finanzsenates vom 25. Jänner 2006, GZ: ZRV/0062-Z3K/04, wurde die Berufungsvorentscheidung des Hauptzollamtes Klagenfurt vom 22. April 2004, ZI. 400/90588/34/2002, gemäß § 289 Abs.1 BAO in Verbindung mit § 85c Abs.8 ZollR-DG unter Zurückverweisung der Sache an die Berufungsbehörde der ersten Stufe aufgehoben.

In der abschließenden Erledigung des Amtshilfeersuchens des Zollamtes Klagenfurt als Finanzstrafbehörde I. Instanz an das slowenische Finanzministerium vom 2. März 2004 teilte die Zollverwaltung der Republik Slowenien mit Schreiben vom 19. Juli 2006 mit, dass die Bf. zu den genannten CEMT-Genehmigungen offensichtlich jeweils zwei unterschiedliche Fahrtenbücher geführt hat, da die Eintragungen in den vom Hauptzollamt Klagenfurt beschlagnahmten Fahrtenberichtsblättern zu den CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und Nr. 2222 nicht mit jenen in den von der Bf. den slowenischen Behörden vorgelegten Fahrtenberichtsblättern übereinstimmen. Zudem waren die CEMT-Genehmigungen Nr. 1111, 2222 und 5555 für Österreich nicht gültig. An der Bewilligung Nr. 5555 wurden zwei ursprünglich angebrachte Stempelabdrücke beseitigt. Die Bf. verfügte im Jahr 2002 über zwei CEMT-Bewilligungen für Österreich (Nr. 3333 und 4444), 5 CEMT-Bewilligungen für Kroatien (Nr. 1111 bis 6666) und zwei CEMT-Bewilligungen für Italien (Nr. 7777 und 8888). A.B., Geschäftsführer der Bf. im Jahre 2002, wurde am 10. Juli 2006 von Organen der slowenischen Zollverwaltung zu den gefälschten CEMT-Genehmigungen befragt, wobei er erklärte, er wisse nicht, wer die Genehmigungen von der slowenischen Wirtschaftskammer übernommen habe und was daran verändert worden sein sollte.

Bei dem von den slowenischen Behörden übermittelten Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 handelt es sich nach den Feststellungen des Zollamtes Klagenfurt – wie auch bei den von den slowenischen Behörden übermittelten Fahrtenberichtsheften zu den CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und 2222 – um ein parallel geführtes bzw. gefälschtes, welches nicht mit den Laufzetteln des Zollamtes Karawankentunnel übereinstimmt. Diese

Fahrtenberichtshefte wurden vom Zollamt Klagenfurt nicht zur Abgabenerhebung herangezogen.

Die Ergebnisse des vorgenannten Amtshilfeersuchens wurden der Bf. vom Zollamt Klagenfurt mit Schreiben vom 25. Oktober 2006 übermittelt. Mit Schreiben vom 13. November 2006 teilte das Zollamt Klagenfurt mit, dass der Wert der verfahrensgegenständlichen Zugmaschine weiterhin mit € 11.000,00, der Schätzwert des Aufliegers aufgrund eingeholter Auskünfte beim Fachhandel weiter unverändert mit € 6.000,00 festgestellt werde. Weiters wurde mitgeteilt, dass die beim Karawankentunnel geführten Laufzettel nicht mit den Aufzeichnungen im vorgelegten Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 übereinstimmen würden.

In der Stellungnahme vom 4. Dezember 2006 verwies die Bf. auf ihr bisheriges Vorbringen und den Umstand, dass, wenn die CEMT-Genehmigungen Nr. 1111, 2222 und 5555 für Österreich und Italien ungültig waren, die Zuständigkeit der italienischen Zollbehörden vorliege, zumal entweder der Beladeort in Slowenien liege und der Transport zum Beispiel wegen der eingeschränkten Öffnungszeiten des Zollamtes Karawankentunnel über Italien gewählt worden sei oder der Beladeort liege tatsächlich in Italien. Darüberhinaus seien von den CEMT-Genehmigungen die Untersagungsstempel von Österreich und Italien entfernt worden. Bei den der Bf. zur Last gelegten Gütertransporten gehe es ausschließlich um Fahrten mit einem angeblichen Beladeort in Italien, jeweils unter Verwendung einer der inkriminierten CEMT-Genehmigungen, weshalb die Zuständigkeit der italienischen Behörden und eine Unzuständigkeit Österreichs gegeben sein müsse. Zu den Angaben der Schätzwerte des Fachhandels würden Hinweise bei wem und auf welche Weise die Schätzungen eingeholt wurden, fehlen. Die Bf. habe immer Fahrzeuge mit Vorschäden erworben und diese selbst repariert. Diese kaufmännische Wertminderung sei nicht berücksichtigt worden. Im Übrigen sei mittlerweile die Einfuhrumsatzsteuer mit Ausnahme der Beträge von € 18.140,00 und € 14.529,44 rückerstattet worden, weshalb die Berufung insofern als erledigt zu betrachten sei. Die Bf. wies weiters auf die rechtskräftigen Entscheidungen des Unabhängigen Verwaltungssenates für Kärnten vom 3. März 2005 im dort anhängigen Verwaltungsstrafverfahren, wonach die vorliegenden Unterlagen für einen Schuldspruch nicht ausreichen würden. Zu den Widersprüchen zwischen den Laufzetteln des Zollamtes Karawankentunnel und dem Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 konnte die Bf. keine Angaben machen.

