



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Beschwerde der X., vertreten durch Burghofer, Rechtsanwalts GmbH, 1060 Wien, Köstlergasse 1/30, vom 27. August 2008 gegen die Berufungsvorentscheidung des Zollamtes Linz Wels vom 30. Juli 2008, Zl. 520000/90354/5/2008, betreffend Eingangsabgaben entschieden:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe

Am 14. April 2008 wurde ein in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien zugelassenes Sattelfahrzeug der dort ansässigen Beschwerdeführerin (Bf.) bei der Einfahrt in das Zollgebiet der Union in das formlos nach Art. 505 Buchstabe b und 501 Abs. 3 Buchstabe c im Art. 232 ZK-DVO bewilligte Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben übergeführt. Zweck der Einreise war die Durchführung von Transporten zwischen Schweden und Deutschland. In der Folge wurden in Schweden Waren für Deutschland und Österreich geladen und über Deutschland, für welches eine güterkraftfahrrechtliche Genehmigung vorlag, am 24. April 2008 nach Österreich befördert. Nach der Entladung in Österreich und der neuerlichen Beladung mit Waren für Empfänger in Schweden wurde das Fahrzeug von Organen der österreichischen Zollverwaltung kontrolliert. Dabei konnte dessen Fahrer keine für Österreich gültigen güterkraftfahrrechtlichen Genehmigungen vorweisen.

Mit Bescheid vom 29. April 2008, Zl. 520000/90354/3/2008, hat das Zollamt Linz Wels der Bf. gem. Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a und Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 (Zollkodex) im. § 2 Abs. 1 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG) für ein Sattelzugfahrzeug der Marke Volvo FS 42 TB, amtliches Kennzeichen 1 (MK) die Zollschuld in Höhe von € 18.433,80 (Z € 7.524,00 und EUSt € 10.909,80) mit der Begründung vorgeschrieben, dass die Bf. am 24.4.2008 durch die widerrechtliche Verwendung eines im Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung in das Zollgebiet der Gemeinschaft eingebrachten Beförderungsmittels eine der Pflichten nicht erfüllt hat, die sich bei einer einfuhrabgabepflichtigen Ware aus deren vorübergehenden Verwendung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben.

Das Zollamt begründete seine Entscheidung im Wesentlichen damit, dass der Kraftfahrer A. mit dem gegenständlichen Sattelfahrzeug samt Sattelanhänger, das auf die Bf. zugelassen war, einen gewerblichen Gütertransport von Grieskirchen (Österreich) nach Schweden durchgeführt habe, ohne im Besitz einer erforderlichen gültigen CEMT-Genehmigung zu sein. A. habe zwar eine CEMT-Genehmigung Nr. MK 0, ausgestellt am 29.12.2007 (gültig von 1.1. – 31.12.2008) sowie eine bilaterale Fahrtengenehmigung (sog. Belohnungsgenehmigung) für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Österreich und der Republik Mazedonien (Nr. 000003) mitgeführt. Die CEMT-Genehmigung sei jedoch für Österreich nicht gültig gewesen; die sog. Belohnungsgenehmigung gelte nur im Verkehr zwischen Mazedonien und Österreich.

Mit Eingabe vom 3.6.2008 brachte die Bf. durch ihren ausgewiesenen Vertreter Berufung mit der Begründung ein, dass sie im Besitz einer bilateralen Fahrtenbewilligung (Belohnungsgenehmigung) für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Österreich und der Republik Mazedonien sei. Den auf der Rückseite der Genehmigung ersichtlichen besonderen Bedingungen sei keinerlei Einschränkung gegenüber anderen CEMT-Bewilligungen zu entnehmen. Es werde lediglich darauf hingewiesen, dass die Genehmigung stets mitzuführen und bei der Einfahrt in und Ausfahrt aus der Republik Österreich sowie auf Verlangen den österreichischen Kontrollorganen vorzuweisen sei.

Weiters werde unter Pkt. 1 festgestellt, dass die Bewilligung für den Verkehr nach, durch und aus Österreich gelte. Es werde jedoch nicht darauf hingewiesen, dass es notwendig wäre, Mazedonien anzufahren.

