



Unzulässige vorübergehende Verwendung eines drittländischen Straßenfahrzeugs im Binnenverkehr

Wo entsteht die Zollschuld?



Von Rechtsanwältin Dr. Talke Ovie, Harnischmacher • Löer • Wensing Rechtsanwälte, Münster.

Im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten der EU können drittländische Straßenfahrzeuge vorübergehend verwendet werden, ohne dass Einfuhrabgaben entstehen. Voraussetzung dafür ist, dass für alle Mitgliedstaaten, in denen die Straßenfahrzeuge vorübergehend verwendet werden, eine Beförderungsgenehmigung, die so genannte CEMT-Genehmigung, vorliegt. Beides ergibt sich zollrechtlich u.a. aus Art. 555 und Art. 558 Abs. 1 Buchst. c) ZK-DVO.

Wenn allerdings eine Beförderungsgenehmigung nicht für alle Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug vorübergehend verwendet wird, gegeben ist, stellt sich die Frage, wo aufgrund dieser Pflichtverletzung Einfuhrabgaben entstehen und welche Zollverwaltung für deren Erhebung zuständig ist.

Darüber hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit Datum vom 16.06.2011 Rs. C-351/10 geurteilt und damit eine weitere Entscheidung zur Entstehung von Einfuhrabgaben bei der fehlerhaften vorübergehenden Verwendung getroffen. Dieses Urteil sollte vor allem Transportunternehmen bekannt sein. Ebenso für die anderen Urteile, auf die der EuGH in seiner Entscheidung Bezug nimmt.

Sachverhalt

Am 14.04.2008 wurde von dem Transportunternehmen Laki DOOEL (Laki) ein leeres Sattelfahrzeug beim Eingang in das Zollgebiet der EU in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von Einfuhrabgaben (vgl. Artt. 137 ff. ZK) überführt. Für das Sattelfahrzeug lag eine CEMT-Genehmigung für den Transport von Waren zwischen Schweden und Deutschland vor.

In Schweden wurde das Fahrzeug mit Waren für Deutschland beladen. Außerdem wurden Waren für Österreich auf das Fahrzeug geladen. Zuerst wurden die Waren in Deutschland entladen, sodann die Waren in Österreich. In Österreich wiederum wurden Waren für Schweden auf das Fahrzeug geladen.

Auf dem Rückweg nach Schweden wurde das Fahrzeug an der österreichischen Grenze von der österreichischen Zollverwaltung kontrolliert. Das Zollamt Linz Wels stellte fest, dass keine CEMT-Genehmigung für den Transport von Waren in Österreich vorlag und dass damit gegen die Voraussetzungen für die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung verstoßen worden sei. Aufgrund dieses Verstoßes wurde für das Sattelfahrzeug Zoll in Höhe von 7.524 € und Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 10.909 € erhoben.

Der Einfuhrabgabenbescheid wurde von dem Transporteur Laki angefochten. Der Unabhängige Finanzsenat (UFS), Außenstelle Linz, gab der Berufung statt. Zwar sei eine Einfuhrabga-

benschuld durch einen Verstoß gegen die genehmigungspflichtige vorübergehende Verwendung gegeben, in dem keine Genehmigung für den Transport von Waren nach Österreich vorhanden gewesen sei. Dieser Verstoß jedoch sei nicht in Österreich, sondern durch das Beladen des Fahrzeuges bereits in Schweden begangen worden. Für die Erhebung der Einfuhrabgaben sei also nicht Österreich, sondern Schweden zuständig.

Gegen diese Entscheidung erhob das Zollamt Linz Wels Beschwerde an den österreichischen Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof hat das Verfahren ausgesetzt und dem Europäischen Gerichtshof mehrere Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt. Seine Erwägungen für einen Vorlagebeschluss lagen vor allem darin, herauszufinden, ob die Rechtsprechung des EuGH in dem Siig-Urteil vom 15.12.2004 (Rs. C-272/03) noch Anwendung findet.

In dem Siig-Urteil hatte der EuGH entschieden, dass zur Beurteilung, ob die Verwendung eines Fahrzeugs den Voraussetzungen des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben genüge, nicht auf den endgültigen Bestimmungsort der Waren, sondern auf die **durchgeführte Beförderung** abzustellen sei.