Mit Berufungsvorentscheidung vom 11. Jänner 2007, ZI. 400/90588/164/2002, wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen, die Abgabenerhöhung abweichend vom angefochtenen Bescheid mit € 103,86 festgesetzt, der Wortlaut des Spruches abgeändert und die Zollschuldentstehung für die Bf. nur mehr auf Art. 204 Abs.1 Buchstabe a und Abs.3 ZK

i.V.m. § 2 Abs.1 ZollR-DG gestützt. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Bf. ohnehin Verfahrensinhaberin sei und demnach die Heranziehung des § 79 Abs.2 ZollR-DG entfallen könne. Dass es sich bei der Eintragung im Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 1111 (Blatt 13) um einen Gütertransport gehandelt habe, ergebe sich aus der Eintragung eines Ladegewichtes von 16 Tonnen. Im Übrigen habe die Bf. in der Beschwerde vom 24. Mai 2004 selbst die verfahrensgegenständliche Fahrt als Gütertransport bezeichnet. Dafür, dass es sich bei dieser Fahrt um einen Binnentransport gehandelt habe, spreche eine größere Wahrscheinlichkeit als dafür, dass die Beladung in Slowenien erfolgt sei und die Fahrt nur aus logistischen Gründen über Italien durchgeführt wurde. Einerseits sei es bei 20 von insgesamt 32 zur Vorschreibung gebrachten Einträgen von Binnenfahrten in Fahrtenberichtshefte durch Frachtbriefe und Frachtrechnungen erwiesen, dass es sich um einen Binnenverkehr mit einem Be- und Entladeort in der Gemeinschaft gehandelt habe, andererseits konnte die Bf. weder den Beladeort in Slowenien oder die Eintrittszollstelle nach Italien nennen. Zum Ort der Zollschuldentstehung wurde ausgeführt, dass der Zeitpunkt der Zollschuldentstehung erst mit Beginn der unzulässigen Beförderung in dem Mitgliedstaat, für den keine güterbeförderungsrechtliche Bewilligung vorliege, gegeben sei. Über Vorhalt des Zollamtes Klagenfurt an die Bf. bekannt zu geben, mit welchen güterbeförderungsrechtlichen Genehmigungen die Beförderungen auf den Teilstrecken in Italien und Großbritannien erfolgt sind, teilte die Bf. mit, sie sei aufgrund einer Überschwemmung und eines Einbruches in die Geschäftsräumlichkeiten dazu nicht in der Lage, die Zuständigkeit der italienischen oder britischen Zollbehörden wäre jedenfalls in jenen Fällen nicht von der Hand zu weisen, in denen die CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und 2222 verwendet wurden. Im vorliegenden Fall ist im Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 1111 (Blatt 13) als Beförderungsstrecke jene von Arnoldstein bis Walserberg eingetragen und sei somit diese CEMT-Genehmigung, die für Italien nicht gültig gewesen sei, ausschließlich für den Transit durch Österreich verwendet worden, konkrete Hinweise, dass für die Beförderung in Italien keine güterbeförderungsrechtliche Genehmigung vorlag, seien dem vorliegenden Akt nicht zu entnehmen, weshalb davon auszugehen sei, dass in Italien keine unzulässige Beförderung vorgelegen sei. Die Zollschuld sei daher erst mit Beginn der Beförderung in Österreich entstanden. Bei dem von den slowenischen Behörden übermittelten Fahrtenberichtsheft zur CEMT-Genehmigung Nr. 5555 handelt es sich offensichtlich – wie auch bei den von den slowenischen Behörden übermittelten Fahrtenberichtsheften zu den CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und 2222 – um ein parallel geführtes bzw. gefälschtes, welches nicht mit den Laufzetteln des Zollamtes Karawankentunnel übereinstimmt. Dieses Fahrtenberichtsheft war daher als Beweismittel nicht anzuerkennen. Bei der Festsetzung der Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.2 ZollR-DG war eine von der Bf. geleistete Barsicherheit zu berücksichtigen.