Die Bf. sei Inhaberin von 2 CEMT-Genehmigungen und könne daher allein schon aus diesem Grund nicht gegen § 7 Güterbeförderungsgesetz verstoßen haben, da die entsprechende Genehmigung vorhanden und auch mitgeführt worden sei. § 7 Güterbeförderungsgesetz

verlange nur, dass eine CEMT-Genehmigung vorliege; weitere Anforderungen stelle der Gesetzgeber nicht.

Insbesondere verlange § 7 Güterbeförderungsgesetz nicht, dass allenfalls durch das CEMT-Regime eingeführte Beschränkungen (nicht mehr als 3 Fahrten außerhalb des Registrierungslandes) eingehalten werden, sondern begnüge sich mit dem bloßen Vorliegen der CEMT-Genehmigung.

Im Übrigen handle es sich bei den CEMT-Regelungen um nicht rechtsverbindliche Empfehlungen der europäischen Verkehrsminister. Um rechtsverbindlich zu werden hätte es einer Umsetzung in innerstaatliches Recht bedurft. In Österreich wurde die entsprechende 3-Fahrten-Beschränkung jedoch noch nicht in innerstaatliches Recht umgesetzt. Damit handle es sich jedoch um eine unverbindliche Empfehlung, die keinesfalls zum Nachteil der Bf. ausgelegt werden dürfe.

Mit Berufungsvorentscheidung vom 30. Juli 2008, Zl. 520000/90354/5/2008, hat das Zollamt die Berufung als unbegründet abgewiesen.

Mit Berufungsentscheidung des Unabhängigen Finanzsenates vom 20. Oktober 2009, ZRV/0128-Z2L/08, wurde die Berufungsvorentscheidung dahingehend abgeändert, dass der Berufung stattgegeben und der Bescheid des Zollamtes vom 29. April 2008 aufgehoben wurde. Die Zollschuld gemäß Art. 204 ZK entstehe bei widerrechtlicher Verwendung eines Fahrzeuges zu einer Kabotage-Fahrt bereits mit dem Beginn des Transportes (Witte/Henke, Zollkodex5, Art. 141 Rz 13, und die dort näher angeführte Rechtsprechung des BFH). Für die Entstehung der Zollschuld komme es nämlich ausschließlich auf den Be- und Entladeort an. Die Fahrtroute (z.B. über Drittstaaten) oder der Umstand, dass für einen Teil der Waren eine Genehmigung vorgelegen sei, ändere daran nichts. Das Entstehen der Zollschuld am Ort des Beginns der Beförderung habe zur Folge, dass nicht das Zollamt Linz Wels, sondern die Zollbehörden dieses Mitgliedstaates (Schweden) zur buchmäßigen Erfassung und Mitteilung zuständig seien.

Das Zollamt Linz Wels hat gegen diese Entscheidung Amtsbeschwerde erhoben.

Aus Anlass des Beschwerdefalles hat der Verwaltungsgerichtshof mit Beschluss vom 24. Juni 2010, 2009/16/0312 (EU 2010/0002-1), dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art. 267 AEUV folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt.

"1. Ist Art. 558 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 555 Abs. 1 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 (im Folgenden: ZK-DVO) in der Fassung der

Verordnung (EG) Nr. 993/2001 der Kommission vom 4. Mai 2001 dahin auszulegen, dass ein unzulässiger Einsatz eines Beförderungsmittels im Binnenverkehr bereits bei Beladung und Beförderungsbeginn vorliegt, wenn für das gewerblich verwendete Fahrzeug eine Bewilligung zum Binnenverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten erteilt wurde, die Beladung in einem der beiden Mitgliedstaaten erfolgt, der Bestimmungsort (geplante Entladeort) aber in einem anderen als den beiden Mitgliedstaaten liegt und für den anderen Mitgliedstaat keine Bewilligung erteilt wurde?