Seit dieser Rechtsprechung jedoch wurde der „Binnenverkehr“ neu definiert. Während damals der Binnenverkehr in Art. 670 ZK-DVO noch definiert wurde, als „Beförderung von [...]

Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft verladen und in dem Gebiet wieder entladen werden“, heißt es nunmehr in Art. 555 ZK-DVO sinngemäß: „Beförderung von Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft geladen werden, um in diesem Gebiet wieder ausgeladen zu werden.“

Aus dieser neuen Definition könne nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes folgen, dass bereits das Beladen und der Beginn des nicht genehmigten Transportes die Zollschuld entstehen lasse. Ebenfalls könne aus Art. 555 ZK-DVO folgen, dass es für die Entstehung einer Einfuhrabgabe aufgrund eines Verstoßes gegen die genehmigungspflichtige vorübergehende Verwendung auf das Entladen ankomme. Dies würde eine Abkehr von dem Kriterium der Beförderung bedeuten.

Aufgrund dieser Erwägungen lautete die maßgebliche Vorlagefrage des Vorlagebeschlusses an den EuGH:

„Ist Art. 558 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 555 Abs. 1 Buchst. c) ZK-DVO 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?“¹

¹ Hervorhebung von der Verfasserin.

Zusätzlich wollte das Gericht wissen, ob, je nach Entstehungszeitpunkt und -ort, für die Erhebung der Einfuhrabgaben die Behörden des Mitgliedstaates zuständig sind, in dem die betreffenden Waren geladen wurde (hier Schweden) oder die Behörden des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der Genehmigungspflichten gefahren ist und in dem die Waren vorschriftswidrig ausgeladen wurden (hier Österreich).

Entscheidung und Entscheidungsgründe

Der Europäische Gerichtshof hat auf diese Frage(n) geantwortet, dass hier zur zollschuldrechtlichen Beurteilung die Regelungen des Art. 204 ZK und Art. 215 ZK maßgeblich sind.

Aus Art. 204 Abs. 1 Buchst. a) ZK ergebe sich, dass die Nichterfüllung einer der Pflichten, die Voraussetzung für die Bewilligung des Verfahrens der Befreiung von den Einfuhrabgaben einer Ware im Gebiet der EU ist, eine Zollschuld entstehen lässt. Zum anderen geht aus Art. 204 Abs. 2 ZK hervor, dass diese Einfuhrschuld zu dem Zeitpunkt entsteht, da eine dieser Pflichten nicht mehr erfüllt wird. Nach Art. 215 ZK entsteht die Zollschuld an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollschuld entstehen lässt, also an dem Ort, an dem der Verstoß begangen wurde.

In dem Vorlageverfahren bestand nach Ansicht des EuGH der Verstoß gegen die Voraussetzungen der vorübergehenden Verwendung, also die Pflichtverletzung, darin, dass das Sattelfahrzeug aus dem System des Binnenverkehrs ausgeschieden ist, in dem es im Gebiet der Republik Österreich eine gewerbliche Beförderung vorgenommen hat, die der CEMT-Genehmigung nicht entsprach.

Der EuGH ist der Auffassung, dass es auf den **Bela-**
deort, den **Bestimmungsort** der Ware und das **Entladen** der Ware **nicht** ankommt. Für die Feststellung einer Unregelmäßigkeit sei (nach wie vor) allein auf die Beförderung, also allein auf die mit dem Fahrzeug durchgeführten Fahrten abzustellen.

Als Begründung dafür verweist der EuGH auf seine frühere Rechtsprechung. So hat der EuGH in dem D. Wandel-Urteil vom 1.2.2001 C-66/99 entschieden, dass die bloße Absicht, eine in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung überführte Ware anders zu nutzen, als solche noch keine Pflichtverletzung ist, solange sich diese Absicht nicht in einem Tun oder Unter-

lassen manifestiert, welches einen Verstoß gegen die geltenden Vorschriften darstellt.

Außerdem bestätigt der EuGH mit diesem Ergebnis seine Rechtsprechung in dem Siig-Urteil vom 15.12.2004 (Rs. C-272/03). Es verbleibt also dabei, dass es zur Beurteilung eines Verstoßes bei fehlender Genehmigung der vorübergehenden Verwendung eines Fahrzeugs nicht auf den endgültigen Bestimmungsort der Waren, sondern auf die durchgeführte Beförderung ankommt.