Mit Eingabe vom 12. Februar 2007 hat die Bf. gegen diese Berufungsvorentscheidung den Rechtsbehelf der Beschwerde erhoben. Gleichzeitig beantragte die Bf. die Durchführung einer mündlichen Verhandlung und die Entscheidung über die Beschwerde durch den gesamten Berufungssenat. Begründend wurde unter Hinweis auf die Berufungsausführungen die Unzuständigkeit der österreichischen Zollbehörden, Verfahrensmängel und inhaltliche Rechtswidrigkeit geltend gemacht und im Wesentlichen ausgeführt, dass die Transporte nach den Annahmen der Zollbehörde in Italien, in einem Fall in Großbritannien, begonnen hätte. Falls die CEMT-Genehmigungen Nr. 1111, 2222 und 5555 für Österreich und Italien ungültig waren, ergebe sich daraus die Zuständigkeit der italienischen Zollbehörden. Selbst dem Bericht der slowenischen Wirtschaftskammer an das slowenische Finanzministerium vom 4. Juli 2006 sei zu entnehmen, dass diese CEMT-Genehmigungen für Fahrten nach und aus Italien und Österreich verwendet wurden, obwohl sie in beiden Ländern keine Gültigkeit hatten. Aus diesem Grunde seien von den CEMT-Genehmigungen auch die Länderstempel von Italien und Österreich entfernt worden, um sie in beiden Ländern verwenden zu können. Es sei kein Grund erkennbar, anzunehmen, dass, wie in der angefochtenen Berufungsvorentscheidung behauptet, in Italien ohne Notwendigkeit eine andere der wertvollen CEMT-Genehmigungen verwendet worden sei. Es spreche somit eine überwiegende Wahrscheinlichkeit dafür, dass die Fahrten mit einem Beladeort in Italien jeweils unter Verwendung einer der inkriminierten CEMT-Genehmigungen durchgeführt worden sei, weshalb die Zuständigkeit der italienischen Zollbehörden gegeben sei. Davon zu unterscheiden seien aber jene Fälle, die mit Beladeort in Slowenien über das Dreiländereck Italien – Österreich stattgefunden hätten. Dabei liege kein Binnenverkehr vor, sondern sei diese Route aus logistischen Gründen, zum Beispiel wegen der eingeschränkten Öffnungszeiten des Zollamtes Karawankentunnel, notwendig gewesen. Die eingewendeten Verfahrensmängel werden darin erblickt, dass nicht festgestellt worden sei wann und wo genau diese Transporte auf österreichischem Gebiet und im Gebiet der Gemeinschaft begonnen oder geendet hätten. Außerdem wäre in jedem Einzelfall zu prüfen, ob eine Verbindung zwischen den im Amtshilfeweg mit Italien sichergestellten Papieren der Bf. und den in den CEMT-Fahrtenbüchern Nr. 1111 und 2222 ausgewiesenen Fahrten bestehe und ob es sich tatsächlich um eine verbotene Kabotagefahrt handle. Das Nichtvorhandensein von Laufzetteln des Zollamtes Karawankentunnel könne einerseits auf einem Fehler beruhen, andererseits könnte ein Transport über das Dreiländereck oder andere Grenzstellen bei Triest oder Görz durchgeführt worden sein. Abgesehen davon seien Leerfahrten überhaupt nicht aufgezeichnet worden. Im vorliegenden Fall müsse das Zollamt selbst zugeben, dass Belege für einen Lade- und Entladeort fehlen würden. Es handle sich daher offenbar um einen Leertransport, zumindest würden Beweise für einen Gütertransport fehlen. Die Behörde könne