2. Ist im Falle der Bejahung der ersten Frage Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a in Verbindung mit Art. 215 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 (Zollkodex) dahin auszulegen, dass in dem Falle die Zollschuld im Mitgliedstaat der Beladung entsteht und dieser Mitgliedstaat zur Erhebung der Einfuhrabgaben zuständig ist, obwohl erst beim Entladen feststeht, dass die Beförderung in einen Mitgliedstaat erfolgt ist, für den keine Bewilligung zum Binnenverkehr vorliegt?

3. Ist überdies im Falle der Bejahung der ersten Frage Art. 61 der Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem dahin auszulegen, dass bei dem gegebenen Sachverhalt die Einfuhr im Mitgliedstaat der Beladung erfolgt und dieser Mitgliedstaat zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zuständig ist, obwohl erst beim Entladen feststeht, dass die Beförderung in einen Mitgliedstaat erfolgt ist, für den keine Bewilligung zum Binnenverkehr vorliegt?"

Der Gerichtshof der Europäischen Union hat mit Urteil vom 16. Juni 2011, Rs. C-351/10, diese Vorlagefragen wie folgt beantwortet:

"Die Art. 555 Abs. 1 und 558 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften in der durch die Verordnung (EG) Nr. 993/2001 der Kommission vom 4. Mai 2001 geänderten Fassung sind dahin auszulegen, dass die Unzulässigkeit des Einsatzes eines Fahrzeugs, das nach dem Verfahren der vollständigen Befreiung von Zoll in die Europäische Union eingeführt und im Binnenverkehr verwendet wurde, zum Zeitpunkt der Überquerung der Grenze des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen fährt, d. h., bei fehlender Genehmigung für das Entladen, des Mitgliedstaats des Entladens, als gegeben anzusehen ist und die Behörden dieses Staates dafür zuständig sind, den Zoll zu erheben."

Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. September 2011, Zl. [2011/16/0149](#), wurde die Berufungsentscheidung des Unabhängigen Finanzsenates vom 20. Oktober 2009, ZRV/0128-Z2L/08 wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben.

Über die Beschwerde wurde erwogen:

Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können gemäß Art. 137 ZK Nichtgemeinschaftswaren, die zur Wiederausfuhr bestimmt sind, ohne dass sie, abgesehen von der normalen Wertminderung auf Grund des von ihnen gemachten Gebrauchs, Veränderungen erfahren hätten, unter vollständiger oder teilweiser Befreiung von den Einfuhrabgaben, und ohne dass sie handelspolitischen Maßnahmen unterliegen, im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet werden.

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

Nach Art. 4 Z 21 ZK ist Inhaber des Zollverfahrens 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.

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 einfuhrabgabenpflichtigen Ware aus deren vorübergehenden Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben, es sei denn, dass sich diese Verfehlungen nachweislich auf die ordnungsgemäße Abwicklung der

vorübergehenden Verwahrung oder des betreffenden Zollverfahrens nicht wirklich ausgewirkt haben.

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

Gemäß Abs. 3 des Art. 204 ZK ist Zollschuldner 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. Inhaber des Zollverfahrens der vorübergehenden Verwendung und damit Pflichteninhaber ist das drittländische Fuhrunternehmen und zwar selbst dann, wenn der Fahrer den Binnentransport eigenmächtig durchgeführt hat (Witte/Henke, Zollkodex5, Art. 141 Rz13).

Die Inanspruchnahme des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung für in einem Drittland zugelassene Straßenfahrzeuge zur gewerblichen Verwendung unterliegt grundsätzlich der unabdingbaren Voraussetzung, dass diese Verwendung im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgt.

Beförderungen im Rahmen der gewerblichen Verwendung drittländischer Straßenfahrzeuge müssen daher außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft beginnen oder enden.

Im Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG; BGBl.Nr. 593/1995 idgF) sind die für das gegenständliche Verfahren relevanten Bestimmungen in den §§ 7 bis 9 geregelt.

§ 7 Abs. 1 lautet wie folgt:

Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen von Orten, die außerhalb des Bundesgebietes liegen, in das Bundesgebiet oder durch das Bundesgebiet hindurch, oder von innerhalb des Bundesgebietes liegenden Orten in das Ausland ist außer Inhabern von Konzessionen nach § 2 auch Unternehmern gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und Inhaber einer der folgenden Berechtigungen sind:

1. Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92,

2. Genehmigung auf Grund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973,

3. Bewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich,

4. auf Grund zwischenstaatlicher Abkommen vergebene Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

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

Nach § 7 Abs. 1 Z 2 leg. cit. ist 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 auch Unternehmen gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und Inhaber einer Genehmigung aufgrund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) sind.