Daraus folgt für das Vorlageverfahren: Dass die in Schweden in das Fahrzeug geladenen Waren nach Österreich befördert werden sollten, ohne dass der Beförderer über diese Genehmigung verfügte, stellte (noch) keine Unregelmäßigkeit dar, solange das Fahrzeug die Grenze zu dem letztgenannten Mitgliedstaat, in dem es keine gewerbliche Beförderung durchführen durfte, **nicht** überquert hat. Unregelmäßigkeiten sind allein anhand der durchgeführten Fahrten festzustellen. Aus Art. 555 ZK-DVO ergebe sich nichts anderes. Der Inhalt der Definition habe sich nicht geändert. Es sei weiterhin auf die Beförderung abzustellen.

Der EuGH hat daher auf die Frage(n) geantwortet (Leitsatz):

„Die Art. 555 Abs. 1 und 558 Abs. 1 Buchst. c) ZK-DVO sind dahin auszulegen, dass die Unzulässigkeit des Einsatzes eines Fahrzeuges, das nach dem Verfahren der vollständigen Befreiung von Zoll in die EU 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 zuständig sind**, den Zoll zu erheben.“²

Zusammenfassung

Der EuGH hat damit die Entscheidung des UFS „widerrufen“. Da es sich bei dem Vorlageverfahren um einen Zwischenstreit handelt, ist es nunmehr Aufgabe des Verwaltungsgerichtshofes eine Entscheidung dahingehend zu treffen, dass ein Verstoß gegen die Voraussetzungen der einfuhrabgabenbefreiten vorübergehenden Verwendung in dem Überqueren der Grenze gesehen wird und weder im Be- noch Entladen, so

² Hervorhebung durch die Verfasserin.

dass letztlich nicht Schweden, sondern Österreich zur Erhebung des Zolls und der Einfuhrumsatzsteuer zuständig gewesen wäre.

„Verwunderlich“ an dem Verfahren ist, dass es zu dieser Entscheidung erst über ein Vorlageverfahren an den Europäischen Gerichtshof gekommen ist. Das vom EuGH getroffene Ergebnis ist durchaus nachvollziehbar und hätte auf nationaler Ebene bereits aus fiskalischen Erwägungen vom UFS so getroffen werden können. Dass dies nicht der Fall, zeigt eine rechtlich neutrale Auseinandersetzung mit der Frage über fiskalische Interessen hinaus.

Wie die Urteile zeigen, wirft das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung immer wieder Fragen in der Transportpraxis auf. Für die Praxis und vor allem Transportunternehmen ist es wichtig zu erkennen und bei der Abwicklung von Transporten zu berücksichtigen, dass Einfuhrabgaben bei der vorübergehenden Verwendung eines Beförderungsmittels für dieses aufgrund formeller Verfehlungen entstehen können und eine Verzahnung von Zollrecht und Transportrecht darstellen.

Wie leicht eine Einfuhrzollschuld entsteht, ohne dass eine „böse Absicht“ bestand, zeigt dieses Verfahren. Der EuGH nutzt seine Entscheidung, noch einmal auf folgendes hinzuweisen:

„Die vollständige Befreiung von Zoll für ein Fahrzeug, das im Binnenverkehr eingesetzt wird, setzt voraus, dass die Beförderung der Güter, die es enthält, in **allen Staaten**, in denen das Fahrzeug eingesetzt wird, erlaubt ist.“

Eine „Diskussion“ darüber, ob Einfuhrabgaben entstanden fand folglich nicht statt. Vielleicht hätte es sich hier angeboten, einen Erlass in Erwägung zu ziehen. Es ist durchaus möglich, dass diese Frage je nach Ausgang des Hauptsacheverfahrens noch aussteht.

Fundstellen

- EuGH vom 16.06.2011, Rechtssache C-351/10, Laki DOOEL.
- EuGH vom 15.12.2004, Rechtssache C-272/03, Siig.
- EuGH vom 01.02.2001, Rechtssache C-66/99, D. Wandel.