jedenfalls nicht aus anderen Fällen Schlüsse ziehen, zumal die „Größere Wahrscheinlichkeit“ nicht anderes als eine unbewiesene Vermutung sei. Es sei daher davon auszugehen, dass die Fahrt über das Dreiländereck von Slowenien aus erfolgt sei, was die Bf. durch den Verlust der Unterlagen wegen einer Überschwemmung und Diebstahls nur nicht beweisen könne. Weiters wurde eingewendet, die Schätzwerte seien mangelhaft erhoben. Es gebe weder Schätzungsprotokolle oder Gutachten von Fachfirmen, die auf die konkreten Fahrzeuge der Bf. eingehen würden. Die Bf. könne zwar wegen einer Überschwemmung keine Kaufverträge für die Fahrzeuge vorlegen, habe aber durch Beispiele von Ankaufsrechnungen bzw. Internet-Angeboten darlegen können, dass sie Gebrauchte-Lastkraftwagen mit Vorschäden angekauft und diese in der Folge instandgesetzt habe, wobei diese Wertminderung eines Unfallfahrzeuges unberücksichtigt geblieben sei. Die Schätzwerte seien daher um ca. 20 % zu hoch angesetzt und würde der Zollwert für die Zugmaschine mit dem Kennzeichen BBBB nur € 8.000,00, jener für den Auflieger mit dem Kennzeichen CCCC nur € 4.000,00 betragen. Im Übrigen seien wesentliche Sachverhaltsfragen völlig ungeklärt, wie die Frage, weshalb die CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und 2222 ungültig gewesen sein sollen, obwohl die ausstellende Behörde deren Richtigkeit 2002 bestätigt habe, oder weshalb im Falle einer zu unterstellenden Verfälschung die Unerlaubtheit der Binnenfahrt erst in Österreich begonnen hätte oder aber auch, ob die Zuordnung der einzelnen Transporte zu den CEMT-Genehmigungen verlässlich erfolgt sei.

Die inhaltliche Rechtswidrigkeit wurde auch darin erblickt, dass die inkriminierten CEMT-Genehmigungen unbestrittenermaßen echt seien und bezüglich der Verfälschung vielleicht ein Fehler oder Missbrauch der Behörde vorliege. Die Bf. habe die Genehmigung jedenfalls so verwendet, wie sie sie erhalten habe, weshalb ein Anspruch auf Erstattung oder Erlass der Einfuhrabgaben gemäß Art. 239 ZK bestehe, sodass die Vorschriften entbehrlich wären (siehe Urteil des EuGH vom 7.9.1999, C-61/98). Voraussetzung dafür wären Feststellungen hinsichtlich der Ausstellungsfehler und die mangelnde Involvierung der Bf.. Abschließend wurde darauf hingewiesen, dass die Berechnung der Zinsen unrichtig sei, da die Bf. im Dezember 2002 und Anfang 2003 schon beträchtliche Sicherheitsleistungen erbracht habe und es zu mehreren Korrekturen gekommen sei, die eine Neuberechnung erforderlich machen würden.

Zu der am 4. Dezember 2007 abgehaltenen Berufungsverhandlung ist keine der beiden Parteien erschienen. Der Geschäftsführer der Bf. hat sich krankheitshalber entschuldigt.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

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 vorübergehender 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.

Gemäß Art. 215 Abs.1 erster Gedankenstrich ZK entsteht die Zollschuld an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollschuld entstehen lässt.

Gemäß Art. 232 Abs.1 Buchstabe b ZK-DVO können Zollanmeldungen zur vorübergehenden Verwendung für in Art. 556 bis 561 genannte Beförderungsmittel durch eine Willensäußerung im Sinne des Artikels 233 nach Maßgabe des Artikel 579 abgegeben werden, sofern sie nicht schriftlich oder mündlich angemeldet werden.

Gemäß Art. 558 Abs.1 ZK-DVO wird die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben für im Straßen-, Schienen-, oder Luftverkehr und in der See- und Binnenschifffahrt eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt, die

- a. außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft auf den Namen einer außerhalb dieses Gebiets ansässigen Person amtlich zugelassen sind; in Ermangelung einer amtlichen Zulassung gilt diese Voraussetzung als erfüllt, wenn die betreffenden Fahrzeuge einer außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft ansässigen Person gehören;
- b. unbeschadet der 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. 555 Abs.1 ZK-DVO gelten für diesen Unterabschnitt folgende Definitionen:

- a. „Gewerbliche Verwendung“: die Verwendung eines Beförderungsmittels im Zusammenhang mit der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Waren oder im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten eines Unternehmens;
- 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.

Gemäß Art. 859 dritter Gedankenstrich Nummer 4 ZK-DVO gilt im Falle einer in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführten Ware die Verwendung dieser Ware unter anderen als den in der Bewilligung vorgesehenen Voraussetzungen, sofern diese Verwendung

im gleichen Verfahren bewilligt worden wäre, sofern ein entsprechender Antrag gestellt worden wäre, im Sinne des Art. 204 Abs.1 ZK als Verfehlung, die sich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt hat, sofern

- es sich nicht um den Versuch handelt, die Waren der zollamtlichen Überwachung zu entziehen;
- keine grobe Fahrlässigkeit des Beteiligten vorliegt;
- alle notwendigen Förmlichkeiten erfüllt wurden, um die Situation zu bereinigen.

Unbestritten ist, dass das Beförderungsmittel gewerblich im Sinne der Definition des Art. 555 Abs.1 Buchstabe a ZK-DVO verwendet wurde.