Gemäß § 9 Abs. 1 GütbefG hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet mitgeführt werden. Gemäß Abs. 2 leg. cit. hat der Lenker die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet im

Gewerblich verwendete, in einem Drittland zugelassene Fahrzeuge können nur im Rahmen von CEMT-Genehmigungen Beförderungen im Binnenverkehr durchführen (Kabotage).

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 (auch) zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr durch Drittlandsfahrzeuge, bei denen Be- und Entladeort in zwei im Zollgebiet der Gemeinschaft liegenden europäischen Staaten liegen.

Die "CEMT"- Bewilligungen stellten ein Mittel zur Realisierung einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik dar. Um Marktverzerrungen zu "glätten", sind daher in der vorliegenden Bewilligung CEMT MK 0 Österreich, Griechenland und Italien als Entladestellen ausgenommen.

Dem Einwand der Bf. unter Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19.10.2004, Zl. [2000/03/0185](#), die Einschränkung des Geltungsbereiches der CEMT Nr. MK 0 sei für Österreich mangels gehöriger Kundmachung des CEMT Reglements nicht anwendbar, kann aus folgenden Gründen nicht gefolgt werden:

Für die einfuhrabgabenrechtliche Privilegierung der gewerblich verwendeten Straßenfahrzeuge muss grundsätzlich an besonderen Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sein, dass die Fahrzeuge von einer außerhalb der Gemeinschaft ansässigen Person eingeführt werden, die Fahrzeuge von dieser Person oder für deren Rechnung gewerblich verwendet werden und die Beförderung jeweils außerhalb der Gemeinschaft beginnt oder endet (sog. Kabotageverbot).

Entgegen diesem Kabotageverbot können gewerblich verwendete Fahrzeuge nach Art. 558 Abs. 1 Buchstabe c ZK-DVO auch im Binnenverkehr eingesetzt werden, das bedeutet, es dürfen bei der Warenbeförderung Waren im Zollgebiet eingeladen und wieder ausgeladen werden. Diese liberale Variante der vorübergehenden Verwendung unter Zulassung der Kabotage ist allerdings in der Lage, die wirtschaftliche Situation des Speditions- und Beförderungsgewerbes in der Gemeinschaft zu beeinträchtigen. Deshalb müssen bei der Zulassung die geltenden Verkehrsvorschriften, insbesondere über den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, beachtet werden. Ein derart geregelter Marktzugang war nach den güterbeförderungsrechtlichen Vorschriften über EU-Lizenzen, bilaterale Genehmigungen sowie CEMT-Genehmigungen möglich.

Aus § 7 Abs. 1 GütBefG geht klar hervor, dass die Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr durch Drittlandsfahrzeuge, bei denen Be- und Entladeort in zwei im Zollgebiet der Gemeinschaft liegenden europäischen Staaten nur dann zulässig ist, wenn das Unternehmen über eine CEMT Genehmigung verfügt. Dass es sich dabei um eine für die vom Warentransport betroffenen Länder gültige Genehmigung handeln muss, ergibt sich von selbst. Andernfalls würde ein Unternehmen mit einer CEMT Genehmigung zum Güterverkehr in allen Vertragsstaaten unbegrenzt zugelassen sein.

Bei der vom Fahrer verwendeten sogenannten Belohnungsgenehmigung Nr. 3 (Österreich Mazedonien) handelt es sich um eine aufgrund zwischenstaatlicher Abkommen vergebene Genehmigung, die den Transport von Waren zwischen den Vertragsparteien regelt.

Entgegen der Ansicht der Bf. berechtigt diese Genehmigung keinesfalls zu einem Warentransport von Schweden nach Österreich. Gem. Art. 1 Z 1 der Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Österreich und der mazedonischen Regierung über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern, BGBl III Nr. 93/2001, findet diese

Vereinbarung Anwendung auf den österreichisch-mazedonischen grenzüberschreitenden Güterverkehr (bilateraler Verkehr und Transitverkehr).