Zum Berufungsgrund, dass ein Aktenvermerk aus dem hervorgehe, dass am Parkplatz St. Niklas ein Fahrzeug mit dem Kennzeichen AAAA abgestellt wurde, zur Grundlage einer Entscheidung herangezogen würde, ist auszuführen, dass die angefochtene Entscheidung nicht zur Grundlage hat, dass zugleich zwei Beförderungsmittel mit einer CEMT-Genehmigung das Gemeinschaftsgebiet befahren hätten, zumal es zu keinen zeitlichen Überschneidungen bei der Beförderung gekommen ist und die CEMT-Resolution mangels ordnungsgemäßer Kundmachung keine Grundlage für die Abgabenerhebung der Zollbehörde wäre (vgl. UFS vom 23.8.2005, ZRV/0058-Z3K/04). Dem angefochtenen Bescheid ist zu entnehmen, dass die Abgabenvorschreibung alleine aus dem Grund erfolgte, da mit dem verfahrensgegenständlichen Beförderungsmittel ein Binnentransport mit einer in Österreich nicht gültigen CEMT-Genehmigung durchgeführt wurde.

Der erkennende Senat misst dabei den Eintragungen im Fahrtenbuch zur CEMT-Genehmigung Nr. 1111 , Blatt 13, dass am 6./7. Oktober 2002 ein Gütertransport mit einer Ladung von 16 Tonnen Gewicht zwischen Italien und Deutschland durchgeführt wurde, ein höheres Maß an Glaubwürdigkeit bei, als den gegenteiligen Behauptungen der Bf. in der Beschwerde und dem von der Bf. vorgelegten Fahrtauftrag (Potni nalog) Nr. Z 0060895. Während im Fahrtauftrag eine Leerfahrt ausgewiesen ist, ist dem CEMT-Fahrtenbuch ein Ladegewicht von 16 Tonnen zu entnehmen. Einerseits handelt es sich bei dem Fahrtauftrag um ein firmeninternes Dokument, während das CEMT-Fahrtenbuch während der Fahrt mitzuführen ist, was etwaige Manipulationen erschwert. Zum Anderen ist die Behauptung, die Fahrt sei in den Nachtstunden erfolgt und habe daher wegen der eingeschränkten Öffnungszeiten des Zollamtes Karawankentunnel von Slowenien kommend über das Zollamt Ratece und Arnoldstein erfolgen müssen, durch die getätigten Ermittlungen widerlegt. Leerfahrten waren im fraglichen Zeitraum nämlich auch über das Zollamt Karawankentunnel rund um die Uhr möglich, was einen Umweg über Arnoldstein wohl bereits ausschließt. Überdies hatte auch das Zollamt Ratece zwischen Slowenien und Italien in den Nachtstunden für Zwecke der

Güterabfertigung geschlossen und bestand auf der Straße von Ratece nach Tarvis eine Gewichtsbeschränkung von 7,5 Tonnen. Zudem wurde vom Unabhängigen Finanzsenat ein Auszug aus dem slowenischen Zollabfertigungs-Registrationsprogramm für den verfahrensgegenständlichen LKW angefordert, aus welchem sich ergibt, dass das Beförderungsmittel (Zugmaschine und Auflieger) am 2. Oktober 2002 über das Zollamt Karawankentunnel von Slowenien nach Österreich eingetreten und das Zollgebiet der Gemeinschaft erst wieder am 10. Oktober 2002 über das Zollamt Karawankentunnel verlassen hat. Jedenfalls ist am 6./7. Oktober 2002 kein Grenzübertritt von Slowenien nach Italien erfasst. Für die Behauptung der Bf., das Zollabfertigungs-Registrationsprogramm sei unvollständig, gibt es keinerlei Anhaltspunkte, da – wie oben ausgeführt – Zollabfertigungen in den Nachtstunden über das Zollamt Ratece nicht möglich, Leerfahrten wiederum aber auch über das Zollamt Karawankentunnel möglich waren. Zutreffend ist aber, dass auf den Aufzeichnungen des Zollabfertigungs-Registrationsprogrammes kein Aussteller vermerkt ist, die Urkunden unterliegen aber der freien Beweiswürdigung. Da es keinerlei Bedenken gegen die Richtigkeit dieser Aufzeichnungen gibt, steht es für den Unabhängigen Finanzsenat fest, dass sich die verfahrensgegenständliche Sattelzugmaschine (Zugmaschine und Auflieger) zwischen 2. und 10. Oktober 2002 im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft befand und somit den Binnentransport mit einem Gewicht von 16 Tonnen am 6./7. Oktober 2002 durchaus ausführen konnte. Im Übrigen konnten durch Frachtbriefe in 20 anderen von insgesamt 32 unter den Geschäftszahlen ZRV/0062-Z3K/07 bis ZRV/0093-Z3K/07 anhängigen Abgabenverfahren Binnentransporte nachgewiesen werden. In all diesen Fällen hat sich der vorgelegte Fahrtauftrag (Potni nalog) als unrichtig erwiesen und hat sich die jeweilige Eintragung in den CEMT-Fahrtenbüchern, einschließlich der Gewichtsangabe für den Gütertransport, bestätigt. In all diesen 20 Fällen handelte es sich um Binnenverkehre zwischen den Mitgliedstaaten Italien und Großbritannien. In einem weiteren beim Unabhängigen Finanzsenat unter der GZ. ZRV/0071-Z3K/07 anhängigen Fall, bei welchem ebenfalls von der italienischen Zollverwaltung kein CMR-Frachtbrief übermittelt wurde, konnte der damalige Kraftfahrer I.F. einvernommen werden. Dieser erklärte, dass die Eintragung im CEMT-Fahrtenbuch richtig sei und er den Fahrtauftrag (Potni nalog) nachträglich über Anweisung des Disponenten der Bf. als Leerfahrt ausgefüllt habe. Nach der ständigen Rechtssprechung des VwGH genügt es im Sinne des § 167 Abs.2 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 (zB VwGH 25.4.1996, 95/16/0244; 19.2.2002, 98/14/0213; 9.9.2004, 99/15/0250). Der Unabhängige Finanzsenat geht daher mit einer weit größeren

Wahrscheinlichkeit davon aus, dass mit dem verfahrensgegenständlichen Beförderungsmittel ein gewerblicher Binnenverkehr und nicht eine Leerfahrt oder eine Beförderung, die außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft begonnen hat, durchgeführt wurde.

Anlässlich der Einreise von Slowenien nach Italien am 2. Oktober 2002 wurde das verfahrensgegenständliche Beförderungsmittel durch eine Anmeldung gemäß Art. 232 ZK-DVO für die Bf. als Inhaberin in das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung überführt. Gewerblich verwendete Beförderungsmittel können gemäß Art. 558 Abs.1 Buchstabe c ZK-DVO im Binnenverkehr nur 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.

Durch das CEMT-Übereinkommen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister vom 11. März 1974 sind Binnenverkehre der in den Vertragsstaaten zugelassenen gewerblichen Beförderungsmittel auf der Grundlage eines Systems von Einzel- oder Globalgenehmigungen möglich. Derartige Genehmigungen berechtigen zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr durch Drittlandsfahrzeuge, bei denen Be- und Entladeort in zwei im Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft liegenden Staaten liegen (§ 7 Abs.1 Z.2 Güterbeförderungsgesetz).

Die Bf. hatte in Österreich insgesamt 5 CEMT-Genehmigungen mit den Nummern 3333, 4444, 1111, 2222 und 5555 in Verwendung. Auf den CEMT-Genehmigungen Nr. 1111 und 2222 ist jeweils ein Stempel angebracht, aus dem hervorgeht, dass die beiden CEMT-Genehmigungen in Italien nicht gültig sind. Dass auf den genannten Genehmigungen zwei weitere Länderstempel angebracht waren, ist aufgrund der Untersuchung der Kriminaltechnischen Untersuchungsanstalt in Klagenfurt erwiesen. Ungeachtet der Bestätigungen des Untersekretärs X.Y. vom slowenischen Ministerium für Verkehr und Verbindungen, vom 22. November 2002, wonach alle fünf CEMT-Genehmigungen in Österreich Gültigkeit hätten und von einer Beamtin des Ministeriums irrtümlicherweise zweimal ein griechischer Stempel an den Bewilligungen angebracht worden sei, sieht es der erkennende Senat als erwiesen an, dass in Österreich nur die Bewilligungen mit den Nummern 3333 und 4444 gültig waren. Diese Feststellung ist der abschließenden Erledigung des Amtshilfeersuchens des Zollamtes Klagenfurt als Finanzstrafbehörde I. Instanz an das slowenische Finanzministerium durch die Zollverwaltung der Republik Slowenien mit Schreiben vom 19. Juli 2006 zu entnehmen, wonach die CEMT-Genehmigungen mit den Nummern 1111, 2222 und 5555 in Österreich im Jahre 2002 nicht gültig waren. Dieselbe Feststellung ergibt sich aus dem Schreiben des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4. Dezember 2002, nach welchem nach Ausstellung der oben angeführten Bestätigungen X.Y. neuerlich vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