Gem. Art. 1 Z2 dieser Vereinbarung bezieht sich die Vereinbarung auf den gewerbsmäßigen Verkehr und den Werkverkehr einschließlich den Werkverkehr mit leeren Lastfahrzeugen.

Gem. Art. 7 Z 1 dieser Vereinbarung bedürfen die im Anwendungsbereich angeführten Verkehrsarten, sofern mit ihnen ein Straßentransport verbunden ist, einer Genehmigung der Vertragspartei, in dem der Transport stattfindet.

Aus dem in Art. 1 Z1 der Vereinbarung geregelten Anwendungsbereich ist ersichtlich, dass die Vereinbarung nur für den bilateralen Verkehr, also den Verkehr zwischen Österreich und Mazedonien, und den Transitverkehr, also eine Durchfahrt durch Österreich bzw. Mazedonien, gilt.

Eine derartige nationale Genehmigung darf jedoch nicht in die Verkehrsmärkte der anderen Mitgliedsstaaten eingreifen. Dies wäre aber der Fall, wenn nach der Rechtsansicht der Bf. die vorliegende Fahrten-Bewilligung für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Österreich Mazedonien Nr. 000003 zum Kabotageverkehr Schweden bzw. alle übrigen EU Länder und Österreich berechtigen würde. Keinesfalls findet daher diese Genehmigung auf die Fahrt mit Beladung in Schweden und Entladung in Österreich (bzw. umgekehrt) Anwendung.

Es steht daher zweifelsfrei fest, dass die Bf. das Beförderungsmittel widerrechtlich verwendet hat, in dem mit diesem Fahrzeug ein unzulässiger Binnentransport von Schweden nach Österreich durchgeführt worden ist.

Im Urteil vom 16. Juni 2011 hat der Europäische Gerichtshof festgestellt, dass eine Unregelmäßigkeit bei der Verwendung eines im Verfahren der vorübergehenden Verwendung eingeführten Fahrzeugs allein anhand der mit dem Fahrzeug durchgeführten Fahrten festzustellen sei. Die Unregelmäßigkeit, die zum Entstehen einer Eingangsabgabenschuld führe, konkretisiere sich erst, wenn das Fahrzeug tatsächlich aus dem System des Binnenverkehrs, zu dem es im Gebiet der Union zugelassen war, ausgeschieden wäre, indem es im Gebiet Österreichs eine gewerbliche Beförderung vorgenommen hätte, die der CEMT-Genehmigung nicht entsprochen und den Voraussetzungen, denen eine solche Beförderung nach den in Österreich geltenden Bestimmungen unterlegen sei, nicht genügt hätte. Dass in Schweden geladene Waren nach Österreich hätten befördert werden sollen, ohne dass der Beförderer (zum Zeitpunkt der Beladung) über diese Genehmigung verfügt hätte, stelle bis zu dem Zeitpunkt keine Unregelmäßigkeit dar, zu dem das Fahrzeug die Grenze zu Österreich nicht überquert hätte (vgl. in diesem Sinne das genannte Urteil, Randnr. 37f). Eine solche Unregelmäßigkeit wäre erst im Zeitpunkt des Passierens der österreichischen Grenze gegeben.

Gem. Art. 215 Abs. 1 erster Satz ZK entsteht die Zollsschuld an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollsschuld entstehen lässt.

Da die Bf. nicht im Besitz einer für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Schweden Österreich gültigen verkehrsrechtlichen Genehmigung war, liegt mit dem Passieren der Grenze zu Österreich mit dem Fahrzeug eine Unregelmäßigkeit vor, die zum Entstehen der Zollsschuld wegen Pflichtverletzung nach Art. 204 Abs. 1 Buchstabe a ZK führt.

Die Vorschreibung der Zollsschuld gem. Art. 204 ZK durch das Zollamt Linz Wels erfolgte zu Recht.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Salzburg, am 13. Dezember 2011