kontaktiert wurde und dabei erklärte, dass nur die CEMT-Genehmigungen mit den Nummern SLO 3333 und SLO 4444 zu Güterbeförderungen von, nach und durch Österreich berechtigen würden. Zudem wurde gleichzeitig eine Auflistung aller in Slowenien ausgestellten und in Österreich gültigen CEMT-Genehmigungen mit den namentlich angeführten Transportunternehmen übermittelt. In dieser Auflistung sind ausschließlich Nummern zwischen 0000 und 9999 enthalten. Auch von der CEMT-Genehmigung Nr. 5555 wurde nach einer Untersuchung des Centers für forensische Untersuchungen des Innenministeriums der Republik Slowenien (Gutachten vom 10. Juli 2006, ZI. 12345678) ebenfalls zwei der drei ursprünglich angebrachten Länderstempel entfernt. Die Frage, weshalb X.Y. die Bestätigung vom 22. November 2002 ausstellte und ob diese überhaupt von ihm stammt, ist im vorliegenden Abgabungsverfahren ebenso unbedeutend wie die Frage, wer die CEMT-Genehmigungen 1111, 2222 und 5555 ge- oder verfälscht hat, zumal für den erkennenden Senat zweifelsfrei feststeht, dass diese in Österreich nicht gültig waren.

Aufgrund des festgestellten Sachverhaltes gelangt der Unabhängige Finanzsenat zur Überzeugung, dass die Bf. am 6./7. Oktober 2002 einen Binnentransport (Ladeort Italien) mit dem verfahrensgegenständlichen Beförderungsmittel unter Verwendung der CEMT-Genehmigung Nr. 1111 durchgeführt hat. Da somit für Österreich keine gültige Güterbeförderungsbewilligung mitgeführt wurde, liegen die Voraussetzungen des Art. 558 Abs.1 Buchstabe c ZK-DVO über die Bewilligung des Binnenverkehrs nicht vor und hat die Bf. mit dem Überschreiten der Staatsgrenze in Arnoldstein eine der Pflichten nicht erfüllt, die sich aus dem Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung ergeben, weshalb die Zollschuld nach Art. 204 Abs.1 Buchstabe a ZK entstanden ist. Ein Verschulden der Bf. an der Zollschuldentstehung bzw. der Veränderungen der verwendeten Güterbeförderungsbewilligungen ist dabei nicht erforderlich. Art. 859 ZK-DVO sieht bei bestimmten taxativ aufgezählten Verfehlungen, die sich nicht wirklich auf die ordnungsgemäße Abwicklung des Zollverfahrens ausgewirkt haben, vor, dass keine Zollschuld nach Art. 204 ZK entsteht. Die Voraussetzungen der einzig in Betracht kommenden Bestimmung des Art. 859 dritter Gedankenstrich Nummer 4 ZK-DVO lagen aber nicht vor, da die Zollbehörden im Rahmen des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung keine Möglichkeit gehabt hätten, einen Binnenverkehr zu bewilligen (Vgl. BFH vom 8.7.2004, VII R 60/03). Die Bf. verfügte nämlich nicht über die für die Anzahl ihrer Transporte erforderlichen güterbeförderungsrechtlichen Bewilligungen und gibt es keine Hinweise dafür, dass der Bf. weitere Berechtigungen – über die erteilten Bewilligungen (CEMT-Genehmigungen Nr. 3333 und 4444) hinaus erteilt worden wären (vgl. BFH vom 14.6.2005, VII R 44/02). Der Bf. steht es aber jederzeit frei, einen Antrag auf Erlass oder Erstattung

gemäß Art. 239 ZK einzubringen, ein derartiger Antrag hat auf die Zollschuldentstehung aber keinen Einfluss.

Zum Ort der Zollschuldentstehung ist entgegen den Behauptungen der Bf. in der Beschwerdeschrift darauf zu verweisen, dass auf der CEMT-Genehmigung Nr. 1111 sehr wohl ein Untersagungsstempel für Italien angebracht war, nur zwei andere Länderstempel wurden entfernt. Es ist somit auszuschließen, dass diese CEMT-Genehmigung für den Transport auf italienischem Staatsgebiet verwendet wurde, da sie bei keiner Kontrolle vorgewiesen hätte werden können. In diesem Zusammenhang fügen sich auch die Aussagen der damals bei der Bf. beschäftigten Kraftfahrer J.R., befragt zu einem anderen unter der GZ. ZRV/0062-Z3K/07 beim Unabhängigen Finanzsenat anhängigen Binnentransport der Bf., in der Niederschrift vom 21. November 2002 und I.F. in der Niederschrift vom 4. Juli 2005, befragt zu einem Binnentransport am 7. November 2002 mit Beladeort Italien, wonach beide in Italien eine gültige CEMT-Genehmigung – die Bf. verfügte im Jahre 2002 über die in Italien gültigen CEMT-Genehmigungen Nr. 7777 und 8888 – benutzten. Es ist dem gesamten Akteninhalt kein Hinweis zu entnehmen, dass die Bf. auf dem Staatsgebiet der Republik Italien keine CEMT-Genehmigung verwendete, zumal die Bf. in Österreich ständig eine zumindest auf den ersten Blick für Österreich gültige CEMT-Genehmigung mitführte.

Im Zeitpunkt der Einreise in das Zollgebiet der Gemeinschaft und des Ladens der Ware erfüllte das Beförderungsmittel somit alle objektiven Voraussetzungen des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung. Der Bewilligungsinhaber hatte dabei sicherzustellen, dass die Ware – aus welchen Gründen auch immer – keine unzulässige Verwendung erfährt. Die bloße Absicht, eine in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführte Ware anders als in dem von der erteilten Bewilligung vorgegebenen Rahmen zu nutzen, ist für sich genommen unschädlich. Erst dann, wenn sie sich in einem objektiv feststellbaren Tun oder Unterlassen manifestiert, ist dies als Verletzung der sich aus der Bewilligung ergebenden Verpflichtung anzusehen und gemäß den hierfür bestehenden Vorschriften zu sanktionieren (vgl. BFH vom 14.6.2005, VII R 44/02). Die Zollschuld ist daher gemäß Art. 215 erster Gedankenstrich ZK in Österreich entstanden, da erst in Österreich die Voraussetzungen zur Durchführung eines Binnentransportes nicht mehr vorlagen.

Der Zollwert des Beförderungsmittels ist gemäß Art. 31 ZK auf der Grundlage von in der Gemeinschaft verfügbarer Daten durch zweckmäßige Methoden zu ermitteln. Der Zollwert der Sattelzugmaschine der Marke Mercedes Benz, Type 1844 LS, Fahrgestellnummer 123456789, Motortype OM446922, Bj. 1995, Kilometerstand 829.469, ist aufgrund der von der Firma T.S. bekannt gegebenen Nettomarktpreise vergleichbarer Fälle im Zeitpunkt der Zollschuldentstehung mit dem von der Bf. bekannt gegeben Schätzwert von € 8.000,00

festzusetzen. Bei der Ermittlung des Nettomarktpreises im Zeitpunkt der Zollschuldentstehung bei Fahrzeughändlern, die die entsprechenden Marken vertreiben, handelt es sich um eine zweckmäßige Methode nach Art. 31 ZK. Für einen Sattelaufleger der Marke Kögel, Type SN 24, wurde von der Firma M-GmbH bei einem Fahrzeug Baujahr 1996 ein Wert von € 5.000,00, bei einem Baujahr 1993 ein Wert von € 4.000,00 bekannt gegeben. Als Schätzwert für den verfahrensgegenständlichen Auflieger wurden daher die von der Bf. bekannt gegebenen € 4.000,00 herangezogen.

Hinsichtlich der Abgabenerhöhung ist zu bemerken, dass die am 30. Dezember 2002 in Höhe von € 44.000,00 auch für die verfahrensgegenständliche Abgabenschuld geleistete Barsicherheit bereits in der angefochtenen Berufungsvorentscheidung berücksichtigt und die Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.1 ZollR-DG nur für den Zeitraum zwischen der Zollschuldentstehung (6. Oktober 2002) und dem Zeitpunkt der Sicherheitsleistung (30. Dezember 2002) zur Vorschreibung gebracht wurde.

Abgabenberechnung:

	Zollwert	Zollsatz	Zoll	BMG EUST	EUST Satz	EUST	Summe
Zugmaschine	8.000,00	16 %	1.280,00	9.280,00	20 %	1.856,00	3.136,00
Auflieger	4.000,00	2,70 %	108,00	4.108,00	20 %	821,60	929,60

Die Abgabenerhöhung gemäß § 108 Abs.1 ZollR-DG beläuft sich auf € 73,98.

Gemäß § 72a ZollR-DG unterbleibt die Abänderung der Einfuhrumsatzsteuer im Rechtsbehelfsweg, wenn der Steuerschuldner für diese Abgaben nach den umsatzsteuerrechtlichen Vorschriften zum vollen Vorsteuerabzug berechtigt ist. Der Bf. wurde im gegenständlichen Fall der Vorsteuerabzug vom Finanzamt Graz-Stadt verwehrt, weshalb auch die Einfuhrumsatzsteuer zu berichtigen ist.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Klagenfurt, am 25. Jänner 2008